

ELISABETH APARECIDA TREVISAN

“VIDA DE CÃO”: O TRABALHO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÕES QUE
TRANSPORTAM COMBUSTÍVEIS DA CIDADE DE PAULÍNIA - SP.

CAMPINAS

2010

I

ELISABETH APARECIDA TREVISAN

“VIDA DE CÃO”: O TRABALHO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÕES QUE
TRANSPORTAM COMBUSTÍVEIS DA CIDADE DE PAULÍNIA - SP.

Tese apresentada à Faculdade de Ciências
Médicas da Universidade Estadual de
Campinas para obtenção do título de Doutor em
Saúde Coletiva.

Orientadora: Prof^a Dr^a Ana Maria Canesqui

Campinas

2010

III

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA

BIBLIOTECA DA FACULDADE DE CIÊNCIAS MÉDICAS DA UNICAMP

Bibliotecário: Sandra Lúcia Pereira – CRB-8ª / 6044

Trevisan, Elisabeth Aparecida

T729v

“Vida de cão”: o trabalho dos motoristas de caminhões que transportam combustíveis da cidade de Paulínia – SP / Elisabeth Aparecida Trevisan. Campinas, SP : [s.n.], 2010.

Orientador : Ana Maria Canesqui

Tese (Doutorado) Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Ciências Médicas.

1. Representação social. 2. Saúde e trabalho. 3. Combustíveis - transporte. I. Canesqui, Ana Maria. II. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Ciências Médicas. III. Título.

Título em inglês : “Dog’s life”: the work of truck drivers that carry fuel from Paulínia city – SP

- Keywords:**
- Social representation
 - Health and work
 - Fuel - transport

Titulação: Doutor em Saúde Coletiva

Área de concentração: Saúde Coletiva

Banca examinadora:

Profª. Drª. Ana Maria Canesqui

Profª Drª. Arline Sydneia Abel Arcuri

Profª. Drª. Alice Fuskako Itani

Profº. Drº. Sergio Roberto de Lucca

Profª. Drª. Solange L’Abbate

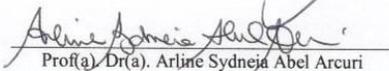
Data da defesa: 29-09-2010

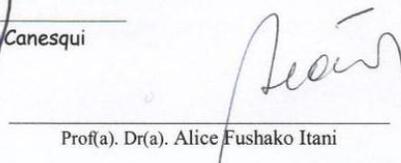
Banca examinadora de Tese de Doutorado

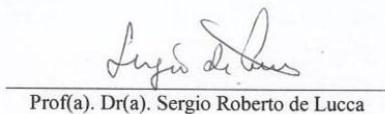
Aluno (a)
Elizabeth Aparecida Trevisan

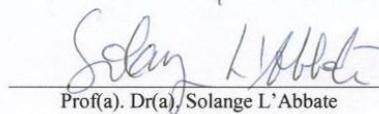
Orientador: Prof(a). Dr.(a). Ana Maria Canesqui


Prof(a). Dr(a). Ana Maria Canesqui


Prof(a). Dr(a). Arline Sydneja Abel Arcuri


Prof(a). Dr(a). Alice Fushako Itani


Prof(a). Dr(a). Sergio Roberto de Lucca


Prof(a). Dr(a). Solange L'Abbate

Curso de Pós-Graduação em Saúde Coletiva da Faculdade de Ciências Médicas da
Universidade Estadual de Campinas.

Data: 29/09/2010

Dedicatória

Em memória dos meus pais, Francisco Trevisan e Maria Vidal Trevisan que, apesar das dificuldades, garantiram aos filhos a oportunidade do conhecimento e das escolhas.

Ao meu companheiro e aos meus filhos.

Aos trabalhadores que labutam diariamente nas estradas.

Agradecimentos

São tantos aqueles que participaram de minha trajetória aos quais agradeço imensamente.

Inicialmente a minha orientadora Professora Ana Maria Canesqui pelo apreço, pelo empenho e, principalmente, pela confiança, pela compreensão e pelo respeito que teve nos momentos difíceis que enfrentei durante esta jornada.

Minha gratidão aos informantes que participaram desse estudo pela confiança, presteza e disposição em falar sobre suas vidas no trabalho.

A Luiza M. N. Cardoso e Heleno Correa Filho pelas contribuições que fizeram a esta pesquisa na Banca de Qualificação.

As professoras Arline S. A. Arcuri, Alice F. Itani e Solange L'Abbate, e ao professor Sergio R. de Lucca agradeço imensamente pela leitura e apreciação que fizeram como membros da Banca de Defesa.

A Fundacentro pelos incentivos e aos meus colegas de trabalho que me suportaram bravamente: Álvaro, Andriço, Claudia, Claudemir, Cleonice, Cloduardo, Damião, Everaldo, Erivaldo, Geni, Luiz Alberto, Luiz Roberto, Paulo, Paulo Maia, Paulo Marcelo e Rita.

As(os) grandes parceiras(os) de trabalho com quem aprendo sempre e que deram ouvidos às minhas angústias durante o desenvolvimento do estudo: Luiza, Arline, Valéria, integrantes da COVISA (Val, Janeth), do CEREST (Alexandre, Tida, Sabino, Vera, Miriam, Andrea, Marisol, Márcia), bem como os técnicos das VISAs.

A Maisa que, com prontidão, socorre os pós-graduandos desesperados.

Aos meus familiares que direta e indiretamente, contribuíram para o êxito deste trabalho. E, como não poderia deixar de ser, ao meu grande companheiro de vida, Antonio Luiz de Souza (Tuim) e nossos filhos Pedro Luiz e

João Ricardo, pela paciência com que suportaram minha ansiedade. O afeto e a compreensão de todos certamente tornou menos árdua a tarefa.

“Vida de cão” expressão contida no título deste estudo é uma representação muito comum entre os caminhoneiros para definir o trabalho nas estradas. Estabelecendo comparações com a vida daquele animal, eles falam primeiramente das condições de trabalho referindo-se a qualidade da alimentação servida, das acomodações da boléia onde adormecem, da orientação de atender rapidamente aos chamados dos clientes e, lembrando da solidão e do desprezo com que são tratados, finalizam com a morte nas estradas. Falam também de um trabalho extremamente controlado e a representação da identidade da sua vida com este trabalho.

SUMÁRIO

Introdução	23
Setor de serviços	24
Objetivos	30
Conceitos e metodologia	30
Representações sociais	32
Métodos e Técnicas	35
O trabalho de campo	39
Análise dos dados	42
Aspectos éticos da pesquisa	43
Capítulo 1. O petróleo	45
1.1. O petróleo fonte de energia e de disputas	45
1.2. O petróleo no Brasil	51
1.3. A distribuição do petróleo	55
1.3.1. As bases de distribuição	57
1.3.2. A logística da distribuição e comercialização dos combustíveis	59
Capítulo 2. A distribuição dos combustíveis	67
2.1. Normas de regulamentação e distribuição	67
2.2. Bases de distribuição de combustíveis	70
2.3. Organização e funcionamento das distribuidoras	75
2.4. Transporte de produtos perigosos	78
2.5. Transportadoras	81
2.5.1. Características e controle da frota	85
2.5.2. Tecnologias de segurança e controle	88

Capitulo 3. Processo de trabalho	91
3.1. Os trabalhadores que atuam no setor de transporte rodoviário de cargas ...	91
3.2. O processo de trabalho e sua organização na distribuição do combustível .	95
3.2.1. Dirigindo o caminhão-tanque	97
3.2.2. O carregamento	105
3.2.3. O descarregamento	109
3.3. Condições de trabalho	112
3.3.1. A jornada de trabalho e ganhos	118
3.3.2. Relações sociais: conflitos, controles e solidariedade	135
Capitulo 4. Trabalho, saúde e doença	149
4.1 Representações do trabalho e condições do trabalho	149
4.1.2. Ritmo de trabalho e desgastes	156
4.2. Representações de trabalho, saúde e doença	162
4.2.1. Manutenção da saúde	166
4.3. Representações de riscos	173
Capitulo 5. Breve análise de um material informativo entregue aos caminhoneiros	181
5.1. “Na mão certa”	181
5.1.1. Saúde e segurança dos caminhoneiros	183
5.1.2. Os caminhoneiros e a exploração sexual de crianças e adolescentes	193
6. Considerações finais	199
7. Recomendações	205
8. Referencias bibliográficas	207
9. Anexos	219

Lista de abreviaturas e siglas

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANP - Agencia Nacional do Petróleo

ANTC - Associação Nacional do Transporte de Cargas

ANTT - Agencia Nacional de Transportes Terrestres

BR - Petrobras Distribuidora

CBO - Classificação Brasileira de Ocupações

CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental

CNPBz - Comissão Nacional Permanente do Benzeno

CNT - Confederação Nacional dos Transportes

COSAN - Usina Costa Pinto

CRBz - Comissão Regional do Benzeno

CTC - Cooperativa de transporte de carga

DNC - Departamento Nacional do Petróleo de Combustíveis

EC (A/B) – Entrevista Cooperativa

ED(A) – Entrevista Distribuidora

EM(1/20) – Entrevista Motorista

EPI - Equipamentos de Proteção Individual

ET(A/B) – Entrevista Transportadora

ETC - empresa de transporte de carga

FUNDACENTRO - Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho

GLP- gás liquefeito do petróleo

GTB - Grupo de Representantes dos Trabalhadores do Benzeno

INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial

IPEM - Instituto de Pesos e Medidas

MOPP - Movimentação de Produtos Perigosos

MTE – Ministério do trabalho e Emprego

OPEP - Organização dos Países Exportadores de Petróleo

Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.

PCMSO - Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional

PPRA - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais

QAV - Querosene de aviação

REPLAN - Refinaria de Paulínia

Sindicom - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes.

TAC - Transportador autônomo de carga

TCP - Transportador de carga própria

TRR - Transportadores Revendedores Retalhistas

Lista de ilustrações

Quadro 1: Perfil sócio demográfico dos motoristas entrevistados	37
Quadro 2: Fluxo de distribuição dos combustíveis	78
Tabela 1: Vendas nacionais, pelas distribuidoras, dos principais derivados de petróleo – 1999-2008	63
Gráfico 1: Distribuição percentual dos postos revendedores de combustíveis automotivos no Brasil, segundo bandeira, em 31/12/2008	60
Gráfico 2: Participação das distribuidoras nas vendas nacionais de Gasolina C – 2008	64
Gráfico 3: Participação das distribuidoras nas vendas nacionais de óleo diesel – 2008	64
Gráfico 4: Participação das distribuidoras nas vendas nacionais de álcool etílico hidratado – 2008	65
Figura 1: Rede de distribuição de combustíveis	58
Figura 2: Cadeia logística de distribuição de combustíveis	61
Figura 3: Bases primárias	71
Figura 4: Bases Secundárias	71
Figura 5: Bases de distribuição e Modais de transportes	73
Figura 6: A cadeia de suprimentos dos combustíveis	74
Figura 7: Carregamento <i>top loading</i>	76
Figura 8: Carregamento <i>bottom loading</i>	76
Figura 9: Simbologia obrigatória para o transporte de produtos perigosos	80

Figura 10: Materiais informativos distribuidos aos caminhoneiros	184
Figura 11: Sugestões para uma “vida saudável” contidas em material informativo analisado	185

Resumo

Embora os acidentes envolvendo caminhões carregados de produtos perigosos façam parte do noticiário com certa frequência, pois suas consequências costumam ser catastróficas, seja para o trabalhador, para o meio ambiente ou para as populações residentes nas proximidades do acidente; poucos são os estudos que buscam entender em que condições eles ocorrem. A preocupação maior tem sido criar alternativas para o sistema logístico, buscando atender com maior rapidez e eficiência o escoamento da produção. Embora, essa categoria seja de fundamental importância na economia nacional, ela não tem recebido a devida atenção das autoridades e muitos trabalhadores continuam adoecendo, morrendo em acidentes que, não bastasse pela perda imensurável da sua vida, ainda põem em risco o meio ambiente e as populações lindeiras às rodovias que trafegam. Submetidos à especificidade do processo de trabalho, a qual envolve a condução de um veículo de grande porte, o transporte de combustíveis e as relações sociais, esses trabalhadores também representam, vivenciam e experimentam o trabalho de maneira específica. Assim sendo, estudamos a forma pela qual eles elaboram as suas relações com aquele processo de trabalho e o vivenciam em sua prática cotidiana.

Palavras-chave: 1. representação social; 2. Saúde e trabalho; 3. Combustíveis - transporte

Abstract

Although the accidents involving loaded trucks of dangerous products are part of the reporter with certain frequency, therefore its consequences use to be catastrophic, either for the worker, the environment or the resident populations in the neighborhoods of the accident; few are the studies that they search to understand where conditions they occur. The concern biggest has been to create alternative for the logistic system, searching to take care of with bigger rapidity and efficiency the draining of the production. Although, this category is of basic importance in the national economy, it has not received the had attention from the authorities and many workers are still getting sick, dying in accidents that, were not enough for the immeasurable loss of its lifes, still they put at risk the environment and the bordering populations to the highways that pass through. Submitted to the specificity of the work process, which involves the conduction of a vehicle of great transport, the fuel transport and social relations, these workers also represent, live deeply and try the work in specific way. Therefore, it is proposed to study the way they prepare their relations with that process work and experience in their daily practice.

Keywords: 1. Social representation; 2. Health and work; 4. Fuel - transport

Introdução

Em Paulínia, cidade situada a 114 quilômetros de São Paulo, onde está instalada a Refinaria de Paulinia (Replan), existem aproximadamente 170 empresas distribuidoras e transportadoras de combustíveis como a Shell, Texaco, Esso¹, Ipiranga, Petrobras Distribuidora (BR). Para o escoamento da produção, é utilizada, inicialmente, a Rodovia Milton Tavares (SP332), que dá acesso direto às rodovias Anhanguera, Dom Pedro I e SP 340 (Mogi-Guaçu). É muito intenso o tráfego de caminhões que transportam produtos perigosos - inflamáveis, explosivos, corrosivos, tóxicos, radioativos ou outros - disputando espaço com veículos de passeio, de passageiros e de outras cargas. Segundo a Central de Apoio a Transportes do Terminal de Cargas Perigosas de Paulínia, cerca de oito mil caminhões utilizam por mês as dependências do estacionamento.

Alguns produtos derivados do petróleo como, por exemplo, a gasolina e o óleo diesel, contêm em sua composição o benzeno que, por ser uma substância reconhecidamente cancerígena, é de interesse ocupacional e ambiental. Por essa razão, todos os trabalhadores que estão inseridos em processos produtivos que contêm benzeno estão representados em Comissões do Benzeno² e contam com uma legislação que estabelece ações referentes à prevenção da exposição ocupacional ao benzeno.

A realização de um estudo sobre o trabalho dos motoristas que transportam combustíveis e as condições em que ele é realizado, foi ponderada a partir da participação da pesquisadora nas ações realizadas pela Comissão Regional de Benzeno de Campinas na Replan, considerada a maior refinaria em

¹ Em 2008, a Cosan (Usina Costa Pinto) adquiriu os ativos de distribuição de combustíveis e fabricação e distribuição de lubrificantes e combustíveis para aviação da Esso no Brasil, incluindo as licenças de uso das marcas Esso e Mobil.

² Fórum tripartite de discussão, negociação e acompanhamento do Acordo Nacional do Benzeno. Em 1995 foi criada a Comissão Nacional Permanente do Benzeno (CNPBz) e o Grupo de Representantes dos Trabalhadores do Benzeno (GTB), que devem acompanhar as ações nas empresas referentes à prevenção da exposição ocupacional ao benzeno. Em outubro de 2005, foi formada a Comissão Regional do Benzeno (CRBz) de Campinas, atualmente coordenada pela pesquisadora.

produção de refino de petróleo do país. Ao visitar as instalações da refinaria e os programas de prevenção e proteção à saúde dos trabalhadores, interessou-nos saber como e em que condições trabalhavam aqueles que transportam o combustível por ela produzido e quais as suas representações sobre o trabalho.

Nossa inserção numa instituição que tem por objetivo a pesquisa e a formação em saúde e segurança dos trabalhadores - Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO) - e nossa experiência laboral anterior na Vigilância em Saúde da Prefeitura Municipal de Paulínia também foram fatores que determinaram a escolha do objeto.

As indagações iniciais, a leitura de bibliografia pertinente e algumas visitas às portarias de distribuidoras contribuíram para definirmos a problemática que buscávamos desenvolver.

Transporte Rodoviário - Setor de Serviços

Parte deste estudo realizou-se em meio às notícias da descoberta do petróleo do pré-sal³. É muito provável que haverá crescimento no setor de refino e, conseqüentemente, na distribuição e comercialização de combustíveis.

No processo de comercialização/distribuição destacamos o trabalho dos motoristas que executam o transporte do combustível aos clientes e o elegemos como categoria central para compreendermos o processo de saúde/doença em sua dimensão social.

Cabe esclarecer que os trabalhadores investigados neste estudo estão inseridos no setor terciário, desenvolvendo atividades de serviços, e devem ser pensados, segundo Kon (1), pela sua capacidade de proporcionar a circulação de

³ A descoberta de indícios de petróleo no pré-sal foi anunciada pela Petrobras em 2006. A existência de petróleo na camada pré-sal foi confirmada pela Petrobras em 2007.

mercadorias, seja através de comércio, transportes, de atividade financeira ou de informação e comunicação, cuja “função é permitir a complementação do ciclo produção-distribuição-consumo da economia, que efetiva o processo dinâmico de desenvolvimento econômico”.

Em seu estudo sobre a análise das transformações no perfil da distribuição ocupacional do trabalhador brasileiro, Kon (2) concluiu que, no que se refere à tendência à reestruturação ocupacional relacionada às taxas relativamente mais elevadas de crescimento de trabalhadores no setor terciário, o Brasil apresenta evolução semelhante aos países do grupo classificado pelo Banco Mundial de Renda Média Alta. Afirma ainda que, a partir dos anos 1990, a distribuição de trabalhadores em ocupações específicas sofreu gradativamente mudanças consideráveis que favoreceram maior concentração de trabalhadores nos setores de Transportes e Comunicações e Construção Civil.

Como veremos no desenvolvimento dos capítulos, sua análise confirma o crescimento do setor nas últimas décadas, tendo como base a expansão da indústria automobilística e a queda no valor dos combustíveis derivados do petróleo. Conseqüentemente, este fenômeno gerou alternativa de trabalho para muitos brasileiros.

As transformações tecnológicas que se consolidaram no setor de transporte rodoviário foram geradas, segundo Chahad e Cacciamali (3), pela globalização dos mercados, que ocasionou maior competitividade e induziu as empresas à maior eficiência econômica; pela utilização dos recursos da informática em larga escala; pelas dificuldades provenientes da forte restrição orçamentária dos governos centrais, levando à adoção de amplos programas de privatização; e pelas modificações institucionais na forma de operar a atividade econômica, desregulamentando e reregulamentando os mercados de bens e de trabalho.

Essas transformações afetaram os trabalhadores deste setor modificando suas relações de emprego e condições de trabalho. Ao concluírem,

esses autores destacam a relação “triangular”, na qual o trabalhador de uma empresa provedora desempenha seu trabalho para uma terceira, o que gera dificuldades, pois o mesmo deve interagir com mais de um interlocutor, cada um assumindo a função de empregador tradicional.

Os trabalhadores do setor de transporte de combustíveis, na execução de suas tarefas, convivem com a situação mencionada acima e, entre tantas outras, com a responsabilidade de transportar produtos cujas características colocam em risco sua saúde e sua vida, assim como as de outros, e ao meio ambiente em casos de acidentes.

Acidentes com produtos químicos podem acontecer nas diferentes fases de fabricação, manuseio, estocagem, etc., com ou sem gravidade e extensão. Ao adicionarmos a questão do transporte, ampliam-se os riscos e as consequências, pois outras variáveis são agregadas: condições das estradas, condições do veículo, condições de trabalho do motorista, etc.

Em 2009, de acordo com relatório da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB - (4), foram registrados 410 atendimentos emergenciais, sendo 195 na atividade de transporte rodoviário. A maior incidência de acidentes foi observada nas rodovias Anhanguera - 19, Presidente Dutra – 16, Regis Bittencourt – 15, Washington Luiz – 13 e Bandeirantes – 11. O maior número de atendimentos ocorreu no interior do estado de São Paulo, com 135 casos, sendo que a região identificada como UGRHI 5 - de Piracicaba, Capivari e Jundiaí (inclui Campinas) apresentaram o segundo maior número de acidentes – 43, sendo que a principal classe de risco envolvida foi de líquidos inflamáveis, e o transporte rodoviário a principal atividade geradora de acidentes.

Embora os acidentes envolvendo caminhões carregados de produtos perigosos façam parte do noticiário com frequência, pois suas consequências costumam ser catastróficas para o trabalhador, para o meio ambiente ou para as populações residentes nas proximidades do acidente, poucos são os estudos que buscam entender em que condições eles ocorrem. A preocupação maior tem sido

criar alternativas para o sistema logístico, buscando atender com maior rapidez e eficiência o escoamento da produção.

Ferreira (5) analisou as informações dos boletins de ocorrência de 1.622 acidentes de transportes com produtos perigosos, registrados pelas Polícias Rodoviárias Estadual e Federal do Estado de São Paulo, entre 1997 e 1999. Quanto à distribuição dos acidentes por município, verificou que Paulínia e Limeira concentram o maior número de acidentes, ou seja, 72 cada, seguidas por Campinas, 71, São Bernardo do Campo, 53, Cubatão, 46 e Cosmópolis, 36.

A Polícia Rodoviária Estadual atribui as causas dos acidentes com produtos perigosos a erros do condutor por falta de atenção, excesso de velocidade e desobediência à sinalização, à falhas com o veículo e às condições da via. No entanto, o autor remete os indicadores à questão da educação no trânsito e o treinamento e capacitação para conduzir veículos transportando produtos perigosos. Chama atenção Ainda, que isto é a “parte visível de uma problemática maior associada às condições reais de trabalho e ao padrão de educação e capacitação técnica dos condutores” (5).

Observa-se que os motoristas necessitam do conhecimento e da compreensão das informações necessárias sobre as atividades por eles desenvolvidas, principalmente sobre os riscos que oferecem, para tornar exequível seu trabalho e os procedimentos necessários em casos de acidentes. A própria organização do trabalho e as novas tecnologias têm exigido desses profissionais uma capacitação maior do que o saber dirigir. Os motoristas que transportam produtos perigosos frequentam cursos de capacitação obrigatórios com uma carga horária mínima de 40 horas, válidos por dois anos, e o de atualização, 16 horas. Para frequentá-los, são exigidos: a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), nas categorias B, C, D ou E, ser maior de 21 anos, não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses e não estar cumprindo pena de suspensão ou cassação do direito de

dirigir, decorrente de crime de trânsito ou estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

Embora não fosse nosso objeto de análise, observamos, através do conteúdo programático, que esses cursos visam à formação e a atualização do profissional e oferecem ainda palestras com temas transversais que abrangem a multiplicidade de funções e atividades exercidas nesse setor. Foi possível perceber que as questões relacionadas à saúde e à segurança dos trabalhadores não acompanham o desenvolvimento e a reorientação das reflexões teóricas e metodológicas atuais. A prática pedagógica permanece relacionada aos princípios behavioristas que recomendam a adoção de comportamentos mais saudáveis e coloca-a sob a responsabilidade do sujeito, sem considerar aspectos subjetivos, como valores e crenças, nem os aspectos socioeconômicos (Gazzinelli et al.) (6).

Tomando por base Moscovici, Gazzinelli et. al. afirmam que uma intervenção em Educação em Saúde deve

[...] levar em conta as representações dos sujeitos, entendidas como noções e modos de pensamento construídos ao lado das trajetórias de vida dos sujeitos, influenciados, por conseguinte, pela experiência coletiva, pelos fragmentos das teorias científicas e dos saberes escolares, expressos, em parte, nas práticas sociais e modificados para servir à vida cotidiana. (6)

A saúde dos caminhoneiros tem sido objeto de vários estudos que se concentram principalmente em detectar doenças cardiovasculares, musculoesqueléticas e distúrbios do sono, além de detectar o uso de álcool e drogas. A discussão tem indicado que é necessário avaliar questões ligadas à organização, ao processo e às condições de trabalho, além das condições econômicas, sociais e culturais.

Alguns estudos realizados no setor de transportes de combustíveis foram produzidos na área tecnológica – engenharia industrial e de produção, dentre os quais destacamos o trabalho de Maligo (7), que analisou a influência da compartimentação dos caminhões-tanque na operação das bases de distribuição de combustíveis automotivos com o intuito de minimizar os custos. O estudo de

Balardin (8) teve como objetivo uma análise ergonômica do trabalho de operadores de uma distribuidora de derivados de petróleo. Esses dois trabalhos permitiram uma compreensão melhor da organização presente na cadeia de suprimentos e também na caracterização de algumas tarefas desenvolvidas pelos trabalhadores no setor de distribuição.

Na área das ciências humanas, encontramos alguns trabalhos que analisaram o setor de transporte de cargas. Entre eles destacamos quatro estudos que, embora com outros objetivos, ajudaram-nos a identificar os trabalhadores do setor, bem como conhecer a atuação das empresas transportadoras.

Silva Junior (9) fez uma análise da logística e das complexas e dinâmicas redes do transporte rodoviário de cargas em três cidades médias do interior paulista, procurando contribuir com a ciência geográfica nessa temática.

Scaramella (10) e Araújo (11) desenvolveram suas pesquisas nas áreas da filosofia e da sociologia, respectivamente. A primeira autora, partindo da análise de uma trajetória, de narrativas de caminhoneiros e da greve dos caminhoneiros em 1999, aponta para possíveis reconfigurações no que concerne à experiência dos caminhoneiros no exercício de sua profissão. A segunda autora indicou a incidência do associativismo entendido como uma forma de resistência dos caminhoneiros autônomos.

Santos (12) realizou um interessante estudo etnográfico sobre o mundo do trabalho e o meio social dos caminhoneiros, utilizando como categorias de análise o trabalho e o gênero. Um de seus objetivos consistiu em refletir sobre a identidade social desses trabalhadores.

Nosso estudo diferencia-se desses não só pelo fato de nosso objeto fazer parte de um segmento específico do transporte rodoviário, o transporte de combustíveis, mas também por analisar a especificidade do processo de trabalho, que envolve a condução de um veículo de grande porte, o transporte de produtos perigosos e as relações sociais. Além disso, optamos pelos referenciais teóricos

das representações sociais, que nos possibilitam entender como esses trabalhadores vivenciam e se relacionam com a insegurança, o estresse, o medo, os riscos e a exposição a substâncias químicas presentes na atividade desenvolvida.

Objetivos

Objetivo Geral:

- estudar o processo e as condições de trabalho dos motoristas que atuam no setor de transporte de combustíveis na cidade de Paulínia – SP.

Objetivos Específicos:

- levantar as condições socioeconômicas e de instrução destes trabalhadores,

- analisar a organização de trabalho das empresas que operam o transporte de combustíveis,

- identificar e analisar as representações desses trabalhadores sobre o trabalho e a relação trabalho-saúde-doença,

- analisar material informativo sobre saúde e segurança dos caminhoneiros.

Conceitos e Metodologia

O trabalho, um dos nossos referenciais teóricos, tem diferentes concepções nas diversas disciplinas que se propõem a estudá-lo – sociologia,

economia, engenharia - sendo percebido como uma atividade de produção social, ou como emprego, ou como relação social, etc. Já teve significados negativos associados a fardo, castigo, tortura (*tripalium*), mas também foi entendido como transformador, realizador.

Concordamos com Antunes (13) ao afirmar que é a partir dele que o homem torna-se ser social, e sua realização como tal objetiva-se através da produção e da reprodução da sua existência. É através do trabalho que o homem constitui-se como ser humano, diferenciando-se da condição de animal, que estabelece relações sociais com outros homens e que se firma como ser histórico e social.

O trabalho na sociedade capitalista coloca-se como questão principal de sobrevivência, e o que deveria ser a forma humana de realização do indivíduo reduz-se à única possibilidade de subsistência do despossuído. Recorrendo aos escritos marxistas, Antunes (13) afirma que “ao invés do trabalho como atividade vital, tem-se, na sociedade regida pelo capital, uma forma de objetivação do trabalho, onde as relações sociais estabelecidas entre produtores assumem a forma de relação entre os produtos do trabalho”.

O trabalho no transporte, no qual atua o grupo pesquisado, não pode ser tomado como mercadoria de forma direta, pois não produz bens materiais, no entanto, produz meios que garantem a reprodução das necessidades humanas, como esclarece Oliveira (14):

O óbvio ... é que o Terciário é o setor dos serviços, uma classe de produção incorpórea, é que nele se concentram todas as atividades *não-produtivas strictu-sensu*; isto não quer dizer que boa parte dos serviços não seja produtivo (transportes, telecomunicações, por exemplo) [...] ele pode ser entendido se se entender a circulação, a distribuição e o consumo, e as relações que, por via dessas funções, guarda e estabelece com os setores ditos produtivos *strictu sensu*, primário e secundário. (14)

Concordando com este pensamento, Itani (15) avança na compreensão do trabalho nos serviços de transportes:

É preciso romper com a necessidade de dar materialização a um trabalho que, em princípio, não existe em si, de analisar a partir de modelo de produto que já não se apresenta mais de mesma forma nos processos produtivos. É preciso recuperar o trabalho a partir da relação que o trabalhador estabelece com o seu trabalho e dentro desse coletivo no espaço em que se desenvolve. Analisar o trabalho é, assim, também mergulhar no processo de construção do conteúdo do trabalho na maneira como é elaborada pelo trabalhador no seu imaginário produtivo. Como o trabalho se define e se redefine a cada momento, não se pode analisar senão dentro das regras pelas quais é estabelecido, dentro da estrutura representacional em que é construído pelo operador acompanhando o processo de criação e transformação, na diversidade de situações que se apresentam no espaço de trabalho, com a profissionalidade, enfim, com um modo operatório. (15)

Os trabalhadores enfocados em nosso estudo estão submetidos a um processo de trabalho desgastante devido à própria natureza do trabalho de transporte de produtos perigosos, e também por ser uma atividade realizada em condições de riscos de acidentes e assaltos. Sendo assim, retomaremos no decorrer deste estudo a discussão sobre este conceito.

Representações sociais

A saúde, como objeto de estudo, possibilita a análise de múltiplas dimensões, incluindo as que não são redutíveis exclusivamente ao biológico. A “complexidade de fenômenos da saúde”, segundo Ferreira (16) pode ser investigada através da interdisciplinaridade, o que possibilita problematizar objetivamente situações que requerem observações diferenciadas no propósito de promover a saúde. A presença das Ciências Sociais no campo da saúde, segundo esse autor, enriquece a pesquisa e a análise da prática cotidiana através de seu trabalho crítico e reflexivo sobre a diversidade de temas neste campo.

Com os métodos e técnicas das Ciências Sociais, podemos analisar como as relações são produzidas e reproduzidas e de que forma determinam os

modos de existir e de adoecer das pessoas, assim como podemos identificar como são percebidas e elaboradas pelos sujeitos envolvidos (Lopes) (17).

A pesquisa qualitativa tem por finalidade, de acordo com Deslandes & Assis (*apud* Deslandes & Gomes) (18) “analisar o significado atribuído pelos sujeitos aos fatos, relações e práticas, isto é, avaliando tanto as interpretações quanto as práticas dos sujeitos”. No campo da saúde, a utilização de métodos qualitativos está mais recorrente e com melhor aceitação, visto o reconhecimento de ajuda que os mesmos trazem à compreensão da realidade dos sujeitos e suas concepções sobre o processo saúde-doença e a interferência da cultura e dos processos sociais.

Completando esta idéia recorreremos ao pensamento de Turato (19) ao afirmar que o significado das coisas (fenômenos, manifestações, ocorrências, fatos, eventos, vivências, idéias, sentimentos, assuntos) são “partilhados culturalmente e assim organizam o grupo social em tornos das representações e simbolismos”.

No campo da saúde coletiva, um dos referências teórico-metodológicos, que tem sido muito utilizado é o das representações sociais, que, como bem sintetizou Minayo (20), são categorias de pensamento, de ação e de sentimento que expressam a realidade e manifestam-se em condutas que podem e devem ser analisadas a partir dos comportamentos sociais, sendo expressas através da linguagem do senso comum. Embora essa linguagem se traduza num pensamento fragmentário, contraditório, ela contém as maneiras específicas de interpretação da realidade.

Canesqui (21) ao efetuar um balanço da inserção das ciências sociais no ensino e na pesquisa no campo da saúde aponta vários autores cujos estudos referem-se às representações não eruditas de saúde e doença, que centraram-se na análise da cultura somática ou nas mediações das interferências dos diferentes saberes e práticas, bem como nas suas múltiplas dimensões como expressões social e individual, das significações culturais, das relações sociais e das

contradições sociais e luta política; ou no discurso religioso da doença e na heterogeneidade das representações sociais de saúde e doença entre famílias trabalhadoras urbanas.

Esses estudos, de acordo com Canesqui (21), procuraram compreender códigos, estruturas, a cultura ou a ideologia contidas nas representações; e a diversidade das experiências da doença, seus contextos e intersubjetividade. Trata-se do conhecimento dos “processos pelos quais os indivíduos e grupos sociais constroem significados e práticas relativas à saúde e doença, contextualizados no mundo vivido e que parecem permanentemente fluidas e menos estruturadas”.

Cardoso e Gomes (22) trazem subsídios importantes àqueles que se utilizam do conceito das representações sociais para desenvolver pesquisas no campo da saúde coletiva. Recorrendo a autores consagrados, eles nos apresentam elementos que podem alertar para o uso crítico e direcionado das representações sociais, enumerando aspectos que devem ser tomados como princípios metódicos para qualquer trabalho que as utilize. Entre os princípios pontuados destacamos aqueles referenciados a Herzlich (*apud* Cardoso e Gomes) (22):

- As representações sociais não são apenas esforços de formulações mais ou menos coerente de um saber, mas também interpretação e questão de sentido;
- A representação não constitui um simples reflexo do real, mas sua construção que ultrapassa cada um individualmente e chega ao indivíduo, em parte, de fora dele; e
- As representações sociais estão enraizadas na realidade social e histórica, ao mesmo tempo em que contribuem para sua construção.

Para tornar as representações sociais aceitas como proposição, Gomes et. al. (23) recorrem ao pensamento de Bardin que aponta “a necessidade de

deslocarmos da descrição (enumeração das características da fala e das ações observadas) para a interpretação (a significação concedida a essas características)”.

A abordagem sociológica, em nosso entendimento, possibilita o aprofundamento da questão trabalho-saúde-doença a partir da prática cotidiana dos trabalhadores e das suas representações. Seus instrumentos de análise possibilitam um entendimento mais aprofundado da realidade que se deseja conhecer, pois abrangem os aspectos técnicos do processo de trabalho e, principalmente, as dimensões que explicam as condições que comandam a sua organização e as relações sociais.

O processo de trabalho no setor de transporte de combustíveis tem suas especificidades que envolvem dirigir um caminhão-tanque, operar instrumentos de carga e descarga dos produtos, bem como os de controle de localização, e as relações sociais estabelecidas entre os diferentes atores participantes da distribuição e da comercialização. Assim sendo, interessou-nos estudar a forma pela qual os motoristas elaboram suas relações com esse processo de trabalho e o vivenciam em sua prática cotidiana.

Métodos e Técnicas de Pesquisa

Esta pesquisa de natureza qualitativa está circunscrita a uma população delimitada, com um processo de trabalho específico: motoristas contratados por empresas transportadoras que prestam serviços às distribuidoras localizadas na cidade de Paulínia, SP. Caracteriza-se como um estudo exploratório, não pretendendo a generalização dos dados.

No trabalho de transporte de combustíveis atuam trabalhadores com diferentes situações ocupacionais: motoristas contratados por empresas

transportadoras, caminhoneiros autônomos que prestam serviços para transportadoras ou cooperativas, caminhoneiros cooperados e aqueles contratados por postos revendedores de combustíveis.

Considerando que o tempo é um elemento precioso no dia a dia destes trabalhadores principalmente entre os autônomos e cooperados, portanto teríamos dificuldade em estabelecer contato e um horário para aplicarmos o roteiro, selecionamos uma amostra intencional de trabalhadores que levou em conta o vínculo ocupacional com empresas transportadoras. Foram feitas algumas tentativas de contato com motoristas contratados por postos revendedores, no entanto não houve permissão dos proprietários para a realização do estudo.

Foram recolhidos depoimentos através de entrevistas semi-estruturadas, obtidas mediante um roteiro centrado em temática selecionada que permitiu apreender as concepções de trabalho, condições de trabalho, saúde e doença, e as práticas de manutenção e preservação da saúde. Optamos por esta técnica por entender que seria possível captar o material necessário para a apreensão das representações sobre os temas definidos.

Concordamos com Haguette (24) ao definir entrevista “como um processo de interação social entre duas pessoas na qual uma delas, o entrevistador, tem por objetivo a obtenção de informações por parte do outro, o entrevistado”. A autora chama atenção para as considerações que devem ser feitas na interpretação dos dados e propõe como controle de sua qualidade, o “uso sistemático de dados de outras fontes relacionadas com o fato observado a fim de que se possa analisar a consistência das informações e sua validade”. Assim como outras técnicas de coleta de dados que trazem em si limitações, a autora conclui que “o pesquisador deve estar atento a fim de evitá-las quando for possível e de aceitá-las quando inevitáveis, embora consciente das distorções que podem provocar”.

Entre os 20 depoimentos constatamos que maioria dos entrevistados, 65%, tem origem rural e desenvolviam atividades agropecuárias, e 25% provêm

de área urbana. Vários deles declararam que, na fase da adolescência, fizeram uso de veículos (tratores, caminhões entre outros) nas suas atividades laborais. Entre os entrevistados havia uma motorista⁴ recém ingressa no setor de combustíveis, embora já atue como motorista de caminhão há vários anos. Outros dados como idade, tempo de profissão e tempo de atuação no setor de transporte de combustíveis podem ser observados no Quadro 1 a seguir:

Quadro 1 – Perfil sócio demográfico dos motoristas entrevistados

Entre vista	Idade	Estado civil	Nº filhos	Cidade de residência	Escolaridade	Tempo de profissão	Tempo no setor
M1	44	amasiado	2	Artur Nogueira – SP	7ª série	14	14
M2	34	casado	Não tem	Campinas – SP	2º grau comp.	18	13
M3	30	casado	Não tem	Mirassol – SP	6ª série	5	5
M4	46	casado	2	Cosmópolis – SP	4ª série	18	18
M5	41	amasiado	3	Piacatu – SP	4ª série	22	-1
M6	65	viúvo	4	Paulínia – SP	4ª série	32	20
M7	58	casado	2	Cosmópolis – SP	8ª série	18	18
M8	24	casado	Não tem	Campo Grande – MS	8ª série	3	2
M9	31	casado	1	Sinop – MT	5ª série	10	7
M10	54	casado	2	Cosmópolis – SP	4ª série	22	19
M11	37	casado	2	Paulínia – SP	3ª série	15	13
M12	36	casado	2	Salto – SP	8ª série	11	2
M13	62	casado	2	Andradina – SP	4ª série	39	12
M14	47	casado	2	Campo Grande - MS	6ª série	29	29
M15	34	amasiado	2	Campo Grande - MS	1º colegial	14	1
M16	25	casado	2	Pereira Barreto – SP	7ª série	4	-1
M17	48	casado	3	Jaboticabal – SP	8ª série	12	-1
M18	28	casado	1	S. Antonio Aracangua – SP	2º colegial	6	1
M19	46	amasiado	2	Araraquara – SP	Superior	25	1
M20	38	separado	2	Uberaba – MG	1º colegial	20	5

Também foram recolhidos depoimentos de cinco trabalhadores representantes de empresas transportadoras e distribuidoras e cooperativas: técnicos de segurança, supervisores de logística e responsáveis pelo gerenciamento do transporte.

⁴ No período da pesquisa, cinco mulheres atuavam no transporte de combustíveis para as distribuidoras situadas em Paulínia vindas de diferentes estados do país, como Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Bahia e São Paulo.

O uso do gravador foi indispensável, sendo sempre utilizado com a permissão do entrevistado. Optamos por este procedimento de coleta de material por entendermos que, como afirma Minayo (25), guarda o máximo de fidedignidade ao depoimento dos informantes, uma vez que a análise de suas representações constitui o foco do trabalho.

Após as transcrições na íntegra, os depoimentos foram lidos e relidos à exaustão de forma que permitissem a ordenação e a categorização dos dados coletados para identificação inicial dos temas.

Também consultamos documentos oficiais produzidos pela Agência Nacional do Petróleo (ANP)⁵ e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)⁶, assim como pelos boletins do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes (Sindicom)⁷, que nos possibilitou conhecer o setor e nos auxiliaram na análise de alguns aspectos organizacionais das empresas, bem como seus reflexos sobre o trabalho desenvolvido nas mesmas.

Valemo-nos ainda de observações de situações concretas vividas pelos trabalhadores durante o exercício de seu trabalho, o que permitiu apreender os seus comportamentos e suas relações no trabalho, além de estreitar o convívio com os trabalhadores. Foi feito o acompanhamento de uma viagem de entrega em cidades da região (Salto e Itu), quando pudemos constatar situações vividas diariamente por essa categoria de trabalhadores. O diário de campo, no qual procuramos registrar nossas impressões, foi fundamental para revivermos o que foi observado e resgatarmos as informações passadas nas conversas informais.

Por fim, submetemos parte deste trabalho à apreciação de alguns motoristas para que pudessem corrigir possíveis erros na descrição do processo de trabalho e também porque entendemos que são coautores deste trabalho, sem tirar a responsabilidade única da pesquisadora pelo produto final.

⁵ Site de acesso: www.anp.gov.br

⁶ Site de acesso: www.antt.gov.br

⁷ Site de acesso: www.sindicom.com.br

O Trabalho de campo

Como primeiro passo para inserção no grupo, fizemos várias visitas aos locais de trabalho – portarias das empresas distribuidoras, durante o período de julho de 2007 a novembro de 2008.

As frequentes visitas de uma figura feminina estranha em ambiente majoritariamente masculino causavam, num primeiro momento, certa inquietude e desconfiança.

Sem grandes avanços, buscamos outras formas de contato, quando contamos com a colaboração de trabalhadores de outros setores – oficinas, restaurantes - os quais nos nortearam para o estabelecimento de contato com os motoristas. Contamos ainda com a colaboração de um vizinho da pesquisadora, que, inconformado com as condições de trabalho do filho, apresentou-nos a alguns proprietários de oficinas, bem como nos forneceu alguns exemplares de materiais informativos entregues aos caminhoneiros.

Assim, estes trabalhadores foram procurados logo nas primeiras horas do dia, nas oficinas de reparação, quando os motoristas aguardavam a liberação do caminhão, e nas tardes de sábado e no domingo quando aguardavam pela retomada do trabalho na segunda-feira, em restaurantes de beira de estrada nas proximidades das distribuidoras. A aproximação nesses locais também não aconteceu sem algum desconforto de ambas as partes até o momento da identificação. Sempre que possível, era amenizada a tensão com conversas mais informais, até mesmo para conquistar a confiança do grupo e também para darmos maiores esclarecimentos sobre nossa identidade como pesquisadora.

Apresentávamo-nos na condição de estudantes e esclarecíamos que nosso objetivo era coletar dados para um trabalho, o qual possibilitaria a obtenção de um certificado. A carteira de estudante e um documento expedido pelo Departamento de Medicina Preventiva e Social da Unicamp foram utilizados em

diversas circunstâncias para comprovar, tanto aos proprietários dos estabelecimentos comerciais onde foram realizadas as entrevistas como aos informantes, que pertencíamos a uma instituição cujo interesse difere das intenções de outras com as quais, muitas vezes, eles se chocam.

A insegurança e a desconfiança são justificadas porque, no universo pesquisado, existem medos comuns: assaltos e fiscalização. Houve uma situação em que o motorista nos perguntou qual era a nossa ligação com a Polícia Federal, que supervisiona o cumprimento das leis de circulação de mercadorias, uma vez que suspeitava de espionagem daquele órgão para “pegar” adulteradores ou “desviadores” de combustíveis.

Em várias situações dispensamos um tempo em conversas diversificadas para aliviar a tensão, deixando os informantes mais tranquilos e espontâneos e, desta forma, estabelecer uma relação de confiança mínima entre o entrevistado e o entrevistador. Procurávamos agir de forma simples, sempre atentas às vestimentas, ao vocabulário, às atitudes, e demonstrando respeito pelo informante e por suas valorosas informações.

Concordando com Triviños (26) de que “o entrevistado deve saber, em geral, o que é que se deseja dele e qual pode ser sua contribuição para o esclarecimento da situação que interessa”, apresentávamos o roteiro procurando esclarecer que a entrevista seria com perguntas referentes ao seu dia a dia.

Assim que um trabalhador se dispunha a participar, colocávamos a necessidade da entrevista ser realizada num local mais tranquilo, mais isolado, para que não sofresse interferências das brincadeiras dos colegas de trabalho e de barulhos de equipamentos, nos casos das oficinas, e dos grupos de conversa ou de aparelhos de TV, nos restaurantes.

Embora fosse assegurado sigilo, muitos se mostraram temerosos e se recusaram a prestar informações, alegando não terem tempo, ou não saber responder e, rapidamente, incumbiam os mais próximos. O temor de “não saber”

era notório na maioria deles, e, entre os que enfrentaram o desafio da entrevista e do gravador, foi comum, ao final, afirmarem ter sido fácil e reconhecer a importância de esclarecer situações cotidianas da vida laboral dessa categoria. A impressão de que seria um encontro de pessoas com conhecimentos muito díspares se desfazia logo no início da entrevista e eles se manifestavam de forma ativa, conscientes de seu saber e valor, ao falar sobre sua profissão e seu processo de trabalho.

As entrevistas duraram em média uma hora e meia. Alguns entrevistados falaram bastante, sendo detalhistas em cada resposta. Outros, mais contidos, limitaram-se a responder o que lhes era perguntado, muito embora ao término, quando desligávamos o gravador e guardávamos a pasta com o roteiro, eles relaxassem e pusessem-se a contar os “causos” da estrada, procurando, de forma amena, relatar as dificuldades que enfrentavam. Nesses momentos também surgiam denúncias variadas, sendo a maior parte do uso de álcool, drogas, prostituição, suborno, etc.

Foram comuns também as cobranças de um retorno que justificasse nossa presença, assim como as informações concedidas. Esta postura se explica pela idéia da troca, bem como pela carência de atuação de órgão de representação desses trabalhadores. É provável também que o interesse pelos dados da pesquisa indique situações problemas, em especial a exposição a produtos químicos, que não se encontram ainda coletivamente manifestadas.

O contato com as empresas distribuidoras e transportadoras foi feito, inicialmente, através do telefone quando explicávamos a pesquisa e solicitávamos a entrevista. Sendo aceita a possibilidade do encontro, solicitavam maiores esclarecimentos por escrito e a aprovação da gerência. Algum tempo depois, era indicado o representante que nos atenderia, sendo necessários mais alguns acertos de agenda e horários, o que custou alguns meses de espera. Algumas empresas negaram-se, explicitamente ou não, a nos atender.

Análise dos dados

Os depoimentos foram tratados pela técnica da análise temática que, de acordo com Minayo (20), consiste em descobrir os *núcleos de sentido* que compõem uma comunicação, cuja *presença* ou *frequência* signifiquem alguma coisa para o objetivo visado e também revela os valores de referência e os modelos de comportamento presentes no discurso.

Pode-se observar que nem sempre o que é comunicado e está presente na linguagem coincide com o comportamento, o que torna necessário observá-lo nas diferentes situações. Ou ainda, o que não é verbalizado é, com certeza, mais difícil de ser apreendido.

A análise temática, conforme Bardin (27), recorta o conjunto das entrevistas através de uma grelha de categorias projetada sobre o conteúdo, tendo em conta a frequência dos temas extraídos do conjunto dos discursos, considerados dados segmentáveis e comparáveis.

Os depoimentos, mesmo que desenvolvidos de forma relativamente espontânea e livre em resposta aos estímulos da pesquisadora, foram decompostos e analisados exaustivamente em unidades de significação e, posteriormente, classificados através de temas anteriormente definidos. Isto permitiu quantificá-los, não para atender a valores estatísticos que nos apontassem importantes manifestações significativas, mas, principalmente, para validar o objetivo analítico proposto.

Como propõe Minayo (20), organizamos o material de maneira que ele atendesse a algumas normas de validade: a *exaustividade*, para abranger os aspectos levantados no roteiro; a *representatividade*, para assegurar a representação do universo pretendido; a *homogeneidade*, para obedecer aos critérios de escolha de temas; e a *pertinência*, para garantir que os documentos analisados fossem adequados ao objetivo do trabalho. Em seguida, o material foi

codificado com o intuito de, na transformação dos dados, alcançar o seu núcleo de compreensão. Logo após, realizamos a classificação e a agregação desses dados conforme as categorias teóricas de que dispúnhamos, como também fomos conduzidos para novos aspectos sugeridos pelos próprios depoimentos.

Esses novos caminhos que os dados podem sugerir tornam a pesquisa qualitativa flexível e complexa, requerendo sensibilidade e permanente vigilância do pesquisador. Longe da improvisação, esta construção não deixa de ser uma arte.

Por fim, durante o processo de análise, procuramos incorporar às respostas obtidas as propostas da literatura pertinente ao tema, procurando analisar a interpretação do entrevistado à luz dos referenciais teóricos, sem a pretensão de emitir julgamentos de valor e sim compreender os significados.

Aspectos Éticos da Pesquisa

Os sujeitos da pesquisa foram contatados individualmente pela pesquisadora. O encontro aconteceu em locais fora da área de trabalho, quando foi explicado o teor do estudo e feito o convite para participar da entrevista gravada. Sendo aceita a participação, apresentávamos, explicávamos e era assinado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Anexo).

Esta pesquisa foi aprovada pela Comissão de Ética em Pesquisa da Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas (Processo CAAE – 0192.0.146.000-07).

Capítulo 1. O Petróleo e a logística de distribuição

Este capítulo traz uma breve descrição de elementos que compõem nosso objeto de estudo. O capítulo divide-se em partes, sendo que, em cada uma, desenvolvem-se focos distintos para que o leitor possa conhecer o setor econômico em que foi realizado o estudo. Inicialmente é apresentada uma descrição concisa das características do petróleo, seus usos e as mudanças que ele causou nas áreas tecnológicas, econômicas e políticas no mundo. Em seguida são abordadas resumidamente a sua descoberta, exploração, produção e comercialização em território nacional. Finalmente, é apresentado o setor de distribuição e suas características: bases de distribuição, comercialização e o transporte rodoviário do qual participam os motoristas.

1.1. O petróleo fonte de energia e de disputas

O petróleo é encontrado nas estruturas que ligam a crosta e o manto, principalmente nos limites entre as placas tectônicas, daí a origem de seu nome: *petroleum* (do latim *petrus*, pedra e *oleum*, óleo).

A teoria prevalecente é de que ele é formado pelo processo de decomposição da matéria orgânica, como restos de vegetais, algas e animais marinhos, ocorrido durante centenas de milhões de anos da história geológica da Terra, e que, acumulados nos fundos dos mares e dos lagos, foram pressionados pelos movimentos da crosta terrestre e transformados em substância oleosa. De acordo com Shah (28):

[...] é uma complexa sequência de eventos que ocorre durante milhões de anos, aproveitando-se das carcaças de bilhões de criaturas, do aumento e retrocesso dos mares e do deslocamento de toneladas de rochas. No final, estima-se que a Terra tenha gerado 2 trilhões de barris de petróleo [...] (28)

Sua composição é uma combinação complexa de hidrocarbonetos (moléculas de carbono e hidrogênio) alifáticos, alicíclicos e aromáticos, compostos oxigenados, nitrogenados, sulfurados e metais pesados, e sua densidade é menor do que a água. Tem cheiro característico e cor que varia entre o negro e o castanho escuro.

A partir do refino⁸ deste recurso natural, são obtidos os seus derivados que podem ser divididos em três grupos: combustíveis, não combustíveis e intermediários. No primeiro grupo estão a gasolina, diesel, óleo combustível, gás liquefeito do petróleo (GLP), querosene de aviação (QAV) e querosene. No segundo grupo estão os solventes, lubrificantes, graxas e asfalto, e, no terceiro, nafta, etano, propano e butadieno.

O uso do petróleo (betume) consta de registros históricos das civilizações do Oriente Médio, que apontam a sua utilização na pavimentação de estradas, aquecimento e iluminação de casas, na impermeabilização de embarcações, como argamassa na construção das casas, como lubrificante e até mesmo como laxante. Posteriormente, foi utilizado pelos persas, gregos, árabes que se municiavam de potes contendo uma mistura de enxofre e óleo cru, ou flechas untadas com petróleo, ateando fogo e lançando-as contra os inimigos. Também, os chineses, ao escavarem o solo em busca de sal, encontraram óleo e gás, que utilizaram para iluminação. Sua queima natural e contínua inspirou reverências e devoções. Na Pérsia, Zoroastro fundou o Masdeísmo ou Zoroastrismo⁹, uma religião centralizada na devoção ao fogo, cuja chama era mantida constante. Foi utilizado, inclusive, como medicamento no tratamento de vermes, surdez, dores de dente.

⁸ O refino possibilita a retirada de vários produtos derivados do petróleo ao serem aplicadas técnicas como: operações *topping*, craqueamento térmico ou catalítico de hidrocarbonetos, combinações de hidrocarbonetos, rearranjo de hidrocarbonetos, tratamento e *blending*

⁹ Esta religião perdura até os dias de hoje com, aproximadamente, 120 mil seguidores. No Irã, permanece ainda como comunidade Zardushti e, no noroeste da Índia, os seguidores remanescentes das perseguições islâmicas estabeleceram a comunidade Parsi.

Com a Revolução Industrial, a água e a madeira, fontes naturais que geravam energia, já não atendiam a demanda de abastecimento contínuo, seja pela inconstância da natureza ou pela devastação das florestas. A caça predatória de animais, principalmente as baleias, para geração de óleos que serviam de lubrificantes de máquinas e para a iluminação artificial, causou uma elevação nos preços (Aragão) (29). O carvão mineral tornou-se o principal combustível, abastecendo de energia casas e fábricas inglesas durante os séculos XVIII e XIX. Contudo, lembra Shah (28), o carvão tinha um preço alto para a vida e a saúde dos trabalhadores que faziam a extração em minas úmidas e tóxicas, assim como da população que convivia com a névoa preta que pairava sobre as cidades.

Na América, no final da década de 1840, o canadense Abraham Gesner desenvolveu um processo de extração de óleo do carvão ou de substâncias similares e de refino, convertendo-o em óleo iluminante, o querosene¹⁰. Apesar de liberar mais energia, ainda assim seu custo era alto e sua produção insuficiente. George Bissel, de acordo com Aragão (29), acreditou no potencial do produto e fundou a *Pennsylvania Rock Oil Company*, a primeira empresa de petróleo do mundo. Adaptando as técnicas de sondagem e perfuração de poços de sal, Bissel evitou as extenuantes escavações e obteve o óleo em grande quantidade.

O primeiro poço perfurado para a retirada do petróleo, considerado o marco do nascimento da moderna indústria petrolífera, foi em agosto de 1859 pela *Sêneca Oil Company*. Essa empresa, afirma Aragão, foi fundada por Bissel e Benjamin Sillimans para explorar bacias sedimentares, no noroeste da Pensilvânia. Edwin Laurentine Drake, encarregado desta atividade na empresa, só precisou perfurar 21 metros de profundidade para fazer jorrar o fluido escuro e precioso¹¹.

¹⁰ O querosene é obtido pela destilação fracionada do petróleo cru. Esse derivado é uma fração intermediária entre a gasolina e o óleo diesel. No período citado acima interessava apenas a produção de querosene; a gasolina, sem utilidade comercial, era jogada nos rios.

¹¹ A técnica de perfuração de poços de sal havia sido desenvolvida pelos chineses havia mais de um século e meio, alcançando quase 1.000 metros de profundidade (30).

Uma corrida desenfreada por essa nova fonte de energia, que substituía o carvão, fez aumentar a produção do óleo cru, saltando de 2 mil barris em 1859 para, aproximadamente, 3 milhões em 1863, e 10 milhões em 1874. Em 30 anos as fontes petrolíferas da Pensilvânia estavam esgotadas, e seus exploradores mudaram-se para Ohio e Indiana em meados de 1880. Em 1901, foi a vez do Texas chamar a atenção, uma vez que o petróleo encontrado sob um domo salino era jorrado a uma altura duas vezes mais alta que a torre do poço, devido à sua própria pressão (28).

Grandes companhias ligadas ao refino, transporte e distribuição surgem nesse período, tais como a *Standard Oil Company*, de John D. Rockefeller, que, posteriormente, passou a ser denominada Esso, no estado de New Jersey, e Amoco, no estado de Indiana; a *Union Oil* (atual Unocal), a *Gulf*, a *Texas Fuel Company*, que em 1906 foi registrada como Texaco. Na Europa, na última década do século XIX, são fundadas a holandesa *Royal-Dutch* e a inglesa *Shell Transport and Trading Company* que, juntas, controlavam mais da metade das exportações de petróleo da Rússia e do Oriente Médio.

Os meios de transporte também começaram a sofrer mudanças com invenções cuja tecnologia baseava-se no uso de motores de combustão interna à gasolina. Em 1886, o engenheiro alemão Karl Benz acoplou um motor de quatro tempos a um triciclo. Vários veículos eram criados por engenheiros que marcariam a história do automóvel, entre eles: Gottlieb Daimler (1886)¹², Armand Peugeot (1892), Ferdinand Porsche (1900) e os aristocratas ingleses Frederick Henry Royce e Charles Stewart Rolls (1904).

Em 1910, Henry Ford produziu o acessível Modelo T¹³. Sua fabricação revolucionou o sistema produtivo da indústria automobilística, pois em 1913, inspirado nos processos produtivos dos revólveres *Colt* e das máquinas de costura *Singer*, Ford implantou a linha de montagem e a produção em série. Criou um

¹² A Daimler se juntou a Benz, após a morte de seus fundadores, passando a ser chamada Mercedes-Benz.

¹³ No Brasil ficou conhecido como Ford de Bigode

engenhoso sistema de esteira, que movimentava o carro em produção em frente aos operários, para que cada um executasse a sua tarefa, o tão debatido fordismo. Desta forma, ganhava em produtividade e custos. Em menos de duas décadas, foram vendidas mais de quinze milhões de unidades.

A Primeira Guerra Mundial, por sua vez, impulsionou a produção de caminhões. Em 1918, a produção do caminhão de tração integral, criado por Jeffery Quad três anos antes, atingiu o recorde de 11.490 unidades. Segundo Shah (28) o Reino Unido e os Estados Unidos utilizaram cerca de 163 mil veículos e 70 mil aviões. Terminada a guerra, grandes investimentos foram feitos pela indústria automobilística, incentivada pela petrolífera.

Conforme lembra Aragão (29), após esse conflito mundial, o petróleo “tornou-se um recurso estratégico ao fortalecimento político das nações”, e, no final da segunda década do século XX, as multinacionais do petróleo se uniram para assegurar seus direitos de exploração, produção e controle de produção na região do Oriente Médio. Dois acordos foram firmados: o primeiro, denominado Acordo da Linha Vermelha, dividia as províncias petrolíferas do Oriente Médio entre os membros da Companhia Iraquiana do Petróleo, sendo que as empresas participantes só poderiam desenvolver operações de petróleo em conjunto na região abrangida; o segundo, denominado Acordo Achnacarry, concretizou o controle mundial por um oligopólio de companhias internacionais, sendo determinada uma quota de produção para cada empresa, e o controle do preço do barril de petróleo. Essa organização econômica formada por sete empresas¹⁴ ficou mundialmente conhecida como o Cartel das Sete Irmãs, dominou todas as atividades envolvidas – 90% dos recursos de petróleo bruto e 75% das atividades de refino e distribuição - e impediu a entrada de outras empresas no setor do petróleo. Este cenário só iria se modificar nos anos 1950 com a nacionalização das atividades petrolíferas em vários países e com a criação da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo).

¹⁴ Cinco empresas norte-americanas (*Standar Oil of New Jersey - Esso, Standar Oil of California - Chevron, Gulf Oil Co., Texaco e Móbil*, uma britânica (*Anglo Iranian Oil Co.*) e uma anglo-holandesa (*Royal Dutch-Shell*).

A OPEP refez o mapa de disputa econômica oriunda dos campos petrolíferos. Contudo, vários fatores políticos, como o embargo de envio de petróleo aos EUA devido a seu apoio a Israel, diante do ataque surpresa do Egito e da Síria (1973), que gerou a primeira crise do petróleo - impulsionaram a criação da Aliança Internacional de Energia (AIE), formada por 18 países industrializados que dependiam do seu petróleo. A deposição do Xá Reza Pahlevi (1979) e a invasão do Irã pelo Iraque (1980) também foram motivos para sucessivos aumentos de preço do petróleo, obrigando diversos governos de países consumidores a instituírem programas de conservação e redução de energia, a fomentarem pesquisas de fontes energéticas alternativas, bem como a incentivarem a abertura de novas fronteiras de exploração, como a exploração no Mar do Norte, Alasca, e em países em desenvolvimento como o Brasil (29).

Isso fez a OPEP cair no *ranking* mundial de produção de petróleo e ocasionou o retorno de grandes companhias, conforme Shah (28), o “fantasma Rockefeller” ressurgia. Entre meados da década de 1980 e o final dos anos 1990, grandes empresas como *Chevron*, *Texaco*, *Mobil*, *PB* e *Repsol* adquiriram outras empresa como *Gulf*, *Getty*, *Superior Oil*, *Sohio* e *YPF*, respectivamente. Entre 1998 e 2000, *Exxon* (no Brasil atua como *Esso*) e *Mobil*, *PB* e *Amoco*, e *Chevron* e *Texaco* fundiram-se.

As duas autoras (28 e 29) concordam que essas grandes companhias expandiram suas áreas de negócios no setor energético (carvão, xisto, betume), na química fina (remédios, perfumes, catalisadores, corantes, aditivos alimentares), na química de segunda geração (cumeno, olefinas, isoparafinas, propano, ciclo-hexano, isodecanol e isotridecanol), na biotecnologia, em componentes eletrônicos e na mineração. Concordam também que a transformação sofrida ao longo do século XX, que resultou na oligopolização de mercado, na dispersão geográfica, no surgimento de grandes estatais e na diversificação, não tirou do petróleo a supremacia de fonte energética do nosso planeta.

A indústria petrolífera mundial, nesse período, de acordo com Santos *apud* Silveira (31), podia ser dividida em três grandes grupos. O primeiro, formado pela Shell e Exxon, era líder no aporte financeiro e tecnológico e tinha forte atuação na produção de petróleo bruto e gás natural. O segundo era formado pelas empresas de países produtores como *Saudi Aramco*, da Arábia Saudita, *Nioc*, do Irã, a *Pemex*, do México, e a *Inoc*, do Iraque, seguidas pela produtora de gás natural *Gazpron*, da Rússia. E o terceiro grupo é a *PDVSA*, da Venezuela, que se destacava no refino e na distribuição.

Assim, a história do petróleo é constituída pelo domínio de grandes empresas que movimentam bilhões de dólares. Além de gerador de energia, ele também gerou disputas econômicas, sociais, políticas e financeiras nos diversos segmentos de sua cadeia produtiva – exploração, produção, refino, transporte e distribuição.

1.2. O petróleo no Brasil

O primeiro registro de tentativa de extração de petróleo no Brasil data de 1897, quando o primeiro poço foi perfurado, em Bofete (SP), com a profundidade de 488 metros, conseguindo apenas dois barris de óleo. Este fato foi precedido de um decreto assinado pelo Marques de Olinda, na província da Bahia, em 1858, que liberava a extração mineral betuminoso em solo brasileiro, e das pesquisas relacionadas com o petróleo, devido ao surgimento de sedimento argiloso no litoral do Alagoas, em 1891 (Araújo) (32).

A fonte de energia que abastecia as locomotivas, as primeiras siderurgias e as indústrias era, inicialmente, a lenha que, gradativamente, abriu espaços para o carvão mineral, a eletricidade e os derivados de petróleo – querosene (1901), gasolina (1907) e óleo combustível (1913), que eram importados por comerciantes que negociavam com as grandes companhias estrangeiras (Aragão) (29).

De acordo com essa autora (29), as grandes distribuidoras iniciaram sua participação no mercado nacional de distribuição e comercialização em 1911, com a vinda da *Standard Oil of New Jersey* (Esso), em 1912, veio a *Anglo Mexican Petroleum Products Company* (Shell), em 1915, a *Texas Company* (Texaco), em 1916, a *Caloric Company* e, em 1922, a *Atlantic Refining*. Para essas companhias não interessavam as atividades de exploração, produção e refino, uma vez que o país não tinha mercado consumidor expressivo e nem áreas de jazidas de petróleo promissoras.

Órgãos oficiais buscaram organizar e profissionalizar a atividade de perfuração de poços através da criação do Serviço Geológico e Mineralógico Brasileiro (SGMB), em 1907, e do Departamento Nacional da Produção Mineral (DNPM) – Ministério da Agricultura, em 1933. Em 1938, foi criado o Conselho Nacional do Petróleo (CNP) com a incumbência de regular as atividades de importação, exportação, transporte, distribuição e comércio de petróleo e derivados, contudo, poucos investimentos governamentais foram aplicados no setor¹⁵.

O consumo interno aumentou, nesse período, devido ao crescimento da malha rodoviária e o uso de caminhões, gerando uma dependência externa maior. Pressões políticas internas levaram o então presidente Getúlio Vargas a sancionar, em 03/10/1953, a Lei nº 2.004 que criava a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras)¹⁶, cujo objetivo era monopolizar a exploração, a produção e o refino do petróleo no Brasil.

O governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) priorizou os setores de infraestrutura e energia, destinando investimentos na ordem de 43% ao setor energético e de 30% ao de transporte. A base da infraestrutura logística da

¹⁵ Até a década de 1950, das cinco refinarias existentes, apenas uma era estatal – Refinaria Landulpho Alves, (Mataribe/BA (1950). A Refinaria de Capuava, Mauá/SP (1954), e a Refinaria de Manaus, Manaus/AM (1956), foram adquiridas pela Petrobras em 1974.

¹⁶ De acordo com Lucchesi (33) a Petrobras fez parte de “um ciclo histórico no qual se tentou montar as bases industriais brasileiras por meio da criação de estatais nas áreas de siderurgia, metalurgia e petróleo”.

indústria brasileira de petróleo, que envolve os sistemas de rodovias, ferrovias, portos, entre outros, foi montada, de acordo com Braga (34), para atender a implementação de uma infraestrutura que objetivava a integração de um país de proporções continentais. Como fracassaram as tentativas de exploração em plataforma continental, foi necessária a importação de petróleo cru e derivados e os investimentos se voltaram para a atividade do refino, ocasionando uma mudança no desenho logístico que indicava a ponta da cadeia posicionada primordialmente no litoral.

Em 25 anos foram inauguradas sete refinarias¹⁷: a Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão/SP (1955), a Refinaria Duque de Caxias, no Rio de Janeiro/RJ (1961), a Refinaria Gabriel Passos, em Betim/MG (1968), a Refinaria Alberto Pasqualini, em Canoas/RS (1968), a Refinaria do Planalto¹⁸, em Paulínia/SP (1972), a Refinaria Presidente Getúlio Vargas, em Araucária/PR (1976), e a Refinaria Henrique Lage, em São José dos Campos/SP (1980). Em 1971, foi criada a Petrobras Distribuidora S.A., voltada para a atividade de distribuição dos derivados do petróleo.

As crises internacionais de 1973 e 1979 fizeram com que a Petrobras voltasse a priorizar a produção de petróleo cru, e suas buscas concentraram-se na exploração em alto-mar, aplicando a tecnologia *offshore*. Foram descobertos três campos grandes na Bacia de Campos: Albacora (1984), Marlim (1985) e Barracuda (1989), que respondiam por 53% do total de petróleo produzido no país. As refinarias que foram planejadas para processar óleos leves e médios importados sofreram adaptações para tratar e refinar o petróleo nacional, tido como pesado. Essas mudanças, conforme lembra Braga (34), não alteraram a infraestrutura logística já existente.

¹⁷ Atualmente, a Petrobras possui 11 refinarias e sete subsidiárias, e sua produção nacional diária de petróleo (óleo cru e condensado), segundo dados do Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – 2009 (ANP) (35), foi de 663 milhões de bep (barril equivalente de petróleo), em 2008 -15º maior produtor mundial.

¹⁸ Posteriormente seu nome foi alterado para Refinaria de Paulínia.

As reformas estruturais do Estado, na década de 1990, influenciadas por uma conjuntura internacional marcada pelo neoliberalismo, legitimaram o seu desmonte com o discurso de impulsionar o país em direção à "modernidade" do Primeiro Mundo (Sarmiento e Moreira) (36)

As atividades de exploração e produção foram transferidas às empresas por meio de contratos de concessão regulados pela Agência Nacional do Petróleo (ANP)¹⁹, e os segmentos da indústria do petróleo foram abertos à iniciativa privada. No entanto, permanece a legislação de propriedade exclusiva da União sobre os recursos naturais, seja no subsolo ou em águas marinhas, e o controle sobre a Petrobras (29).

Essas mudanças, concretizadas pela Lei 9.478 de 1997, afetaram o modelo brasileiro de exploração e produção (setor *upstream*), refino, comercialização, distribuição e transporte do petróleo (setor *downstream*), pois permitiram que essas atividades fossem abertas às empresas privadas, nacionais ou estrangeiras, operadoras ou prestadoras de serviços, quebrando o monopólio exercido pela Petrobras.

Em 27 de dezembro de 2001, através da Portaria nº 316, a ANP regulamentou o exercício da atividade de formulação de gasolina A, comum e *premium*, e óleo diesel a partir de misturas de correntes de hidrocarbonetos adquiridos no mercado interno ou externo. De acordo com essa portaria, as empresas formuladoras foram autorizadas a adquirirem correntes de hidrocarbonetos líquidos; misturarem, mecanicamente, correntes de hidrocarbonetos líquidos com o objetivo de obter gasolinas e diesel; armazenarem matérias-primas, correntes intermediárias e combustíveis formulados; e comercializarem gasolinas, diesel e sobras de correntes.

Em junho de 2003, a Portaria nº 316 foi suspensa pela Portaria nº 175 por prazo indeterminado, estabelecendo em parágrafo único que a suspensão não

¹⁹ A este órgão cabe regular a indústria do petróleo, definindo diretrizes para a participação do setor privado na pesquisa, exploração, refino, exportação e importação de petróleo e derivados.

se aplicava aos processos em andamento até a data da promulgação da portaria, assim como as autorizações concedidas anteriormente.²⁰

A regulamentação do segmento de distribuição de combustíveis foi feita através da Portaria ANP nº 202/1999 (em vigor). Em dezembro de 2001, foram regulamentadas, através da Portaria ANP nº 317, as atividades de produção, armazenamento e comercialização de gasolina tipo “A”, comum e *premium*, pelas centrais de matérias-primas petroquímicas.

Essa abertura de mercado vem provocando, de acordo com Soares (37), mudança organizacional nas empresas, principalmente no que se refere à eficiência operacional tanto na produção quanto na distribuição, e cortes de custos para obter competitividade no mercado. Certamente, isso se reflete na área de transporte, que foi terceirizada, permitindo a entrada de pequenas e grandes transportadoras, bem como de cooperativas.

Optamos por estudar o trabalho e as condições de trabalho dos motoristas que desenvolvem suas atividades em empresas transportadoras que prestam serviços às empresas distribuidoras de combustíveis por entender que essas tem o predomínio na comercialização e distribuição dos combustíveis.

1.3. A distribuição do petróleo

A produção de derivados do petróleo tem fontes diferentes, e, atualmente, o país conta com 14 Refinarias, três Centrais Petroquímicas, 317 Usinas de Álcool, 22 Produtores de Biodiesel, 214 Importadores (Sindicato

²⁰ Várias denúncias foram veiculadas em revistas e jornais de circulação nacional envolvendo uma das empresas formuladoras autorizadas em esquemas de corrupção e adulteração de gasolina. (Jornal O Estado de São Paulo, set./2003; Revista IstoÉ Independente, nº 1810 e 1813; jul./2004). Empresas formuladoras, bem como autoridades dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário também já foram alvo de investigações da Polícia Federal (Operação Ouro Negro) e de Comissões Parlamentares de Inquéritos (CPI), quando foram apuradas influências de grupos na obtenção de certificados para a formulação de gasolina e de liminares que garantiam a concessão de autorizações e continuidade de fraudes, isto nas formuladoras, como também nas distribuidoras.

Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes – Sindicom) (38).

Das 14 refinarias brasileiras²¹, quatro localizam-se no estado de São Paulo e são responsáveis por 48% da produção. A Replan, localizada em Paulínia, cidade onde concentramos a pesquisa, é considerada a maior refinaria da Petrobras em produção. Em 2008, segundo a ANP (35), ela foi responsável por 15,4% do volume total de petróleo processado no País, refinando uma média diária de 271,7 mil barris. Essa refinaria também foi a que processou a maior quantidade de petróleo de origem nacional (18,7% do total).

O estudo de Soares (39) mostra que as refinarias brasileiras concentram-se nas regiões Sul e Sudeste, com aproximadamente 87% do total ofertado dos derivados de petróleo, e o total desprovido da região Centro-Oeste. Os terminais de armazenamento, cuja função é a movimentação de petróleo e seus derivados, permitem o equilíbrio da oferta e demanda desses produtos para essa região, bem como para as regiões Norte e Nordeste, cuja produção é baixa.

De acordo com a ANP (35), no Brasil, em dezembro de 2008, estavam instalados 102 terminais com 1.653 tanques: 62 terminais aquaviários, com 1.255 tanques; 31 terminais terrestres, com 377 tanques; e nove centros coletores de álcool, com 21 tanques. No estado de São Paulo localizavam-se 12 terminais aquaviários, cinco centros coletores de álcool e 11 terminais terrestres, com 539, 12 e 167 tanques respectivamente. Paulínia tem um terminal terrestre, com quatro tanques.

²¹ Onze refinarias são do sistema Petrobras (sendo uma, a REFAP, RS, em associação com a Repsol-YPF) e três são de grupos privados - as refinarias Ipiranga, no Rio Grande do Sul, Univen, em São Paulo, e Manguinhos, no Rio de Janeiro. Esta última, atualmente, não processa o refino, e sua área opera, apenas, como armazenadora de petróleo.

1.3.1. As bases de distribuição

As instalações apropriadas para receber, armazenar, misturar, embalar e distribuir derivados de petróleo, chamadas de bases distribuidoras, podem ser primárias e secundárias. As primárias são abastecidas por uma refinaria ou terminal e podem ser fonte de suprimento para outras bases, as quais são classificadas como bases secundárias.

Dados elaborados por Esteves e Bicalho (40) apontam que “o segmento de distribuição de combustíveis líquidos automotivos (gasolina, álcool hidratado e óleo diesel) possui, atualmente, cerca de 250 empresas que atuam na atividade de comercialização por atacado”. De acordo com dados da ANP (35), até 2008, a infraestrutura de distribuição era composta por 508 bases concentradas, principalmente, nas regiões Sul e Sudeste (61,8%), destacando-se o estado de São Paulo com 142 bases (27,9%). Na cidade de Paulínia, de acordo com dados do Relatório Analítico de Prestadores por Atividade/Serviço da Prefeitura Municipal, em 2007, estavam cadastradas 179 empresas ligadas ao segmento de distribuição e transporte de combustíveis.

A distribuição destes derivados pode ser feita através dos modais de transporte marítimo, dutoviário, ferroviário e rodoviário. Conforme apresenta Soares (37), “geralmente os pontos de oferta de produtos (terminais e refinarias) estão ligados aos pontos de demanda (bases primárias) através de dutos”.

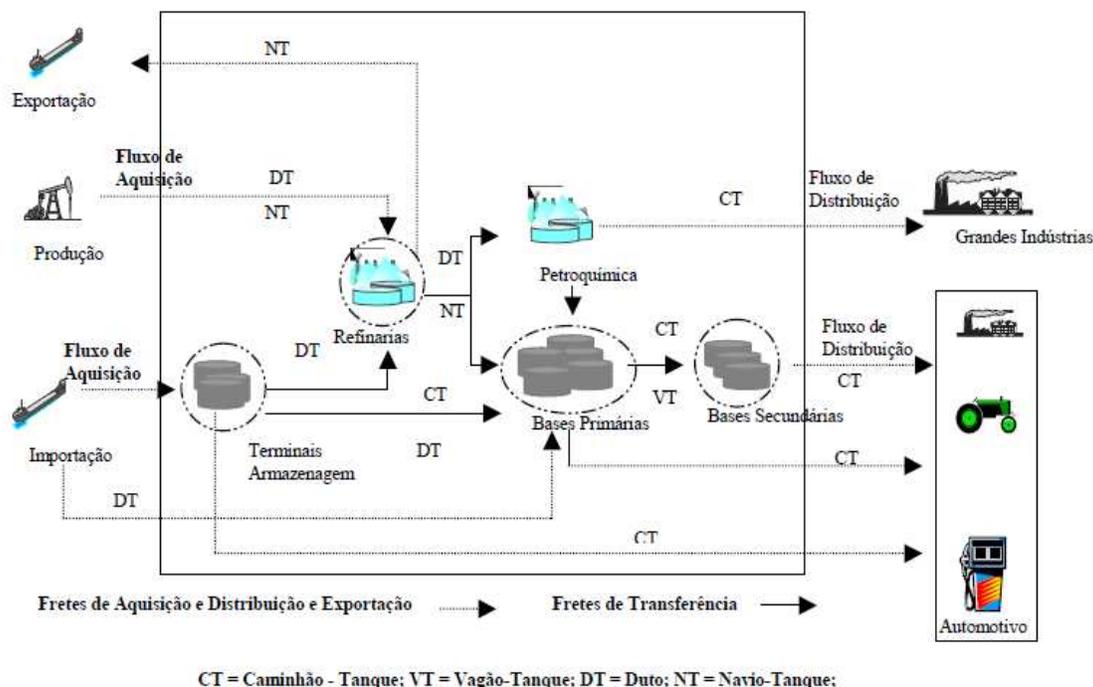


Figura 1: Rede de distribuição de combustíveis

Fonte: Adriana Costa Soares, 2003

Como podemos observar na Figura 1 acima, as bases primárias de distribuição adquirem os produtos de fontes diferentes – terminais, refinarias e indústrias petroquímicas, que fazem misturas com produtos próprios da companhia e posteriormente comercializam os derivados com grandes consumidores, atacadistas e, principalmente, postos revendedores, que podem estar ligados a alguma bandeira (companhia distribuidora) ou ter “bandeira branca”, que são abastecidos por várias distribuidoras diferentes.

A logística de distribuição do álcool combustível, como aponta Maligo (7), é diferente da logística de distribuição dos derivados. O fluxo do álcool pela rede de distribuição, desde a coleta até o envio aos grandes centros de consumo, frequentemente tem um sentido inverso ao da distribuição dos derivados. O álcool entra na rede pelas bases secundárias e segue para as primárias.

Veremos mais adiante que essas situações refletem-se de maneiras distintas nas condições de trabalho dos motoristas que operam estas distribuições.

1.3.2. A logística da distribuição e comercialização dos combustíveis

As empresas distribuidoras compram gasolina tipo A dos produtores e álcool anidro das usinas, misturam esses dois produtos para formular a gasolina C²². Além dessa, vendem gasolinas aditivadas e as de tipo *premium*. Adquirem também combustíveis de aviação, óleo diesel e biodiesel das refinarias ou petroquímicas e o álcool hidratado combustível, das usinas, e vendem aos revendedores (postos, Transportadores Revendedores Retalhistas - TRR²³, consumidores finais).

Alguns consumidores, como aponta Esteves e Bicalho (40):

... podem optar, entretanto, por adquirir combustíveis diretamente da distribuidora (que disponibiliza pontos de abastecimento nas instalações das frotas) ou dos TRR. Outros consumidores finais, como indústrias, fazendas, cooperativas, hospitais e outros também podem optar por adquirir produtos diretamente dos TRR (exceto gasolina, álcool e GLP) ou dos distribuidores (a figura dos grandes consumidores foi regulamentada pela Resolução ANP nº 34/2007). A legislação vigente permite, ainda, que estes consumidores importem diretamente derivados de petróleo, exceto gasolina e óleo diesel, após anuência prévia da ANP. (40)

Dados elaborados pela ANP (35) indicaram que, em dezembro de 2008, estavam cadastrados 36.730 postos revendedores, sendo que 15.535 encontravam-se na região Sudeste, sobressaindo o estado de São Paulo com 8.595. Neste mesmo período totalizavam 459 TRRs cadastrados, igualmente concentrados nas regiões Sul e Sudeste (36,8% e 32,7%, respectivamente), sendo que 92 estavam localizados no estado de São Paulo.

²² A proporção de álcool anidro nessa mistura é determinada pelo Conselho Interministerial do Açúcar e do Álcool (CIMA), podendo variar entre 20% e 25%, através de Resoluções.

²³ A atividade de TRR compreende a aquisição, armazenamento, transporte, comercialização e o controle de qualidade dos combustíveis. Caracteriza-se pela aquisição de produtos a granel e sua venda a retalho, com entrega no domicílio do consumidor - Resolução ANP nº 08/2007.

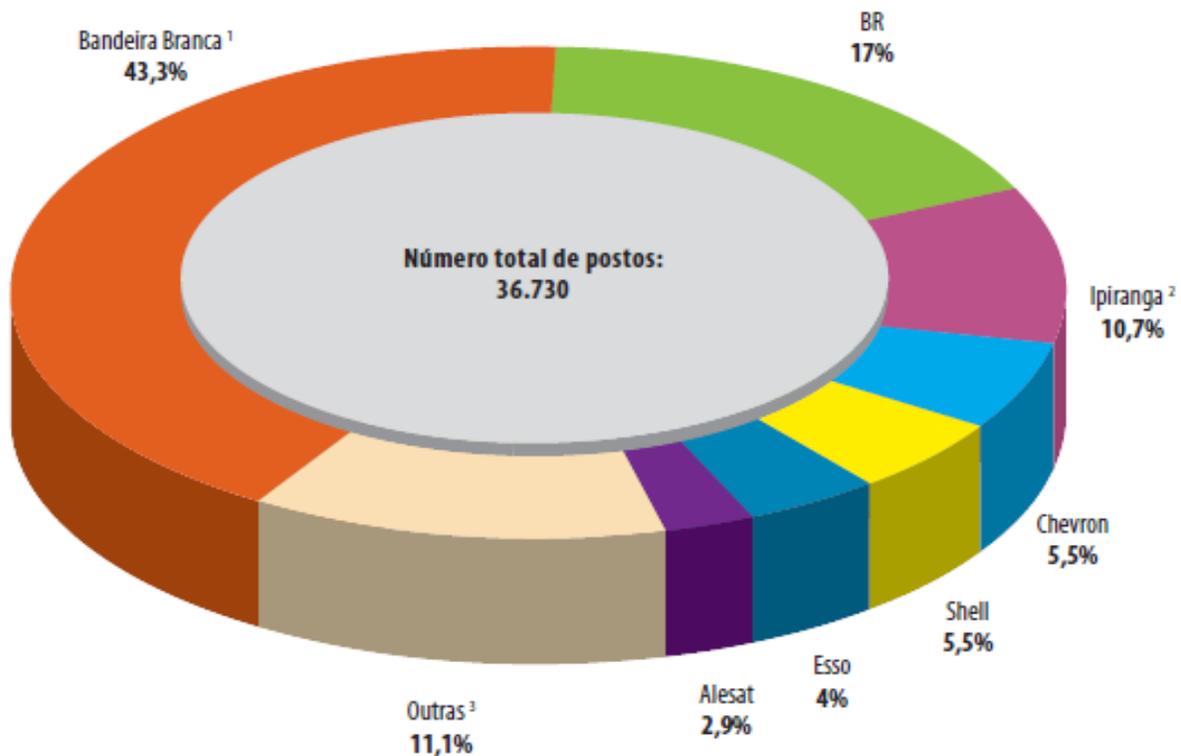


Gráfico 1: Distribuição percentual dos postos revendedores de combustíveis automotivos no Brasil, segundo bandeira, em 31/12/2008.

Fonte: ANP/SAB (Tabelas 3.17 e 3.18)

1 – posto que pode ser abastecido por qualquer distribuidora; 2 – inclui a CBPI (Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga) e a DPPI (Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga); 3 – inclui outras 109 bandeiras.

Como se observa, ainda no Gráfico 1, há uma concentração da revenda de combustíveis entre as seis maiores bandeiras atuantes, totalizando 45,6%, apesar de haver uma queda quando comparamos com dados de estudos anteriores, como o de Braga (34), que constatou que, até o final de 2002, 55% da revenda estava nas mãos das maiores bandeiras e apenas 18,1% eram “bandeira branca”.

A distribuição de combustíveis, de acordo com Esteves e Bicalho (40), segue um modelo logístico tradicional, sendo o canal de distribuição vertical e a cadeia de suprimento segmentada, com três tipos de fluxos: “fluxos primários (das refinarias e usinas de álcool para as bases de distribuição), fluxos de transferência (entre bases) e fluxos de entrega (das bases para os clientes)”. Os fluxos

primários de diesel e gasolina são realizados, basicamente, por dutos e cabotagem, diferentemente do álcool que é realizado por rodovias e ferrovias.

Um estudo realizado pela Coppead/UFRJ (Figueiredo) (41) mostra que os principais modais de transferência para as bases de distribuição são o ferroviário e o rodoviário. Como podemos perceber pela Figura 2, o rodoviário é responsável por 31% das transferências, e as entregas varejistas são 100% rodoviárias e quase sempre de curta distância.



Figura 2: Cadeia logística de distribuição de combustíveis

Fonte: IBP/CEL/COOPEAD – junho/2005²⁴

Esse estudo indicou ainda que a frota de entrega para o transporte dos produtos das bases para os postos revendedores e consumidores finais no modal rodoviário é integralmente composta por caminhões-tanque. Essa frota de entrega apresenta diversidade de veículos e capacidades, e a maioria dos veículos possui tanques compartimentados (que funcionam como vários tanques independentes). Essa característica permite que um caminhão-tanque transporte, numa mesma viagem, diferentes produtos para um mesmo posto, ou transporte cargas segregadas (do mesmo produto ou não) para postos diferentes.

²⁴Figura incluída no Relatório: Planejamento Integrado do Sistema Logístico de Distribuição de Combustíveis, apresentado no IV Seminário de Logística de Distribuição de Combustíveis, evento organizado anualmente pela Comissão de Logística do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP).

Esses compartimentos foram padronizados no início da década de 1990, permitindo um volume de 5.000 litros cada, embora seja possível encontrar caminhões menores com uma compartimentação diferenciada, com tanques de 5.000, 3.000 e 2.000 litros, totalizando 15.000 litros.

O estudo de Maligo (7) sobre a influência da compartimentação dos caminhões-tanque na operação das bases de distribuição de combustíveis constatou que isto “representa a garantia para o comprador (posto, TRR ou grande consumidor) de que a carga tem o volume declarado pelo vendedor (distribuidora)”. E, do ponto de vista da logística,

O estabelecimento de cada compartimento como instrumento de medida representa uma restrição importante a ser respeitada na programação e execução do transporte, pois cada compartimento só possui um nível de referência. Não há, portanto, a possibilidade de escolher o volume a ser carregado em cada compartimento. Ele só pode ser carregado com o volume nominal para o qual foi aferido e para o qual foi ajustado o seu dispositivo de referência, comumente chamado de *seta*. (7)

Esses compartimentos são aferidos regularmente pelo Instituto de Pesos e Medidas – IPEM e fiscalizados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO.

O transporte de combustíveis para os postos de revendedores pode ser feito por caminhões menores, que comportam de 15.000 até 20.000 litros (*truck*), ou de 30.000 a 35.000 litros (*carreta*). Aqueles utilizados para as transferências das usinas para as bases comportam de 45.000 litros (*bi-trem*) até 60.000 litros (*rodo-trem* ou *super bi-trem*), sendo que neste caso, o tanque é único, pois o volume total é transportado para um único cliente.

Segundo dados da ANP (35), em 2008 foram comercializados pelas distribuidoras 92.682mil m³ de derivados de petróleo, com destaque para o óleo diesel e a gasolina tipo C, conforme Tabela 1, a seguir.

Tabela 1: Vendas nacionais, pelas distribuidoras, dos principais derivados de petróleo – 1999-2008

Derivados de petróleo	Vendas nacionais pelas distribuidoras (mil m ³)										08/07 %
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Total	86.317	85.204	86.123	84.705	81.309	83.907	84.140	84.486	88.419	92.682	4,82
Gasolina C	23.681	22.630	22.211	22.610	22.610	23.174	23.553	24.008	24.325	25.175	3,49
Gasolina de aviação	76	76	71	63	59	61	55	52	55	61	11,45
GLP	12.461	12.783	12.703	12.165	11.436	11.708	11.639	11.783	12.034	12.259	1,87
Óleo combustível	10.714	10.086	9.093	7.561	6.200	5.413	5.237	5.127	5.525	5.172	-6,40
Óleo diesel	34.720	35.151	37.025	37.668	36.853	39.226	39.167	39.008	41.558	44.764	7,71
QAV	4.566	4.333	4.818	4.436	3.972	4.209	4.429	4.466	4.891	5.227	6,89
Querosene Iluminante	100	145	202	201	177	116	59	42	31	24	-20,83

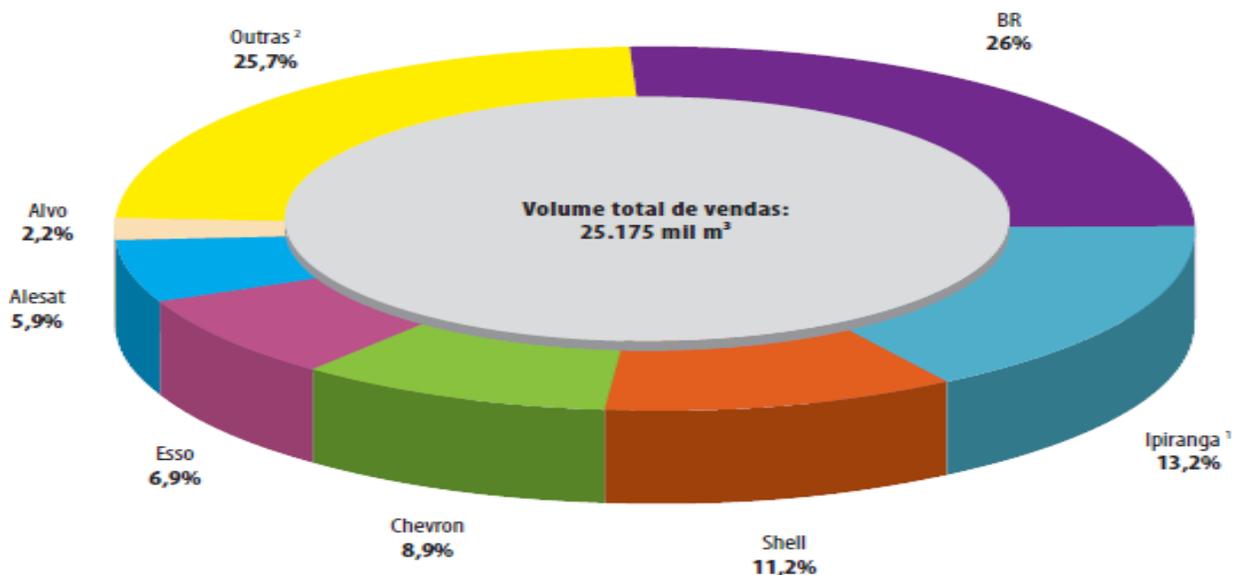
Fonte: ANP/SAB. Dados até 2006, conforme a Portaria CNP nº221/1981. Dados a partir de 2007, conforme Resolução ANP nº17/2004.

Nota: Até 2006, inclui as vendas e o consumo próprio das distribuidoras. A partir de 2007, inclui apenas as vendas.

A comercialização do álcool etílico hidratado foi de, aproximadamente, 13,3 milhões m³, volume 41,9% superior ao de 2007, sendo 67,9% na região Sudeste. O álcool etílico anidro, combustível adicionado à gasolina A pelas distribuidoras para a constituição da gasolina C automotiva, possui participação no mercado de distribuição proporcional à da gasolina C. A partir do volume de vendas de gasolina C e dos percentuais de adição de álcool anidro vigentes em 2008 (25% para todo o ano de 2008), pode-se considerar o volume das vendas de álcool anidro em torno de 6,3 milhões m³, cerca de 3,5% maior do que o volume de 6,1 milhões m³ vendidos em 2007 (35).

Nos Gráficos 2, 3 e 4 a seguir, é possível perceber o domínio das grandes distribuidoras na comercialização desses produtos.

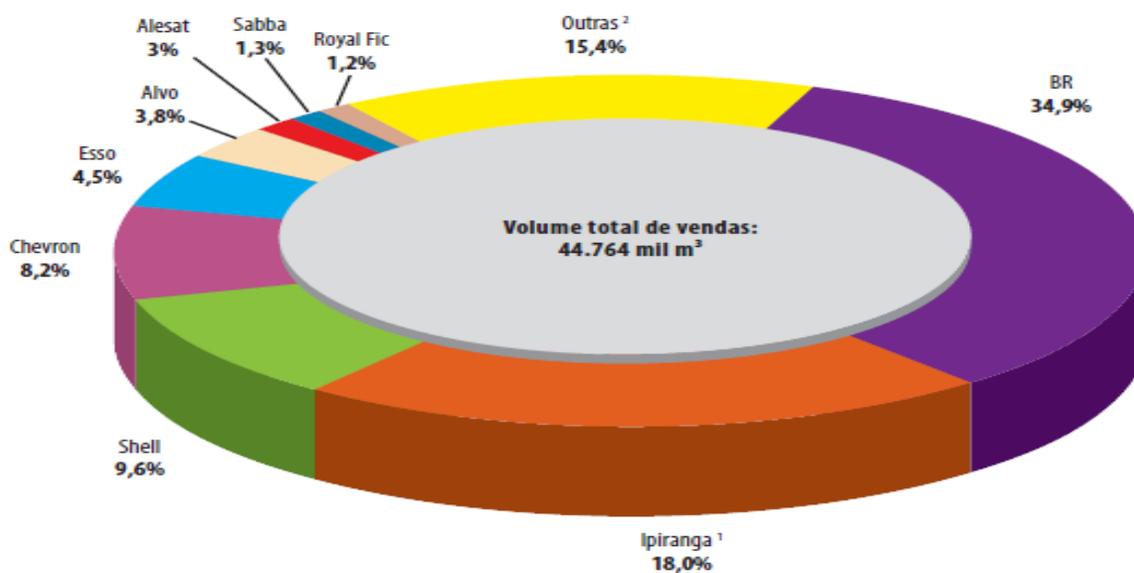
Gráfico 2: Participação das distribuidoras nas vendas nacionais de Gasolina C - 2008



Fonte: ANP/SAB (Tabelas 3.5 e 3.6)

1 – Inclui a CBPI e a DPPI. 2 – Inclui outras 132 distribuidoras.

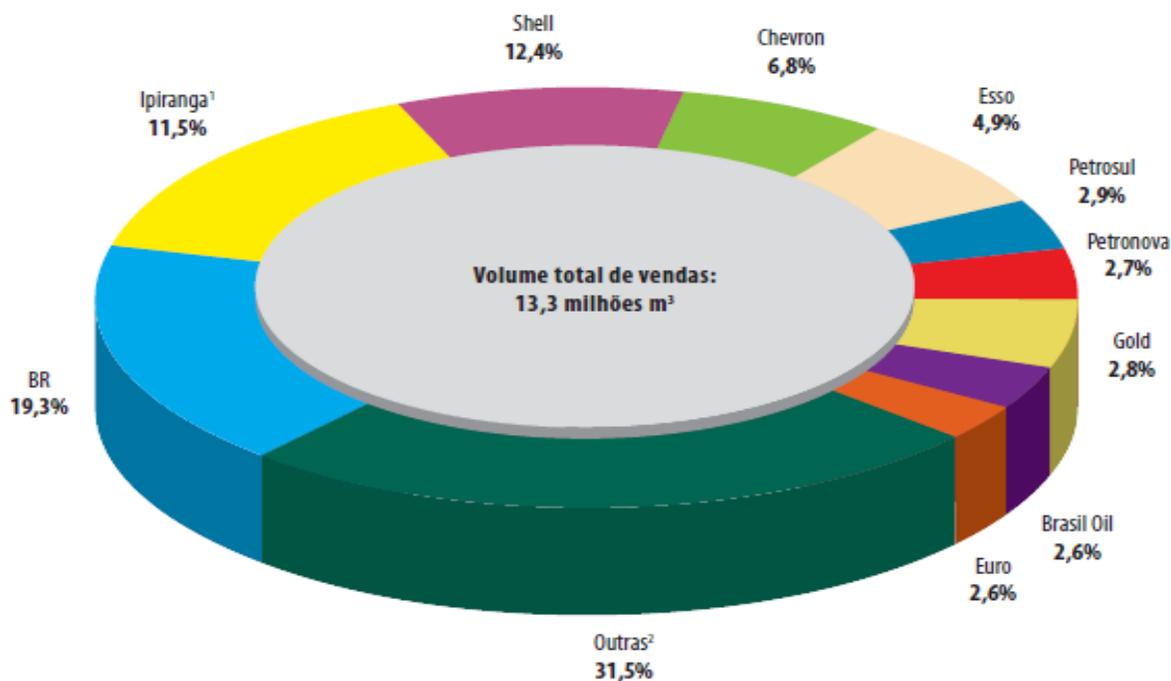
Gráfico 3: Participação das distribuidoras nas vendas nacionais de óleo diesel – 2008



Fonte: ANP/SAB (Tabelas 3.3 e 3.4).

1 – inclui a CBPI e a DPPI. 2 – Inclui outras 131 distribuidoras.

Gráfico 4: Participação das distribuidoras nas vendas nacionais de álcool etílico hidratado – 2008



Fonte: ANP/SAB (Tabelas 4.5 e 4.6)

1 – Inclui a CBPI e a DPPI. 2 – Inclui outras 146 distribuidoras.

Os custos de movimentação desses produtos podem ser feitos pelo sistema CIF (*Cost, Insurance and Freight*), sendo o custo da mercadoria, o seguro de transporte e o frete de transporte da responsabilidade do comprador; ou pelo sistema FOB (*Free on Board*) – no qual o frete, o seguro e o custo de venda da mercadoria ficam a cargo do vendedor.

Poderemos constatar, mais adiante, que todos esses fatores têm influência nas condições de trabalho e, conseqüentemente, na saúde dos trabalhadores que operacionalizam esta distribuição.

Capítulo 2. A distribuição dos combustíveis

Este capítulo analisa a organização da distribuição dos combustíveis, as empresas e os agentes envolvidos nesta atividade. Inicialmente é feito um breve levantamento das normas regulamentadoras e da desregulamentação do setor. Em seguida analisamos a infraestrutura das empresas distribuidoras e o fluxo de distribuição dos combustíveis. Por fim, abordamos o transporte dos produtos, apontando as leis que normatizam este segmento de produtos perigosos e as empresas transportadoras.

2.1. Normas de regulamentação da distribuição

A atividade de distribuição de combustíveis, no Brasil, teve seu início em 1912 com a *Standard Oil Co.* (Esso) distribuindo, sistematicamente, os derivados de petróleo em latas e tambores. Em 1914, a *Royal Dutch Shell* inaugurou, na Ilha do Governador (RJ), o primeiro depósito de derivados a granel no país. Estas duas companhias dominaram por muitos anos o mercado de gasolina e querosene, e o de óleo combustível e diesel, respectivamente. Dez anos depois, estavam instaladas no país cinco grandes companhias distribuidoras, o que, segundo Silveira (31), causou a extinção do importador independente, restando-lhe a função de revendedor dessas companhias estrangeiras. Em 1937, a Destilaria Rio Grandense de Petróleo deu origem à primeira distribuidora de capital nacional, a Ipiranga S. A. Companhia Brasileira de Petróleo. Em 1962, foi fundada a Companhia São Paulo, empresa distribuidora de caráter regional. Em 1985, a Hudson, empresa de capital nacional e originária da rede de postos, entrou para o setor de distribuição

A partir de 1990, quando iniciou o processo de desregulamentação deste setor, várias mudanças ocorreram, sendo que nos interessa aquelas que

viabilizaram a entrada de novas distribuidoras no mercado. Maligo (7) também chama a atenção sobre este fato apontando que todas elas, quando comparadas às companhias com maior tempo de atuação, são de pequeno porte e operam, apenas, com bases primárias visando atender mercado regional. Após 1998, as distribuidoras puderam instalar-se livremente, inclusive estabelecendo infraestrutura e logística que melhor lhes atendessem, muito embora a maior parte da malha das bases tenha se mantido, praticamente, a mesma.

Silveira (31) fez um levantamento das principais portarias e decretos entre 1990 a 1997, dentre os quais destacamos: a Portaria nº 0733/90, que objetivou desregulamentar o setor de combustíveis liberando a entrada de novas empresas no segmento dos Transportadores Revendedores Retalhistas (TRR); a Portaria do Departamento Nacional do Petróleo de Combustíveis (DNC) nº 0842/90, que ordenou sobre a atividade de distribuição de combustíveis líquidos derivados do petróleo, álcool, carburante e outros combustíveis líquidos carburantes; e a Portaria DNC nº 0063/95, que autorizou as pessoas jurídicas a exercerem a atividade de distribuição de combustíveis líquidos derivados do petróleo, álcool e outros combustíveis automotivos e estabelece em seu artigo 3º as seguintes condições básicas:

- I – possuir o Registro de Distribuidor expedido pelo Departamento Nacional do Petróleo de Combustíveis – DNC;
- II – dispor de instalações próprias ou de terceiros para o recebimento e armazenamento de produtos;
- III – adquirir e retirar o produto exclusivamente dos produtores, observados os volumes autorizados pelo DNC, e
- IV – manter estoque mínimo de produto em conformidade com as normas em vigor.

A Portaria DNC nº 0063/95 foi alterada pela Portaria ANP nº 202/99, artigo 10:

- I - possuir registro de distribuidor; e
- II - possuir base, própria ou arrendada, com instalações de armazenamento e distribuição de combustíveis líquidos derivados de petróleo, álcool combustível, biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel especificada ou autorizada pela ANP e outros

combustíveis automotivos, autorizada pela ANP a operar, com capacidade mínima de armazenamento de 750m³ (setecentos e cinquenta metros cúbicos).

Além de disciplinar a inserção no setor, esta Portaria exigia a comprovação de capital social mínimo, a comprovação de capacidade financeira correspondente ao montante de recursos necessários à cobertura das operações de compra e venda de produtos e a comprovação de regularidade da empresa perante o Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF (40).

Em 1999, a atividade foi regulamentada através da Portaria ANP nº 029, que também foi revogada, em grande parte, pela portaria citada anteriormente (Portaria ANP nº 202/1999) com a seguinte redação:

Art. 1º A atividade de distribuição de combustíveis líquidos derivados de petróleo, álcool combustível e outros combustíveis automotivos, considerada de utilidade pública, será exercida exclusivamente por empresa sediada no País, organizada de acordo com as leis brasileiras, mediante autorização conferida com observância ao disposto nesta Portaria.

Art. 2º A atividade de distribuição caracteriza-se pela comercialização autorizada dos produtos relacionados no artigo anterior, seu armazenamento, mistura, aditivação, transporte e controle de qualidade.

A Portaria ANP nº 029/1999 continua vigente no que se refere à autorização para construção, operação e ampliação de instalações de armazenamento, à comercialização de combustíveis e às obrigações da distribuidora e estabelece também os agentes dos quais os distribuidores estão autorizados a solicitar, adquirir e retirar produtos.

Esteves e Bicalho (40) chamam a atenção também para a Resolução ANP nº 07/2007 que acrescentou a esta Portaria os artigos 16-A e 16-B, esclarecendo que as distribuidoras podem comercializar combustíveis com outros distribuidores, com grandes consumidores ou com consumidores que disponham de ponto de abastecimento. E a comercialização de combustíveis líquidos para postos revendedores, de acordo com a Portaria ANP nº 116/2000, pode ocorrer

apenas com postos revendedores que ostentem sua marca comercial ou com postos ditos “bandeira branca”²⁵, os quais não ostentam a marca de qualquer distribuidora.

Diversas leis e portarias regulamentam e disciplinam os requisitos para o exercício das atividades de distribuição, transporte e revenda, a inspeção de instalações de bases e terminais, o controle da qualidade do combustível adquirido e comercializado pelos postos revendedores, critérios e procedimentos para a implementação de preços, etc. Nos casos de não cumprimento das normas, a ANP pode aplicar sanções que variam da multa até a revogação de autorização para o exercício da atividade – Portaria ANP nº 202/99.

Muitas portarias do DNC foram publicadas durante a década de 1990, entre elas a de nº21/97 que liberou, para importação e exportação, produtos químicos como solventes para borracha e solventes alifáticos, os quais, por atuação irregular de muitas empresas e a falta de fiscalização no setor, ainda podem estar, apesar das novas legislações punitivas, sendo adicionados à gasolina, comprometendo não só sua qualidade como também a saúde daqueles que os manejam.

2.2. Bases de distribuição de combustíveis

Base, conforme definida no capítulo anterior, é a instalação apta a receber, armazenar e distribuir derivados de petróleo, álcool combustível, biodiesel, e mistura óleo diesel/biodiesel.

Lieggio Junior et. al. (42), categorizaram as bases em:

²⁵ Criados em novembro 1993 – Portaria 0362/93, quando o governo pôs fim ao vínculo obrigatório do revendedor com uma única distribuidora, liberando-o para a compra de produtos com qualquer uma delas (31).

[...] bases próprias, quando todos os ativos pertencem a uma determinada distribuidora; pools, em que cada distribuidora participa com um percentual de investimentos; e bases operadas por terceiros, nas quais as distribuidoras não possuem ativos, somente os produtos (42).

As bases de distribuição classificam-se conforme sua posição na cadeia de suprimentos: aquelas que recebem diretamente dos produtores ou importadores são denominadas bases primárias; e as que recebem produtos enviados por outra base primária ou não, são denominadas bases secundárias (7) (41).

Como podemos observar nas Figuras 3 e 4 a seguir, as bases primárias geralmente estão localizadas próximas das refinarias ou terminais, e as bases secundárias, em regiões com baixa ou nenhuma produção de derivados de petróleo e sua função é atender ao mercado a um menor custo. De uma forma geral, como afirma Maligo (7), as bases são um “centro de distribuição na distribuição de bens de consumo”, com as seguintes operações: recebimento, armazenamento e expedição de produtos.

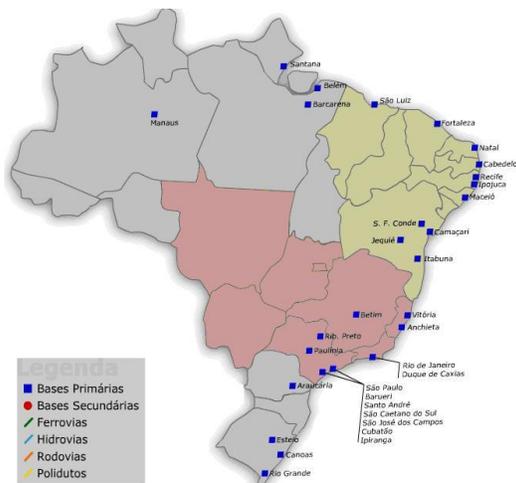


Figura 3: Bases primárias

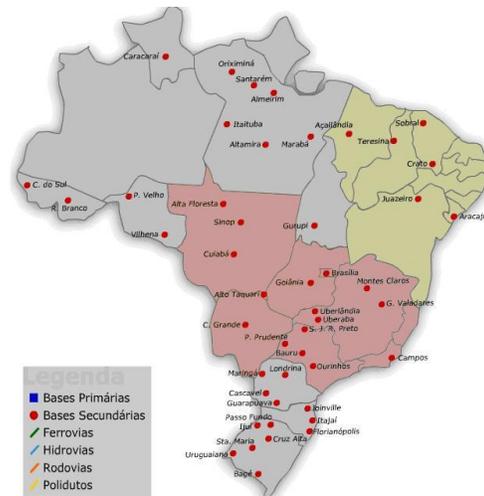


Figura 4: Bases secundárias

Fonte: Sindicom (2009)

Diferentes fatores influenciam a estrutura do mercado de distribuição: características geográficas, estruturas de preços, controle governamental, entre outros; de uma forma geral, se apresenta de forma atomizada e é composto por

subsidiárias ou filiais das grandes companhias petrolíferas e empresas independentes (31).

As bases comercializam seus produtos dentro de uma região geográfica identificada como zona de influência. A área de entrega das bases da região onde realizamos nosso estudo compreende parte do interior do estado de São Paulo e algumas cidades do sul do estado de Minas Gerais, como foi registrado por alguns entrevistados:

A área de Paulínia atende uma área de influência, no máximo 200km". ECA.

[...] para entrega em posto, não passa de 200km, a mais longe não passa de 200km. Na região aqui, a gente atende a região metropolitana de Campinas, são todas as cidades envolvidas na região metropolitana, a gente vai até o sul de Minas atendendo por Paulínia. ETA.

As distribuidoras, elas tem uma certa quilometragem para ela rodar, para ela abranger. Que nem, em São Paulo, a gente faz até aqui, Jundiaí. Jundiaí, Bragança Paulista, deste lado aqui até ali. Para o outro lado, a gente vai até, chega passa ali a divisa de Minas, vai até Poços de Caldas, Pouso Alegre; é o máximo que a gente vai. Para cá, a gente vai, assim, Pirassununga, Porto Ferreira, aqui. Dali para frente, de todas estas cidades, são outras distribuidoras que fazem. EM1

Estas informações ajustam-se ao estudo realizado pela Coppead/UFRJ (41) segundo o qual 84% das entregas das distribuidoras aconteceram em um raio de até 200km das bases de distribuição, muito embora tenham sido encontrados fluxos de entrega de 500km ou mais, apesar de corresponderem a somente 4% do volume total de entrega.

Entretanto, no fluxo de coleta e transferência de produtos, em que o modal rodoviário é responsável por 31%, a distância percorrida é muito maior²⁶, como podemos confirmar pelos depoimentos dos entrevistados e observar na Figura 5:

Quando é coleta e transferência, por exemplo, se a Esso daqui compra o álcool de uma usina lá de Goiás, é difícil. Geralmente,

²⁶ Sendo mais crítica ainda, nas regiões Centro-Oeste e Norte.

compra do interior de São Paulo. Nós vamos ter que ir lá, buscar, é longa distância. Então, ele contrata o caminhão para ir lá, buscar o álcool para ele. Ele vai comprar, onde está mais barato. Então, pode ser aonde for. Aí, pode virar uma longa distância. ETA.

Carrega, aqui, 45m³ de diesel e chega a quase três mil quilômetros de destino, porque é lá em Rio Branco, Acre. EDA.

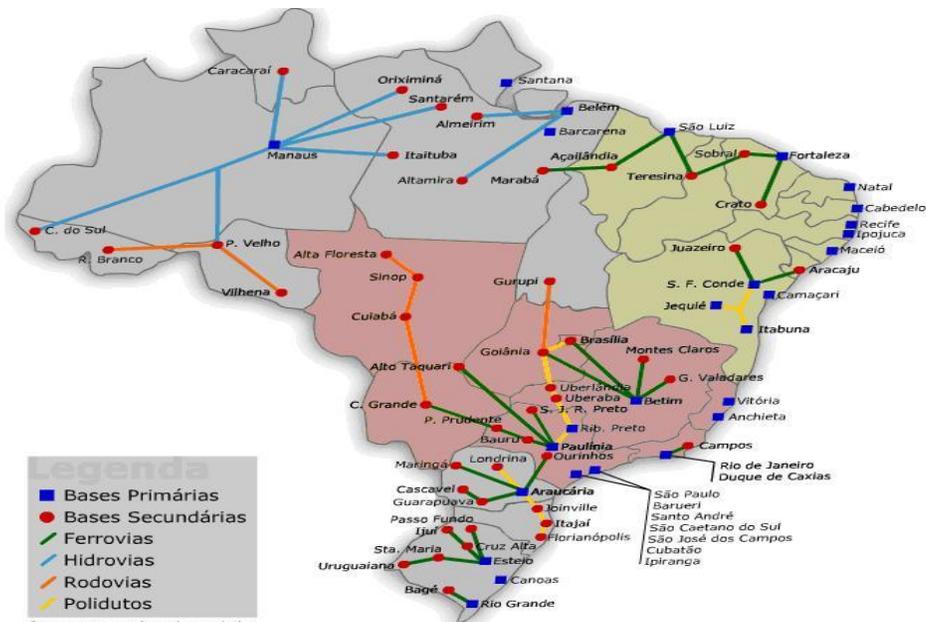


Figura 5: Bases de distribuição e Modais de transportes

Fonte: Sindicom (2009)

O estudo de Figueiredo (41) apontou ainda que a participação do modal rodoviário nas transferências ocorre por gargalos ferroviários gerados por questões de infraestrutura – falta de vagão-tanque, falta de tração, capacidade da linha (manutenção, velocidade, horários limitados de tráfego e frequência), e questões comerciais – prioridades para outros produtos/safra e negociação entre ferrovias; e que, se não resolvidos, resultarão em um acréscimo de três mil veículos por ano nas estradas.

A localização de muitas bases, segundo estudo de Maligo (7), foi determinada pelo controle de estrutura de preços estabelecido pelo governo. Esta estrutura de preço baseava-se no ressarcimento de frete às distribuidoras pelo governo, que, por sua vez, recolhia uma alíquota incidente no preço dos

combustíveis. O controle do ressarcimento dava-se através de rotas e modais de transporte fixos, sendo, portanto, também fixados os municípios de origem e destino autorizados.

Podemos observar na Figura 6 a seguir, que o processo de distribuição de combustíveis inicia-se nos terminais dos produtores (refinarias, centrais petroquímicas, usinas e destilarias), e importadores, sendo seus produtos transferidos para as bases distribuidoras.²⁷ Este fluxo inicial foi denominado por Figueiredo (41) de primário e é realizado basicamente por dutos e cabotagem quando o produto é gasolina e diesel, e o álcool proveniente das usinas segue por ferrovias e rodovias. Das bases de distribuição, seguem para os clientes, que podem ser: postos de vendas, TRR e os grandes consumidores. Nessa etapa predomina o modal rodoviário.



Figura 6: A cadeia de suprimentos dos combustíveis

Fonte: Sindicom – junho/ 2009

Os principais clientes de uma distribuidora são:

- Postos revendedores (postos de gasolina): revenda a varejo a automobilistas e caminhoneiros. Podem ter diferentes vínculos com a distribuidora:
 - Postos com contrato: postos que ostentam a marca comercial e revendem com exclusividade os produtos do distribuidor;

²⁷ Nos casos de distribuição de gasolina e diesel, lembramos que faz parte deste processo as empresas formuladoras que comercializam estes combustíveis com pequenos e grandes consumidores.

- Postos sem contrato: são os postos conhecidos como “bandeira branca”, caracterizados por não ter um fornecedor único de combustível e não exibirem com destaque a marca comercial do distribuidor.

- TRR: empresas que compram da distribuidora e revendem a outros consumidores como hospitais, produtores rurais, pequenas e médias empresas. Atuam como uma pequena distribuidora no armazenamento, transporte e comercialização de óleo diesel, óleo combustível, graxas, lubrificantes e querosene iluminante.

- Grandes consumidores: são indústrias, empresas de transporte de carga e passageiros que consomem óleo combustível e óleo diesel; companhias aéreas nacionais e internacionais que se abastecem nas bases dos aeroportos, etc.

2.3. Organização e funcionamento das distribuidoras

As áreas das bases distribuidoras têm instalações distintas para atender os modais de transporte requeridos em suas operações de recebimento e expedição de produtos. Assim, é possível encontrar atracadouros de navios, estações de recebimento por dutos, plataformas de carregamento ou descarga de vagões-tanque ou de caminhões-tanque.

As plataformas de carga e descarga de caminhões-tanque são compostas por vários módulos, de acordo com a capacidade da base, e ficam alocados em áreas distintas. Os módulos de descarregamento são mais simples, exigindo apenas baias de estacionamento dos caminhões e “ilhas” contendo bocas de visita para a transferência do produto para tanques de armazenamento.

Os módulos de carregamento, por sua vez, são formados por duas “lajes” de carregamento, onde o caminhão estaciona, e uma “ilha” de carregamento. A “laje” é constituída por uma laje de concreto, independente da pavimentação das vias de acesso e deve ter nivelamento perfeito para permitir a

verificação do nível do produto através da seta de aferição dos compartimentos dos caminhões-tanque. A “ilha” é a área reservada para a instalação dos equipamentos necessários para a operação de carregamento e seu controle, o tráfego é somente de pessoas que, assim como os equipamentos, são protegidas por meio-fio ou defensas (7).

O carregamento pode ser operacionalizado de dois modos: *top* ou *bottom loading* (7). No modo *top loading*, mais comum nas bases de Paulínia, os módulos possuem duas “lajes” para cada “ilha” e os equipamentos ficam instalados em uma passarela elevada. Os braços de enchimento são giratórios, disponíveis para ambos os lados, e o motorista desenvolve sua atividade sobre o tanque do caminhão, caracterizando o enchimento de cima para baixo. As atividades sobre o tanque e na passarela são executadas no mesmo nível elevado em relação ao solo. No modo *bottom loading*, os módulos possuem uma “laje” para cada “ilha”, pois os braços são fixos, e sua operação é realizada integralmente no nível do solo, pois as “bocas” de enchimento estão instaladas na parte de baixo das laterais do tanque, configurando o carregamento de baixo para cima, sem que o motorista precise subir no caminhão, tampouco em plataformas, (7) (Silva et al.) (43), conforme podemos observar nas figura 7 e 8 a seguir. Esse último modo apresenta duas vantagens: segurança do carregamento com o compartimento fechado e a não evaporação de produto durante o carregamento



Figura 7: Carregamento *top loading*

Fonte: www.elipse-software.com



Figura 8: Carregamento *bottom loading*

Fonte: www.emcoike.com.br

Nas tubulações dos braços de enchimento estão instalados medidores de vazão, sendo mais utilizados os do tipo turbina e os de deslocamento positivo. Normalmente, são interligados a sistemas de automação que controlam o carregamento dos caminhões tanque. Esses medidores têm função de controle e de automação de processo. Com lembra Maligo (7), apesar de sua boa precisão (erros menores que 0,5%), a metrologia legal só reconhece como instrumento de medida para fins comerciais o compartimento aferido do caminhão-tanque – a seta.

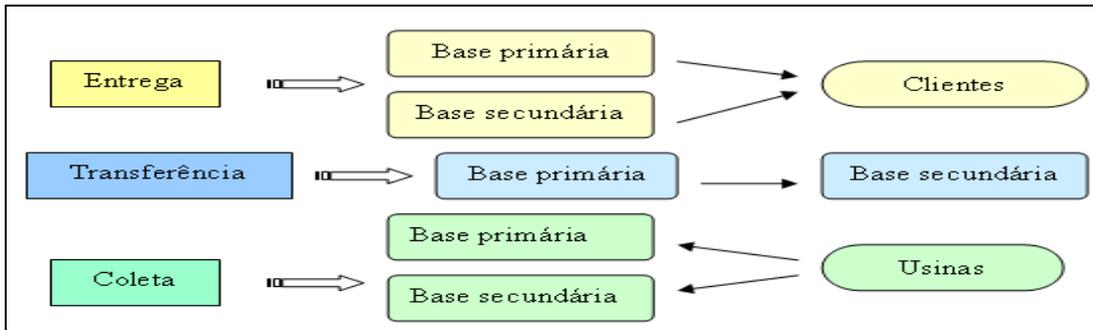
As grandes distribuidoras recorrem a empresas transportadoras de cargas para movimentar seus produtos, seja para distribuí-los para suas próprias instalações, seja para entregá-los para clientes. A maioria das distribuidoras, em Paulínia, opera 24 horas, sendo que outras variam em torno de 15 a 16 horas.

Como vimos anteriormente, o segmento de distribuição de combustíveis líquidos automotivos possui aproximadamente 250 empresas que atuam na atividade de comercialização por atacado (40)²⁸, e o transporte rodoviário predomina na atividade de comercialização desses produtos.

O transporte de produtos para atendimento de diferentes clientes, cuja alocação normalmente é definida pelo menor custo de operação, é denominado entrega, e o transporte entre as bases é chamado de transferência. O transporte de álcool dos produtores até as bases, cujo fluxo frequentemente tem um sentido inverso ao da distribuição dos derivados, é denominado de coleta. Como podemos observar no quadro a seguir:

²⁸ Além das grandes distribuidoras (BR - Petrobras Distribuidora, Ipiranga, Shell, Esso e Texaco), atuam também outras empresas distribuidoras menores, cuja maioria foi criada após as leis de desregulamentação. Em poucos anos, de acordo com Penna e Alcântara (44), o número de distribuidoras passou de 20 para mais de 200 e a maioria das entrantes são pequenas empresas que se utilizam de artifícios jurídicos para reduzir a carga tributária. Muitas adulteram o combustível e sonegam impostos, criando uma competição desleal com as demais distribuidoras.

Quadro 2: Fluxo de distribuição dos combustíveis



Fonte: (criado a partir do esquema de Figueiredo, 41)

Trabalhamos com o entendimento de que combustíveis são produtos perigosos e, como tal, são substâncias ou artigos, naturais ou processados, cujas características físico-químicas colocam em risco a saúde das pessoas, a segurança pública ou o meio ambiente. Portanto, cabem alguns esclarecimentos a respeito da legislação que rege esse setor.

2.4. Transporte de produtos perigosos

A regulamentação do transporte rodoviário de produtos perigosos, no Brasil, foi feita através do Decreto Federal nº 88.821 e do Decreto Lei nº 2.063, em 1983, que dispõe sobre multas a serem aplicadas e outras providências; pelo Decreto nº 96.044/88, que dispõe sobre as condições para a operação de transporte, responsabilidades e procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria; pelo Decreto nº 4.097/02, que alterou a redação do artigo 7º do decreto anterior. Em fevereiro de 2004, a Resolução ANTT nº 420 aprovou as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos em substituição à Portaria nº 204/97 do Ministério dos Transportes. A legislação é bastante complexa, com vários instrumentos legais e técnicos que operacionalizam as práticas, sendo revisadas e atualizadas a cada dois anos, seguindo as Referências das Nações Unidas para este tipo de transporte.

Cabe à ANTT determinar padrões e normas técnicas complementares relacionadas às operações de transporte terrestre, mantendo atualizadas as instruções, com base nas recomendações do Comitê de Peritos das Nações Unidas, no qual representa oficialmente nosso país. Também é responsável por organizar e manter o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), possibilitando o conhecimento e a caracterização de veículos e empresas que atuam no setor, sejam elas Empresas de Transporte Rodoviário de Carga (ETC), Transportadores Rodoviários Autônomos (TAC) ou Cooperativas²⁹.

Colaboram ainda a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e o INMETRO, estabelecendo critérios técnicos que regulamentam a atividade, dando suporte a programas de avaliação da conformidade e fiscalização da adequação dos veículos e dos equipamentos necessários a este tipo de carga.

A Resolução nº 420/04 da ANTT classifica o produto perigoso nas diversas classes e subclasses, sendo que a classificação e alocação de um produto considerado perigoso para o transporte é feita pelo fabricante ou expedidor que deverá ser orientado pelo fabricante. Estão classificados como perigosos mais de 3.300 produtos, incluindo misturas, distribuídos em 09 classes: 1 – explosivos, com seis subclasses que identificam os riscos; 2 – gases, com três subclasses; 3 – líquidos inflamáveis, 4 – sólidos inflamáveis, com três subclasses; 5 – substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos, identificadas em duas subclasses; 6 – substâncias tóxicas e substâncias infectantes, identificadas em duas subclasses; 7 – material radioativo; 8 – substâncias corrosivas; e 9 – substâncias e artigos perigosos diversos.

Também instrui que todo o transporte de produtos perigosos deve ser acompanhado de: 1) declaração de carga, nota fiscal, conhecimento de transporte, manifesto de carga ou outro documento que acompanhe a expedição (compreendido como Documento de Transporte); 2) certificado de capacitação, ou

²⁹ Foram registrados até 17/01/2007 1.581.548 veículos, sendo 897.593 de transportadores autônomos; 675.899 de empresas e 8.056 de cooperativas, cuja idade média é: 20,7, 10,5 e 13 anos respectivamente.

seja, documento em via original do veículo e equipamentos utilizados no transporte rodoviário a granel, expedido pelo INMETRO ou por entidade por ele credenciada; 3) documento comprobatório da qualificação do motorista, previsto em legislação de trânsito, certificando que o mesmo recebeu treinamento específico para transportar produtos perigosos; 4) ficha de emergência, contendo informações para o caso de acidente ou incidente, fornecida pelo expedido, que deve estar no envelope para transporte, conforme padrão estabelecido pela ABNT, devendo ser mantida a bordo junto ao condutor do veículo.

A simbologia obrigatória para o transporte de produtos perigosos, como podemos observar na Figura 9 a seguir, inclui:

- o uso de um retângulo de cor laranja, de tamanho 30cmx40cm, chamado PAINEL DE SEGURANÇA, afixado nas laterais, na frente e na traseira, e, em alguns casos,
- porte de um losango de tamanho 30cmx30cm, de cores e desenhos variados, chamado RÓTULO DE RISCO, afixado nas laterais e na traseira.

O rótulo de risco identifica a classe de risco do produto, e o painel de segurança, através de números, identificam seus riscos e o produto transportado (número da Organização das Nações Unidas (ONU) de quatro algarismos).

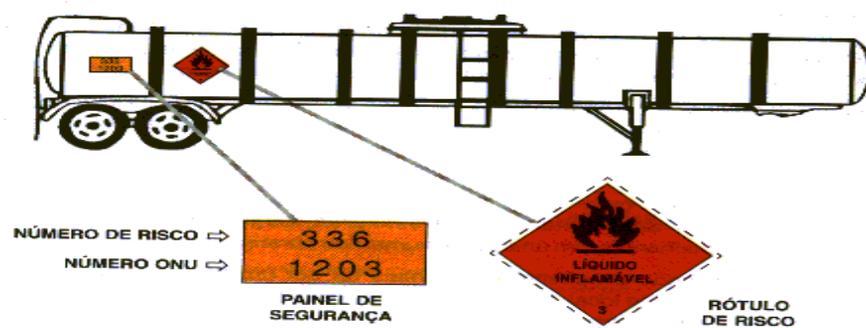


Figura 9: Simbologia obrigatória para o transporte de produtos perigosos

Fonte: <http://qualidadeonline.files.wordpress.com>

Nesta figura, a identificação do tanque permite saber, pelo número da ONU (1203), que o produto que está sendo transportado é a gasolina, pelo

número de risco (336) que é um produto líquido muito inflamável tóxico, e, pelo rótulo de risco, que pertence à classe 3 - líquido inflamável.

2.5. Transportadoras

O transporte de cargas no Brasil compõe-se de um conjunto de empresas, cooperativas e agentes autônomos, situados no setor de prestação de serviços, cujo crescimento é bastante expressivo e em processo de mudanças.

Ao analisar o conceito de serviço sob diferentes e antagônicas teorias, Meirelles (45) remete-se ao pensamento marxista para afirmar que a definição de trabalho produtivo se dá de forma independente do conteúdo material e tangível da mercadoria. Assim, o valor de uso dos serviços de transportes é “efeito útil” do processo de transporte, que se traduz na existência espacial modificada, pois o que se vende é a locomoção. A autora explica que Marx deu pouca atenção a esse setor, pois concentrava seu esforço teórico em compreender a lógica de funcionamento da economia capitalista baseada essencialmente na produção industrial. Conclui afirmando que:

[...] embora as atividades de serviços, desenvolvidas mediante relações capitalistas de produção sejam consideradas produtivas, na visão do autor elas só adquirem importância econômica quando associadas ao processo de valorização do capital industrial – súmula de todos os capitais na economia. Desse modo, os únicos serviços considerados relevantes do ponto de vista econômico são os serviços de comunicação, transportes e armazenamento de mercadorias. Apesar de não contribuírem diretamente na formação do valor, estes serviços evitam a deterioração do valor de uso e tornam o produto acessível para o consumo, proporcionando a realização da mais-valia obtida no processo de produção e, assim, completando o ciclo de valorização do capital. (45)

As transformações no mundo do trabalho produtivo ocorridas nos últimos 40 anos – taylorismo/fordismo e principalmente o toyotismo com a reestruturação, flexibilização e desconcentração do espaço físico de produção -

repercutiram no setor de serviços, não apenas no que se refere à sua participação na estrutura ocupacional, mas também pela incorporação das tecnologias que criaram dinâmicas que encurtaram tempo e espaço entre a produção e o consumo. Conforme chamam a atenção Cacciamali e Britto (46), “as empresas perseguem uma maior aderência às flutuações e/ou sazonalidade da demanda, e procuram atender em prazos mais curtos os diferentes perfis e necessidades dos clientes”.

Kon (1), ao apresentar a evolução das idéias teóricas sobre os serviços, que exercem um papel relevante no processo de desenvolvimento econômico a partir dos anos 1970, afirma que:

A partir do período em que a produção flexível [...] veio gradativamente se tornando a força impulsora das transformações organizacionais e produtivas em âmbito nacional e internacional [...] a contribuição da atividade de serviços pode ser avaliada pela capacidade de proporcionar a circulação de mercadorias ou outras utilidades [...] e tem como função permitir a complementação do ciclo produção-distribuição-consumo da economia, que efetiva o processo dinâmico de desenvolvimento econômico. (1)

A evolução dos transportes é comentada por Silva Junior (9), à luz da teoria marxista, diferenciando os transportes modernos dos demais períodos econômicos, pois eles se tornaram mercadorias que transportam mercadorias, embora seu resultado final de produção não seja nenhum produto. Para acompanhar o desenvolvimento tecnológico, também foi necessário haver adequações nos transportes de cargas que criaram redes e se organizaram através da logística. As mercadorias, no Brasil atual, são transportadas em caminhões de diversos agentes transportadores que reúnem do operador logístico até o caminhoneiro autônomo.

Ainda segundo esse autor, o número de empresas transportadoras de cargas que se utilizam do sistema rodoviário no país cresceu de 25.716, em 1998, para 39.593 em 2000. E, apesar da precariedade dos dados da pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) em 1999 sobre o perfil dos caminhoneiros, esse autor encontrou informações sobre a participação das

transportadoras por tipo de mercadoria transportada, que apontavam que 8,8% do transporte de produtos perigosos era efetuado por caminhoneiros assalariados e 4,2% por autônomos³⁰.

A Associação Nacional do Transporte de Cargas (ANTC) (47), reproduzindo a pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), informou em seu perfil do transporte rodoviário de cargas que, em 2001, existiam 47.588 empresas de transporte rodoviário de cargas, das quais 34.693 ocupavam apenas até cinco pessoas - entre essas estavam incluídos os caminhoneiros obrigados a se registrar como pessoas jurídicas para atender a exigências legais do mercado. Empresas que ocupavam mais de cinco pessoas totalizavam 12.895.

A pesquisa realizada pela CNT/Sensus (48) - O Perfil socioeconômico e as aspirações dos caminhoneiros no país³¹ - apontou que o setor de transporte tinha cerca de 2,5 milhões de trabalhadores, com uma frota de aproximadamente 500 mil veículos. Os caminhoneiros autônomos tinham uma renda média mensal líquida de R\$ 1.200,00, e os motoristas recebiam um salário mensal de R\$ 700,00. Os caminhoneiros enfrentavam pressões do desemprego concorrendo com aqueles oriundos do campo, estudantes e demais perfis na atividade – mecânicos e motoristas. A carga horária de trabalho não diferiu muito para as duas categorias entrevistadas: o caminhoneiro autônomo trabalhava 6,2 dias ou 93,3 horas e o motorista assalariado 6,4 dias ou 92,5 horas.

Em dezembro de 2008, estavam registrados na ANTT (49) 968.109 transportadores, predominando autônomos (aproximadamente 83%), seguidos das empresas (16%) e cooperativas (1%). Esses três segmentos concentravam uma frota de 1.866.594 veículos, tendo como idade média 15,9 anos. Pareceu ser

³⁰ Aqui cabe um esclarecimento: na região onde ocorreu nossa pesquisa, os caminhoneiros autônomos não se apresentam como tal e sim como cooperados ou agregados que, por sua vez, só conseguem participar desta atividade como empresa registrada no ramo.

³¹ Foram realizadas 1.000 entrevistas com caminhoneiros, sendo 600 autônomos e 400 motoristas de caminhão de empresas. Este trabalho foi realizado entre 27 de agosto e 03 de setembro de 1999.

comum entre os três tipos de transportadores arrendarem veículos cujo levantamento apontou um total de 163.422.

Os caminhões-tanques utilizados para transportes líquidos, entre eles os combustíveis, totalizavam até a data acima mencionada 65.895, sendo distribuídos em 51.072 de empresas, 14.350 de autônomos e 473 de cooperativas.

A ANTT, com a justificativa de regulamentar a atividade, criou a Lei nº 11.442/2007 que estabeleceu uma organização no transporte rodoviário de carga, foi descrita por Araújo (11) da seguinte forma: empresa de transporte de carga (ETC) e cooperativa de transporte de carga (CTC), constituídas como pessoas jurídicas e que dispõem de frota rodoviária de cargas sob sua responsabilidade, próprias ou arrendadas, ou dos associados, no caso das cooperativas; transportador autônomo de carga (TAC), que é o proprietário ou coproprietário de um veículo rodoviário de carga que também pode dispor de veículos arrendados sob sua responsabilidade; e o transportador de carga própria (TCP), que é a empresa, entidade ou indivíduo proprietário ou arrendatário do veículo identificado na Nota Fiscal dos produtos transportados como emitente ou destinatário.

Ao analisar as transformações nesse setor e seus reflexos na organização do trabalho, a autora acima (11) aponta que, a partir da década de 1990, a frota rodoviária nacional de caminhões cresceu cerca de 33%, porém sua distribuição não se deu de forma uniforme entre os operadores de transporte, assim como foi reduzida a divisão do mercado de distribuição de carga, tanto para os transportadores de carga própria como os transportadores autônomos. Somando-se a esta constatação, a frequência da vinculação ou associação de autônomos às empresas transportadoras, cooperativas e carga própria, o estudo indica uma espécie de terceirização dissimulada no setor. Este fato está associado ao aumento dos custos de manutenção, de pedágios, dos roubos de cargas e caminhões, que, por sua vez, elevam os custos com seguros, etc., bem como à queda no valor do frete decorrente da redução da demanda de serviços, da queda

das exportações nos meados daquela década e da formação de grandes empresas de transportes.

Outro fator para essas transformações foi a introdução de tecnologias avançadas que, conseqüentemente, interferiram na organização do trabalho, pois intensificaram o ritmo, racionalizaram os serviços, impuseram baixa capacidade de negociação individual e geraram desempregos. Araújo (11) finaliza afirmando que, no processo de precarização, as cooperativas e as associações foram meios encontrados por estes trabalhadores que possibilitaram a negociação de fretes e a atuação neste mercado.

Santos (12) também entende que as cooperativas mostram-se como uma alternativa de muitos motoristas para enfrentar a competitividade do setor. No entanto, para associar-se, é necessário a posse de um veículo novo, o que exclui grande parte dos caminhoneiros uma vez que a maioria não dispõe deste empreendimento.

2.5.1. Característica e controle da frota

Como vimos no capítulo anterior, a frota utilizada no setor de combustíveis apresenta diversidade de veículos e capacidades. Seus tanques compartimentados funcionam como vários tanques independentes, o que permite que um caminhão-tanque transporte, numa mesma viagem, diferentes produtos para um mesmo posto ou transporte cargas segregadas (do mesmo produto ou não) para postos diferentes (40).

Além das padronizações comentadas anteriormente referentes às normas exigidas pelo INMETRO (Portaria nº059/930) e a ABNT, as distribuidoras requerem das transportadoras a padronização dos caminhões da frota contratada para o serviço de entrega, que tornem visível seu logotipo e suas cores, assim

como outras tecnologias de controle e segurança, como: válvula *interlock* (trava de estacionamento), *overflow* (barreira eletrônica para travar o carregamento caso o volume digitado seja excedido), sensor de fundo (sensor de confirmação de descarga total do produto), supressor de *spray* (carenagem traseira para conter respingos de água), etc.

Algumas distribuidoras aplicam parte do *check list* composto de aproximadamente 70 itens sobre condições do caminhão, documentações comprobatórias da atividade e do motorista e equipamentos de segurança e acessórios obrigatórios. Outras passam esta incumbência às transportadoras, que exigem do motorista um relatório diário desta checagem que atesta que o caminhão está em conformidade com os itens de segurança e com a legislação. São aplicados, pelas distribuidoras, dois tipos de inspeção: a periódica, que é uma vistoria minuciosa e completa aplicada obrigatoriamente a cada seis meses; e a aleatória, conhecida como “bola preta”³², que observa as condições básicas do caminhão (que confirma ou não a checagem do motorista) e os aspectos operacionais, como a conferência de lacre.

As transportadoras são cadastradas nas bases através da identificação dos seus caminhões e dos seus motoristas contratados ou agregados, o que possibilita a entrada e as operacionalizações no seu interior.

Os caminhões-tanques podem ser de propriedade da própria distribuidora ou de empresas de transporte de cargas que são contratadas pela distribuidora e operam pelo sistema CIF (*Cost, Insurance and Freight*), assumindo total responsabilidade do produto até a entrega final para o cliente. Podem ser propriedade dos clientes, ou de transportadoras sem vínculos com as distribuidoras, e operam no sistema FOB (*Free on Board*), retirando seu próprio

³² Definição dada por um entrevistado: “Antigamente não tinha este mecanismo automatizado, computadorizado. Então, eles tinham um saco, onde eles colocavam aquelas bolas de snooker, contavam a quantidade necessária de bolas pretas, junto com bola branca, simulando uma proporção e a pessoa enfiava a mão lá dentro e pegava uma bola. Se era branca, estava liberado e podia ir embora. Se ele pegava uma bola preta, ele voltava para fazer uma inspeção todinha no caminhão. Este nome bola preta é folclórico. Hoje, é uma placa, luminoso que aparece lá com a placa do caminhão, mas eles ainda chamam bola preta. O nome continua”. EDA

produto e assumindo a responsabilidade por ele. Atuam também os proprietários de caminhões associados a cooperativas que estabelecem contratos com distribuidoras, ou agregados diretamente às transportadoras³³. No primeiro caso, as transportadoras mantêm uma relação de prestação de serviços com a distribuidora, sendo firmados contratos com tempo determinado, com possibilidade de prorrogação.

As transportadoras atuantes neste setor, na cidade de Paulínia, diferenciam-se em tamanhos. É possível encontrar grandes e médias empresas com infraestrutura adequada, porém, atuam também pequenas empresas, com infraestrutura ínfima que, de alguma forma, conseguem entrar neste nicho de mercado, conforme depoimento:

Ele não tem frota própria, ele agrega todo mundo e trabalha com agregado. Ele cobra taxa de agregamento de todos. Ou seja, essa não é uma transportadora, para mim. No meu conceito ele é uma agenciadora de frete. EDA

Essas transportadoras, embora atuantes, são tratadas com desconfiança, seja pela ingerência sobre os seus motoristas, como podemos perceber nos depoimentos de representantes de distribuidora e de transportadora:

É o tipo de transportadora que eu não quero ter nesta unidade. Por quê? Porque [...] ele não tem comando sob sua frota, ele não tem o controle de qualidade do seu pessoal, não tem como agir em qualquer situação de emergência. EDA.

Quando você agrega, a gente fala agrega com uma outra transportadora para fazer o teu serviço, você não tem gerência sobre os funcionários dela, você não tem aquele controle de segurança envolvido, como nós temos nos nossos próprios motoristas, então você fica sujeito a uma série de coisas. ETA.

³³ O estudo sobre o panorama do transporte rodoviário de cargas no país, elaborado por Lopes et. al. (50), apontou que é difícil estimar a participação dos autônomos na oferta total do serviço de transporte de carga, pois eles são contratados pelas empresas transportadoras na condição de “agregados”. Assim foi relatado por um entrevistado: “Trabalhador autônomo que não possui firma registrada não consegue entrar neste mercado, não pode ser autônomo. Ele tem que ter a empresa dele. Cadastrada, tudo funcionando normal e aqui, com esta transportadora, só pode ser assim. A pessoa chega, quer agregar ... então, ele já tem a firma dele, a empresa dele, o nome, CNPJ. Tudo na lei, certinho”. ETB.

Seja pela comprovação de capital que assegure o valor da mercadoria, em casos de roubo, ou de descontaminação ambiental, em casos de derramamentos provocados por acidentes, ou ainda de descontaminação de produtos em casos de erros de procedimentos, conforme nos explicou o entrevistado representante de uma grande empresa transportadora:

Porque as companhias fecham contratos com as grandes transportadoras. Esse pessoal menor, eles não tem condição de ter um contrato com umas companhias dessas. Elas não são bobas. Ela não vai colocar transportadora deste tamanho, com três caminhõezinhos, que não tem condição de pagar um acidente. Então, o pessoal é que busca a gente. Quando você tem um contrato com agregado, o agregado vai assumir a responsabilidade de um acidente, de um derrame, de uma contaminação, então ele vai arcar com os prejuízos. Então, você tem que procura ter agregados também fortes porque acidentes com esse tipo de produto são acidentes que ficam muito caros, por isso que existe toda segurança envolvida em cima disso, se ele tiver um acidente e não tiver condição de pagar, é você que vai ter que pagar porque é caro. ETA.

2.5.2. Tecnologias de segurança e controle

As transportadoras e as distribuidoras procuram se assegurar de prejuízos causados por roubos contratando firmas seguradoras, e, em conjunto, lançam mão de tecnologias de informação, como o roteirizador ou rotograma. Trata-se de uma ferramenta de gestão que define previamente os trajetos para os caminhões nas estradas, da origem ao destino, indicando paradas para descanso, pontos de carga e descarga. Esta ferramenta garante também a elaboração de um relatório com informações sobre o tempo a ser dispendido na viagem e os gastos com combustível, pedágio, além de cálculos de custos do frete³⁴.

³⁴ O frete tem sido motivo de muita insatisfação, principalmente entre os motoristas agregados, pois a sua renda é derivada sobre seus cálculos. Lima (51) afirma que, para viabilizar o transporte, com preços abaixo do custo, as transportadoras subcontratam o serviço de motoristas autônomos (agregados) que, por sua vez, trabalham cobrindo apenas os custos mais imediatos. Também foi um dos motivos centrais da greve que praticamente parou o país em agosto de 1999 (Secco e Pinheiro) (52).

Outra tecnologia que tem sido muito utilizada por estas empresas é o rastreador, 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, conforme relata um representante de empresa transportadora e um motorista:

O caminhão está fechado, não pode ser aberto sem autorização, senão bloqueia o caminhão. É claro, se ele está desconfiado, existe um botão, chamado botão de pânico. Se ele (o motorista) tiver desconfiado que alguém está seguindo, ele aperta o botão de pânico. Aquele botão de pânico não faz nada no caminhão, mas nos avisa, aqui. A gente já vai avisar a polícia. ETA.

Pelo rastreador, você está controlado, ali, desde a hora que você liga a chave do caminhão, desliga. Eles sabem que você ligou, desligou. Vai marcando quanto tempo você está parado ali, no posto. Eles sabem tudo. É da base, no cliente, do cliente, na base. Se você for parar na beira da estrada, você tem que pedir uma senha para o rastreador. O rastreador entra em contato com a central. A central entra em contato com eles, ali. Vê se pode autorizar a carreta a parar, senão você não pode parar. Vai bloquear, vai disparar, vai vir polícia, vai vir tudo ali, porque se você abrir a porta, na hora, o rastreador ... Ele bloqueia as portas quando você dá saída de viagem. Então, você não pode, saiu dali, você não pode parar mais, não. EM1

Um outro componente também muito utilizado é o chamado computador de bordo, que registra a jornada de trabalho considerada pelo tempo de uso do motor; e a variação de velocidade (80km/h em pista seca e 60km/h em pista molhada ou em tempo chuvoso)³⁵. As informações retiradas do equipamento são confrontadas, no final da jornada, com os dados do tacógrafo³⁶ e de um relatório de práticas elaborado pelo motorista. Algumas empresas também utilizam um

³⁵ Considera-se tempo de chuva o período em que o limpador de para-brisa esteve ligado.

³⁶ Tacógrafo ou registrador gráfico é um dispositivo registrador de distância percorrida, vibrações e velocidade do veículo em relação ao tempo. Pode ser mecânico, eletrônico ou digital.

sistema de identificação do condutor - *iButton*³⁷, principalmente nos casos em que o caminhão é utilizado por 24 horas e há revezamento de trabalhadores.

Um motorista e um técnico de segurança entrevistados explicam o controle do trabalho:

[...] porque os caminhões, eles têm uns aparelhos que marcam tudo, a sua entrada e saída do serviço. Você passa o cartão, ali tem seu código de barra. Então, a partir do momento que você passou o cartão, já registra o seu nome e o horário que você entrou. Tudinho. Tem aparelhos ali que registram tudo: quantas marchas você trocou no caminhão, no dia; quantas pisadas que você deu no freio. EM1.

Tem o computador de bordo no caminhão que indica tudo isso: se ele usou limpador de para-brisa, então acusa que ele não respeitou a velocidade da pista molhada; se freou bruscamente, o computador de bordo indica e você tem que saber por quê. Houve uma justificativa? Ou você freou bruscamente porque você estava distraído? Eles tem esse papelzinho aqui, que é o de repórter de práticas de acidentes, práticas inseguras, quase acidentes [...] ECB.

Analisaremos adiante a influência que estas tecnologias exercem sobre os motoristas que convivem diariamente com seu manuseio, uma vez que elas se integram ao controle do processo de trabalho dos motoristas que será analisado no capítulo seguinte.

³⁷ O *iButton* é um dispositivo conectado ao computador de bordo muito utilizado em identificação automática. Ele é montado em um invólucro metálico semelhante a uma bateria de relógio e contém um chip interno que possui um código gravado único permitindo a associação de cada *iButton* a cada motorista da empresa.

Capítulo 3. Processo de Trabalho

Este capítulo analisa as atribuições dos motoristas dos caminhões-tanques incumbidos das atividades de transporte, carga e descarga de combustíveis. Inicialmente apresentamos a classificação e a descrição da atividade elaborada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Em seguida, enfocamos o processo e a organização de trabalho, tratados à luz dos depoimentos dos trabalhadores. O processo de trabalho é definido a partir do objeto, do instrumento utilizado e da atividade desenvolvida. Para a análise da organização do trabalho foram observadas as condições de trabalho, a jornada, o ritmo, a intensidade, as tarefas, o salário (ou renda), as relações sociais e as formas de controle.

3.1. Os trabalhadores do setor de transporte rodoviário de cargas

Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO/MTE) (53), edição de 2002, caminhoneiros e motoristas de caminhão encontram-se no mesmo grande grupo de trabalhadores da produção de bens e serviços industriais (GG7)³⁸, dentro do subgrupo principal de funções transversais (GG78)³⁹, no subgrupo operadores de equipamentos de elevação e movimentação de cargas (GG782)⁴⁰, e pertencem à família ocupacional “motoristas de veículos de cargas em geral” (GG7825)⁴¹. Embora os títulos sejam idênticos são diferenciados pelos códigos: 05 para os caminhoneiros autônomos e 10 para os motoristas de caminhão. Vale lembrar que a profissão não é regulamentada.

³⁸ No GG7, segundo a CBO, “foram agrupados os trabalhadores de sistemas de produção que tendem a ser discretos e que lidam mais com a forma do produto do que com seu conteúdo físico-químico”.

³⁹ No GG78, o segundo dígito foi criado, de acordo com a CBO, “para melhorar o equilíbrio hierárquico entre o número de grandes grupos e subgrupos e aprimorar as agregações por domínio”.

⁴⁰ Ainda de acordo com a CBO, no GG782, o terceiro dígito “indica de forma ampla o domínio dos campos profissionais de famílias ocupacionais agregadas”.

⁴¹ Por fim, de acordo com a CBO, no GG7825, o quarto dígito “refere-se ao grupo de base ou família ocupacional. Agrupa situações de emprego ou ocupações similares”.

A atividade, descrita na CBO, consiste em: transportar, coletar e entregar cargas em geral, movimentar cargas volumosas e pesadas, podendo também operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas, definir rotas e assegurar a regularidade do transporte. A CBO finaliza a descrição da atividade afirmando que é desenvolvida em conformidade com as normas e procedimentos técnicos e de segurança.

Ainda segundo a CBO, as condições gerais de serviços apontam que os trabalhadores dessa “família ocupacional” atuam como prestadores de serviço em empresas cujas atividades econômicas pertencem aos ramos de transporte terrestre, na condição de autônomo ou de empregado com carteira assinada, trabalham em veículos, individualmente ou em duplas, durante horários irregulares e alternados. No desempenho de suas funções, podem permanecer em posições desconfortáveis, durante longos períodos, sendo algumas das atividades executadas com exposição a materiais tóxicos, uma vez que podem executá-las em túneis, mineradoras e minas de carvão.

Por fim, a CBO aponta que essas ocupações são exercidas por trabalhadores com formação de ensino fundamental e requerem cursos básicos de qualificação. O exercício pleno da atividade profissional dá-se após o período de um a dois anos de experiência, e, para a atuação, é requerida supervisão permanente, exceto aos caminhoneiros autônomos. Podem demandar aprendizagem profissional a(s) ocupação(ões) elencada(s) nesta “família ocupacional”, exceto os casos previstos na Lei 10.097/2000⁴².

Podemos concluir que motorista de caminhão pode ser um trabalhador que tem vínculo empregatício estabelecido com uma empresa produtora de mercadorias, ou empresa ligada ao ramo de transporte ou de logística, tendo seus

⁴² São eles: "Art. 402. Considera-se menor para os efeitos desta Consolidação o trabalhador de quatorze até dezoito anos."; "Art. 403. É proibido qualquer trabalho a menores de dezesseis anos de idade, salvo na condição de aprendiz, a partir dos quatorze anos."; "Parágrafo único. O trabalho do menor não poderá ser realizado em locais prejudiciais à sua formação, ao seu desenvolvimento físico, psíquico, moral e social e em horários e locais que não permitam a frequência à escola."

direitos trabalhistas garantidos, não possuindo seu instrumento de trabalho, o caminhão. O caminhoneiro, por sua vez, é o trabalhador autônomo⁴³ que possui ou não o caminhão, porém não possui um contrato regular de trabalho, está sujeito à instabilidade e, principalmente, ao elevado grau de competitividade.

Na categoria de transporte autônomo de carga, Araújo (11), interpretando a Lei anteriormente citada, acrescenta duas modalidades de transportadores autônomos de carga: o independente, que, com seu próprio caminhão ou com um arrendado, presta serviço eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem; e o agregado, que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, dirigido por ele ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa. Como bem lembra a autora em outro trabalho (55) e constatado em nossa pesquisa, o autônomo, para ingressar no mercado, deve associar-se a alguma cooperativa (CTC) ou estar vinculado a alguma empresa de transporte (ETC) ou de carga própria (TCP).

Os trabalhadores que atuam no transporte de cargas só podem ser percebidos como tal quando investigadas suas relações junto ao processo de produção capitalista. O estudo de Araújo (55), que recorre a autores já consagrados como Chahad e Cacciamalli, afirma que este setor não passou incólume pelas transformações ocorridas no mundo do trabalho, sendo possível observar elementos da reestruturação produtiva na análise de seu desenvolvimento, tais como: a introdução de tecnologias de controle de entrega de mercadorias; a racionalização do processo de distribuição de cargas; a formação de grandes empresas de logística; o desenvolvimento tecnológico das frotas de caminhão que, mais rápidos e maiores, aumentam a produtividade do trabalho; a flexibilização das leis trabalhistas; a redução dos níveis salariais e de emprego; a formação de cooperativas de trabalho, entre outras.

⁴³ Este trabalhador foi definido por Cacciamalli (54) como uma categoria intermediária entre aquele que possui os meios de produção e comando, assim como o comando sobre os trabalhadores e aquele que, desprovido de meios de produção ou instrumento de trabalho, vende o que possui – sua força de trabalho.

Santos (56) estudou as mudanças ocorridas no transporte rodoviário de cargas entre os anos de 1990 e 2001, quando “ocorreu a criação de 263 mil postos de trabalho no transporte rodoviário de cargas, representando um acréscimo de 30% nas ocupações no período”. A partir dos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), o autor apresentou o perfil dos trabalhadores deste setor:

Em 1992, 95% eram do gênero masculino e, em 2001, somavam 97%, mostrando que a categoria se manteve exclusivamente masculina. Com relação aos anos de estudo [...]: primeiro grau eram 66% foi para 53%, com segundo grau eram 33% foi para 45% e com nível superior foi de 1% para 2% entre 1992 e 2001[...]. Em relação às faixas de idade observa-se [...] um amadurecimento dos ocupados: [...] entre 18 e 24 anos de idade de 16% para 14%; entre 25 e 39 anos de 49% para 42%; entre 40 e 49 anos de 19% para 26%; entre 50 e 59 anos de 9% para 14% e aqueles com mais de 60 anos de idade de 3,5% para 2%, o que nos sugere, que estes ocupados em transporte rodoviário de cargas tende a permanecer no setor, envelhecendo no setor. O rendimento médio dos ocupados em transportes rodoviário de cargas em 2001 foi de R\$ 803,73 (oitocentos e três reais e setenta e três centavos) apresentando uma variação positiva de 8% em relação a 1992.(56)

Concentramos nosso estudo entre os trabalhadores com vínculo empregatício que atuam na transferência e na entrega de combustíveis. Os 20 motoristas que fizeram parte de nossa população aleatoriamente escolhida (19 homens e uma mulher) não diferem substantivamente deste perfil geral.

Na população de motoristas entrevistados, a maioria estava recém-inserida neste tipo de trabalho, tendo sido mais resistentes à concessão de entrevistas aqueles que gozavam de maior tempo de trabalho neste setor. No entanto, houve declarações justificando esta situação pelo fato de que está ocorrendo uma procura por este setor oferecer melhor renda aos motoristas.

3.2. O processo de trabalho e sua organização na distribuição do combustível.

O transporte de combustíveis é a essência do processo de trabalho, cuja finalidade é garantir a circulação dos produtos, destinando-os a intermediários que os repassam aos consumidores. O trabalho de carga e descarga, por sua vez, constitui-se num tipo de atividade que contribui para esta circulação e distribuição, sendo, portanto, parte do processo mais amplo da realização do valor do capital.

Concretamente, o trabalho de transporte, carga e descarga é realizado pelos motoristas (assalariados, cooperados e agregados⁴⁴), os quais são o elo da estrutura comercial entre as distribuidoras e os revendedores. A esses trabalhadores cabe a tarefa de concretizar a distribuição de combustíveis negociados, ou seja, são a infraestrutura de um setor que, embora não participe da sua produção, torna possível o seu acesso a milhões de consumidores.

Para atuar neste setor, os motoristas passam inicialmente por triagens que averiguam sua conduta social, moral e financeira, e por capacitação no transporte de cargas perigosas, direção defensiva e primeiros socorros, com carga horária de 40 horas e com validade de dois anos, quando deverá ser refeita. Instituições credenciadas são responsáveis pelos cursos de capacitação e pela certificação através de uma carteira de habilitação para transporte de produtos perigosos⁴⁵. Além do curso Movimentação de Produtos Perigosos (MOPP), também fazem um treinamento específico para atuar nas distribuidoras⁴⁶.

⁴⁴ No setor de combustíveis, também é comum a prática da “quarteirização”, ou seja, caminhoneiros agregados ou cooperados são contratados por grandes transportadoras ou distribuidoras, que liberam-se de custos de contratação de trabalhadores e de gastos com os caminhões.

⁴⁵ Denúncias de falsificações e venda ilegal dessas carteiras já ocuparam boa parte do jornal televisivo da maior rede de comunicação do país.

⁴⁶ Algumas transportadoras destacam motoristas mais experientes, denominados de “padrinhos”, para treinar o recém-contratado por um período de 30 dias para, depois de várias avaliações, liberá-lo para o trabalho.

Os motoristas devem trajar uniformes confeccionados em tecidos de algodão. Algumas distribuidoras exigem o uso de camisas de mangas longas, para a proteção dos braços, e sem bolsos, para evitar o acondicionamento de canetas e celulares que podem cair durante o exercício das tarefas. Também devem calçar sapatos de segurança antiderrapantes e os demais Equipamentos de Proteção Individual (EPI) conforme a tarefa.

As empresas distribuidoras e transportadoras solicitam ao motorista que se mantenha sempre com o uniforme limpo, a barba e os cabelos feitos, pois o mesmo é o “cartão de visita”. E o “seu” caminhão, que é a “embalagem do nosso produto”, também deverá estar sempre limpo e em boas condições. Também solicitam que o cliente seja tratado com respeito e cortesia, pois ele é a “nossa razão de ser e estar aqui”, como informou um dos nossos entrevistados representante de uma das empresas transportadora.

O trabalho exercido por esses trabalhadores é basicamente manual, com uso de algumas tecnologias no processo de identificação para a autorização de entrada na base, de enchimento de tanques do caminhão e de controle e informação durante a viagem.

O seu dia de trabalho tem início com o preenchimento de um relatório (*check list*) do veículo, no qual são observados e verificados vários itens mecânicos (funcionamento de motor, freios, etc.), elétricos (lâmpadas, sensores, etc.), acessórios de trabalho (baldes, pás, fitas zebreadas para isolamento, cones, régua para identificação de volume nos tanques de combustíveis, calços de madeira, etc.) e documentação do veículo e de especificações dos produtos (ficha de emergência e de transporte).

Assim relatou um motorista entrevistado:

O check list é um diário. Eu tenho um relatório, determinado, com tudo que eu tenho que olhar no caminhão, marcando com x. Tudo, você tem que olhar tudo. Se estão todos os extintores no lugar, se estão os mangotes, se está a descarga selada, se o tacógrafo está ali, certinho. Se tem combustível, se está com tanque cheio, se o

funcionamento do motor, está tudo certinho, carregando ar. Testar freio. Testar parte elétrica, se está tudo funcionando, se não tem nenhuma lâmpada queimada. Tudo isso aí. Você tem que fazer este check list de manhã. Você sai com a carreta em condições. Se não tem nenhum pneu furado. É, tudo. Documentação: documento do cavalo, carreta, aferição. O teste do bafômetro também, você faz chegando na empresa primeira coisa. EM1

O motorista recebe, por fim, sua programação de viagem com os dados do carregamento (produto e quantidade) e, em algumas empresas transportadoras, também recebe o rotograma⁴⁷, traçado por ela ou pelas companhias de seguro contratadas pelas distribuidoras, que indicam o percurso nas rodovias que oferecem mais segurança e melhores condições de trajeto.

3.2.1. Dirigindo o caminhão-tanque

*Boto o caminhão na estrada
Outra vez vou viajar
É assim minha vida de estradeiro
Sou mais um caminhoneiro
Sem ter tempo de parar⁴⁸*

A epígrafe que introduz esta seção revela o dia a dia desses trabalhadores. “Outra vez vou viajar” reflete o cotidiano da profissão que faz das estradas o principal local de trabalho. As estradas podem ser bem conservadas e oferecer segurança, mas também há aquelas que causam apreensão, tensão e medo. “Sem ter tempo de parar” é o outro lado que caracteriza e diferencia esse trabalhador de outros usuários. Entre os motoristas, esta condição também é chamada de “falta de ar”, “lata seca”, “fadigado”, pois anseiam estar na estrada, viajando, ganhando a vida.

A maioria dos motoristas entrevistados escolheu esta profissão por influência da família (pai, irmão ou tio), ou por experiências em empregos

⁴⁷ Definição dada por uma das empresas transportadoras: “o rotograma, é um documento assim, num envelope azul, onde está desenhado o posto, tem a foto do posto e a rota que ele tem que seguir”. ETA.

⁴⁸ **Voando sem asas** - música de Zezé de Camargo e Luciano.

anteriores como: dirigir trator, empilhadeiras, máquina de esteira⁴⁹. Muitos concretizaram um “sonho de menino”, carregado pelo imaginário de ser um “viajante”, de conhecer lugares distantes, pessoas diferentes:

A decisão já vem de família, já tem para quem puxar. Vem de herança, de pai para filho. EM8

[...] desde menino, desde criança aquela influência de querer trabalhar com caminhão, aquela vontade. Tinha algum amigo que trabalhava, algum parente, sei lá, parava o caminhão perto da gente, a primeira coisa que eu fazia era subir em cima, entrar na cabine, ver o caminhão como é que era. EM10

Isso é coisa que vem lá do berço. Minha mãe dizia que quando eu era muito pequenininho eu catava as tampas das painéis dela e saía correndo no quintal. É, talvez pela liberdade de conhecer lugares, de conhecer regiões diferentes, povos diferentes. EM19

Chama a atenção na análise dos depoimentos a existência de ambiguidades que indicam, por exemplo, a quase totalidade de afirmações do gostar da atividade e o desejo de tentar criar outras oportunidades que possam mudar e construir outra história para os seus filhos que não a sua:

Que a minha vida toda, praticamente, foi isso aí. Que nós necessitamos trabalhar. O bom se pudesse estudar. Mas, infelizmente, eu não pude. Não tive essa oportunidade. Eu, desde os meus seis anos de idade, na roça, já foi trabalhando. Minha vida toda foi trabalhar. Se eu estudei até o quarto ano, ainda, foi andando de carrinho de carroça, que fala carroça, 15km para ir. E chegava uma hora da tarde, só trocava de roupa, pegava o embornal de lanche, de café da tarde e subia para a roça. Desde os seis anos de idade minha vida foi assim. Então, minha vida inteira foi trabalhar. Eu não tive essa oportunidade de brincar, de ter estas coisas. O que eu sinto é isso aí, que eu podia ter estudado mais. É isso que eu falo para os meus filhos. Desejo que eles estudem, porque a vida de caminhoneiro não é fácil, não. EM5

As decisões pela escolha profissional podem ser, além das citadas, também pela baixa escolaridade, que impede a inserção no mercado de trabalho, como podemos observar nos depoimentos:

⁴⁹ Pequeno veículo utilizado em locais de extração de madeira, utilizado na movimentação de troncos de árvores.

Pelo meu nível de escola que era muito baixo. Aí, o máximo que eu pude foi tirar a carteira de motorista e seguir esta profissão. EM14.

Falta de recurso, estudo, essas coisas, então ... um salário mais compatível, ganhando melhor um pouco. EM16.

Eu acho o que levou ... é porque eu não tinha estudo mesmo. Foi uma saída que eu tive. Só que hoje, para quem não tem estudo que nem eu, ... é onde a gente consegue um bom salário ainda. EM1.

Para quem não teve estudo, como eu, porque sou praticamente analfabeto ... uma 4ª série. Então, você vai ver na sua entrevista que, pode-se dizer, 80% dos motoristas são analfabetos, não tem nem a 4ª série, nem o 1º grau completo. Daí para baixo. Então, com um estudo desse, que serviço você consegue? EM5

Estas constatações também foram observadas por Scaramella (10), que afirma que a profissão surge como um meio para vivenciar novas situações, sair pelo mundo. Revelando as vivências de caminhoneiros e as suas relações com o caminhão e as estradas, a autora constata que, apesar das dificuldades, prevalece a dimensão mais “romântica” da profissão, na qual o caminhão mantém o imaginário daquela criança como um elemento assustador e sedutor, e o homem, apesar de quase invisível, é o seu condutor. E a combinação caminhão-estrada atende ao imaginário de uma vivência prazerosa em que estão presentes a aventura, o perigo, a liberdade.

O prazer de dirigir e a realização do “sonho de menino” é o espaço da autonomia, onde ele se reconhece como sujeito e não como um mero cumpridor de regras que tiram sua liberdade. As estradas e as características individualizantes do trabalho do motorista lhes proporcionam esta ilusão de liberdade. Entretanto, esta liberdade é bem relativa, pois há obrigações no desenvolvimento das atividades, devido às rotas, normas e controles, que cerceiam tanto quanto as dos trabalhadores que executam suas tarefas em ambientes fechados.

A liberdade, tão almejada pela maioria dos caminhoneiros e que aparece como um fator de decisão na escolha profissional, só pode ser entendida

pelo fato de “visitar” outros lugares e não estar cumprindo sua jornada de trabalho entre quatro paredes, conforme os depoimentos a seguir:

Você tem liberdade de viajar. Você tem liberdade de andar! De conhecer mesmo, viajar. Porque, se eu não me engano, outro tipo de motorista, não viaja tanto quanto o caminhoneiro. O caminhoneiro é o mais privilegiado. Tem o motorista de ônibus, mas ele mantém uma rota, só aquela e não sai daquela rota. Já o caminhoneiro, não. Caminhoneiro, hoje está ... com poucos dias mesmo, a semana passada, eu estava lá, em Goiânia, hoje, eu estou aqui. A semana retrasada, eu fui para o Rio de Janeiro. Então, quer dizer, as variedades de localidade onde a gente passa que, às vezes, me atrai bastante. EM19

Eu, estando na estrada, eu gosto de estar conhecendo outras cidades, apesar de que eu já estou 14 anos já conheço quase todas as cidades da região aqui. Tudo. Nossa. Mas, sempre tem novidade, sempre tem uma estrada nova. Gosto muito disso aí. Se fosse para eu trabalhar preso, eu acho que eu não conseguia ... dentro de uma indústria. Acho que para mim, não vai. EM1

Por eu ser uma estradeira, de gostar de viajar mais longe, não me adaptei, não, ao serviço de puxar cana. [...] Não consegui, foi me dando um desespero tão grande de estar presa naquele lugar, ali. Sabendo que meu marido estava viajando para o Mato Grosso, outros lugares. Falei: não. EM17

O uso de um vestuário mais despojado também ajuda a sustentar a idéia de liberdade no trabalho do motorista. Ao refletir sobre a sua realidade laboral, ele reconhece a obrigatoriedade de observância das normas de segurança ao lado dos meios de controle da jornada de trabalho:

Não, a liberdade que a gente influi, é que nem você está vendo. Você anda de bermuda. No combustível isso já não se pode, né? O combustível, na hora que você está trabalhando, você tem que andar uniformizado, sapatão de segurança. Você tem que cumprir todas as normas. Mas, a maioria dos caminhoneiros de outros tipos de transporte, que é quando eu comecei, você anda de bermuda, chinelo, à vontade. Mas você saindo, você quer parar ali, você para. Você quer parar para tomar um café. Isto dentro de uma empresa, você tem horário para cumprir, apesar de que nós temos horário para iniciar o trabalho, tem horário para terminar. EM5.

De acordo com Santos (12), as empresas contratantes têm dado preferência a contratar serviços de proprietários de caminhões mais novos e com

melhor desempenho, bem como valorizam a boa aparência do motorista. Revelamos a autora que a tradicional vestimenta do caminhoneiro – camiseta, bermuda, chinelos e boné - têm influenciado na condução das relações sociais entre ele e algumas empresas. Estas exigências também foram observadas por um representante de uma empresa transportadora que nos fala do antigo e do novo perfil do motorista, que inclui o cuidado com a saúde, com a aparência e o corpo recusando-se o corpo obeso:

Um caminhoneiro, há 15 anos atrás, era aquele caminhoneiro que a gente tem aquela visão ... aquele homem barrigudo no volante, com um palito de dente na boca e muitos vieram disso. Muitos, hoje, que estão trabalhando aqui, com a gente, vieram disto. Mas as coisas estão mudando. Se o motorista não mudar também, eles vão ficar sem emprego porque, não posso te garantir, mas daqui dez anos, o motorista vai ter que se especializar nisto daí, senão não vai arrumar emprego em lugar nenhum. O motorista, hoje, mudou o padrão de motorista. Mudou, não é mais assim. Ele não pode mais parar para tomar uma no botequinho. Ele não pode dar carona para a mocinha que fica ali, fazendo ponto. Ele não pode fazer o que ele fazia antes. Mudou muito. Então, tem certos motoristas que não se adaptam. É natural, se o cara quer trabalhar como ele trabalhava antes, ele faz uma experiência, mas ele não continua. Porque é muita coisa. É muita coisa para fazer e o motorista que trabalha sozinho, faz o que quer, para onde quer, come o que quer. Até isto, nós fazemos um teste periódico, se o motorista estiver obeso, ele tem que fazer um regime. Ele tem que ir para o cardiologista. Ele tem que fazer um regime, senão ele não trabalha. Você pode ver nossa turma aqui, você não vai ver ninguém muito gordo, nada disto. Você vai ver motoristas assim, finos. ETA.

Sobre a recusa do corpo obeso na nova imagem e aparência dos motoristas, vale destacar a rejeição da obesidade, a lipofobia, como disse Fischler (57) sobre uma das características de nossa época. Prossegue o autor, o gordo de um lado é simpático e extrovertido, de outro suscita reprovação e até discriminação social.

No entendimento do trabalhador, estas exigências não trazem mudanças no tratamento que recebem cotidianamente, prevalecendo Ainda comportamentos de segregação e discriminação em diferentes locais, como restaurantes, portarias de empresas distribuidoras e clientes. Conforme nos

explica o depoimento abaixo, é o comportamento dos próprios trabalhadores que induz o preconceito e a não valorização da categoria:

As pessoas, elas te cobram, você tem que estar bem alinhado, barbeado, bem limpinho. Só que, quando você chega em determinados lugares, as pessoas te tratam como se você fosse ninguém. Mas é culpa dos próprios motoristas de antigamente. E isso já vem acontecendo há muito tempo. Você vê, você entra num restaurante, o cara está de bermuda e chinelo, de camisa regata. Eu acho que não fica bem. Então, qualquer profissão, acho que a gente tem que estar se valorizando. EM2.

O caminhão, instrumento do trabalho, assume outras propriedades para os motoristas que fazem coleta e/ou transferência de combustíveis, ao transformar-se em local de descanso, de comunicação com outros colegas de trabalho:

Eu moro dentro do meu trabalho. A gente mora aqui dentro. A gente vive aqui dentro! É, sai do caminhão para carregar, para descarregar, mas já está aqui dentro de novo. EM19.

Geralmente a gente brinca, conversa durante o trajeto para se distrair. EM15.

À função de dirigir, que caracteriza a profissão destes trabalhadores, acrescentam-se responsabilidades por carregar e transportar cargas perigosas e valiosas - é “transportar ouro líquido”, além de enfrentarem os desafios colocados no dia a dia, tais como as condições adversas das estradas, do trânsito, dos riscos de assaltos, roubos e acidentes. Essas responsabilidades aparecem na maioria dos depoimentos:

No tanque, você sabe que está levando ... uma bomba. Porque o tanque carregado, ele é perigoso, porque, se você tomba uma carreta de álcool, de gasolina, de diesel perto de um manancial de água, você vai contaminar o solo. Qualquer um dos três produtos, você pode estar fazendo isso. Tanto como vazio, porque vazio ele é, realmente, uma bomba. Um tanque vazio qualquer coisa, qualquer faísca que houver, independente de nós, motorista, dentro, às vezes, do próprio tanque, ele pode explodir. Então, quer dizer a gente vive é ... constantemente, sabendo o que está carregando, o que está levando atrás. Então, eu acho que tem que ser responsável. Procurar ser o mais responsável possível. EM17.

O produto que a gente trabalha, realmente, é perigoso. A gente não pode brincar com isto não. Eu costumo levar a sério. EM19.

Por perigo de fogo que, você sabe, pega fogo brincando, isso aí. E perigo de assalto, que é demais. Demais. Demais. EM18.

O combustível, em si, você tem que se preocupar com todas essas coisas, aonde você vai parar. Você, primeiramente, tem que ter uma visão de tudo que pode acontecer para você. Você tem que prever antes de você encostar. É, a preocupação é bem maior, com certeza. As responsabilidades, tanto numa carga como na outra, você é responsável por ela. Eu digo as preocupações, por quê? Porque você está transportando um perigo de alto risco. Preocupação ... a gente se preocupa mais ... com o outro que está dirigindo do que com você. Porque é esta a preocupação da gente, o que o outro vai fazer. Porque o que você está fazendo, você sabe o que você está fazendo. É, a atenção da gente é dobrada. EM5.

Estas responsabilidades e preocupações com as situações de riscos de acidentes que podem trazer prejuízos humanos e ambientais, além dos riscos que ele próprio corre, exigem autocontrole emocional para que não se reflitam em conflitos domésticos. No entanto, esses desgastes são avaliados como naturais, “faz parte” da vida:

É assim, é trânsito bravo, as leis, as multas, guarda rodoviário que enche as paciências. Essas coisas aí. Sei que não é fácil. Você chega em casa tarde, você está bem cansado, bem baqueado. Tem que ter um controle muito grande para você não ficar discutindo com a família. Você tem que ter uma paciência muito grande. Procurar descansar. Mas, é isso aí. Mas, a vida do ser humano, hoje, é essa correria. Faz parte. EM1.

No entanto, ressentem-se da falta de reconhecimento e de valorização da profissão:

O motorista não tem vez com nada. Ele é tratado, como diz ... nem vou falar. Mas eu acho que deveria ter um pouco mais de respeito. Porque se não for o motorista, não chega uma comida na mesa, não chega um leite. Não chega um combustível no posto para o pessoal abastecer o carro. E ninguém vê o lado do motorista. A verdade é esta. O motorista, hoje, é em último lugar. É verdade, não tem valor. EM3.

Para ser caminhoneiro é preciso, além de ter algum conhecimento sobre a mecânica do veículo, ser capaz de reconhecer seus “problemas” e indicar os reparos necessários, como nos informaram:

Ele tem que ter um conhecimento. Porque ser motorista não é só sentar no volante e guiar, não. Você tem que ter um conhecimento do que você está fazendo. O conhecimento básico do motorista é você conhecer um pouco de mecânica. Um pouco de mecânica não é você ser mecânico. É você conhecer, saber uma peça, para que é que serve. Aquela peça vai ser relacionada com aquela outra. O que é que ela vai fazer. Qual o procedimento de trabalho daquela peça. EM5.

Você está com seu caminhão no dia a dia, você acostuma com ele. Então qualquer problema que der diferente, um barulho que der diferente, seja no motor, seja na cabine, seja no tanque, você percebe. Porque você já acostumou, o dia a dia: mas esse caminhão não é assim, esse caminhão freia melhor, ele está ruim de freio, tem que parar lá e ver. Um vazamento de ar, qualquer coisa que vai dar problema para você, você percebe na hora por causa do dia a dia. EM12.

O próprio motorista que dá o diagnóstico do veículo. Você é o doutor do veículo ali. Então, você mesmo é que dá o diagnóstico: os freios estão ruins, tem que trocar. EM20.

Os depoimentos revelam que os sinais que indicam anormalidades requerem o conhecimento e a experiência do motorista para serem entendidos, bem como a interação com o caminhão. Scaramella (10) destaca esta interação também enunciada pelos seus entrevistados e afirma que, embora este conhecimento esteja sendo dispensado gradativamente pelas novas tecnologias eletrônicas e mecânicas, ele reconfigura e, ao mesmo tempo, reafirma a experiência. O conhecimento não é mais tão utilizado como anos atrás, no entanto, ele garante um maior domínio dos caminhões e assegura ao motorista um lugar privilegiado quando comparado aos novatos. Além disso, o emprego dessas tecnologias está restrito à parte do caminhão - o “cavalo” - e não identificam os possíveis problemas na “carreta”.

O caminhão-tanque passa por manutenções periódicas, quando são observadas as condições mecânicas e elétricas. Contudo, quando identificado algum problema, o motorista deve comunicar à empresa transportadora que, por

sua vez, orienta-o sobre o encaminhamento. Caso se encontre distante da matriz ou a empresa transportadora não possua oficina de manutenção, o motorista conduz o veículo para uma oficina de referência e indica as anormalidades percebidas.

As grandes empresas transportadoras fazem as inspeções de condições mecânicas e elétricas dos seus veículos em concessionárias autorizadas em períodos determinados pelas indústrias fabricantes de autoveículos. As carretas (tanques) são desativadas em períodos que podem variar de três a seis meses de uso ou pela quilometragem rodada para a manutenção preventiva.

Órgãos públicos, como o INMETRO e o IPEM, fazem *blitz* para verificação do cumprimento das normas vigentes que controlam as condições destes veículos.

3.2.2. O carregamento

O caminhão e o motorista devem ser cadastrados nas bases em que operam e a permissão de acesso ao seu interior é feita através do reconhecimento de identificação (cartão magnético), quando são informadas a placa do veículo e a senha pessoal em um sistema computadorizado, o qual, geralmente, está instalado em dependências externas às empresas distribuidoras. Nas distribuidoras que não são automatizadas, a autorização de entrada ocorre mediante a apresentação de documento pessoal (Carteira Nacional de Habilitação) e os documentos do veículo (capacitação e calibragem).

A maioria das bases possui sistema automatizado, o que permite o cruzamento dos dados de carregamento (produto requisitado, tipo, capacidade e

número de compartimentos do caminhão) com programações existentes, conforme declarado por um entrevistado:

Quando chega aqui, [...] que é um sistema informatizado, ele informa que ele está na unidade, ou seja ele passa o crachá. Como na entrada ele disse para a unidade que o caminhão está presente, o sistema vai unir que tal determinado caminhão está sendo dirigido por determinado motorista, que ele vai executar determinado serviço aqui dentro. Aí, ele recebe autorização. EDA.

O motorista, ao obter a autorização de entrada, recebe os dados para o carregamento e os lacres; retorna ao estacionamento para pegar o caminhão. Deve, então, entregar na portaria de acesso à área de carregamento a Ordem de Recebimento (OR) e o *check list* de verificação das condições do caminhão.

As informações de reconhecimento do trabalhador são requeridas em todas as fases do desenvolvimento de seu trabalho de carregamento até a liberação de saída para a viagem, quando recebe a nota fiscal dos produtos carregados. Nos informou um representante de uma empresa distribuidora:

Ele vai lá, precepta os volumes necessários, compartimentos necessários, sua senha particular, assim por diante. Ele enche o caminhão, em todos os compartimentos, encerra sua atividade de enchimento. E ele vai e diz ao computador, através de seu crachá: caminhão placa tal está saindo. Aí, o computador tem um registro do enchimento de todos os compartimentos necessários, então o computador diz assim: pode sair, você está liberado para sair. Aí, o motorista sai, desce do caminhão e vai buscar a nota fiscal e aguarda para ser chamado. Recebe a nota fiscal e vai embora. Pega o caminhão, quando chega na portaria, ele passa o crachá novamente, aí o computador verifica: ele já passou por todas as exigências, pegou nota fiscal, pegou toda documentação necessária? Sim, então, ele libera para sair para a estrada. EDA.

No desenvolvimento da atividade de carga no método *top loading*, o motorista posiciona o caminhão na baia que disponibiliza os combustíveis a serem carregados. Desliga o motor, aciona o freio de mão, fecha as janelas, coloca seus EPIs (óculos, luvas, capacete e cinto trava-quedas), desce do veículo⁵⁰, aterra o caminhão-tanque na laje do carregamento, verifica se as válvulas de fundo dos compartimentos estão fechadas e sobe as escadas de acesso à plataforma. A

⁵⁰ Algumas bases distribuidoras exigem que seja desligada a chave geral do caminhão-tanque.

partir deste momento executa ações que se repetem tantas vezes quantos forem os compartimentos a serem carregados, tais como: acessar o painel de controle do sistema de automação, conferir o produto, inserir o cartão de identificação, informar ao sistema de controle do medidor de vazão o volume a ser carregado no compartimento (algumas distribuidoras atribuem aos seus operadores a execução desta tarefa). No sistema manual, o motorista digita o valor a ser bombeado, realizando a conversão do volume em litros para decalitros. No sistema automatizado, digita sua senha e confirma o valor programado e indicado no medidor.

Na sequência, deve prender o cinto trava-quedas⁵¹, acionar a escada pantográfica que dá acesso à carreta, abrir a tampa do compartimento, posicionar o braço de carregamento (bica) na abertura do tanque (boca), acionar o botão de partida de bombeamento e acompanhar o bombeio do produto, segurando o braço e observando a seta. As instruções que recebem durante o curso do MOPP é para que fiquem longe no momento da operação, no entanto, os equipamentos não permitem seu afastamento, conforme explica um motorista:

Bom, eu encosto na plataforma, tem uma escada. Você já vai lá. Eu estou, automaticamente, ali, meu trânsito é livre. Aí, eu coloco o mangote lá, dentro. Aí, eu vou lá, digito minha senha. Ele vai falar: compartimento? Um. Beleza. Ele fala: 22 mil litros. Beleza. Aí, eu ... start ou stop para parar. Aí, eu, start. Aí, eu tenho 20 segundos para ir lá, no caminhão e puxar. Aí, eu fico ali, puxado. Dá tempo. Daí, a pouco chuáaa, começa a jogar. Se você soltar, para. Aí, interrompe o carregamento. Então, você não pode soltar aquilo ali. Você tem que ficar puxado até ... e conferindo ali, na seta. EM15.

As distribuidoras possuem um sistema de segurança de enchimento dos compartimentos que é acionado quando há falhas no processo, são as denominadas barreiras⁵². A primeira barreira é uma válvula de fecho rápido que o

⁵¹ Não são todas as distribuidoras que disponibilizam acessórios para o uso deste EPI.

⁵² Algumas distribuidoras exigem, ainda, a instalação de um sensor - *overflow*, nos caminhões das transportadoras contratadas, cuja finalidade é travar o abastecimento em casos de falhas no abastecimento. Em algumas distribuidoras não é exigida a permanência do trabalhador em cima do compartimento do caminhão. Ele acompanha o carregamento observando o equipamento, na plataforma.

motorista tem que acionar manualmente. Falhando esta barreira, a segunda é eletrônica e consiste em um botão de emergência que desativa o medidor e, conseqüentemente, as bombas de carregamento, conforme depoimento de um trabalhador:

Tem um sistema de fecho, uma válvula que fecha. Não fechou naquela válvula? Vai ter um botão de emergência, lá, onde é a parada de bombas, que fala. Em cima da plataforma, fica lá. Tem que largar a bica. Se fechou, não parou, se está continuando a subir para cima, tem que largar a bica, ali e ir lá para a plataforma e apertar o botão de parada de emergência, parada de bombas. Desligar tudo. EM10.

Nos casos de falhas, os procedimentos requerem muita destreza, agilidade e tranquilidade, pois outros braços de carregamento dificultam a passagem de acesso à plataforma, a vazão de líquido é alta (de 800 a 1.000 litros por minuto), bem como é possível que o cinto trava-queda contenha o movimento do motorista:

Aconteceu comigo. Chegou na seta, fechei a válvula da bica, continuou subindo. Tive que sair e, aí, também, eu não posso sair correndo porque se sair correndo com aquele trava-queda, ele trava, lá. Ele segura, e aí a gente não vai também. Aí, tem que ter calma nessa hora e não pode ser muito lerdo, também. EM10

Ao terminar o bombeamento, o motorista escorre e retira o braço de carregamento, colocando a “bica” numa caneca aparadora de respingo, fecha e trava a tampa. Ele tem que reposicionar o caminhão a cada dois compartimentos carregados, ou um compartimento, no caso do caminhão bitrem, pois o braço de carregamento não tem alcance suficiente.

Com o caminhão carregado totalmente, o motorista reposiciona o equipamento de carregamento, retira o cartão magnético ou a ordem de carregamento, assina a documentação de carregamento após a conferência do operador fecha e lacra os compartimentos, ergue a escada pantográfica, retira o cinto trava-quedas, desliga o cabo-terra, sobe na cabine e libera a laje para o próximo motorista.

No sistema *bottom loading*, não há necessidade do cinto trava-quedas, pois a operação é executada ao nível do solo e suas ações dispensam abertura e fechamento dos compartimentos, substituídas pelo engate dos mangotes nas válvulas instaladas na parte de baixo das laterais dos caminhões. O motorista deve verificar o sistema pneumático, fechar e travar as bocas de visita, retirar as tampas das bocas, conferir a capacidade do compartimento e registrar o volume. Em seguida, engata os braços de carregamento e aciona as válvulas de fundo. Após a conferência, assina o bilhete de carregamento. Por fim, lacra os compartimentos e desconecta o *overfill*.

O carregamento de álcool nas usinas é feito por operadores próprios, ao motorista cabe a conferência de seta.

3.2.3. O descarregamento

Para a execução de descarregamento nas bases, são exigidos os mesmos procedimentos de reconhecimento do trabalhador, do veículo, do lacre, do produto, de qualidade, de quantidade e suas especificações e a conferência de EPIs. Após receber de volta a documentação carimbada, o motorista aguarda a sua chamada de autorização de entrada. O motorista conduz o caminhão para uma outra fila interna, ou segue até a baia indicada, deve estacionar e desligar o motor, colocar seus EPIs e, então, descer do veículo. Em seguida, conecta o cabo-terra, aguarda a análise dos lacres de todos os compartimentos e o fechamento das válvulas de fundo e fecho rápido do caminhão e a desconexão do acoplador realizados pelo operador da base. Após a permissão, deve engatar o mangote de descarga da instalação, posicionar o balde de alumínio sob a conexão da descarga e aterrará-lo ao caminhão, e abrir as válvulas do caminhão. Novamente, aguarda o operador da base digitar o produto e o volume a serem descarregados, abrir as válvulas da instalação e liberar o processo de descarga.

Concluído o descarregamento, fecha a válvula do caminhão e da instalação, aguarda a apuração de sobras e faltas, desconecta o cabo-terra e aguarda a liberação de saída.

Na maioria dos postos de abastecimento, o processo de descarregamento é chamado de descarga selada, pois o combustível é descarregado diretamente do compartimento do caminhão para o tanque subterrâneo do posto, em sistema fechado e por gravidade⁵³. As descargas nestes locais requerem a atenção máxima dos motoristas, pois são áreas abertas, com circulação de pedestres e movimentação de veículos.

O motorista, ao chegar ao posto⁵⁴, posiciona o caminhão próximo à área onde se localizam as entradas dos tanques subterrâneos, os quais são interligados às bombas de abastecimento. Deve puxar o freio de mão e desligar o motor. Apresenta-se e entrega a nota fiscal a um responsável do posto. Em seguida, conecta o cabo-terra, posiciona os extintores e isola a área com os cones e as placas de advertência de perigo. Coloca os EPIs e identifica as bocas de descarga. Solicita ao responsável a verificação de lacre e o mesmo abre as escotilhas dos compartimentos para a conferência do nível da seta.

Em seguida, o motorista aterra um balde metálico para a retirada de amostra, abre a entrada do tanque subterrâneo para verificar, através da “régua”, se há espaço suficiente para receber a carga e para confirmar o produto, verifica as fontes de ignição, conecta o mangote no compartimento e a saída (cachimbo) do mangote na válvula do tanque do caminhão e aciona a descarga. Estes últimos procedimentos se repetem a cada produto a ser descarregado.

No final da descarga de cada produto, o motorista verifica se o mesmo foi completamente descarregado, fecha e retira o mangote da válvula do tanque, elevando e escoando o restante para dentro do compartimento. Em seguida, drena o tanque do caminhão, utilizando o balde, e despeja o líquido restante no

⁵³ Em alguns postos, principalmente os TRR, a descarga é feita em tanques aéreos.

⁵⁴ Algumas empresas transportadoras repassam aos seus motoristas um *lay out* do posto, indicando a entrada, o local de descarga e a saída.

compartimento de armazenamento. Muitos postos exigem que o motorista dê uma volta no quarteirão para, novamente, fazer a drenagem, ou, em casos de inclinação do terreno onde se localiza o posto, exigem manobras no caminhão para nivelar a carreta⁵⁵.

Escorre os encanamentos tudo. Às vezes, tem posto que manda você pôr, tirar o caminhão, movimentar, pôr de subir, pôr de descer. Hoje em dia não precisa fazer isso muito mais, as carretas são projetadas para não sobrar nada, mas tem postos que são meio antigos, os caras tem aquela coisa ... tem que pôr aqui para escorrer, pôr ali. E você faz isso aí, escorre tudo certinho. EM1.

Por fim, o motorista recolhe todo o material utilizado para o isolamento e solicita o canhoto da nota com a devida assinatura do responsável.

Em alguns postos, as conferências e controles de quantidades dos tanques subterrâneos são feitos por equipamento eletrônico instalado na área administrativa, o que impossibilita o seu uso nos fins de semana ou no período noturno, quando ela está trancada. Alguns motoristas declararam que este recurso tecnológico não satisfaz totalmente alguns proprietários, que exigem, mesmo assim, os procedimentos manuais do funcionário responsável.

Ao deixar o posto, o motorista faz contato com a transportadora informando o término das entregas, e a mesma informa à distribuidora, que irá reprogramar nova viagem.

Tanto no processo de carga como no de descarga, o motorista é totalmente alheio ao processo de produção dos produtos que transporta, como também da negociação entre empresas e clientes. Resta-lhe apenas a execução das tarefas que intermedeiam a transação.

⁵⁵Algumas distribuidoras exigem das transportadoras contratadas a instalação em sua frota de caminhões o “sensor de fundo”, que indica se houve o esvaziamento total do tanque. No entanto, esse equipamento não impede as exigências dos proprietários acima citadas.

3.3. Condições de trabalho

Vida de cão. Recebe ordem de qualquer um, atende por assobio, come sobra dos outros, dorme na casinha, mija no pneu e morre na estrada. EM20

“Vida de cão” é como dos motoristas de caminhões definem suas condições de trabalho. Se, por um lado, os motoristas que transportam combustíveis se diferenciam dos demais por este setor exigir cursos específicos, desenvolverem tarefas que requerem menor esforço físico e oferecer adicionais no salário, por outro, eles lidam com situações comuns a todos, como a discriminação internalizada ou não, como relata um motorista entrevistado:

Entre nós mesmos, motoristas, um chamando o outro de ladrão de chuveiro. Qualquer coisa que acontece num pátio de posto ... tem malandro que vem lá e rouba um chuveiro, rouba qualquer coisa, faz qualquer bagunça. Ah! Isso é caminhoneiro. Então, todo lugar que você chega, todo o pessoal fala: “ah! caminhoneiro é bagunceiro, caminhoneiro é isso, caminhoneiro é aquilo”. Então, eu acho que isto é uma discriminação. EM9.

E reforçada nos ambientes de trabalho, conforme o depoimento de um representante de distribuidora:

O motorista é uma espécie de trabalhador, para não dizer que é um bicho, motorista é um trabalhador esquisito. Ele tem que estar rodando, ele não gosta de estar parado. EDA

Os termos desqualificadores acima utilizados rotulam esses trabalhadores relacionando-os à indignidade, à culpa, ao descrédito, à vergonha. Rótulos que estigmatizam e marginalizam pessoas ou grupos específicos, de acordo com Goffman (58), podem afastar e destruir a possibilidade de atenção para outros atributos seus. Os atributos que inferiorizam e denigrem a identidade do indivíduo ou do grupo tendem a ser aceitos e reproduzidos por outros e pelo próprio grupo, como nos informa o autor:

É uma questão do que é com frequência, embora vagamente, chamado de “aceitação”. Aqueles que têm relações com ele não conseguem lhe dar o respeito e a consideração que os aspectos

não contaminados de sua identidade social os havia levado a prever e que ele havia previsto receber; ele faz eco a essa negativa descobrindo que alguns de seus atributos a garantem. (58)

Os motoristas enfrentam as más condições de higiene em locais de parada⁵⁶; segregação nos restaurantes, descuidos na alimentação servida (comida fria, congelada, não fresca), conforme relatam:

Tem coisa lá, que você chega, você percebe que aquela alimentação, quinta, sexta-feira que ... está, ali. Tem um arroz, tem um feijão que faz tantos dias que está lá. EM4.

Tem lugar que é precário. Já teve lugares que eu fui almoçar ou jantar que não deu coragem não. Fui dormir com fome. Que às vezes, você percebe que é um legume, uma verdura que está ali há mais de semana, que eles põem na geladeira e volta. Esses dias, eu fui pegar uma salada fria, já estava bem fria, que estava até congelada. Aquilo devia estar no freezer há não sei quanto tempo. Eu fui pegar, o fundo dela estava tudo congelado. Já larguei o prato ali e saí. EM16.

São poucos postos que têm um banheiro adequado para qualquer ser humano usar. A realidade é esta, tem lugar aí que não é bom nem passar perto. São bem precários, mesmo. Mas, tem estabelecimento, posto bom e que preserva o motorista, vamos dizer assim, que tem o lugar exato dos motoristas. EM5

Algumas empresas distribuidoras exigem que as transportadoras estabeleçam um roteiro de paradas com reconhecimento prévio para averiguar as condições de segurança para a carga, o que, de certa forma, garante melhores condições para o motorista:

Só que eles só pousam quando é um lugar preestabelecido. Nós vamos até o posto, verificamos se aquele posto lá tem condições do caminhão ficar, se tem condição para ele dormir, se tem um banheiro decente, com restaurante para ele almoçar. Então, ele vai parar só nestes lugares que são pré-determinados. Ele não pode parar em outro lugar, não. ETA

No entanto, alguns postos têm um custo que não corresponde à realidade do trabalhador, conforme nos informaram alguns motoristas entrevistados:

⁵⁶ Postos de abastecimentos localizados à beira de rodovias.

Alguns são muito bons, só que tem um custo para isso. Igual a rede Graal, é muito bom para gente parar. Banheiro limpo, tudo mais. Para comer, almoçar ou jantar é um absurdo. Eles não ficam nem envergonhados de querer cobrar R\$12,00, R\$13,00 num prato de comida. R\$1,00 numa dose de café. EM16.

Pessoal cobra para você tomar um banho no cano. Tem lugar, hoje, que estão pedindo R\$3,00 para tomar um banho. Então, a vida na estrada está meio complicada. EM3.

Santos (12) afirma que o posto de estrada é o principal ponto de encontro de dezenas, centenas de motoristas vindos de diferentes localidades, e desempenha um papel fundamental para a sua sociabilidade. É possível encontrar postos com ótimas instalações: amplos banheiros com chuveiros, lavanderia, farmácia, banca de revista e borracharia, e outros, ainda, dispõem das “Salas de Caminhoneiros”, com sofás, televisão, mesas de jogos. No entanto, a autora constatou que grande parte dos caminhoneiros preparam a própria comida, justificando-se pelo custo elevado e o fato de não gostarem da comida servida nos restaurantes das estradas. Os motoristas do setor de combustíveis não têm como fazer a sua própria comida, uma vez que é proibida a instalação da “cozinha” – caixa adaptada na lateral direita, sob a carroceria, onde são armazenados mantimentos, utensílios domésticos, fogão portátil e botijão de gás.

Na execução das atividades, encontramos diferentes vínculos de trabalho, como já comentamos anteriormente: os agregados, os cooperados e aqueles que possuem vínculos empregatícios com empresas distribuidoras e transportadoras. Estes últimos podem ser divididos entre os que realizam a entrega e os que realizam a transferência e/ou coleta. As situações expostas acima estão mais presentes entre aqueles que fazem as viagens de longas distâncias, ou seja, a transferência e/ou coleta, e que, portanto utilizam-se de pontos de parada para as refeições, a higiene pessoal e o pernoite. Os motoristas que fazem o transporte atendendo clientes de postos de revenda de combustíveis, muitas vezes, utilizam-se das dependências destes postos para atender suas necessidades fisiológicas, seja pelas dificuldades impostas pelas tecnologias ou pelo ritmo de trabalho:

Nos postos. Porque, a gente, por causa do rastreador, não pode ficar parando pela estrada mais. Se você parar, você até consegue, só que te atrasa mais a viagem ainda. Você tem que ficar pedindo senha para eles. Eles têm que gerar uma senha. Eles mandam tudo via satélite. Então, eles têm que gerar uma senha, você tem que fazer os procedimentos no teclado e colocar a senha que ele passar para você. Aí, você digita tudo. Isso daí é coisa que demora. Você perde tempo e, por mais rápido que seja, hoje, via satélite, tem a parte que demora um pouco. Então, a gente procura não perder muito tempo com isto. Só se for uma viagem meio longe que você tem que parar no meio do caminho. EM1.

A atividade dos motoristas tem se modificado nestes últimos anos, acumulando tarefas e, conseqüentemente, sobrecarregando a rotina, já repleta de tensões dadas pelas próprias características do trabalho. A incorporação de novas atividades, o manejo das tecnologias, da burocracia e as novas habilidades exigidas, necessárias ao desenvolvimento do trabalho não foram acompanhadas por uma reestruturação da organização do trabalho, gerando acúmulos com a função principal – dirigir o caminhão - contribuindo para o seu desgaste e cansaço, conforme o extenso, porém esclarecedor depoimento:

Dirigir não é tanto ... ruim, o cansativo. O que cansa mesmo é toda a atividade que o motorista tem que fazer, hoje. Que a gente tem que ... fazer o check list inteiro, que se ele não fizer, vai prejudicar ele mesmo na viagem. Não tem um responsável para fazer isto. É a gente que tem que fazer. Se tivesse um responsável que entregasse a carreta prontinha para você trabalhar, seria melhor. Mas você tem que fazer todo seu check list. Você tem que carregar. Você tem que aditivar. Você tem que ter todos os cuidados com nota. Você tem que pegar estrada. Você tem que descarregar para o cliente. De primeiro, a gente tinha até que receber. Você trazia em cheque. Há pouco tempo, agora, que bolou o boleto. Então, a gente tem que fazer tudo. Tudo. Então, não é o motorista que cansa. É o geral, os compromissos. Eles estão empurrando muito as coisas para cima da gente, do motorista. Inclusive, até medição de tanque do cliente a gente tem que fazer para evitar derrame, para evitar contaminar um produto com outro. Então, estão exigindo que até isso a gente faça, agora. Tem que medir tanque. Então, está carregando muito o motorista. Eu acho que, hoje em dia, eles estão cobrando muito do motorista. Acho que ficou meio carregado, não era como antes. Você carregava, ia, descarregava, voltava. Hoje, você tem que receber. Você tem que trazer tudo assinado, carimbado e controle de tanque. Você tem que medir. Tem uma planilha. Tem cliente que chega a ter oito tanques, dez tanques. Então, você tem que medir, colocar o número do tanque do cliente. Você tem que pôr a

capacidade dele na planilha; o quanto já tem lá dentro. Depois, somar com o que você vai descarregar. Aí, você vai ter um espaço x, então, você tem que saber o quanto tem de espaço lá embaixo para você jogar o que você levou, para você saber se vai comportar o que você vai descarregar. Então, você tem que somar, trazer tudo marcadinho para eles. A quantidade que ficou nele. A capacidade deles. O que é, se é gasolina comum, se é gasolina aditivada. Tudo, data, horário. Você tem que trazer tudo assinadinho, carimbado. Então, eu acho que tem muita coisa. Está carregando demais. E a gente não é preparado para isso. Você vê que a gente não tem um estudo. Tem muitas coisas aí que já está forçando um pouco, mas a gente vai aprendendo e vai fazendo. Mas, eu acho que está bem carregadão. Estão exigindo muito. Olha que a gente nem ganha para fazer essas coisas. Porque eu acho que a base tem que ter um carregador dela. Por que a gente tem que ter carga, por que o motorista tem que carregar o produto? O produto não é dela? Ela é que tinha que ter um carregador para carregar. Uma pessoa preparada, bem equipada, com os EPIs necessários. Não é mesmo? Eu penso comigo, assim, porque não é um produto qualquer que está carregando. É um combustível. É uma carga muito perigosa. Eu acho que ela devia dar este caminhão carregado para a gente evitar tanto contato com isto, né? Mas, isto é o que eu penso, não é o que eles pensam. Então, eu acho que podia ser mais light um pouco, mas ... como não tem jeito. Nós trabalhamos muito com a cabeça. Não pode tirar muito a atenção de nada que você faz [...] Um erro nosso, é grave. Você tem que estar atento ao cliente, a pessoas transitando. Tem pessoas que passam com o carro em cima até de mangote descarregando, se você deixar, se você não estiver atento. Dá ré em cima dos cones, derruba cone. Pessoas que passam fumando. Tem pessoas que chegam do teu lado para perguntar as coisas para você. Que isto tem mesmo curioso: “ah, o que tem aí no tanque?” Sem querer, tira o cigarro do bolso e acende. Sem noção. Então, você tem que estar muito atento com isto. É um risco muito grande. Você der uma bobeadinha, tanto em estrada como nos postos, é ... a carga perigosa ... você tem que estar atento mesmo. Muito atento. Não é fácil, não. Que as empresas, também, não fique sobrecarregando muito, cobrando tanto coisa que hoje em dia é cobrado, que eles querem ter só lucro, né? Ele querem só ... a parte deles, eles querem só visar lucro, lucro, lucro e ... fica carregando muito a gente. EM1.

Entretanto, nem sempre a carga e a descarga são reconhecidas pelas empresas distribuidoras e transportadoras como outras funções por eles exercidas, sendo que o motorista reconhece como sua, apenas, a função de dirigir o caminhão:

Não, não, só motorista mesmo. EM12.

Não, só dirigir. EM14.

Não. Função nossa é dirigir. É levar o produto para o destino.
EM5.

Mesmo quando alguns entrevistados julgam que o carregamento e a descarregamento não são funções adicionais, eles entendem que as mesmas contribuem à agregação de mais valores, muito embora sintam-se explorados pelas empresas:

Não é bem uma outra função, mas a gente sabe toda parte de carregamento e descarregamento do caminhão. Então, eu falaria que era uma outra função, né? Mas, é, isto é um agregado a valores para gente. Então, seria uma outra função, mas eu fui contratado, mesmo, para ser motorista. Mas, a gente acaba fazendo um pouco de tudo. EM2.

Outras situações também levam os motoristas a reconhecê-la como uma outra função exercida por eles. São os casos de “incidentes”, como o derramamento ou a contaminação de produtos⁵⁷, quando eles devem arcar com os custos de transporte e da descontaminação ou, em algumas distribuidoras, fica bloqueada a sua entrada para o carregamento até a conclusão de uma reciclagem, caso se comprove a negligência deles:

Nas distribuidoras, nós temos que carregar os caminhões. Quer dizer, já é uma outra (função). Eu acho errado isso. Ela tem que ter um funcionário para fazer aquilo, que seja responsabilidade da empresa e não jogar a responsabilidade ... Se derramar, somos nós que pagamos. Você está carregando, se você deixar derramar o produto, você vai pagar pela sua ... e eu não trabalho como carregador. Eu sou motorista. EM17.

É muita responsabilidade para a gente. Quer dizer que todo mundo tira a responsabilidade deles. Por exemplo, até fazem curso para nós, isso e aquilo outro, e fala, e fala, e fala. Mas vê como essa gente é perdida. Quem é que carrega o caminhão? Somos nós. Quem é que descarrega? Somos nós. E tem certos dirigentes da BR ... e são eles que levam a vantagem. Tem aquele derrame, a Petrobras está com derrame zero, isso e aquilo outro. Se acontecer quando a gente dá um derrame qualquer, eles cobram da gente. Eles cobram aquilo, às vezes dá corte de serviço, como tem acontecido. Aí, você paga por aquilo. Então, é meio difícil. Por

⁵⁷ É conhecida como contaminação do produto quando é realizada a descarga de um combustível em um tanque que não o do combustível descarregado.

que tem esses operadores? Então, seria para eles fazerem o serviço. Tem eles só para cobrar de nós? EM13.

Welter et. al. (59) ao apresentarem uma parte de um estudo ergonômico sobre as atividades de carregamento realizadas por motoristas de caminhões-tanque em diversos terminais de distribuição de produtos derivados do petróleo, indicaram que esta atividade deve ser revista, pois há acúmulo de tarefas sem considerações quanto à remuneração e à distribuição da jornada de trabalho para a execução de cada atividade. Embora os métodos aplicados nesse estudo não tenham comprovado o impacto da atividade de carregamento na atividade de dirigir, os autores afirmam que este é um fator de insatisfação para os motoristas, assim como o tempo de espera para carregar, o que pode contribuir para gerar fadiga. Lembram ainda que esta insatisfação pode levar a alguns acidentes provocados pela resistência dos motoristas em cooperar com o sistema, o que também influencia a não realização de alguns procedimentos importantes de segurança, como o não acionamento do fio-terra.

Ballardin (8), ao analisar o trabalho dos operadores de uma distribuidora de derivados de petróleo, conclui que a maioria dos incidentes ocorridos naquela empresa envolveu os motoristas que realizam o transporte. A autora aponta que as condições de trabalho são agravadas pelas situações enfrentadas interna e externamente aos terminais de distribuição.

3.3.1. A jornada de trabalho e os ganhos

Multiplica vinte e quatro por sete, é isso aí que eu trabalho. Porque a hora que eu entro ali (na cabine do caminhão), para dormir, eu estou trabalhando porque eu estou cuidando dele. Então, eu acho que eu trabalho direto. Vinte e quatro horas por dia e sete dias por semana. EM15.

A jornada de trabalho dos motoristas que atendem as bases de Paulínia é muito variada, porque depende de critérios acordados entre as bases e as transportadoras. Algumas bases distribuidoras estabelecem horários de

funcionamento para a carga e descarga de combustíveis⁵⁸, outras operam 24 horas por dia de segunda a sexta e, no sábado, até o início da tarde.

As transportadoras que atendem a demanda das distribuidoras que operam ininterruptamente trabalham com dois turnos de revezamento para realizar as entregas nos postos revendedores. O primeiro turno inicia às seis horas da manhã e encerra às seis horas da tarde, quando começa o segundo turno, cumprindo as outras 12 horas. A organização do trabalho em turnos e do trabalho noturno, traz inegáveis prejuízos à saúde do trabalhador, causando uma série de distúrbios fisiológicos e psicossociais devido às mudanças do ritmo biológico e aos desajustes familiar e social da vida do trabalhador, conforme afirmam vários estudiosos do tema (Fischer, F. M.; Mena Barreto, L.; Gomez, C. M.; Mello, M. T.).

Moreno et al. (60) chamam a atenção para um estudo apresentado por pesquisadores canadenses e franceses no *XIV International Symposium on Night and Shiftwork*, em Wiesensteig, Alemanha (1999), os quais “observaram que os distúrbios de sono e a fadiga crônica eram os principais problemas diretamente relacionados ao trabalho em turnos de 12 horas diárias em uma refinaria canadense”.

O depoimento a seguir mostra as dificuldades de reparação física e mental dos motoristas pelo sono, ampliando com isto o desgaste destes trabalhadores:

Quando trabalha à noite, a gente luta muito contra o sono. Muito, mesmo. O dia que você consegue dormir um pouco de dia, vai bem. Agora, quando você tem um dia atormentado por criança, por vizinho, por cachorro, que eu sofro muito com isto. Cachorro de vizinho, por criança brincando na rua, soltando pipa, aquela gritaria. Então, é difícil, por mais que você faça, não tem aquele sono da noite. Então, é complicado. À noite você tem que lutar muito contra isto, contra o sono. EM1.

O cara que te falar assim que nunca cochilou com o caminhão andando, não é caminhoneiro. Acontece muito. EM19.

⁵⁸ Como por exemplo, uma grande distribuidora determina horário de funcionamento entre quatro e meia da manhã e oito e meia da noite.

Pesquisa do Departamento de Psicobiologia da Escola Paulista de Medicina, Mello (61), realizada com 400 motoristas de ônibus interestaduais, indicou que aproximadamente 60% deles apresentaram pelo menos uma queixa ou problema de sono. Além disto, 16% dos motoristas entrevistados mencionaram dormir ou cochilar durante o trabalho, com uma média de oito cochilos por viagem. Finalmente, quando questionados se conhecem algum colega que já dormiu/cochilou enquanto dirigia, a resposta foi positiva para 56% dos entrevistados. Relata o pesquisador que o problema da sonolência pode estar associado ao desgaste físico e mental próprio da atividade de trabalho - longa jornada, viagens em condições monótonas, duração da viagem.

Outros estudos, como o do *European Transport Safety Council* (ETSC)⁵⁹ (62), apontaram resultados similares:

A mais vasta pesquisa sobre os efeitos da fadiga nos motoristas realizada nos EUA e vários estudos da *National Transportation Safety Board* (NTBS) tem apontado para a importância da sonolência como um fator em acidentes envolvendo veículos pesados. A NTBS chegou a conclusão de que 52% de 107 acidentes com veículos simples envolvendo caminhões pesados foram relacionados à fadiga; em aproximadamente 18% dos casos, o motorista admitiu ter adormecido. As investigações do *US Department of Transportation*, na década de 1990, estimaram que cerca de 30% dos acidentes fatais estavam relacionados à fadiga. Na Europa, as evidências são menores e muitas vezes envolvem uma fadiga anterior que tem seu impacto subestimado. Pesquisas feitas em Países Membros indicam que a fadiga é um fator importante em 20% dos acidentes de transporte comercial. Os resultados de várias pesquisas feitas em diferentes períodos mostram que 50% dos motoristas de longas distâncias em algum momento dormiram na direção.⁶⁰

Moreno et al (*apud* Fischer (63)) realizaram um estudo com 37 motoristas de caminhão de duas empresas de transportes localizadas em Campinas e São Paulo, sendo 13 trabalhadores atuando em horários fixos e 24 em turnos irregulares, de acordo com as demandas ou tarefas requisitadas pelas

⁵⁹ ETSC é um órgão não governamental internacional, criado em 1993 devido o persistente e inaceitável alto índice de vítimas de acidentes de estradas e a preocupação pública com as tragédias do transporte individual.

⁶⁰ Artigo publicado na língua inglesa.

empresas. Essa pesquisa também mostrou que a sonolência estava presente entre os caminhoneiros com horários irregulares e as práticas mencionada para tolerar o trabalho noturno: escutar a música em volume alto, abertura das janelas para deixar entrar o ar fresco, lavagem do rosto, comer e tomar bebidas que contenham a cafeína. Mencionaram, ainda, o abuso de substância para manterem-se acordados durante os transportes longos e/ou turnos irregulares.

Entre os nossos entrevistados também foram mencionadas algumas estratégias para o restabelecimento do estado de alerta:

Você tem que ficar se mexendo, se movimentando, abrindo o vidro, fechando o vidro, molhando o rosto. Dirigindo mesmo, você pega seu galãozinho de água, joga no rosto e ... tenta. Fica falando, fica gritando. Você tem que fazer de tudo para lutar contra o sono. Desviar a atenção. Parar, hoje em dia, não dá para parar mais por causa do rastreador [...] Se não, você já tem que avisar porque parou. Tem que ter aquela comunicação, senão eles bloqueiam o caminhão, porque eles pensam que é uma abordagem de ladrão, porque eles não estão vendo o que é. Então, é complicado, você tem que se virar. EM1.

Alguns depoimentos também apontaram o uso de drogas para se manterem acordados. No entanto, a maioria refere-se como uma prática mais comum de outros motoristas em outros segmentos de cargas, e não suas, pois a fiscalização e o controle no segmento dos combustíveis é muito maior:

O uso de rebite⁶¹, o uso de drogas ... é frequente no transporte de combustível. Tem demais, não só rebite como ... cocaína. Tem demais. Tem um amigo meu, da firma, que usa. Cocaína ... para poder andar a noite, trabalhar. Tem muito. Eu já usei rebite. Não minto. Eu já usei rebite, sim. Usei, acho que umas quatro vezes. A única coisa que usei, foi o rebite. Mais nada. EM9.

Mais rebite para não deixar dormir, para viajar mais, para ganhar mais porque a comissão deles (dos motoristas que fazem transferência) é ótima. Então, quanto mais eles viajam, que as transferência deles são para longe, mais eles ganham. Então, eles são mais rebite. No caso nosso, os caminhãozinho de entrega para posto, essas coisa, não tem tanto isso aí. Tanto é que eu falei para você que nós não temos ganância para isso. Então, é mais os

⁶¹ “Rebite”, “arrebite”, “bola”, “bolinha” como são chamadas as anfetaminas entre os caminhoneiros, cuja finalidade é “ficar aceso”, para “não pegar no sono” ou mesmo para “não ter fome e não ter que parar”.

viciados mesmo. Mas rola droga, rola maconha. Maconha, cocaína. EM12.

Todo mundo que está no rádio amador escuta. Eles não escondem mais que eles cheiram pó, que eles tomam rebite, que eles fumam maconha. Eles não escondem. Em Belém, a gente sentado, tinha um restaurante que tinha muita gente, você escutava: “ah, eu cheiro uma carreira na hora que vai, outra na ...” Caminhão, principalmente, na linha de baú, o prazer é este, é uma carreira na hora de vir e uma carreira na hora de voltar. EM17.

Como foi apresentado no capítulo anterior, os caminhões-tanques são equipados com sistemas de segurança para garantir o transporte de suas cargas, entre eles o rastreador, que permite às empresas o controle de sua localização. Em algumas empresas transportadoras, este equipamento também é utilizado para regular o tempo, chamando a atenção do motorista para o retorno à atividade. Este equipamento, por vezes, também pode interromper o descanso do motorista, despertando-o na madrugada, quando soa o alarme sonoro – *bip* - colocado pelas empresas nos caminhões como forma de controle do trabalho dos motoristas:

Às vezes você está trabalhando, que nós temos um horário das cinco da manhã às dez da noite. Então, eles estipulam isso para nós: trabalhar das cinco da manhã às dez da noite. Aí, não estipula um horário, por exemplo, você tem que andar 300km. Você anda os 300km, você para para tomar um café, você chega no restaurante, lá, você põe o pé lá dentro, a sirene do caminhão está tocando. Aí, você volta: “o que você está fazendo aí?” Você pode parar dez, quinze, vinte minutos. Então, são coisinhas que vai deixando você de cabeça quente. De manhã cedo, você demora um pouquinho, cinco horas da manhã, às vezes, cinco e meia você está por ali, eles ligam esta sirene do caminhão. EM13.

Às vezes, 2 horas da manhã, você está dormindo, vem uma mensagem, porque é programado também, por computador: “viagem segue normal?” Você está dormindo. “Mais que viagem, eu estou dormindo!!!” “Está viajando?” “Não, eu estou dormindo!” Aí, o que é que eu faço? (o motorista desliga o equipamento). Não me perturba mais. Aí, eu vou dormir. EM19.

Muitas vezes manda mensagem aqui, ele fica apitando. Um barulhinho, assim: “pi, pi, pi”. De noite, a hora que está o silêncio, acorda. Eu pego, desligo e volto a dormir. Que eu não vou deitar 11 horas da noite para levantar três e meia da manhã para sair às 4 horas da manhã. EM16.

Você está dormindo, ah! deu quatro e meia, minha filha, deu quatro e meia, ele começa “bip, bip, bip”, e lá dentro você não dorme! Aí, é mensagem, você olha lá, está lá: “Senhor motorista, é favor ... Como é que eles põem, lá? Isso: “favor dar reinício de viagem”. Vai tomar banho na ... Isso eu não gosto. Aí, você já acorda nervoso! EM20.

Algumas empresas distribuidoras determinam que as transportadoras contratadas cumpram jornadas de 12 ou 13 horas, com um intervalo de uma hora para o almoço e o interstício de 11 horas de descanso, o que gera inconstância nos horários dos trabalhadores. No entendimento das distribuidoras, esta é a forma de controlar a jornada de trabalho dos motoristas.

Outras empresas distribuidoras estabelecem um período de 16 horas para a execução das atividades de carga e descarga combustíveis nas suas dependências. Os motoristas das transportadoras que atendem seus pedidos devem cumprir um horário de descanso entre dez horas da noite e cinco horas da manhã. Aqueles que fazem a transferência e/ou coleta, fazem viagens longas e pernoitam nos caminhos e ficam sujeitos ou não às regras podendo trabalhar 18 horas ou mais.

No entanto, esta ultrapassagem dos limites legais de jornada de trabalho que, obviamente, causa maior desgaste ao trabalhador, é vista com “normalidade” por aqueles que trabalham nessas condições, não parecendo existir qualquer contestação a esta situação, mas sim uma internalização da exploração, como se observa no depoimento:

Não, a empresa que a gente trabalha, ela não força muito a gente trabalhar. Por exemplo, nós temos que carregar aqui, hoje, e descarregar amanhã. Não. Ela não explora muita a gente. A gente carrega, faz a viagem normal. Só que o nosso trabalho é numa faixa de 17, 18 horas por dia. Isso é o trabalho normal, sem a empresa pressionar. Uma vez, lá, outra pede para gente adiantar um pouco, mas nosso horário é uma faixa de 17, 18 horas por dia. EM14.

No Direito do Trabalho, a jornada de trabalho é entendida como o período em que o trabalhador se coloca à disposição do empregador. Assim, os motoristas geralmente continuam trabalhando durante o horário de descanso,

zelando pelo “patrimônio” da empresa e arcando com as perdas, quando acontecem.

A gente trabalha as 24 horas mesmo. Que você está dentro do caminhão, você está dentro do seu trabalho. Eu moro dentro do meu trabalho! Se acontecer alguma coisa com este caminhão, lá, na rua, onde estiver parado, dormindo, o responsável sou eu. Você tem que se responsabilizar 24 horas por dia sem ter uma trégua, sem ter um descanso. Aconteceu comigo isso, o cara me roubou o estepe do caminhão. E eu dormindo, cansado, detonado de viajar, encostei. Cansado, falei: “não vou seguir para frente, não, senão vou acabar fazendo alguma besteira. Vou dormir, aqui mesmo”. Dormi. Acordo, no outro dia, vou lavar o rosto, passar o olho em volta do caminhão para ver como é que ele está, cadê o estepe? Tinham levado. Eu precisei pagar. Fui roubado duas vezes. Duas vezes: uma vez o cara me leva o estepe, depois tive que pagar o que o cara levou. EM19.

Vinte quatro horas. Entre o trabalho e o descanso porque eu estou trabalhando, eu estou ali dentro. Na hora que eu vou dormir, eu estou ali dentro. Você está ali dentro, está preocupado. Dormindo, qualquer coisinha, você está olhando e cuidando do caminhão porque tem que cuidar. EM13.

O horário é 24 horas. Agora, andando, trabalhando é menos, né? Porque, até então, o horário nosso é das cinco da manhã as vinte e duas, entendeu? Mas, nesse termo é que o caminhão está parado, mas no caminhão é o período de 24 horas. Dorme nele, você não sai dele para nada. Só para ir ao banheiro, para ir comer e voltar nele. EM18.

Ao estabelecer comparação com outras categorias de trabalhadores, o motorista entrevistado reconhece que essa responsabilidade extrapola os limites legais:

O médico, ele é responsável pelos seus pacientes enquanto ele está atendendo, ali. O paciente vai embora para casa, ele não pode mais se responsabilizar do paciente. O advogado, ele é responsável pelo seu cliente enquanto ele está fazendo a defesa do cliente, ali. Acabou, ele vai para casa descansar, ele já não tem mais aquela responsabilidade do cliente dele. Assim como um frentista de posto. Um metalúrgico, lá na sua fábrica, trabalhando. Ele tem a responsabilidade dele naquela peça que ele está fazendo. Bateu o sinal, ele picou o cartãozinho dele, ele vai embora para casa, acabou aquela responsabilidade. Ele vai descansar. Se acontecer alguma coisa, além daquele horário, já não é mais com ele. No nosso caso, não. Você está rodando, você está responsável pelo caminhão. Você para o caminhão, para

descansar, você é responsável pelo caminhão. Então, não tem um descanso para a gente dizer assim: “não, eu vou descansar dessa responsabilidade”. Não. Nós temos que ficar 24 horas por dia atento com o caminhão. EM19.

A todos os motoristas é assegurada uma hora de almoço, mas nem sempre é cumprida, seja pelos transtornos do trajeto, seja pelas urgências colocadas pelos clientes, conforme depoimentos:

Às vezes, dá para você almoçar no horário certo, às vezes não dá. Você almoça mais tarde. Às vezes, não almoça. Como qualquer coisinha, por causa de empresas que tem horário para receber. Eles têm os horários, a gente não. A gente tem que só obedecer, né? EM1.

Às vezes não dá tempo nem de almoçar. Tem pessoas que, a gente fala isso aí, nem acredita. Mas é verdade, às vezes não dá tempo nem de almoçar. É melhor quando você traz almoço de casa, uma marmita. Só que não é sempre que eu gosto de trazer, porque você não come uma comida quente. Você traz de casa, ela esfria mesmo. Faz cedo, faz de madrugada a marmita, ela esfria. Então, quando é assim, dá tempo de você comer. Mas, quando você tem que parar para comer, você já fica pensando: “vou parar aqui, vou perder meia hora, aqui, vai dar problema, lá, vão ficar me ligando.” Então, tem dia que você nem almoça. EM12.

Além da redução do tempo de descanso dos motoristas muitas vezes invadido pelos controles das transportadoras sobre a jornada de trabalho, eles se queixam da impossibilidade de realizar as refeições, como o almoço, o que reflete negativamente sobre a reparação e descanso dos trabalhadores.

A alimentação é bastante valorizada pelos trabalhadores como meio de sobrevivência e da disposição para o trabalho (Canesqui, (64), (65); (66); Garcia, (67)). Além disto, não dispensam o acesso à “comida quente”, recusando a “comida fria”, que além de não ser prazerosa, associa-se à imagem do trabalhador desqualificado, lembrando-se do quanto a “comida fria” simboliza a identidade de trabalhadores desqualificados, manuais e rurais – os “bóias-frias”.

Os motoristas de transferência têm também uma hora e meia reservada para o banho e o jantar. Algumas transportadoras estipulam paradas de 15 minutos ao longo do percurso, que pode variar entre 200 e 300 quilômetros,

quando os motoristas deverão averiguar as condições do pneu (“bater pneu”), tomar um café, fazer alongamento, atender as necessidades fisiológicas, etc. Outras não deixam claro este tempo de parada e o controle de rastreamento é acionado, chamando a atenção do motorista:

Nós temos que andar 250 km no mínimo para poder parar. (P.: Antes disto não está liberado?) Não. Aí, nós vamos andar 250 km. Às vezes eu critico é isso aí. Nós vamos andar estes 250 km ou mais, aí, a hora que a gente dá uma parada, eles já não identificam se você pode parar dez minutos, ou quinze minutos ou vinte minutos. Nós não temos tempo. Eles não estipulam um tempo para nós. Às vezes você para, daí cinco minutos, o cara do rastreador está te ligando para saber porque você parou. EM13.

Nossos entrevistados que fazem transferência/ou coleta afirmaram percorrer entre 600 e 1000 quilômetros por dia. Aqueles que fazem a entrega de combustíveis percorrem em média entre 300 e 400 quilômetros por dia. A jornada desses trabalhadores não é tão distinta, a grande diferença de quilometragem percorrida está na especificidade das atividades desenvolvidas por eles.

No entanto, não é o cumprimento da quilometragem que é o problema mais sentido e comentado pelos motoristas, e sim o tempo de espera de sua liberação nas bases. A espera é contada como tempo de trabalho pelas transportadoras, porque requer a vigilância do motorista para a sua liberação de entrada. Por muitos motoristas, esse tempo de espera é visto como oportunidade para o descanso:

A gente, às vezes, descansa quando está esperando para carregar, ou então quando está esperando para descarregar. É o horário que a gente tem para descansar. Porque depois que carregou, você vai ter que rodar. E aí, não tem como você parar para descansar. EM19.

Algumas empresas estipulam folgas mensais de quatro ou cinco dias para os motoristas que atuam na transferência/ou coleta. No entanto, esses trabalhadores alegam artifícios das empresas que os impedem de usufruir deste descanso:

Na empresa que nós trabalhamos, o correto é cada 30 dias, quatro dias de folga. Mas nem todo mundo pega. Porque se não tiver folguista para todo mundo, trabalha 40 dias. EM5

Você quer descansar, o trabalho ali ... 60, 70 (dias), vou para casa, fico cinco dia. Você não vê passar, a hora que vê, já está voltando para trás. Então, isso não é vida. É, a maioria ali, faz. Muitos não, que moram aqui perto ... igual, uns moram em Cosmópolis, aqui pertinho em Paulínia. Às vezes chega aqui, não vai carregar, vai embora para casa. Onde eu moro dá 400 (quilômetros), então não tem como. Eles liberam para você: “está liberado, pode ir para casa”. Mas não dá, como é que você vai para casa? Eu vou sair hoje, mas amanhã eu tenho que estar aqui. EM20.

Outra coisa, vou ser sincero com a senhora, o que estou me desgostando muito. Não sei se acontece com todos, comigo está acontecendo isso aí. A gente tem quatro dias de folga no mês para trabalhar. Só que esses quatro dias de folga são desse jeito: eu vim para cá dia 05 de janeiro ... até hoje (01 de março), eu não voltei para minha casa. Às vezes tem carga perto da minha cidade. Só que tem uma coisa, ... se tem uma pessoa que mora em Prudente, por exemplo, e eu moro em Andradina, se tem carga em Andradina, eles mandam aquele de Prudente para Andradina e me manda para Prudente. EM13.

A movimentação de caminhões nas portarias das bases distribuidoras acontece antes do sol raiar. Extensas filas de caminhões se formam na Avenida Sidney Cardon de Oliveira, paralela a Rodovia General Milton Tavares de Souza (SP332). Os motoristas à espera de permissão de entrada formam “a fila” para assegurar muitas viagens no dia. Ali, eles se misturam e aproveitam para rever os amigos, “colocar em dia as novidades”, confirmar trajetos. Concordamos com Santos (12) que esses locais de espera também se configuram como espaços de sociabilidade desses trabalhadores, porém, nem sempre são adequados para acomodá-los:

Tem algumas bases que, eu até troco nome. A E., de Bauru, faz a gente ficar na beira de uma cerca, sem nenhuma árvore por perto. Se não ficar ali, perde a vez de descarregar. Tem que ficar ali para eles chamarem. Não tem um banheiro perto. Não tem uma água gelada. Não tem uma sombra. EM16.

A maioria das empresas distribuidoras de Paulínia dispõe de pequenos espaços cobertos reservados na portaria, com bancos de cimento, um bebedouro de água e um sanitário, com pouca ou nenhuma condição higiênica. Na maior

distribuidora o espaço é um pouco maior, porém, a cobertura torna o ambiente quente, abafado.

Os motoristas de transferência/ou coleta que, nos finais de semana, ficam à espera de sua liberação⁶² para a entrada na base, aguardam com seus caminhões estacionados em postos nas proximidades das instalações das bases ou nas garagens, quando as empresas transportadoras têm uma sede ou uma filial. São raros os casos de transportadoras possuírem áreas com condições mínimas de acomodação para os motoristas. Na maior parte, não há infraestrutura de acomodação e de lazer. Para “passar o tempo”, os motoristas jogam cartas de baralho, dirigem-se aos bares de beira de estrada à procura de “diversão”, de “distração” e, à noite, procuram pelos bailes de forró.

Esta espera pode ser ocasionada por falhas no sistema de comunicação entre a área comercial e o setor de distribuição; ou entre a usina e a distribuidora, ou ainda, pelo grande volume da oferta de combustíveis em relação à demanda de consumo. A espera, no caso dos motoristas de transferência, pode chegar a vários dias, conforme relatos:

Ele falou para nós que o álcool que ele comprou era para descarregar segunda-feira. Eu falei: “como que é para descarregar segunda-feira, se nós carregamos lá, quinta-feira ... para descarregar segunda-feira?” Chegamos aqui sexta-feira, nove horas da manhã. EM15.

Às vezes, fica lá, na fila, esperando três dias, quatro dias. Eu mesmo, fiquei em Goiânia cinco dias para descarregar uma carga de álcool que eu levei para lá. Cheguei na quinta e fiquei quinta, sexta, sábado, domingo. Descarreguei na segunda-feira. EM19.

Conforme as horas passam, os ânimos mudam, a ansiedade aumenta. As distribuidoras justificam esse estresse como uma característica comum aos motoristas:

Ele tem que estar rodando, ele não gosta de estar parado. Ele está cansado, ele quer rodar, ele quer ir, quer seguir para frente. Por

⁶² Os motoristas costumam usar a expressão “levar toco”, conforme explica um entrevistado: “Você já viu coruja? Coruja fica no toco, lá, esperando. E a gente, mais ou menos, se baseia nisso daí. Estou lá no toco, esperando”. EM19.

isso que existe muito estresse, aqui. Quando tem alguma espera, aí, ou não estamos carregando ainda aquele tipo de produto; nós vamos dar preferência, ou prioridade para carregar outro tipo de segmento dada a necessidade; aí, o outro segmento que foi deixado de lado, eles ficam nervosos; eles ficam esperneando. EDA.

Os trabalhadores alegam que a ansiedade dá-se pelo fato de quererem sair em viagem, sendo que a maior frequência delas garante maior renda, em função da comissão ganha:

Falta de ar. A danada falta de ar. Eu acho que é assim: a empresa, ela impõe certas condições de trabalho para você ganhar dinheiro. [...] Por exemplo, eu te pago R\$1.000,00 e tantos por mês mais 3% de comissão. Olha, a ilusão, aí. Esses 3% de comissão, por que eles fazem isso? Poderia, por exemplo, me pagar R\$1.500,00, livre. Eu trabalhava mais sossegado e trabalhava, assim, sem precisar correr atrás de comissão. Mas, não, eles abaixam o piso: “te dou tanto de piso salarial e esse tanto aqui, de comissão, esse percentual.” Aí, você vai ter que correr atrás daquele percentual. Aí é que está a ilusão. O cara: “não, eu vou dar umas viagens para ver se aumenta minha comissão, para ver se melhora o salário.” EM19.

O estresse também ocorre pela incerteza do próximo destino, pela ociosidade dos fins de semana, pela saudade da família, pelos compromissos financeiros e possibilidades de ganhar dinheiro, sendo remunerado o seu trabalho:

É, ansiedade [...] Você tem ansiedade para tudo. Porque, para você passar um fim de semana num lugar deste daqui ... (posto de gasolina à margem de rodovia). Eu não podia estar na minha casa, com minha família? Aí, começa pensar, pensar. Aí, é duro ficar ... que nem a turma fala: cabeça vazia, tem tempo para tudo, né? Aí, você está preocupado com o dia de amanhã. Se você vai carregar, para onde você vai. Porque a gente nunca sabe para onde vai. Só sabe na hora que sai a programação. Então, você está preocupado: amanhã, para onde eu vou? Será que o frete é bom? Não é? Aí, vem as preocupações com a vida particular dele. Que todo mundo tem suas continhas, então: “será que este mês eu vou faturar para ... o suficiente?” Aí, que vem a tensão, ansiedade do povo que causa este transtorno maior para os motoristas que tem aí, que é a ansiedade e o estresse. EM5.

Se você que é um bom funcionário, a primeira coisa ... ele pode amar a profissão dele, mas se ele tiver um salário que não é compatível, aí ele chega em casa, a mulher chega e traz um bolo assim de conta, e começa a falar na tua cabeça, aí, o cara já sai estressado para trabalhar, que o maior inimigo do motorista é o

estresse. O cara fica nervoso, dirige mal, xinga os outros. Os carros de passeio passam na frente, ele já quer passar por cima do carro de passeio. Então, é uma profissão que a gente precisa se dedicar muito, mas não tem valor. EM2.

Foi possível observar nos relatos dos entrevistados que há uma pequena superioridade de ganhos quando comparados aos dos motoristas de outros setores de distribuição de mercadorias. Justificam a diferença pela qualificação exigida e pelo produto que transportam.

Algumas transportadoras alegam que, como formas de reconhecimento da importância do trabalho destes trabalhadores tentam diferenciá-lo com remuneração mais elevada e, comparando-os com motoristas que atuam em outros setores de distribuição de mercadorias, falam dos seus “privilégios”, como foi expresso em depoimento de um entrevistado representante de uma transportadora:

O trabalho dele é um trabalho como eu posso dizer, é um trabalho de primeira, posso falar. É um trabalho essencial que nós temos. Ele é o principal funcionário que nós temos. Porque são eles que garantem a operação sem incidentes. Então, eles são os principais funcionários nossos. Ninguém, aqui dentro, vamos dizer assim, é melhor do que os motoristas. E eles sabem disto e até são bem remunerados por isto. Tem um salário diferenciado da categoria. É um salário bem diferenciado, principalmente de carga seca. Ele é muito maltratado. Ele ganha comissão, ele bebe remédio para ficar acordado e, mesmo assim, a remuneração não é lá essas coisas. O privilégio de dormir com os filhos e a mulher, todos os dias, é um privilégio que os motoristas de entrega têm, porque todos os dias eles estão aqui. E, quem quer trabalhar com isto geralmente não sai para procurar outras coisas, não, porque é diferenciado. Aqui, na X, e para quem transporta, e não é só na X, não. Para as transportadoras destas grandes companhias, não é assim que funciona. Realmente, eles são motoristas diferentes. Tanto é que cada 50 que aparece aqui, entra um. ETA.

Os ganhos destes trabalhadores são formados por um salário base, mais as diárias de viagem, o adicional de periculosidade e as comissões que podem ser estabelecidas sobre o número de entregas, sobre o frete⁶³ ou pela

⁶³ Segundo Santos (56) “do ponto de vista do transportador, o frete é visto como a compensação a ser recebida pelo serviço prestado, enquanto, do ponto de vista do embarcador, como a quantia que ele está disposto a pagar pela obtenção do serviço contratado”.

quilometragem percorrida. Algumas empresas calculam a comissão sobre a média de consumo do caminhão, como explica um trabalhador:

A comissão é, assim, um faturamento. O caminhão fatura, por exemplo, R\$40.000,00. Você tem aquele desgaste do caminhão. Por exemplo, se você fizer uma média no caminhão, se o caminhão vazio, ... ele andar 3.300 metros, com um litro de óleo, e carregado ele andar 1.900 metros, então, eles pagam 7% para nós, daquele frete. E abaixo disto, se ele andar ... é, 3.200 (metros) ... e 1.800 (metros), eles pagam para nós 6%. E, abaixo disso aí, 4% ... ainda arriscado a perder o emprego. EM13.

O consumo do caminhão, você tem que estar sempre atento. E para nós atingirmos uma comissão boa, você tem que fazer o caminhão gastar menos. Quanto menos o caminhão gastar, melhor vai ser sua comissão. EM18.

O salário base relatado ficou entre R\$ 664,00 e R\$900,00, e a renda total dos entrevistados ficou entre R\$1.500,00 e R\$2.200,00⁶⁴. Este patamar salarial coloca-os em vantagem em relação aos demais motoristas assalariados pouco qualificados.

Algumas distribuidoras repassam para as transportadoras pagarem o excedente de horas como uma comissão fixa, como explica um entrevistado representante de empresa transportadora:

A comissão é fixa, não é por produtividade. Não é por viagem que ele ganha. Ele ganha fixo. Ele tem ... é chamada comissão fixa que é justamente, quando precisar que ele trabalhe as 13 horas que a S., que a E. estabelece, por exemplo, essas 5 horas a mais, acaba correspondendo. Então, chama comissão fixa. ETA

Alguns relatos de motoristas indicam que estes ganhos têm sido fonte de descontentamento por sentirem-se lesados devido à insuficiência, ou por não terem o controle sobre o valor que recebem:

Na verdade, eles pagam quatro diárias para eu vir aqui, em São Paulo. Só que muitas vezes, eu não fico só quatro dias. Eu fico oito dias. Igual, saímos quarta-feira de casa. Então, se eu conseguir carregar amanhã, eu acho que quarta-feira eu vou estar

⁶⁴ Segundo Nickerson e Silverman *apud* Chahad e Cacciamalli (3) estudos teóricos e empíricos recentes mostram que o ganho líquido dos caminhoneiros (autônomos), quando se deduzem todos os custos, é menor do que o do motorista contratado pela empresa.

lá. Então, são sete diárias. Eles vão pagar quatro. As outras três, eu tiro do meu bolso. EM15.

Na verdade, a gente sempre fica meio no escuro a respeito desses cálculos que eles fazem. Porque os conhecimentos de transporte que a gente faz, quando é transporte que vai atravessar o estado, então, é obrigatório, por lei, ter lá, o valor do frete, imposto, tal. Mas, quando o transporte é feito dentro do estado, a gente apenas usa uma ACT. Que é Autorização de Carga e Transporte. Nessa ACT não vai valor de frete. Então, geralmente, a gente não fica sabendo quanto que eles cobraram de frete, e a gente, conseqüentemente, não vai saber o quanto vai ser a nossa comissão. Então, é uma coisa assim, meio ... no escuro. EM19.

Muitas vezes a gente tinha (conhecimento do valor do frete). No começo, eu tinha o conhecimento do valor de R\$2.700,00, R\$3.020,00, aqui, para descer. Mas, agora, nós não estamos tendo. A empresa está mandando a gente só com uma ordem para usina. Estão carregando com uma nota, lá, e vindo embora. Isso aí, eu acho que é ilegal. Por quê? Ela está omitindo ICM para o governo. Ela está omitindo, porque não está manifestando. E está dentro de uma base. Vamos supor, se nós passamos ali, na barreira, beleza. Vem aqui em São Paulo, volta. Ninguém sabe que valor que é o frete. Na hora que você vai acertar, sim. Ela lhe mostra: "oh, você faturou tantos mil". Eu só marco a viagem. Eu carreguei em Rio Brilhante (MS), vim em São Paulo. Carreguei em Paulínia, fui para Campo Grande. Aí, lá, ela tem a média que você fez. Agora. Antigamente, tinha uns conhecimentos. Agora, não sei, porque você não pega mais os conhecimentos. EM15.

Outra fonte de descontentamento, como informado por vários motoristas, é o não repasse de pagamento que algumas distribuidoras remuneram às transportadoras para a execução da tarefa de carregamento:

Eles pagam para nós, só que nós nunca vimos esse dinheiro. A B., a I., a E., todas pagam para a empresa, para o motorista. Porque nós é que temos que por luva, capacete e subir ali, no caminhão. Você que carrega e a B., a I., eles pagam. Eu sei que a B., os caras ficam ali, assim, olhando você carregar. Mas nunca passaram isso para nós. O cara da B. um dia falou para mim: "isso aqui você tem direito, nós pagamos para sua empresa para vocês fazerem isso aí". EM20.

Só que nós não temos ... esse valor. Isso aí é combinado com a empresa. A P., aqui, no caso, eles tem operador, mas ninguém vai lá, pôr o bico para você. Ninguém vai fazer nada. Por que? Porque eles pagam isso aí. Só que nós não temos a remuneração deles, lá. Nós nem sabemos por onde eles (empresas transportadoras) recebem isso aí. Se é em cima do frete. Nós não podemos nem

perguntar. Se nós perguntarmos, a empresa vai lá e: “oh, o funcionário está dando problema aí, manda ele embora”. É desse jeito. Quer dizer que ... a gente sabe disso, mas... A gente sabe, você sabe por que? Porque a gente chega lá, em Araucária, a P. de lá, a gente tem que pagar na hora lá. Quer dizer que a P. de Araucária, você chega lá, com o caminhão, na hora que você acerta o frete, o cara fala: “oh, você tem que ter R\$40,00 para pagar para o cara da operadora, que vai operar”. Quer dizer que você chega lá, na P., ele pega o caminhão, você desce do caminhão. Ele pega o seu caminhão, vai lá e carrega e te traz. Mas, você paga R\$40,00 para ele. Lá em Araucária, é desse jeito. Então, a gente sabe que é pago isso aí porque a gente carrega. Por que a gente que carrega aqui, na P. de Paulínia? Porque eles pagam para a gente. Então, se fosse ao contrário, se fosse para eles carregarem, a gente teria que pagar para eles carregarem. É o contrário o negócio. A gente fica sabendo isso aí que a gente está no dia a dia, está vendo. EM15.

Segundo o representante da empresa distribuidora entrevistado, é feito o pagamento da execução das tarefas de carga e descarga:

Ela (distribuidora) exige um contrato, e o contrato é realizado pela distribuidora, pela transportadora. Então, para ela está ok. Em relação, vamos dizer assim, trabalhista, se o motorista está executando um serviço acima ou aquém, isto não me compete a dizer. Isto quem tem que dizer a respeito é a transportadora. Eu contratei a transportadora e para isto, com certeza, eles têm um diferencial salarial, se não têm, também é um problema entre o sindicato e a transportadora. Eu espero que tenha um diferencial salarial para que uma pessoa carregue o caminhão, pode até ser a mesma pessoa que transporte o caminhão, dirija o caminhão e esta pessoa, também, descarregue o caminhão. Porque o serviço, a atribuição de carregar e descarregar o caminhão, é extremamente simples e, segundo a ANTT, contanto que o motorista esteja adequadamente orientado ele pode executar esse trabalho. EDA.

Algumas empresas transportadoras pagam prêmios quando o motorista não comete nenhuma falha, seja no trânsito ou nos procedimentos.

Tenho prêmios tipo, “biga” dos motoristas, que chama. Então, você tem prêmios, você tem metas. Quando está tudo bem, acontece tudo bem, você atinge a meta. Porque não teve acidente, eu não quebrei o caminhão, fiz um bom trabalho. Eu fiz um trabalho de equipe ótimo. Fui, atendi bem o meu cliente que está recebendo o produto. Não causei nenhum dano para o meu cliente. Não atingi terceiros. Não prejudiquei o meio ambiente que, de repente, vou sair com uma carreta desta, está vazando combustível, vou poluir

o meio ambiente. Tudo isto são segmentos que a gente precisa seguir ao pé da risca. EM2.

Foi possível observar um mural em uma das distribuidoras visitadas onde estavam expostos os regulamentos para o sorteio de prêmios que o condicionava ao não registro de ocorrência de vazamento ou derrames, ao atendimento de todos os itens de segurança e a um prazo de aplicação do *check list*. O descumprimento de qualquer um dos itens acarretava a não realização do sorteio. Chamava atenção a exposição fotográfica da placa do caminhão e o motivo que o levou ao cancelamento do sorteio, no caso, um derrame. Muitas vezes o fácil reconhecimento do veículo e a identificação de seu condutor, causam constrangimento nos motoristas.

Segundo Minayo (25), os benefícios oferecidos aos trabalhadores são uma das formas de manejar a diferenciação salarial. É um mecanismo de salário indireto e de controle poderoso sobre o trabalhador que assume a intensificação do trabalho como sua responsabilidade e não como uma imposição patronal.

A maioria dos trabalhadores entrevistados, quando questionados sobre o que mudariam nas suas condições de trabalho, lembrou-se do salário:

Primeira coisa que ia mudar era o salário. O salário nosso é muito defasado. A gente trabalha porque tem que trabalhar mesmo. Se fosse para escolher ... basicamente, é isto, eu ia mudar o meu salário. O meu salário ... é o motivo pelo qual eu estou trabalhando. Ninguém trabalha por enfeite. Eu trabalho porque eu preciso do dinheiro. Então, seria, justamente, isso que eu ia mudar, a primeira coisa. EM19.

Fixar o salário e aumentar o piso salarial da gente. Porque eu acho que daqui mais uns vinte anos, quinze anos, eu não vou aguentar trabalhar nesta profissão, porque você envelhece muito rápido neste tipo de serviço. EM15.

É um ofício que não tem muito valor. Eu acho que motorista de caminhão ganha muito pouco pelo que ele faz. Eu acho que motorista de caminhão precisava ganhar mais. Tem um salário muito baixo. Tem motorista que ganha R\$1.000,00 por mês. Tem cara que não tem casa para morar. Mora em favela. Se ele ganha R\$800,00, R\$1.000,00, se ele tem dois, três filhos, ele passa apertado, não passa? Você vai no mercado com R\$400,00, você não compra nada. Compra? Eu acho que motorista de caminhão precisava ganhar bem. EM7.

Não precisaria ter essas comissões. Estipular um salário. Se eles sabem, mais ou menos, o ganho que você tem no mês, faturamento seu, então estipulasse um salário fixo para aquele, ali, para você não viver nesse mundo de correria, só pensando em carregar e descarregar. Trabalhar o normal. Que a empresa necessita do transporte, que ela vive do transporte. Então, nós também vivemos disso daí. Só que se você trabalhar, sabendo que você já tem um ganho fixo, que dá condições de você manter sua família, você não precisa ficar tão estressado. Que nem eu estou aqui, eu estou preocupado que eu tenho que carregar urgente. Não. Hoje não tem carregamento? Então, você fica tranquilo, fica sossegado. O meu, dia 5, dia 10, dia 15, o dia que for, vem, né? Então, acho que essas coisas que poderiam ser revistas e pensadas pelos empresários. Coisa que é difícil. Que ninguém quer pagar bem, hoje, né? Querem pagar o mínimo possível. Então, esse seria o fator, de início, eu acho que o principal. Normaliza a cabeça, a preocupação de todo motorista. E aí você estando bem, psicologicamente bem, você também tem mais tempo para se cuidar, você pouco, pouco fica doente porque você não tem preocupação, quase. Porque o que mais deixa a pessoa preocupada é saber que ele tem que trabalhar para ganhar. Quando você trabalha sabendo que você está ganhando, remunerado para aquilo, bem, você trabalha tranquilo. A cabeça é outra. EM5.

Quando o motorista pensa sobre o seu salário enquanto trabalhador assalariado, considera e reconhece-o acima da média de outros motoristas, porém, quando se estabelece como trabalhador coletivo, avalia-o como injusto. Em seu estudo sobre os mineradores da Companhia da Vale do Rio Doce, em Itabira, Minayo (25) afirma que esta reflexão sobre o salário faz os trabalhadores serem tocados “na essência daquilo que é mais escamoteado e mais velado dentro das relações capitalistas, a exploração da sua força de trabalho”.

3.3.2. Relações sociais: conflitos, controles e solidariedade

À primeira vista, os elementos de conflitos relacionais e hierárquicos comuns presentes em ambientes de trabalho fechados parecem não existir nesta categoria de trabalhadores que passa a maior parte da jornada de trabalho nas estradas. Entretanto, os chefes e supervisores são figuras presentes na vigilância e no controle do trabalho. O depoimento a seguir aponta os conflitos e situações

de subordinação e resistência presentes neste como em qualquer outra relação capital/trabalho:

Olha, tem chefe que é bom. Você sabe que chefe é chefe. Tem uns chefes que são bonzinhos e tem uns que é meio ruinzinho. Tem muitos motoristas lá que eles reclamam muito. Eles não podem ver chefe na frente. Só que são umas pessoas que não seguem também, as normas. Por exemplo: o limite é 80km por hora, então, de vez em quando ele dá 82, 85, 84; queima. Então, ele é chamado lá em cima. Aí, o cara fala: “mas por que você deu 85?” “Porque eu estava lá, eu não consegui frear, não sei o que”. Deu uma pontada⁶⁵. “Oh, mas uma pontada em cinco mil quilômetros que eu rodei?” O chefe não quer saber. E tem muitos motoristas que não aceitam isto, sabe? Então, acontece muito isso aí. Os motoristas ficam bravo, já xingam o chefe. Xinga e xinga. Mas se você não tiver motivo eu nunca tive problema com chefe. Nunca tive. EM1.

Por ser uma categoria de trabalhadores com pouca tradição de união e de luta sindical e por exercer o trabalho de forma solitária, a resistência toma forma individual, com ações isoladas.

Apesar dos equipamentos de controle, existe um entendimento de que há desconfiança por parte da empresa transportadora quando a mesma exige previsões de horário para a chegada no local de entrega:

Acho que eles têm uma desconfiança que a gente fica parado. Se ficou parado duas horas para carregar, vai refletir lá na frente. Que eu vou chegar duas horas atrasado naquele cliente que eles marcaram tal hora. Aí, eles ficam ligando: “onde você está? Que horas que você vai chegar em fulano de tal? Que horas você vai chegar em beltrano ... nos clientes?”. Então, isso vai indo, vai indo, estressa a gente porque tem hora que eu perco a minha paciência: “Oh, a hora que eu estiver para chegar, lá, eu ligo para você e você passa o horário exato que eu vou chegar lá, porque eu não tenho previsão nenhuma para chegar”. Porque a gente não sabe. Eu vou falar que eu vou sair daqui, vou estar em Indaiatuba em 50 minutos. Mas, se eu saio na pista e acontece um acidente, bloqueou, o que eu vou fazer? Então, é duro. Eles querem uma previsão. EM12.

Em algumas empresas transportadoras ainda é possível o contato direto do proprietário da empresa ou das chefias com o trabalhador, e estabelece-

⁶⁵ Infringir as regras colocadas pela empresa.

se um convívio em que os antagonismos de interesses são resolvidos através de favorecimentos ou privilégios:

Quem é mais velho de empresa, os mais chegadinhos do dono de empresa, essas coisa, fazem um carregamento melhor que dá um frete melhor. E a gente fica só em coisinha ruim. EM16.

O rastreamento e a forma com que muitas transportadoras o utilizam também geram conflitos entre aqueles que o operam e os motoristas

Teve uma época que tinha uma menina no rastreador que estava perseguindo a gente até para parar para almoçar. Ela queria dar horário: “Se você vai sair daqui, agora, você vai almoçar em tal lugar”. Desse jeito! Aí, você ia almoçar, não almoçava, engolia a comida. Para não dar o que falar, para não ser chamado a atenção. E tem pessoas que você vai chamar a atenção toda hora, eles não estão nem aí. Eu não aceito. Sou franco em dizer para senhora, eu nunca aceitei ser chamado a atenção porque eu não dou para nada. De jeito nenhum. EM13.

Igual a fiscalização do rastreamento. Tem que parar nos posto que eles querem. Então, a gente tem as necessidades da gente, vai parar nos postos que eles querem? Se tiver a 100km e der uma dor de barriga na gente, vai fazer o que? Eu, já briguei com eles por causa disso. Eu paro, em qualquer lugar que eu tiver vontade, eu vou parar. Vou pegar minha água, vou ao banheiro. Aí, bloqueia o caminhão, liga a sirene, faz um escândalo danado. (P. Mesmo você avisando que vai parar?) Mesmo eu avisando. Isso aí eu acho que é uma coisa supererrada. Que nem eles devem estar atrás de uma mesa, sentadinho, com banheiro do lado, ar condicionado, com aguinha fria. A gente está dentro de um caminhão desse, às vezes num sol quente, sente vontade de pegar uma água gelada ou ir no banheiro, que seja. Mas, não pode. Tem que parar onde eles querem. É uma coisa fora de série. Eu acho que esta parte, aí, é um absurdo. EM16.

Outro ponto de conflito se estabelece com os operadores das bases de distribuição. Os motoristas são fiscalizados por eles, que observam o cumprimento dos procedimentos e o uso de EPIs. As queixas são diversas e por motivos que podem ser percebidos como “falta de educação” ou por um ato de aborrecimento:

Você conversa com eles, a pessoa vira as costas, larga falando sozinho. Não sabe falar um bom dia para ninguém. Se você encosta um caminhão na plataforma que está vazia, ele vem perguntar quem mandou você encostar, é para você tirar e ir lá para o fundo, no final da fila. Tem que ser tudo eles que fazem, você tem que carregar. Se você esquecer qualquer tipo de EPI, em vez dele chegar e pedir para você colocar: “oh, coloca o EPI, que

está faltando”. Não! Ele já vem xingando você. Falando que vai tomar seu curso, se você não fez curso, que tipo de motorista que é. EM9.

Fica te enchendo o saco. “Oh, não mexe nisso aí, não”. “Põe os óculos”. “Tira a luva”. “Oh, não põe o dedo aí, sem a luva, não”. Porque você tem que apertar uns botões, você tem que fazer. Eles não te ensina. [...] eles ficam na plataforma, em cima, olhando assim. Então, eles ficam em cima, assim, só olhando, para lá e para cá, andando. Ele: “oh, aperta o botão tal”. Você aperta, lá. Tem hora que aperta errado. EM20.

Entre os motoristas entrevistados que realizam a entrega de combustíveis, o conflito maior é com os clientes que alegam diferença de quantidade e de produto encomendado, de atrasos:

Ele pede uma quantia de produto e a distribuidora manda outra. Às vezes ele pede dez mil de gasolina comum, a distribuidora mande cinco de comum, cinco de aditivada. Então, ele fica irritado, ele xinga. O primeiro que ele acha para descontar tudo é o motorista. Às vezes ele pede para um horário, ele liga lá, ele solicita na central: “Preciso de cinco mil litros de diesel, cinco mil de gasolina, cinco mil de álcool para tal hora ... que o meu está acabando”. Ele pede para onze horas da manhã, por exemplo, chega lá quatro, cinco horas da tarde. EM1.

Estas situações levam alguns proprietários de postos de combustíveis a aplicarem reprimendas e sanções aos motoristas, conforme relata o entrevistado:

Aí, você chega perto do posto, já vê o cara lá, de braço cruzado. Você já olha para cara dele e fala: “vai sobrar!” E sobra, mesmo! Você chega e ele descarrega um monte em cima de você. “Pelo amor, que hora você saiu de lá?” “Saí tal hora.” “Mas, você chegou aqui, agora?” “Ah, meu senhor, é que eu estou com tantas entregas em cima e mandaram eu ir nestes postos primeiro.” “Não, mas eu pedi primeiro.” Você chega no posto, ele está soltando fogo pela ventas. O primeiro que ele descarrega é no motorista. Ele fala, fala, fala. Xinga, depois ele quer judiar de você. Deixa você esperando lá. Depois que você descarrega, que tem uns ignorantes, porque tem isto mesmo, você não pode vir embora sem o canhoto da nota, assinado, carimbado. Depois que você descarregou, ele fica te judiando. Vai para dentro do escritório. Some. Não volta com o canhoto. Você fica esperando e a base te cobrando para você voltar, carregar. Tem caso que você precisa ligar para empresa. Fala: “Estou aqui, enrolado, o cara sumiu, não dá o canhoto para eu ir embora.” Sem canhoto, eu não posso aparecer de volta. Eles têm que entrar em contato com o posto. Nossa, diminuiu bem isto aí, mas ainda tem. Tem uns ignorantes

que acham que eles mandam na carreta, eles mandam. Então, isto irrita muito o motorista. EM1.

As denúncias de desvio de combustíveis veiculadas na mídia e o estigma que a categoria carrega geram muita desconfiança nos proprietários de postos, conforme explica o entrevistado:

O pessoal desconfia muito, quer ver o produto na seta. Então, ele quer confirmar isso, e, quando acaba, ele quer confirmar se todo produto desceu para o tanque, mas isso porque é uma operação onde tem muita, vamos dizer assim, tem muito ... uma certa máfia envolvida nisso tudo aí, e eles acabam desconfiando dessas grandes companhias. ETA.

Assim como nos casos citados anteriormente que, em algumas empresas transportadoras, o motorista tem que arcar com os custos de um derrame de combustíveis, ou da descontaminação do produto⁶⁶, da mesma forma nos casos de diferença de quantidade do produto, ele tem que ser ressarcida à empresa. O depoimento a seguir esclarece esta situação e indica as desconfianças existentes entre empresas e trabalhadores, assim como entre eles próprios:

O combustível é carregado numa temperatura. Por exemplo, o álcool, ele é carregado numa temperatura alta e ... você não vai descarregar, hoje, você vai descarregar amanhã. Essa noite chover e esfriar, ele vai diminuir. É uma condensação, né? Então, isso vai dar uma diferença na hora do descarregamento. Aí, então, já existe uma tal de conversão. Essa conversão, eles já sabem, foi convertido a tal grau. Já sabe o porque que houve essa diferença. Isso fica tudo na mão dele. Aí, ele vem, ele engata as mangueiras, ele dá procedimento. (Ele vai justificar, não completar o volume?) Ele vai justificar esta falta. Tem empresas que não te cobra esta falta. Mas tem empresas que sabem que esta conversão existe por causa de temperatura, mas elas cobram do motorista. Cobram da empresa e ela cobra do motorista. E sabe por quê? Nesse ramo do transporte de tanque tem muita ... tem muitos... que é muito grande, você sabe que é bem extensa essa ... mas, principalmente, na área de combustível tem o bom e tem o mau trabalhando, como em todo lugar. Então, tem realmente os caras que mexem nas cargas. Então, os bons pagam pelos maus. Mesmo que o cara não fez, mas fica como feito. EM17.

⁶⁶ Processo de separação de combustíveis que foram misturados no momento da descarga do produto nos tanques reservatórios dos postos revendedores.

No entanto, o relacionamento entre os motoristas é apresentado, pela maioria, como solidário:

Um procura ajudar o outro. É, o que você precisar, assim, você pode contar com outro, assim. Fala: “Onde que é tal lugar?” Pessoal para de trabalhar, explica. Às vezes você não conhece um posto novo, uma indústria nova que você está fazendo, te ajuda, te explica, põe no papel. EM1.

Em seu estudo, Santos (12) também se deparou com manifestações de solidariedade, a cooperação em casos de acidentes, ou no aviso dos colegas de situações adversas, ou a presença da Polícia Rodoviária em locais não visíveis.

Este relacionamento pode ser também percebido como uma extensão da família, um espaço para dividir os problemas do dia a dia:

A gente é como uma família: brinca, trabalha. Nas horas que tem uma oportunidadezinha, a gente brinca um com o outro. Às vezes até passa os problemas que a gente tem, às vezes, familiar ou qualquer problema, às vezes passa um pro outro. EM10.

A gente procura viver da melhor maneira possível porque, queira ou não queira, é uma família. Porque a família da gente mesmo, a gente vai só a passeio. A gente vai curtir um fim de semana com eles. Agora, com os amigos do trabalho, não, é uma família. Você está todo dia. A gente convive mais com os amigos de trabalho do que em casa. EM5

Sentem-se também solidários diante das condições de trabalho:

Tudo sofredor igual eu. Está todo mundo longe de casa. Às vezes a gente chora junto. Às vezes a gente se emociona junto. São irmãos. EM19.

Porém, também ocorrem os atritos, competições e desavenças entre eles:

É, os motoristas têm um relacionamento bom. Fora os que acham que são melhores que os outros. Tem sempre esses que se acham, mas o resto é normal. EM16.

Olha, o relacionamento nosso, a gente se relaciona muito bem. Não são todos. Porque sempre tem um que acha que você é isto, que você é aquilo. No meio, aqui, os próprios companheiros de serviço critica a gente. Critica. Critica um, critica o outro. Não cuida da vida dele própria. Fica cuidando, esquece da dele e fica cuidando da vida dos outros. EM13.

Algumas empresas transportadoras adotam como estratégia, principalmente para evitar ou dificultar os roubos, as viagens em duplas. Esta parceria nem sempre é avaliada positivamente pelos motoristas devido às diferenças de ritmo de trabalho, das necessidades de cada um, conforme nos relatam os entrevistados:

Eu acho que o ser humano tem este defeito, nunca você vai ser igual ao outro, jamais. Então, se eu falo assim: “Oh, eu vou almoçar e vou parar uma hora para dormir.” Ele não pode fazer nada. Ele vai ter que parar e esperar eu dormir porque ele não pode ir sozinho. Então, no caso, eu contrariei ele. E vou, lá, entro dentro do meu caminhão e vou dormir. Fico uma hora. Dalí, uma hora, eu vou acelerar. Aí, acontece alguma coisa, lá na frente, ele vai falar: “Está vendo! É porque você dormiu aquela hora, lá. Se nós tivéssemos acelerado, nós tínhamos passado.” Então, quer dizer que tem essa cobrança. Eu procuro não atrasar meu parceiro. Ele quer andar, vamos andar. Ele quer parar, vamos parar. Então, muitas vezes você vai entrar num estresse e tem essa cobrança. E mesmo se o cara não te fala ali na estrada, depois ele sai falando. “Oh, fulano não ... parou para dormir 10 horas, falei para nós ir até 11 horas, ele falou que não aguentava mais.” Então, existe essa rivalidade. Entre parceiros tem. Não é igual você trabalhar sozinho que você pode ir direto, parar a hora que você quer. EM15.

A gente sempre anda em dupla. Que a empresa não permite que eu ande só. Eu ando com ele ou com ele. Mas, sempre andar dois, três. Por exemplo, nós saímos cinco horas da manhã, lá pelas sete e meia, a gente para, toma um café: “Oh! para aí, que eu estou com vontade de tomar um café. Aí, toma um café, come um lanche. Quando dá lá por onze e meia, onze horas: “Oh! vamos parar, vamos almoçar em tal canto.” A gente almoça. Tem uns cara que gosta de almoçar e dormir. Tem que tolerar. Você vai ter que tirar a bodinha dele. Chama bodinha. Aí, vai tirar a bodinha. Vai tirar um cochilo. EM14.

Numa organização de trabalho em que o salário é complementado por ganhos provenientes de comissões, alguns trabalhadores podem ter comportamentos que são repreendidos pelos demais.

Geralmente tem o bicicleteiro que eles falam né? Chega no dia quebra o pau do outro, dá a bicicleta, que fala. Aí, logo, logo já junta dois, três já cortam ele e... Sempre tem aquela turminha que vai lá e conserta ele. EM20.

As empresas distribuidoras também podem dar preferências no atendimento aos motoristas das empresas transportadoras contratadas, o que também gera descontentamento e sentimentos de desrespeito entre os motoristas:

Ele tem essa preferência, porque, se ele chegar lá e ver que o horário dele vai estourar, no caso a jornada de trabalho dele é 12 horas, se ele ver que vai estourar, ele pode passar na frente dos outros todos. De todos os outros, ele pode passar na frente e carregar. Fica, assim, um clima diferente entre a gente. Isso acontece bastante na l., com os caminhões deles. Então, os caras, a gente está, ali, na fila, há ... duas, três horas, ali. Aí, o cara acabou de chegar e vai lá na frente. Só que, assim, a gente sabe que eles têm uma preferência em cima da gente, só que não, também, ele parar o caminhão dele, ali, é questão de respeito a nós que estamos ali. Ele parar o caminhão dele ali, e falar: “Oh! pessoal, é o seguinte, eu vou passar na frente porque meu horário está estourando e tal.” A gente sabe que ele tem preferência, mas ele não faz isto. Do jeito que ele vem com o caminhão dele, ele entra, carrega e sai. Quer dizer, ele tem uma preferência. Só que ele deveria falar com a gente. EM12.

Estas “rivalidades” só servem aos donos do capital, pois dissimulam, aos olhos dos trabalhadores, a sua exploração e deslocam os conflitos, gerando atritos, disputas entre os que sofrem as duras condições de trabalho impostas por ele. Santos (12) revelou também em seu estudo, as tensões intraclasse apontando a intolerância dos motoristas de grandes caminhões com os demais, bem como com os motoristas de automóveis e ônibus. A autora recorreu a Cherobim (1984)⁶⁷ e Vilaça⁶⁸ (1987) para abordar a relação hierárquica estabelecida entre todos os veículos nas estradas, sendo o caminhão o mais temido pelos demais motoristas.

São várias as formas de controle sobre os motoristas: por meio de equipamentos de informação, como o rastreador, o roteirizador, o computador de bordo, o tacógrafo e o *iButton*; cujas instalações são justificadas pelos riscos de assalto, como vimos anteriormente. Acrescentam-se as fiscalizações realizadas por funcionários das empresas envolvidas, designados ou não.

⁶⁷ Cherobim, M. **O caminhoneiro na estrada**. Perspectivas, São Paulo, n.7, p.113-25, 1984.

⁶⁸ Vilaça, M. V. **Em torno da sociologia do caminhão**. 3 ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, Niterói: EDUF/PROED, 1987.

Essas novas tecnologias citadas permitem informar a localização, a rota, o tempo de direção e identificar o motorista nos casos em que há revezamento de uso do caminhão. O rastreador é considerado “uma pedra no sapato”, porque informa ao operador alguns detalhes de comando do motorista em tempo real, como nos relatou um entrevistado:

O rastreador, este aqui é a nossa pedra no sapato. Eles rastreiam 24 horas por dia. Nesse momento, nós estamos on line, ele sabe que eu estou aqui, em Paulínia. Estou sendo rastreado por ele 24 horas por dia. Se eu passar o dia inteiro parado aqui, ele sabe que eu estou parado aqui o dia inteiro. Se eu ligar a minha ignição, vai aparecer lá no rastreador dele que eu liguei a ignição. Eu estou com a minha porta aberta. PM, porta do motorista. Ele sabe que eu estou com a minha porta do motorista aberta. PP porta do passageiro. Ele sabe que a porta do passageiro está aberta. IG ignição. Eu liguei minha ignição. Se eu, por exemplo, mexer no painel, abrir alguma pagina do painel, tem uns sensores que vai indicar que esse painel foi aberto. Acusa aqui. Ele já manda mensagem: “Por que mexeu? o que aconteceu aqui? Está dando sinal de violação de painel.” Então, esse aqui é o nosso rastreador. 24 horas por dia. Se passar da velocidade, te marca. Então, eles vão mandar mensagem: “Favor, manter os 80km por hora.” Se você parar num lugar, irregular, que não é permitido, então eles vão mandar mensagem para você: “Lugar irregular, parada não permitida.” Este daqui, é a lista dos lugares que nós temos que parar, dos postos que nós temos que parar. Então, eu vou retificar a minha resposta da pergunta anterior se tem alguém fiscalizando. Tem! Muita gente fiscalizando. Tem muita gente. Muita gente fiscalizando o nosso trabalho. A gente nunca está sozinho. Pensa que está sozinho, está eu e deus. Não está, não. Você, deus e mais a torcida do Flamengo em cima. O rastreador fala tudo que a gente está fazendo. Só falta colocar uma câmera de vídeo para ver se a gente realmente está dormindo ou não. Só falta isso. Porque do restante está tudo aí. EM19.

As fiscalizações realizadas pelos órgãos governamentais têm por objetivo vistoriar o estado de conservação e os itens das normas de padronização dos caminhões, principalmente aquelas relacionadas aos tanques. As realizadas pelas empresas distribuidoras, transportadoras e seguradoras visam avaliar, “vigiar” o motorista na execução dos procedimentos de trajeto e operações de carga e descarga e o seu “comprometimento” com o trabalho.

As fiscalizações que recaem sobre o motorista podem ser realizadas com o seu conhecimento, quando ele é acompanhado diretamente por supervisores de segurança das empresas, e pode ser feita “às cegas”, ou seja, sem o seu conhecimento, conforme os relatos dos entrevistados:

Tem uma pessoa da empresa que vigia a gente. Assim, escondido. Ele anda atrás da gente com carro, a paisano. Não identificado, assim, um carro que você não conhece. Aí, ele fica te seguindo na estrada. Nos postos, ele fica escondido, de longe, te filmando, tirando foto. Vê se você está descarregando certo. Se você está atendendo todas as exigências da empresa. Se você está usando seus equipamentos, ali. Está atendendo bem o cliente. Fazendo todos os procedimentos que é para fazer, de colher amostra, se o cara faz análise. Tudo. Ele vai montando, fazendo o relatório dele também. E não é todo dia, então, você nunca sabe quando ele está atrás de você. EM1

Dizia um dos entrevistados representante do setor de segurança de uma empresa transportadora:

É surpresa, sem ele saber, eu fiscalizo o trabalho dele. Para ver o quê? Para ver o comprometimento dele. Uma coisa é a gente saber que ele sabe fazer, outra coisa é a gente ver se ele aplica isto quando ele está longe daqui. Os conceitos que ele aprendeu no treinamento todo. E é isto que eu vou ver. É uma avaliação também, só que de uma forma que ele não sabe. De uma forma não anunciada. Este é o trabalho que a gente faz. Eu chego num posto, fico num local onde ele não possa me ver e num local que, dali, eu posso observar o trabalho dele. Eu fico longe dele. E na direção, a mesma coisa. Eu pego um carro aqui e fico atrás dele na rua. Ele não sabe que sou eu. Então, eu também consigo avaliar a direção dele, alguns pontos da direção dele e também, sem ele saber que eu estou dentro do carro, ali, checando ele, exatamente para ver o comprometimento dele. ETA.

Outros profissionais, como o vendedor representante de empresa distribuidora, os policiais federais e o próprio cliente também podem fiscalizá-lo:

Estas inspeções não anunciadas, elas tem esta idéia, um intuito, de ver o comprometimento do cara. Por isto que existem os fiscais de rota, que, na verdade, sou eu mesmo, e pode ser o M., da E. Pode ser qualquer um que trabalha na companhia (distribuidora) que conheça um pouco dos procedimentos. Pode ver um caminhão da companhia, está escrito, lá, a companhia, ele pode parar e fazer uma inspeção, como já aconteceu várias vezes. Vendedor da E., consultor da S., simplesmente parar e olhar se o

cara está cumprindo os procedimentos. Mesmo porque estava passando, às vezes, fora do trabalho mesmo, com a família, mas viu um caminhão, lá, da companhia para quem ele trabalha, ele para e dá uma olhada. ETA.

Esta fiscalização “não anunciada” faz com que os motoristas fiquem em alerta constante. Dejours (68) esclarece como isto se reflete entre os trabalhadores:

Não se pode imaginar uma disciplina mais eficaz ou perfeita que a existente, pelo fato de se poder ser controlado a qualquer momento, sem mesmo saber em que momento esse controle é exercido. De certo modo, é a construção artificial de um autocontrole. Pois ter medo de ser vigiado é vigiar-se a si mesmo. O medo e a ansiedade são os meios pelos quais se consegue respeitar os preceitos hierárquicos. No primeiro plano, aparece a ansiedade: agir conforme as ordens recebidas, obedecer e proteger-se da ansiedade originada pelo risco de ser pego em erro⁶⁹. (68)

É o medo que explica o teor da fala do motorista:

É para o pessoal ficar assim, meio com receio, falar: “Oh, tem uma pessoa me seguindo.” Eu não sei a hora, nem o dia, nem o local que ela vai estar, então, deixa eu fazer tudo certo, né? Deixa eu fazer tudo certo porque senão ele vai me pegar. Acho ruim. Ruim porque é uma sensação esquisita. Toda hora tem uma pessoa te vigiando. Nossa, é ruim. Mas vai fazer o quê? São normas. Hoje em dia existem e tem que ser cumpridas. EM1.

Contudo, as fiscalizações e normas também são percebidas como necessárias, pois transportam produtos perigosos, julgando o ser humano passível de “erros”:

É boa, porque o ser humano é tipo de animal, que é assim, se ele acha que está solto, ele acha que pode fazer o que é bom e o que é ruim. E ele já sabe fazer o que é bom. Ele aprendeu a fazer o que é bom. Então, se não tiver ninguém, assim, corrigindo em cima, vai acontecer muitos erros. Então, como se diz, é para eliminar os erros, então, é bom a fiscalização. EM10.

Eu acho correto, porque tudo que a gente está fazendo, acha que está fazendo certo, mas às vezes está fazendo errado. E tendo alguém para: “Oh! está errado isso aí.” “Oh! rapaz, desculpa, não

⁶⁹ Grifo do autor.

tinha visto.” Tudo que a gente está fazendo, que, as vezes, está fazendo errado, que alguém corrige, é ótimo, isso aí. EM14.

Ah, é igual eu te falei, para o combustível, eu acho justo. Eu acho, para mim, é uma barbaridade. Mas tem que ter, se não tiver, eu sei que tem muito motorista que tem a cabeça meia fraca, também. Se você soltar a liberdade aí, não digo eu, mas tem muitas pessoas que não têm noção do perigo que ele está carregando, não. Um transporte desse, se não fosse velocidade controlada, nossa senhora, o que ia morrer de gente, o que ia dar de crime ambiental aí, não está escrito. Então a gente vê empresas que acontece barbaridade direto. Então, eu acho justo, exigir isso. A carga que trabalha exige isso aí. Envolve muita gente. EM18.

Até correto esses métodos que ela cobra porque é muito perigoso, muito perigo. E se deixar o pessoal a vontade, então tem bagunça. EM13.

Os depoimentos dos entrevistados reproduzem o discurso hegemônico da falha humana em casos de acidentes de trabalho, que, de acordo com Itani (69), “é apresentado sob vários argumentos, mas sempre define o fato como resultado de uma ‘atitude’ do trabalhador ou de um aspecto ‘comportamental’ próprio do trabalhador, pela sua ‘falta de atenção’, até mesmo por seu desleixo”.

O motorista recebe retorno dessas avaliações, sendo cumprimentado pelos acertos. Quando há falhas nos procedimentos, ele é comunicado verbalmente. Em casos de reincidência, ele receberá primeiramente uma comunicação escrita e depois advertência e demissão. Algumas empresas transportadoras atribuem “castigos”, como a perda de prêmios, aos motoristas que não cumprem as regras.

Os casos de demissões são explicados como uma “não adequação” dos motoristas às regras colocadas pelo setor, conforme relato de um entrevistado representante de empresa transportadora:

Já tivemos várias demissões aqui. Pessoas que não se adequam, não conseguem ser monitorados desta forma. O cara está acostumado, vem de outra área. Porque, nenhum problema a gente pegar um motorista de carga seca e treiná-lo para veículo de transporte de carga perigosa, mas o perigo está nisto daí. O cara, ele estava acostumado a trabalhar muito solto, fazer o que queria, parava onde ele queria. E aqui você não para na porta de sua casa com o caminhão, você não para num posto que você quiser,

porque a comida é melhor, porque você tem amigos, lá, conhecidos. Você para no posto que a empresa determinar. Você tem que pedir permissão. Você não pode abrir a porta sem estar desbloqueado, porque senão bloqueia o caminhão. Então, o cara tem que ter idéia que ele vai estar totalmente monitorado. Ele não faz nada do que ele quer. Ele faz o que está programado para ele fazer. Então, às vezes, tem gente que vem de fora que sente um pouco de dificuldade. Aí, a gente acaba desligando a pessoa porque ela não está adaptada para este tipo de processo. Agora, quando vem de um outro segmento, mas que também é perigoso, que é gás, produtos perigosos em geral, a pessoa está mais acostumada com este tipo de cerca que a gente coloca em volta do motorista. Ele não tem liberdade. Ele não pode fazer nada sem pedir permissão. ETA

Algumas transportadoras estimulam o controle entre os próprios trabalhadores, vinculando o cumprimento das regras com sorteios de prêmios. Isto faz com que os trabalhadores fiscalizem uns aos outros na expectativa de receber gratificações, presentes ou concorrer a sorteios de carros, entre outros produtos.

Capítulo 4 – Trabalho, Saúde e Doença

Conforme observamos anteriormente, os motoristas de caminhões iludem-se com a liberdade e a autonomia de seu trabalho, que pode ser entendida pelas características individualizantes do trabalho que exige a experiência na condução do veículo, bem como a habilidade pessoal de comando e controle em situações adversas encontradas no exercício de seu trabalho. Contudo, como já foi apresentado, esta liberdade e autonomia são muito relativas, pois são vários os mecanismos de controle destes trabalhadores – tacógrafo, computador de bordo, rastreador e celular ou rádio, exercidos pelas empresas distribuidoras e/ou transportadoras. Estes trabalhadores passam boa parte de sua vida entre o prazer de encontros e reencontros, de conhecer novas paisagens, e o medo e a insegurança que esta atividade lhes apresenta a cada dia, a saudade da família naqueles que enfrentam longas distâncias.

Neste capítulo propomos uma análise das representações do trabalho e sua repercussão na saúde, considerando as categorias de maior frequência nos depoimentos dos trabalhadores.

4.1. Representações do Trabalho e Condições de Trabalho

O trabalho, o que ele faz? Ele movimenta o ser humano. É uma bomba. Nós precisamos de trabalho, precisamos nos alimentar, precisamos comer, né? É uma bomba mesmo. Tipo um automóvel. EM20.

É na cotidianidade do trabalho que o homem torna-se social, distinguindo-se de todas as formas não humanas, e é pelo trabalho que o ato de produção e reprodução da vida humana se realiza (13).

O trabalho no serviço de transporte, classificado por muitos como improdutivo, primeiramente, como esclarece Itani (15), deve ser considerado, porque existe a categoria de “trabalhadores dos transportes” e também porque pode ser mensurado pela quilometragem percorrida, ou pelo tempo e distância de deslocamento, ou, ainda, pela quantidade transportada (pessoas ou produtos), tornando visível o resultado de sua produção.

O trabalho, segundo a autora, concretiza-se no “fazer” e deve ser analisado através de quem o realiza e contextualizado dentro de sua relação social, entendendo que o mesmo é uma “atividade total”, que requer sua atenção, seu tempo e que estrutura sua vida.

Seguindo seus passos podemos afirmar que o trabalho no transporte é a produção do serviço de deslocamento de produtos num espaço físico, sendo realizado através de veículos grandes, conjugados dentro de um conjunto de sistemas e articulados a sistemas de informações e controles. As inovações tecnológicas exigem do motorista mais atenção para com o funcionamento dos equipamentos e lhes impõem outro ritmo de trabalho. A atividade de dirigir o caminhão não se reduz a gestos de mudanças de marchas e de vigiar o painel de instrumentos, requer também elaboração mental para executá-lo, além de responder as chamadas dos operadores do rastreamento, da vigília constante dos retrovisores para identificação de possível abordagem de assaltantes, da observação dos demais veículos na estrada, além da prontidão para contornar situações adversas repentinas que exijam rapidez e habilidade.

No depoimento destacado em epígrafe, o motorista define trabalho como meio de sobrevivência, fazendo uma analogia metafórica com o seu instrumento de trabalho – o caminhão. O trabalho para os motoristas de caminhões que transportam combustíveis está associado à dignidade, à honra, à honestidade, à responsabilidade. Ser trabalhador garante, com seu suor, o papel de provedor diante da família. Ter trabalho garante o acesso aos recursos materiais e de sobrevivência, o reconhecimento e a inserção social. Esses

entendimentos foram difundidos pela ideologia capitalista com o objetivo de educar os trabalhadores para a subordinação e a regularidade do trabalho:

Trabalho para mim é honra. O homem que não trabalha não tem honra. O homem, se ele quiser ter honra, quiser ter dignidade e respeito, ele tem que trabalhar. EM19.

Trabalho é dignidade. O trabalho, como eu posso te falar, ele dá o que eu dou de bom para a minha família, através do meu trabalho. Se não fosse o meu trabalho, minha família não teria o que eles têm hoje. EM9.

Neste núcleo foi possível observar que avaliam o setor de transporte coletivo de maior responsabilidade. Transportar vidas humanas confere responsabilidade moral e social, além de lidar com o imprevisível, desde que não conhece quem entra no veículo, o que torna o trabalho mais vulnerável a violências e assaltos:

Olha, eu prefiro esta carga do que trabalhar com ônibus, com uma carga de ser humano. Eu prefiro. Porque ela é uma carga, é um material que não envolve sentimentos. Eu já fui chamada para trabalhar num ônibus. Eu não quis. Porque trabalhar com ser humano, você não sabe quem está entrando naquele veículo. E outra, uma responsabilidade muito grande sobre sentimentos. EM17.

Entre tantas responsabilidades, transportar combustíveis também é motivo de proporcionar outros sentimentos aos motoristas, como o orgulho de fazer parte de uma cadeia econômica que impulsiona o país e atender a uma empresa estatal, que domina o setor:

Legal, eu acho legal sim. Uma carga que... É o que movimenta o Brasil né? A gente sente assim, motorista profissional, uma honra. Porque ali, de fato, você é uma transportadora, igual você diz, nós temos uma transportadora que presta o quê? Trabalho para o governo. O produto é do governo. Petrobras o que é? Ali, o governo é que manda, né? Então você está prestando um serviço para o seu país ali. Uma honra você estar produzindo, puxando produto para o Brasil. EM20.

A representação sobre o trabalho admite perspectivas distintas, ora é assumido como condição necessária, compulsório, determinado, intrínseco à vida,

que ocupa totalmente o seu tempo. Ora pode estar associado ao prazer e à satisfação em realizar uma atividade:

Trabalho é o trabalho, é a vida. A vida já é um trabalho. O sustento da gente. A gente tem que trabalhar. Não tem história de, querendo ou não querendo, tem que trabalhar. Eu, todo ainda, ou na estrada ou em casa, eu tenho que trabalhar. E o trabalho é a vida. A vida da gente tem que ter o trabalho. EM14.

Trabalho para mim é tudo aquilo que eu sou remunerada, que eu posso levar para minha casa, entendeu? E que me dá satisfação. Porque, se não te dá satisfação, já não é mais trabalho. É peso, uma carga nas costas ... e não é isso. Eu acho que a gente tem que fazer aquilo que a gente gosta. Então, para mim, trabalho é isto. Trabalhar numa coisa que você tenha satisfação e ser remunerado naquilo que você faz. EM17.

Eu preciso do meu trabalho. Então, eu faço o possível para juntar o útil com o agradável. Eu me distraio viajando, conhecendo as coisas, enquanto isso estou ganhando meu dindin para levar para casa. EM19.

O trabalho pode ainda se associar a uma percepção mais abrangente, que inclui o convívio social. A este núcleo agrupamos definições como “estar bem com as pessoas do seu trabalho”, “ter um relacionamento ótimo”.

Trabalho, para mim, é eu chegar no meu dia, fazer o que eu gosto, estar bem com as pessoas que estão no meu trabalho e ter um relacionamento ótimo. Porque eu acho que ninguém fica sem trabalhar, e a gente tem que gostar daquilo que a gente faz e saber que o trabalho é muito importante para a gente. EM2.

O não trabalho implica não responder às normas sociais ocasionando a desvalorização social e moral. Os depoimentos sugerem que esta situação induz ao trabalhador a pensar “bobagens”, ter “pensamentos ruins” e “traz a inveja”:

Porque a gente ficar em casa, a gente começa pensar muita coisa ruim. Ruins. E traz inveja, porque seu vizinho está lá, conseguindo tudo e você está lá olhando para ele. Ele comprou um carrão, aí o outro já começa, fica aquela coisinha na cabeça: não, ele está roubando, ele está não sei o que, porque o ser humano é muito invejoso. EM2.

Alguns motoristas definiram o seu trabalho como “prisão” devido à obrigatoriedade do cumprimento de normas e à introdução de tecnologias que lhes

cercearam a “liberdade”, fator de influência na escolha da profissão, e adicionou a vigilância:

De primeiro, ainda a gente tinha esta liberdade, isto a gente sempre fazia, parava, tomava um suco, alguma coisa, ou parava onde você queria almoçar. De repente, você achava uma árvore aí, maravilhosa, hoje nem pode por causa desse negócio de roubo. Você encostava, almoçava. Hoje, não. É da base, no cliente, do cliente, na base. Se você for parar na beira da estrada, você tem que pedir uma senha para o rastreador. O rastreador entra em contato com a central. A central entra em contato com eles, ali. Vê se pode autorizar a carreta parar, senão você não pode parar. Então, a gente não tem mais aquela liberdade do caminhoneiro. Caminhoneiro acabou. Hoje, você trabalha só sob a pressão e vigiado. As 12 horas que você trabalhar, é vigiado. Sensação de prisão. EM1.

Porque doze anos atrás, você não tinha tanta perseguição em cima da gente como a gente tem hoje. (O que é esta perseguição?) É, que eu falo, é dos próprios patrões mesmo. Esse negócio de rastreamento e tal e toda hora você está sendo seguido. EM13.

Ao compará-lo com o trabalho exercido por motoristas que transportam outros tipos de carga, avaliam de maneira positiva, pois não necessitam de força física para exercê-lo, porque “não suja” e também por não terem contato com os produtos, como nos relata os entrevistados:

Para quem trabalha de carga seca, o serviço é completamente diferente. O que a gente faz? Dirigir, carregar e descarregar. Só que o carregar, descarregar nosso, é tudo maquinário. E os outros, não. Carga seca, você tem que levantar lona, você tem que lonar caminhão. Se é grade baixa que você tem que pôr lona, você tem que amarrar. Muitos serviços, os caros têm até que bater carga, que nem fala, descer mercadorias, olhar. E combustível não, combustível, você, praticamente, só guia. Chegou nas companhias, engatou as mangueiras para descarregar, o maquinário é que descarrega, porque é líquido. E para carregar é tudo maquinário também. Você só aciona, digita os botões, lá, e o maquinário que vai carregar. EM5.

Eu gosto muito porque é uma carga que não me suja. É uma carga que você não tem contato direto com ela. EM2.

É gostoso você transportar este tipo de produto. Uma que você não põe a mão em nada. EM19.

Ou ainda quando comparado ao trabalho exercido anteriormente:

O pessoal de sítio está acabando mesmo. Acabou porque na roça é muito ingrato. Trabalha muito, trabalha e não vê retorno, e dinheiro muito pouco. Um ano você acerta, um ano perde tudo. Então, eu acho que o emprego, você tem seu salário fixo, é muito mais vantajoso. A gente conseguiu alguma coisa depois que entrou trabalhar de empregado. Começou a comprar alguma coisa, ter alguma coisa depois que comecei trabalhar de empregado, porque enquanto estava no sítio ... é o que falei para você: um ano dá, o outro tira. A gente fazia plantação. Plantava algodão, tinha um pouco de laranja, plantava umas coisinhas básicas para ... arroz, um pouquinho feijão. Mas, o forte mesmo, que meu pai sempre trabalhou, foi sempre algodão. E o algodão, era esse sofrimento que eu falei para você. O ano que dava chuvão de pedra, acabava com tudo. Era uma vida muito sofrida. Muito sofrida. EM1.

Trabalhava muito, porque era assim, a roça ela é você tem que trabalhar mesmo. Ali, tem que cultivar, limpar e não para. Não tem uma férias, não tem 13º, não tem nada ali, mas em parte de saúde, era outra coisa. Agora, o que manda é você ganhar um pouquinho mais, dar um conforto a mais para família, então você tem que sair fora mesmo porque lá ... ah! era muito pouco o que a gente ganhava. EM9.

Esta comparação, que resgata a trajetória de migração como ascensão, também foi percebida positivamente em outras categorias de trabalhadores (Trevisan) (70), que acentuam as vantagens que a nova condição de trabalhador assalariado urbano propicia, entre elas o acesso aos recursos e às chances de obterem remunerações mais elevadas que no campo. Os estudos dos processos migratórios e de integrações de migrantes rurais nos centros urbanos realizados por Durham (*apud* Trevisan) permitem entender essas percepções:

A migração aparece como resposta às condições normais de existência [...] pois [...] o trabalhador abandona a zona rural quando percebe que não pode melhorar sua vida, isto é, que a sua miséria é uma condição permanente. [...] Quando o migrante diz que a vida da roça era difícil não se refere a uma dificuldade passageira, mas a uma condição inerente à vida rural. Quando se tenta precisar em que consistem as dificuldades da vida rural, aparecem três tipos de respostas frequentemente conjugados: a miséria e falta de conforto; o trabalho duro, a incerteza da produção; a impossibilidade de melhoria. (70)

No entanto, ao refletirem sobre as condições do trabalho atual, os motoristas relembram os aspectos positivos e dão sentidos idealizados ao trabalho rural:

[...] tinha um lado bom porque você trabalhava, não tinha aquela pressão de patrão, não tinha aquela contaminação que tem hoje aí de gases perigosos. A gente não tinha muito perigo com acidentes, sei lá. Lá era muito mais tranquilo nesta parte. Tinha mais saúde. EM9.

No entanto, a saúde do trabalhador rural, conforme vários estudos têm apontado, há muito tempo tem sido afetada pelo uso indiscriminado de agrotóxicos e fertilizantes, sendo observados problemas como dermatites, desregulação do ciclo celular e, principalmente, disfunção endócrina (Peres) (71). Além disso, esses trabalhadores convivem com outros riscos e danos, tais como: acidentes com ferramentas manuais, com máquinas, ou aqueles provocados por animais, acidentes com animais peçonhentos, exposição a agentes infecciosos e parasitários endêmicos, às radiações solares por longos períodos, exposição a partículas de grãos armazenados, ácaros, pólenes, detritos de origem animal, fungos, etc. (Silva et al.) (72).

As comparações também são feitas entre passado e presente, sendo o trabalho percebido como mais “lento”, porém mais “seguro”, após a adoção de medidas de segurança. A introdução de algumas tecnologias também interferiu em parte da atividade com reflexos no tempo de execução de algumas tarefas, como relatam os motoristas:

A gente chegava lá na distribuidora, já entrava, já carregava rapidinho e saía. Então, era uma coisa assim que a gente quase não usava equipamento. Então, era uma coisa mais rápida. E, hoje, a gente já usa um pouco mais, já tem umas coisa que freia mais a gente. Uns cuidados que você tem que ter a mais, equipamentos [...] Primeiro você chegava, encostava a carreta, subia para cima, era a coisa mais rápida que tinha. Hoje, você já tem que perder tempo. Colocar o cinto, o óculos que ajuda para não ter perigo de espirrar no olho, as luvas. Hoje em dia é tudo mais demorado um pouco, mas você tem mais proteção, né? É só que dificulta bem. Dificulta bem no trabalho, mas só que traz o bem-estar seu, segurança. EM1.

Então, mudou muito, melhorou bastante. Precisa melhorar mais, mas melhorou bastante. Atrapalhou, porque ficou mais lento. O processo ficou mais lento. Você entrava para carregar gastava 30 minutos, 20; hoje em dia, você gasta uma hora, uma hora e 20 para carregar um caminhão. Então, e o computador, que todo mundo achou que ele viria para ajudar, na realidade ele acabou atrapalhando também. Ficou bom, mas ao mesmo tempo atrapalhando, também. De repente, você está com um produto em descarregamento, lá, deu pau no computador, para tudo. Está cheio, o sistema está todo carregado, trava tudo. Não libera. O computador interfere, lá, para tudo. E hoje em dia, está tudo, tudo que você for fazer precisa, tem computador [...] então, é complicado para se trabalhar, hoje. Hoje, está difícil. EM2.

Embora se coloquem em situação diferenciada e, para muitos, considerada privilegiada quando comparada com a de outros motoristas, principalmente aqueles que transportam produtos perecíveis, cujo fator tempo está associado ao desenvolvimento da atividade, constata-se nos depoimentos acima que ele também é uma premissa da organização do trabalho que rege o setor dos combustíveis. As mudanças são observadas como uma interferência negativa no ritmo do desenvolvimento da atividade, muito embora sejam reconhecidas as melhorias em termos de segurança. Trabalhar com mais segurança faz com que o trabalhador vivencie o dualismo: a execução de normas de segurança e as exigências colocadas pelas próprias condições de trabalho - pressão das empresas, ganhos por comissão.

4.1.2. Ritmo de trabalho e desgastes

Trabalhando sob muita responsabilidade, os motoristas procuram reinterpretar o trabalho na tentativa de compreender e explicar a dura realidade que os cerca diariamente. Inseridos num processo de trabalho que tem como principal característica a exposição a produtos químicos, a insegurança nas estradas, o medo, o ritmo intenso, os depoimentos nos revelam outros significados que evidenciam o desgaste a que estão submetidos.

A penosidade do trabalho está relacionada às transformações ocorridas no mundo do trabalho, sendo que relações mais organizadas e mais intensivas, a falta de controle sobre a atividade, entre tantas outras mudanças trouxeram sérios agravos à saúde do trabalhador. Conforme destaca Laurell (73) a forma como o capitalismo rege a organização do trabalho traz consequências para aqueles que dispõem de força de trabalho: um desgaste não apenas na faculdade física, mas também no psíquico.

No setor de transporte de combustíveis, o ritmo intenso, o constante controle do cumprimento de regras, as responsabilidades e os riscos inerentes à atividade geram tensão e podem ser fatores causadores da ansiedade, a qual pode vir a desencadear uma desestabilização na saúde física e mental do trabalhador:

Não, fisicamente, você não faz nada, vamos dizer. Fisicamente, você não faz nada. Só que a preocupação sua é bem maior. Uma, porque você está carregando um produto de alto risco. Não é uma carga comum. As exigências são muito maior. Então, o cuidado, a preocupação sua com o horário, aonde você vai parar. Tudo isso adquire uma preocupação maior [...] não deixa de ter responsabilidade. As responsabilidades tanto numa carga, como na outra, você é responsável por ela. Eu digo as preocupações. Por quê? Porque você está transportando um perigo de alto risco. Risco para tudo, desde uma explosão, desde um vazamento ... pela, a natureza. Então, tudo isso daí. A preocupação é muito maior, com certeza. EM5.

Cansativo. Eu já acho que é uma vida muito difícil. Muito cansativa. Muita responsabilidade demais, sabe. Muita responsabilidade. Você tem que estar atento minutos e minutos. Você não dorme, você não descansa direito. Você não tem nem como descansar direito. EM13.

O trabalho que, inicialmente, foi definido por alguns entrevistados como salutar, permanece com algumas avaliações positivas quando esses trabalhadores refletem sobre a atividade que o define como uma categoria. Assim, dirigir o caminhão é um trabalho definido como “bom”, “gostoso”, “gratificante”. No entanto, ao comentarem as circunstâncias em que é desenvolvido, ele passa, então, a ser percebido como “arriscado”, “perigoso”, pelo produto que leva, sendo

os riscos associados, principalmente, aos assaltos que, quando vivenciados, não passam sem traumas e sem prejuízos à saúde mental dos trabalhadores. Conforme relata um motorista:

O psicológico fica meio. atormentado. Até hoje, vai atravessar São Paulo, eu falo com os amigos, direto. Aí, você vê carro perto, você fica com aquele medo, porque .. pegaram eu. Eu não vi carro, não vi nada, de noite. Eu não sei como as pessoas subiram em cima e soltou a mangueira, ali e travou tudo. Eu não sei como que foi isso. Até hoje eu sou assustado. Hoje, eu tremo para passar São Paulo. Eu tenho medo, porque é carro de tudo quanto é lado. Você está cercado, lá, então. Um abrir a porta, te abordar é dois palito. Então, eu tenho medo demais. EM18.

Ou ainda, definem como “estressante”, “sofrido” ao lembrarem-se da família:

E estressante pelo fato da gente estar longe de casa, estar longe da família. Não tem uma certeza que vai embora. EM15.

Ah, é um trabalho, no meu modo de pensar, é um trabalho muito gostoso. Porém, bastante sofrido. É, justamente pela falta do contato com a família. Então, essas coisas ... não que eu estou desanimando da profissão, que eu estou deixando de gostar da profissão. De maneira nenhuma, eu gosto da minha profissão, eu adoro o que eu faço. Só que eu começo a ficar mais preocupado em querer ficar de volta de casa ... e, poxa vida, é difícil! É complicado você tentar conciliar o seu trabalho com a família, para quem trabalha com caminhão. É complicado porque você fica muito tempo longe da família. EM19.

O trabalho pode ainda assumir características ameaçadoras, pois lidam com situações imprevisíveis. O término da jornada de trabalho vem com o alívio de encerrarem as atividades do dia sem acidentes:

Cansado. Eu estou me sentindo muito cansado. Eu deito tarde. E chega a noite, eu ... em pensar que no outro dia eu tenho que sair, parece que eu não vou ter coragem. EM13.

Ah! Um estresse danado. A gente, desde a hora que você sai de casa, você está correndo um risco danado, você está pegando ônibus, você está indo com seu carro, aí, desde que você monta na sua carreta ou no seu caminhão para trabalhar, é um risco danado que você está correndo. Um perigo de acidente, pode pegar fogo, pode explodir. Você está preso ali, não dá tempo de correr. Tem lá muitos casos de acidente, o motorista, a maioria das

vezes morre tudo queimado. E explosão, e fogo, então, é arriscado o nosso trabalho. Então, é muito estressante. Você chega em casa, fala: graças a Deus, foi mais um dia de trabalho. A gente só tem que agradecer a Deus, por não ter acontecido nada. Porque, eu não sei colocar, mas as reações adversas são muitas. EM1.

Depois de um dia de trabalho? Ótimo, graças a deus, mais uma descarga, mais um dia que eu consegui fazer tudo, realmente, sem ter ninguém para reclamar. Graças a Deus que eu consegui! Porque, quando eu vou começar de manhã, eu penso assim: o que o Senhor preparou para mim, hoje? Será que alguém não vai ficar colado? Será que alguém não vai me roubar, hoje? EM4.

Como eu posso te falar ... me sinto feliz. Com a graça de Deus, mais um dia vencido, sem acidente, sem nada. Cansado, mas feliz. EM9.

Entre os motoristas que fazem as transferências, portanto que pernoitam nas cabines dos caminhões, a reposição de energia gasta durante o cumprimento de suas tarefas nem sempre é satisfatória, pois as condições destas cabines nem sempre lhes proporcionam o descanso necessário, conforme nos informa os entrevistados:

Cansado. Bem cansado, mesmo. Bem cansado. Quando para às dez horas, aí, a gente fala para o outro: “Dez horas para acordar às quatro horas?” Aí, tem que descansar bem mesmo. Você se arrasta, lá, vai lá, tomar um café, volta para o caminhão. Bem cansado. E, muitas vezes, o caminhão está quente, a cama está quente, você não dorme direito. Então, acorda cansado também. Então, você imagina isso aí um dia, dois, três e um ano, dois anos, você ... EM15.

E vai dormir quebrado. A cama, se for, vamos dizer assim, é onde você consegue dar uma esticadinha. Porque não tem qualidade de cama, não. Dá para esticar, dá, mas isso daqui você não fica muito esticado, porque ela tem uma abaulação no meio, aqui. Então, você fica com a bunda aqui em baixo, a cabeça lá em cima e a perna aqui, em cima. Então, você fica assim, abaulado. EM19.

Ou, conforme mencionado anteriormente, por serem responsáveis pelo caminhão e pelo produto que carregam, a vigilância é ininterrupta, o que pode contribuir para um descanso inadequado:

Você vai dormir com muita fé naquele lá de cima para que não aconteça nada com você e com o outro. Porque isso aí é uma bomba que a gente está .. no dia a dia, esta com uma bomba nas

suas costas. Está andando com uma bomba. Você está dormindo, tem uma bomba do seu lado. EM13.

Para aqueles trabalhadores que fazem turnos de revezamento ou que trabalham fixo em período noturno, a falta de uma boa qualidade de sono interfere na reposição, podendo trazer prejuízos à saúde:

Se a gente trabalha de noite, você não tem o descanso que é para ter. Porque você pode dormir, uma pessoa que dorme bem, pode dormir 8 horas durante o dia que não vale por quatro que você dormir à noite. Isto eu garanto para você. Então, é nisto daí que complica. EM1

O afastamento constante do convívio familiar também é um fator que interfere negativamente no descanso destes trabalhadores:

Aí, bate a saudade de casa. Estou cansado, vou deitar, vou dormir ... puxa vida! Eu poderia estar em casa, agora, encostelar na minha veinha ou, então, catar a minha princesinha, pequenininha, dormir em cima do meu peito, a minha filha. A gente começa a sentir saudade de casa. Eu não tenho vergonha de falar, não. Tem hora que a saudade é tanta que a gente chega a chorar. Chega a descer lágrimas dos olhos. EM19.

E também pode contribuir para o incremento do desgaste desses trabalhadores, pois se apresenta como uma fonte de alterações emocionais. Esses trabalhadores entendem que o contato com os familiares pode restabelecer seu “estado normal”:

O desânimo é mais quando a gente está muito tempo sem ir em casa. Aí, fica com muita saudade da família. Tem as crianças pequenas, tudo. Às vezes, eu vou sair de casa, aí as nenês ficam chorando. Não dá nem vontade de sair. Dá vontade de ficar. Mas depois a gente vem, uns dois, três dias, aí vai voltando na rotina de novo. Mas, depois vai ficando muitos dias, aí vai voltando aquela coisa, assim, de querer estar em casa de novo. EM16.

Você viu sua família. Você viu seus filhos. Você acha que a cabeça é a mesma coisa que você está aqui, o dia todo? Jogado por aí. Se tivesse, lá, com a família, conversar com a família, trocar uma idéia. Você vem com outra cabeça, transformado. EM13.

Aspectos do cotidiano das famílias desses trabalhadores foram revelados no estudo de Santos (12), que, ao acompanhá-las, observou a

expectativa presente no aguardo da sua chegada, a posição de provedor e a atribuição de representação de autoridade⁷⁰. A rotina de assuntos domésticos e a educação dos filhos ficam a cargo da mulher e são repassados ao caminhoneiro quando este retorna ao lar e procura recuperar o período de ausência. No entanto, isto nem sempre é possível, principalmente quando se trata de alguns acontecimentos familiares como nascimentos e aniversários, ou ainda, acompanhar o crescimento dos filhos, conforme se confirmou nos depoimentos:

Assim, o mais ruim é que você fica longe da sua família. Que nem a minha menina, eu não vi ela crescer. EM11.

Aí, a gente começa ficar longe da família e a menina tem quatro ano, já, e eu não vi crescer. A outra vai fazer dois anos, também está na mesma situação. A gente não vai acompanhando o crescimento das filhas. EM16.

Eu faço aniversário dia 15, agora (entrevista realizada em 01/março). A minha nora está para ganhar a criança no dia 11, uma menininha. E a outra para ganhar menino homem, dia 15 de março. Eu ligo quase todos os dias para eles: “Como é que está fulana? Como é que está ciclana? Não, está assim, está assim”. EM13.

Santos (12) apurou também problemas de origem emocional – tensão nervosa, estresse, depressão e ansiedade - que afetam, principalmente, as esposas e mães dos caminhoneiros por motivos de preocupação com as condições de trabalho com as quais eles lidam diariamente. Assim como naquele estudo, também foi possível constatar que os familiares dos nossos entrevistados têm uma preocupação constante com o trabalho exercido por eles, conforme nos relataram:

Se você falar com a minha esposa, é uma barbaridade, sofre bastante por causa disso aí, demais da conta. Até porque não quer que eu fique nesse ramo de jeito nenhum, porque eu fico longe, muita coisa. EM18.

⁷⁰ Santos cita G. Romanelli (1995) e C. Sarti (1996) para esclarecer a concepção de “unidade doméstica organizada numa estrutura hierarquizada, cujas relações de autoridade e poder definem posições desiguais” nas quais “a autoridade masculina responde pela família e a autoridade feminina limita-se à esfera do lar”, uma vez que “a casa é identificada com a mulher e a família com o homem” (12)

Minha esposa não acostumou até hoje [...] para ela é difícil. Você vive para o mundo, está longe da família [...] e para gente, particularmente, é passeio. Nós vamos em casa passear⁷¹, fazer uma visita em casa. Isso aí, a vida do dia a dia do caminhoneiro é isso aí. EM5.

4.2. Representações de trabalho, saúde e doença

A associação entre o trabalho e doença foi negada por dois trabalhadores apenas:

Não. Eu acho que não. Porque se até agora não apresentou nenhum tipo assim de problema, eu creio que não vai ocasionar qualquer tipo de problema. EM10.

Ao se referirem aos outros, a maioria dos trabalhadores entrevistados afirmaram conhecer alguém que adoeceu por causa da atividade que desenvolve, sendo que problemas na coluna, cardíacos e de estresse levaram a afastamentos temporários do trabalho:

Nossa! Tem muitos. A maioria deles tem. Eu não tenho. Mas a maioria deles tem problema de colesterol alto, já teve algum problema de coração, alguma palpitação, enfarto. Problemas estomacais. EM19.

Já ouvi falar que a pessoa contraiu câncer de trabalhar muitos anos com o combustível. Inalar aquele produto, ali, que tem hora que a gente está carregando, ali, olha, tem que virar as costas, porque o trem vem queimando mesmo. O cheiro bate dentro do tanque, ali, aquele vapor ... EM14.

Para os motoristas que admitem a associação, fazem-na referindo-se às características da atividade de dirigir apontando os problemas músculo-esqueléticos e cardiovasculares:

É, geralmente, motorista tem problema de coluna, né? Muito tempo sentado. Pode até ser que aconteça, mas eu não tenho problema de coluna. Mas eu conheço bastante gente que tem.

⁷¹ Esta percepção de “passear” em casa, de ser “uma visita” também foi analisada por Santos (op.cit.; 233) sendo referenciados os trabalhos de Cherobim (Cherobim, M. **O caminhoneiro na estrada**. Perspectivas, São Paulo, nº7, p.113-25,1984) e de Itani (Itani, A. **Trabalho e Saúde na Aviação. A experiência entre o invisível e o risco**. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 1998) para explicar a contradição a respeito do papel social que as esposas têm de si mesmas, pois acabam assumindo todas as responsabilidades domésticas, e também do próprio motorista que, diante das breves estadias em casa, comporta-se como uma “visita” e se sente na “condição de estranho”.

Porque passa muito tempo sentado. É, pode sim, pode trazer problema de saúde. Entre outros. Tem outros tipos de problemas de saúde que pode acontecer com o caminhoneiro. O caminhoneiro, geralmente, ele é sedentário. Então, ele está sujeito a problema de circulação, colesterol, triglicérides e assim por diante. Além, da coluna, que a gente já falou. Então, são vários os problemas que podem acontecer de saúde para o motorista. EM19.

Pressão, obesidade, diabete e problemas físicos porque fica muito tempo sentado. Não tem uma atividade. EM2.

A associação entre o trabalho e a doença pode ainda ocorrer pelo tipo de alimento que ingerem e pela irregularidade de horário das refeições:

Hipertensão, doença no sangue igual um colesterol, uma triglicérides, uma diabete. Muito por causa da alimentação, das horas. Às vezes, não tem controle de horas, não tem controle de nada. EM16.

Vários trabalhadores fazem esta associação relacionando-a ao produto perigoso que transportam, embora não tenham clareza sobre os prejuízos ocasionados pelo trabalho:

Tipo uma intoxicação, [...] uma coisa lá que pode atacar sua visão, com a pele, irritação de pele. EM20.

E da gente estar carregando esses produtos perigosos. Se acontece de espirrar um produto desse na gente, pode acontecer alguma coisa mais grave. Tanto para pele, quanto inalar ele. EM15.

Ah, eu acho que sim. Não sei te dizer qual, mas que traz, traz. (Você não sabe o que é?) Não sei o que pode acarretar, mas que eu sei que bem não faz, não faz, não. O cheiro dele, né? Por exemplo, cheiro de óleo diesel, cheiro de gasolina. Não faz bem, não. EM18.

No entanto, não deixam de refletir sobre os malefícios futuros que o trabalho pode infligir. Estas associações acontecem mediante a percepção e a importância de algumas características dos produtos que transportam, tais como o odor e a volatilidade:

Fica cheirando esse produto, óleo diesel, gasolina. Esse vapor, esse cheiro, com certeza, vai fazer mal para a saúde. Um dia vai fazer mal. Hoje, eu estou novo, ainda não estou sentindo nada, mas futuramente, eu tenho certeza que vai me dar algum prejuízo à saúde. EM9.

Porque a gente trabalha com esse serviço, a gente respira muito o combustível. Você está descarregando, você está respirando esse combustível. Então, eu acho que, futuramente, é capaz de trazer algum problema, sim. Pulmão ou coisa assim. EM12.

Pode, porque se trata de produtos perigosos e quando a gente está no carregamento, a gente inala muito o produto, o cheiro do produto, ali, do óleo diesel, da gasolina. Dizem que aquilo, no futuramente, causa muita doença na pessoa. EM14.

O óleo diesel, ele é estressante. Ele é um cheiro que você cheira ele, depois você fica lembrando daquele cheiro. Quando você vai comer uma gordura assim, você fica lembrando daquele cheiro ainda. Ele fica. A gasolina, não. A gasolina passa o cheiro dela. EM15

A associação entre trabalho e doença, no plano das representações, pode ser admitida ainda como “descuidos” dos próprios trabalhadores, pelo não uso ou uso inadequado dos equipamentos de proteção ou pelo não cuidado com a própria saúde ou ao uso de drogas. Essas concepções são partilhadas pela maioria dos trabalhadores entrevistados⁷²:

Se não usar os devidos equipamentos, pode ser que sim. EM3.

Não, esse trabalho geralmente pode trazer problema de saúde. Pode trazer, assim, se você não se cuidar. Se você ficar estressado, dá problema de saúde. Se você não alimentar bem, dá problema de saúde. Se você não dormir bem, dá problema de saúde. EM7.

Ele disse que deu um problema na cabeça dele. Eu creio que os remédios que toma para não dormir que deu esse problema na cabeça dele. Foi indo, foi indo, ele perdeu o apetite e acabou falecendo. Um outro deu paralisia na boca dele pelo fato dele estar andando muito. Agora não sei porque que foi, se ele estava ingerindo droga. Mas ele deu um problema, paralisou a boca dele. Pelo fato dele estar andando demais. EM19.

Observamos que no procedimento de carregamento do caminhão-tanque não é utilizada a máscara de proteção respiratória, requerida nos processos industriais que contenham vapores orgânicos. As empresas transportadoras alegam não ser necessário o uso deste EPI, pois “não está

⁷² Trabalhadores representantes das empresas envolvidas na distribuição e no transporte também entendem que o cumprimento correto dos procedimentos e o uso adequado dos EPIs podem evitar aquilo que é inerente a operação e que pode lesionar o trabalhador (riscos ergonômicos e químicos).

previsto” e “nem contemplado” pelo Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), e não existe lei obrigando o seu uso e, que a exigência de seu uso pode despertar uma “avalanche” de processos trabalhistas de antigos trabalhadores que estiveram expostos aos produtos.

As empresas distribuidoras também não exigem seu uso, pois, conforme nos esclareceu um trabalhador representante de distribuidora, foi comprovado que o tempo de exposição do motorista não requer o uso de máscara⁷³ e que os mesmos são orientados a se posicionar a “favor do vento”, ficando a critério do trabalhador cumprir ou não esta recomendação, como se as mudanças de direção e velocidade do vento estivessem sob seu controle e as instalações das plataformas permitissem as manobras para controle de exposição. Admitiu a possibilidade de adoecimento nos casos em que o motorista seja portador de alguma outra doença.

Muitos dos trabalhadores entrevistados não fazem uso deste EPI alegando a não obrigatoriedade:

Olha, eu tenho os equipamentos, os EPIs que é da gente, individual, que é o capacete, o óculos, a luva ... máscara, não obrigam usar, não usamos. Até tem, mas não usa. EM7.

Máscara não, porque o nosso produto, aqui, não é obrigatório o uso de máscara. Então, não usamos. EM10.

Outros seguem a orientação de posicionamento de modo a evitar a inalação:

E nós não temos esse EPI, a máscara. A máscara, não. Muitas vezes, eu já carreguei óleo diesel, eu fico meio de lado. EM19.

Aqueles que, por algumas vezes, fizeram uso da máscara, relataram passar por constrangimento, sendo pressionados pelos colegas de trabalho. Por isso, entendem que as empresas deveriam impor o seu uso:

Eu acho que no carregamento falta eles exigirem máscara, porque o gás, é muito. E como eles não exigem, então fica chato você chegar, no meio de tudo aqueles motorista, de máscara. Eles não

⁷³ Não soube indicar o órgão ou a instituição responsável pelo laudo de medição de controle de emissão de vapores.

obrigam, então fica ruim para a gente usar. Só eu. Se eu chegar amanhã botar uma máscara para carregar, os motoristas vão cair de pau em cima de mim. Porque eles vão falar: “Você está inventando moda, agora, daqui uns dias, eles vão obrigar todo mundo usar.” Eles acham ruim. Eu acho que a empresa tinha que exigir usar máscara em carregamento. EM1.

Eu acho que, se a P. exige tanto da gente, eu acho que eles teriam que exigir também a máscara. Porque nós temos a máscara, só que não é exigido. Então, se você colocar a máscara, todo mundo vai falar: “Oh, olha lá o doido.” Então, eu acho que falta, também, porque a gente sente muito o cheiro de gasolina, óleo diesel, principalmente. E a P. exige que você fique segurando o mangote. Então, não tem como você afastar da boca do tanque. EM15.

4.2.1. Manutenção da saúde

As representações referentes à manutenção da saúde mesclam o conhecimento científico e o senso comum, influenciando nos comportamentos dos trabalhadores. Os motoristas entrevistados valorizam o sono, a caminhada e, sobretudo, a alimentação, quando são selecionados os alimentos mais saudáveis.

Canesqui (74), ao rever um conjunto de estudos sobre a alimentação, afirma que:

A valorização da “boa alimentação” na garantia da boa saúde revelou, nos distintos estudos pesquisados, tanto a existência de conhecimentos e práticas tradicionais sobre a alimentação quanto a sua mescla com o saber nutricional dos médicos e dos profissionais de saúde, que são divulgados pelos serviços de saúde e a mídia. Os saberes não-eruditos sobre os alimentos e a alimentação são reinterpretados, com base em outras configurações culturais presentes na cultura das classes populares. (74)

Nos relatos está presente este saber do profissional de saúde, bem como a percepção do que é saudável ou não para o seu corpo, evitando, principalmente, alimentos “gordurosos”, fazer exercícios físicos e dormir, sem que se possa saber se eles se traduzem em práticas:

Eu procuro assim, não comer comida muito gordurosa, fazer uma refeição balanceada para não ter problema, diabetes, essas coisas. EM3.

Só como carne magra. Faço caminhada. Danço baile. Tudo gorduroso, eu parei de comer. EM6.

Geralmente é assim, eu ando muito a pé. Eu ando muito. Eu ando a base de 3 a 4km por dia. E o médico falou para mim: “Se você cuidar, fazer caminhada durante o dia, se você não tomar bebida, comer arroz, feijão, salada, não comer nada gorduroso, você mantém a sua pressão estável.” Ele falou para mim e eu acho que é certo. EM7.

É tomar muito líquido. Se alimentar bem. (Por que tomar muito líquido?) Você passa muito tempo sentado. Então você tem que tomar bastante líquido, se não prejudica a circulação do sangue e, como se diz, prejudica os rins. É fundamental, a gente fica sentado, tem que estar funcionando certinho, certinho, porque se não, não vai cinco anos tem que arrancar o rim fora. EM8.

Eu acho que, para manter a saúde, é dormir bem, nas horas certas; é alimentar bem também, nas horas certas. Então, isso aí, eu acho é o fundamento. E manter a cabeça também, sempre em ordem. EM10.

A manutenção da saúde também depende de cuidados com a saúde mental:

É, a saúde, até que eu preservo, mais ou menos, a saúde física. O duro é a saúde mental que, aí, você tem tanta coisa na cabeça que às vezes te deixa baratinado. A saúde mental é difícil. (Para saúde mental o que você faz?) Choro! Aí, eu choro. Podia te falar que é brincadeira, mas não é, não. Eu sou muito chorão. Eu, quando começo lembrar da minha família, eu não aguento. Eu choro mesmo, não tenho vergonha de falar, não. E acho que isso lava a alma. Lava a alma. Se a pessoa não descarregar, ela fica guardando para si, ali. É difícil. EM19.

Admite ainda uma concepção abrangente de saúde, que envolve alegria:

A gente sempre procura viver o melhor possível. Procurar ser mais alegre que acho que é melhor para a gente. Acho que faz bem para saúde. Eu falo para os meus filhos, a gente tem que parar com esse negocio de ficar ... qualquer coisinha, ficar aborrecido. EM17.

Para se proteger, os trabalhadores afirmaram usar os equipamentos de segurança e também tomar algumas precauções:

Como eu me protejo? Ah, é prestando o máximo de atenção. É fazer as coisas sem brincadeira. É prestar atenção nas coisas que você está fazendo. Tem que se prevenir. EM3.

Ou então entregar à proteção divina, pois a Deus compete a ordenação da vida e, aos seus filhos, de acordo com os preceitos da religiosidade, convém acreditar e segui-lo, obtendo assim sua graça e proteção:

A única proteção que eu tenho no meu trabalho é Deus. Somente. Eu penso assim porque, como eu vou falar para você, está trabalhando, você tem que se apegar somente a Deus, porque proteção toda é ele. No meu trabalho, assim, dirigindo. Agora, carregando eu tenho o EPI. Mas dirigindo, a única proteção que nós temos é Deus mesmo, porque depender de outras coisas, nós estamos lascados. EM5.

Os trabalhadores entrevistados revelaram relutância em procurar os serviços médicos, porque esses apresentam problemas nos trâmites burocráticos da marcação de consulta e a espera de um tempo que eles não têm:

Não. Posto de saúde é problemático, porque tudo que você vai no posto de saúde, pelo menos naquela região, é agendamento. Geralmente, essa agenda não está no dia. Esses tempo eu não tenho, não. EM8.

A gente só vai quando está precisando mesmo, que você sente assim, alguma coisa fora do normal. EM1.

O ser humano só procura o médico quando está morrendo. EM5.

Esses depoimentos nos remetem a algumas das explicações encontradas por Gomes et al. (75), que justificam a baixa procura dos serviços de saúde por parte dos homens. Os autores realizaram seu estudo entre dezoito homens de quarenta anos ou mais, divididos em dois grupos: com baixa ou nenhuma escolaridade e com ensino superior. Entre os homens do primeiro grupo, apresentou-se a explicação articulada às “questões relacionadas ao trabalho”, que colocavam a incompatibilidade dos horários de funcionamento dos serviços com os de suas cargas horárias de trabalho, e a precariedade dos serviços públicos, que contribui para a formação de filas, o que pode “levá-los a perder o dia de trabalho, sem que necessariamente tenham suas demandas

resolvidas em uma única consulta”. Nesse grupo, ressaltam os autores, cujo poder aquisitivo era menor e os homens se colocavam como provedores da família, as preocupações foram mais relacionadas com o trabalho, com o sustento da casa e da família do que com os cuidados com a saúde.

Outra explicação, que também contempla os depoimentos de nossos entrevistados, foi encontrada no segundo grupo, que aponta a procura pelos serviços somente para a “cura de um mal que aflige”, o que ocorre em situações de dor insuportável ou pela impossibilidade de trabalhar.

Outro fator importante é a descrença no atendimento médico das empresas, bem como a valorização da medicina privada individual, conferindo à medicina liberal os requisitos do bom médico e melhor qualidade de atendimento, apesar dos seus custos:

O médico, que nem a maioria dos médicos faz, mede a pressão e faz um exame básico, que é um eletro do coração, deitado, que não dá nem uma arritmia, um exame desse. Não dá. Que a maioria que as empresa faz, é isso aí. Você vai num médico do trabalho, hoje, o que ele fala? Só pergunta: “Você está bem?” “Está bem.” “Vem aqui.” Mede pressão. “Ah! Está joia!” “Você não está sentindo nada?” “Nada.” “Então, já está aprovado.” Não é por aí. Nunca faz uma coisa mais, mais, vamos dizer assim, mais aperfeiçoada [...] Que nem eu tenho um convênio meu, particular, eu paguei tudo pela metade do preço. Mas, é uma coisa que você gasta e você é remunerado por aquilo. O remunerado não é financeiramente, mas é remunerado, você sabe que está bem de saúde. Eu fiz bastante exame agora. Fiz um eco, fiz exame de esteira, tudo que é relacionado, que teria para mim saber de problema cardíaco, eu fiz. O que o INSS não cobriu, eu paguei. Eu paguei um médico particular, que ele é cardiologista, mas ele é, vamos dizer, ele é especializado em cardiologia e estresse e ansiedade. Dr., E., médico muito bom. Conceituado em Birigui, Araçatuba. A especialidade dele é esta: estresse e ansiedade. Ele é um médico especializado nisso daí. E os exames que ele pediu, eu fiz todos. Para mim foi bom. Foi bem pago. EM5.

Algumas empresas transportadoras fazem controle anual de saúde dos motoristas contratados e agregados atendendo à recomendação ou exigências das empresas distribuidoras para as quais prestam serviços. Outras estão se adequando para atender aos requisitos de certificação da qualidade de serviços

prestados - o Sistema de Avaliação de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade (SASSMAQ)⁷⁴. No entanto, algumas empresas distribuidoras não fazem nenhuma exigência de apresentação de PCMSO, alegando que cabe aos órgãos públicos fiscalizarem e exigirem este controle.

Muitos trabalhadores não têm acesso aos seus próprios exames, ficando seus resultados sob controle do médico e da empresa:

Eu faço, nela é obrigatório fazer, aí faz pulmão, ouvido, cabeça, coração e de sangue. Até de AIDS faz. (Você vê os resultados?) Não, a firma fala se está tudo ok, porque, se não tiver, manda embora. Não, não dá nem o Xerox para a gente. Tinha que dar, né? EM20.

Faço esses exames deles Aí, mesmo que a gente não sabe o resultado. EM1.

Algumas empresas transportadoras realizam apenas o exame admissional, de acordo com depoimentos:

Não, a firma faz só aqueles exames que eles falam, é o admissional, tal, essas coisas. Mas, é um examzinho que o cara vem, olha para cara da gente e fala: “Está tudo bem?” “Está.” “Então, está bom, pode ir embora.” (Ela não faz exame de sangue periódico?) Nada. Lá, não faz, não. Lá, não faz isso, não. EM9.

Olha, eu, do tempo que eu estou na empresa, até achei que isso é uma coisa que deixou a desejar da empresa. Porque trabalha com combustível, uma coisa perigosa. Então, a saúde tem que estar em dia. Eu fiz exame para entrar, aí. Nunca mais fiz, dois anos já. (Eles não tem o periódico?) Não tem. Pelo menos, comigo não. Não teve periódico nenhum. Para você ver, já faz dois anos que eu estou na empresa e só fiz para entrar. Não fiz mais. EM12.

Não. A empresa não. Isso aí, é por conta de cada um. EM14.

É, quando a gente é contratado, a gente faz exame de vista, audição, audiometria. Nessa empresa, eu não fiz encefalograma, mas em outra empresa eu já fiz, e cardiograma fiz em outra empresa. Exame de sangue. Eu acho que é porque eles devem ter contatado com a outra empresa, e viu que eu já tinha feito todos os exames. EM17.

⁷⁴Método de avaliação criado e exigido pela Associação Brasileira de Indústrias Químicas (ABIQUM), e implementado pelos elementos que compõem uma determinada cadeia logística. Fonte: Wikipédia

Por se tratar de produtos químicos que contêm hidrocarbonetos, entre eles o benzeno, cujas características contaminantes são de conhecimento mundial, as empresas deveriam realizar exames periódicos a cada seis meses, controlando, principalmente, os dados dos hemogramas completos, com análises quantitativas e qualitativas das séries sanguíneas, que podem indicar sinais de contaminação por benzeno.

A toxicidade do benzeno resulta em lesão da medula óssea, cujas primeiras manifestações são a anemia, a leucopenia e a aplasia. O *National Institute for Occupational Safety and Health* (NIOSH) e a *International Agency for Research on Cancer* (IARC) incluíram o benzeno na sua lista de compostos carcinogênicos e estabeleceu relações causais com doenças como: leucemia mielóide aguda, leucemia linfóide aguda, pré-leucemia, leucemia mielóide e linfóide crônicas, mieloma múltiplo, entre outras. O benzeno também age sobre o sistema nervoso central, provocando quadros de excitação nervosa, náusea, cefaléia, seguidos de depressão, fadiga e vertigem.

A reconstrução histórica elaborada por Costa (76) indica que, nas últimas duas décadas, houve uma diminuição de exposição dos trabalhadores ao benzeno, fruto da regulamentação de seu uso e de ações que consolidaram um modelo de vigilância à saúde baseado em aspectos qualitativos e de participação dos trabalhadores. O primeiro marco de avanço no controle do benzeno, em nosso país, foi em 1982, com a proibição de sua presença em solventes. O autor chama a atenção para esse período, marcado por uma intensa discussão da reforma sanitária brasileira, em que a saúde dos trabalhadores teve papel central. Cita Machado (2003) que apontou o acúmulo de experiências e conhecimentos provenientes desse período, que contribuiu para a negociação do acordo, em 1994, quando foi caracterizado o benzeno como substância cancerígena, Portaria nº03/94/MTE.

O Ministério do trabalho e Emprego (MTE) publicou essa Portaria “retirando da tabela de limites de tolerância aquele relativo ao benzeno, bem como os parâmetros biológicos utilizados [...] e passando a não reconhecer limite seguro

para exposição desta substância”. A sua regulamentação viria a acontecer meses depois, como nos lembra Costa (76):

[...] ocorreu após 18 meses de intensa discussão, com grande mobilização dos setores interessados e a formação de um grupo tripartite com representantes do poder público, dos trabalhadores e das empresas, grupo que elaborou uma proposta de Acordo e de Legislação que foi aceita pelas partes, ratificada pelo governo e publicada através do Anexo 13-A da Norma regulamentadora 15 da Legislação de Saúde e Segurança no Trabalho, que compõe a legislação trabalhista brasileira. Foram também formuladas e publicadas duas Instruções Normativas (IN) que complementam o Anexo 13-A, a IN01, que trata da avaliação ambiental, e a IN02, que trata da vigilância à saúde.

O autor mostra ainda outros pontos importantes do acordo, dos quais destacamos a obrigatoriedade de cadastramento das empresas que, no seu processo de produção utilizam ou produzem o benzeno; o estabelecimento do Valor de Referência Tecnológico (VRT), considerado referência para os programas de melhoria contínua; a criação do Programa de Prevenção da Exposição Ocupacional ao Benzeno, instrumento técnico de prevenção que deve expressar o consolidado nas ações preventivas realizadas pelas empresas; a definição do Grupo de Representantes dos Trabalhadores do Benzeno (GTB), escolhidos por seus pares entre os eleitos para as Comissões Internas de Prevenção de Acidente (CIPA), que institui a vigilância ao benzeno como uma prioridade de ação; e a criação da Comissão Nacional Permanente do Benzeno, instância de negociação e acompanhamento da implementação do acordo e da legislação. Posteriormente foram criadas as instancias regionais. Em Campinas, a Comissão Regional do Benzeno, foi formada em novembro de 2005. Nela estão cadastradas tres empresas, dentre elas, a Refinaria de Paulínia (Replan).

Dividindo as atividades industriais em três categorias, Costa (76) inclui na terceira:

[...] as gasolinas automotivas que têm concentração máxima de 1% e 1,5%, dependendo de seu tipo, pela Legislação da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Assim, trabalhadores de postos de gasolina e de oficinas mecânicas constituem grupos de risco importantes e pouco acompanhados em nosso país.

Os trabalhadores de transporte de combustíveis também podem ser incluídos neste grupo, uma vez que sua exposição é bastante significativa conforme observamos nos depoimentos. A saúde deles não tem sido acompanhada como a dos trabalhadores de empresas cadastradas que realizam um controle a cada seis meses.

Costa (76) destaca também em seu trabalho que o Ministério da Previdência Social, atendendo a uma solicitação do Grupo de Trabalho de Saúde do Trabalhador da Associação Brasileira de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, fez um levantamento das doenças malignas de tecido linfático e hematológico, supostamente relacionadas com benzeno, e foram correlacionadas com trabalhadores atuantes no comércio varejista de combustíveis – CNAE 50-50 (Classificação Nacional de Atividades Econômicas), entre os anos 2004 e 2006. Entre os 25 auxílios-doença concedidos em 2004, quatro eram por leucemias mielóides e duas aplasias. Em 2005, foram 21 auxílios-doença, com seis leucemias mielóides e, em 2006, 22 auxílios-doença, sendo cinco leucemias mielóides e três aplasias. Concluindo, o autor afirma que, embora necessite de maior aprofundamento dos dados, esta incidência de doenças malignas hematológicas nessa categoria profissional reforça a idéia da gravidade da situação.

Da mesma forma, observamos muita similaridade da “organização” das empresas perante as ações de controle da saúde dos trabalhadores no estudo de Correa (77) sobre a construção social do silêncio epidemiológico dos casos de benzenismo e das contaminações por benzeno nos ambientes de trabalho no setor petroquímico, no Estado do Rio Grande do Sul. A autora conclui que ela é determinada pelos seguintes fatores: o descumprimento das resoluções das normas relacionadas à exposição ao benzeno; o não desejo, do próprio trabalhador, de confirmação do diagnóstico de doença relacionada ao trabalho; a utilização de critérios da higiene ocupacional por parte das empresas para negar o risco; e a negativa de uso do critério epidemiológico, valorizando os indicadores

biológicos de exposição em contraposição a história ocupacional e a suscetibilidade individual do trabalhador.

4.3. Representações de riscos

Risco vem do latim *risicu, riscu*, e significa possibilidade de perigo; acontecimento eventual, incerto, cuja ocorrência não depende da vontade dos interessados.

Para a Higiene Ocupacional, risco é um conceito formal e não observável relacionado com “a combinação da probabilidade de ocorrência e a magnitude de um evento indesejado” (MTE) (78).

Para a Engenharia, de modo geral, conforme explicam Porto e Freitas (79), a noção de risco:

[...] está relacionado a uma expressão quantitativa que costuma ser expressa através do resultado entre a probabilidade de eventos ou falhas vezes a magnitude das consequências sobre o tempo. [...] Sua abordagem fragmentadora na compreensão do processo produtivo e culpabilizante dos trabalhadores pautada nos conceitos de *atos inseguros* e *condições inseguras*, e que ainda é amplamente utilizada por técnicos e engenheiros de segurança no Brasil [...]. (79)

A Epidemiologia entende como “probabilidade de ocorrência de um evento, seja mórbido ou fatal, e como um termo não-técnico que inclui diversas medidas de probabilidade quanto a desfechos desfavoráveis” (Castiel) (80). Outros autores identificaram e avaliaram os pressupostos filosóficos nas formas de apresentação do conceito: risco como perigo latente ou oculto no discurso social comum; risco individual como conceito da clínica; risco populacional como conceito epidemiológico senso estrito; e risco estrutural nos campos da Saúde Ocupacional (Almeida-Filho e Coutinho) (81).

Ayres (82), em seu reconhecido estudo de recuperação histórico-epistemológica da epidemiologia, revelou as diferentes interpretações sobre o conceito de risco, demarcando três períodos. O primeiro vai de 1872 a 1929 quando “sua significação apontava para a *condição objetiva de grupos populacionais a epidemias específicas ou a experiências desfavoráveis à saúde em geral*”. O segundo período vai de 1930 a 1945, quando se constitui num “conceito essencialmente analítico, referido às *condições de suscetibilidade individual determinantes do comportamento epidêmico das doenças infecciosas*”⁷⁵. E o último período, de 1946 a 1965⁷⁶, identificada esta fase como a epidemiologia do risco, quando:

[...] o conceito passa a designar *chances probabilísticas de suscetibilidade, atribuíveis a um indivíduo qualquer de grupos populacionais particularizados, delimitados em função da exposibilidade a agentes (agressores ou protetores) de interesse técnico ou científico*. (Grifos do autor). (82).

Nas ciências sociais a antropóloga Mary Douglas trouxe uma discussão importante do risco como uma categoria de pensamento com significado para as relações sociais do ponto vista das regras culturais. Desta forma, o risco não deve ser analisado como um conceito objetivo e mensurável, mas sim como algo social, cultural e politicamente construído. Conforme resumiu Guivant (83) a teoria cultural dos riscos desenvolvida por Douglas está “centrada numa visão socioconstrutivista segundo a qual os indivíduos são organizadores ativos de suas percepções, impondo seus próprios significados aos fenômenos”

A abordagem socioconstrucionista do risco leva em consideração os significados, as relações sociais, os sujeitos historicamente situados e suas interpretações. Segundo Minayo (84):

[...] os sujeitos possuem consciência histórica e capacidade de interpretar e negociar os papéis que lhes são atribuídos. Igualmente, dão significado às relações que vivenciam no seu cotidiano, absorvendo, a seu modo, as influências de seu grupo ou da rede de suas relações, da mídia e de outros porta-vozes da sua

⁷⁵ Grifos do autor

⁷⁶ O autor entende que ainda vigoram suas características.

cultura. Essa construção de sentido é, por definição, coletiva e histórica, ainda que apropriada de forma diferente pelos indivíduos e grupos. Por consequência lógica, os instrumentos metodológicos empregados para conhecimento das percepções e práticas de risco buscam incluir as dinâmicas sociais (estruturas, rede de relações e influências e representações) que propiciam um determinado comportamento de risco. A preocupação é, então, captar e qualificar essa dinâmica e não somente descrevê-la sob a forma de teias causais de variáveis.

Rangel (85) também concorda que os trabalhadores elaboram suas representações de riscos a partir da construção de sua subjetividade e identidade no trabalho e “sobre elas, desenvolvem um saber específico, como parte de seu capital cultural”. As experiências anteriores e os significados que os riscos assumem nos diferentes contextos de trabalho e nas relações de poder formam as representações de riscos.

Ao analisar matérias publicadas em um jornal de grande circulação com o objetivo de entender o papel da mídia na circulação e consolidação da linguagem dos riscos, Spink et al. (86) observaram diferenças consideráveis: de um lado, risco é usado como fatores e probabilidades; de outro, risco é perigo quando se referem a experiências radicais ou a eventos problemáticos do cotidiano.

O fator de risco é outro conceito que permeia esta discussão, entendido como o agente que tem potencial de causar um dano. Freitas e Arcuri (87) dividiram os fatores de riscos presentes na indústria química em três grandes grupos: fatores operacionais, que são aqueles relacionados à estrutura física e operações da empresa (instalações, condições de máquinas e equipamentos, condições de armazenagem, transporte, manuseio, expedição, descarte dos produtos). Fatores de risco ambientais que são aqueles devido aos agentes: físicos (calor, ruído, radiações ionizantes e não ionizantes, vibração, iluminamento); químicos (substâncias químicas) e biológicos (vírus, bactérias, fungos, etc.). E fatores ergonômicos, que são aqueles relacionados às condições de trabalho: organização do trabalho, ritmo do trabalho, fatores estressantes, posições incômodas, trabalho em turno, etc.

Transportar combustível, para os nossos entrevistados, é uma atividade percebida como “perigosa”, de “muita responsabilidade”, que exige estar “atento minuto a minuto”, de “orelha em pé”. É possível observarmos que as percepções sobre os riscos inerentes à atividade referem-se principalmente aos riscos de explosões e assaltos:

E esse sistema de mercadoria que a gente puxa, é tão perigoso. E aí, qualquer coisa, não tem choro, não. EM13.

A gente fica meio ressabiado sim, porque se acontece alguma coisa. Acidente não depende só da gente, depende de quem vem de frente, quem vem passando. Então, a gente fica mais em ... orelhinha mais em pé assim, por causa da carga que está transportando. Oferece muito mais risco. Risco para gente. EM16.

Porém, pelo fato de ser transportado em veículos equipados, apropriados, com “muita segurança” e ser controlado, o trabalho é percebido “normal”, “bom”:

Eu acho que ... eu acho que normal. Eu transportar, porque as condições do veículo favorecem. Eu acho que não tem perigo. EM15.

É, os caminhões têm toda segurança, todo aparato de segurança. Segurança total. EM14.

A naturalização dos riscos de acidentes de trabalho também foi encontrada entre trabalhadores da construção civil no estudo realizado por Iriart et al. (88). Nessa categoria também prevalece a concepção de que o risco é intrínseco à ocupação e o distingue entre acidentes “graves”, quando impedem o desempenho das atividades, e os “normais”, identificados como pequenos acidentes e incidentes que ocorrem no dia a dia e são minimizados ou banalizados (quedas, pequenos cortes, pancadas na cabeça, etc.)

Rangel (85) identificou três tendências básicas no discurso de reconhecimento dos riscos entre trabalhadores de uma indústria petroquímica do Polo de Camaçari (BA). Entre elas, destacamos a que explica as percepções dos motoristas descritas nos últimos depoimentos, denominada pela autora de eufemização ou relativização do risco, quando o trabalhador, mesmo admitindo o

risco, afirma que ele é controlado e neutralizado de algum modo pela tecnologia de segurança.

Itani (15) também mostrou que entre os técnicos e operadores de serviços de transportes criava-se uma expectativa de que os novos modelos de sistemas possuíam maiores índices de segurança e, quando associados à modernidade, eram traduzidos também por atributos de maior segurança

A negação do perigo também pode ser entendida como uma forma de preservar sua saúde mental, bem como se manter no trabalho:

Então, a pessoa que pensa, que pensa no perigo que você está, nossa, aquilo cria um pânico dentro da cabeça, entendeu? EM18.

Dejours (68), ao estudar a questão da ideologia defensiva contra o medo, presente entre trabalhadores da construção civil, explica que as atitudes de negação e desprezo pelo perigo são mecanismos de defesa, pois:

O medo não fosse assim neutralizado, se pudesse aparecer a qualquer momento durante o trabalho, neste caso os trabalhadores não poderiam continuar suas tarefas por muito tempo mais [...] obrigaria o trabalhador a tomar tantas precauções individuais que ele se tornaria ineficaz do ponto de vista da produtividade. (68)

Concepções de “segurança total” das empresas reforçam que os acidentes que acontecem são resultados de “erros propositais”, ocasionados pela insatisfação do trabalhador, ou por falhas ou atos inadequados induzidos pela pressa ou pela falta de atenção. Mesmo quando o trabalhador foi induzido ao erro, cabe-lhe a culpa por não confirmar os procedimentos, ou pelo não “discernimento do que é o certo, o verdadeiro” no momento de decisão.

A culpabilidade que recai sobre o trabalhador, há tempos tem sido debatida por vários estudiosos, entre eles, Itani (69), que lembra que os acidentes de trabalho são interpretados pelo discurso hegemônico da falha humana, resultado de “atos inseguros”, e se apoiam sobre a idéia do erro ou falha. A “atitude” do trabalhador, ou um aspecto “comportamental” próprio do trabalhador,

como “falta de atenção”, desleixo apresenta-se como motivadores desta falha que, por sua vez, causa o acidente.

Os assaltos apresentam-se como um fator de risco presente no dia a dia desses trabalhadores. Entre os entrevistados, dois vivenciaram o assalto:

Eu fui duas vezes roubado. Uma vez, fiquei 22 horas no meio do mato. No meio do mato. Eu mais um outro rapaz que trabalha aqui. Levou os dois caminhões, sob o poder de uma arma. E outra vez, eu fiquei oito horas amarrado no mato, também. (Deve ser uma situação ruim?) Brava. Ah, chega um ponto que você vai pensando bem, assim, você pensa até que vai morrer mesmo. EM13.

Era de noite. Eles vieram aqui na frente e soltaram aquelas mangueiras ali. É quando o caminhão freia tudo para trás. Queira ou não, o caminhão para. Aí, no que você desce para ver o que aconteceu, eles te abordam. Desci para ver o que aconteceu. Eu sabia que era a mangueira, que eu escutei a mangueira, ela sopra. Aí, os vagabundos já estavam em cima do cavalo. Eles me renderam. E eles mesmos, põem você para trás, amarra você lá. Não deixa você ficar olhando para eles. Fiquei no caminhão, o tempo todo, até três horas da manhã. Eles não conseguiram liberar. Só que fiquei das oito e meia até umas duas horas da manhã com eles tentando. Aí, eles ameaçaram para mim ficar quieto lá dentro porque um deles ia ficar me olhando do lado de fora se eu levantasse a cabeça para olhar eles, né? Então, ele pediu uma hora que era para eu ficar quieto lá dentro. Naquele calor danado e tal, amarrado, coberto em cima. Foi difícil, foi até três horas da manhã. Eles não conseguiram levar a carga. Aí, eles foram embora, mas mesmo assim levaram meu dinheiro que tinha na carteira, levou celular, o que eles podiam levar, levaram. EM18.

Outros riscos também foram lembrados, como aqueles provenientes do contato, da inalação, contudo, fazem-no referindo-se aos outros:

Que nem tem um caso de um colega que trabalha com nós, aqui, que hoje, ele está afastado. Não é pelo problema que ele teve. Ele descarregou um tanque de gasolina e não foi dado vapor. Hoje, não é permitido fazer reparo em lugar nenhum se você não der vapor no tanque, limpar ele para fazer o reparo. Ele foi entrar dentro para fazer um reparo e ele inalou o gás da gasolina e ele foi em coma. Mas isto em outra empresa que ele trabalhou, há muito tempo. Ficou em coma um tempo, afastou. Hoje, ele é normal, uma pessoa normal. Mas, são esses riscos aí. EM5.

E, por fim, as condições de trânsito nas estradas também se colocam como situações de risco exigindo dos motoristas muita habilidade e atenção:

Trabalhar muito com a cabeça, não pode tirar muito a atenção de nada que você faz. Comete um erro, um erro nosso, é grave. O trânsito é ingrato. O trânsito é nossa! é uma coisa que está cada dia pior, está muito difícil o trânsito. Aumentando demais o fluxo de automóveis, isto cresce dia a dia. EM1.

Vários estudos têm revelado e alertado as autoridades públicas de que as condições em que se opera o transporte em nosso país são preocupantes, tanto para os caminhoneiros como para os usuários de uma forma geral. O trabalho e as condições em que é exercido têm submetido seus profissionais a agravos à saúde, sejam à saúde física ou mental, além do risco de mortes.

Doenças cardiovasculares, músculo-esqueléticas, gastrointestinais, estresse, fadiga, ansiedade, entre outras tem sido encontradas nas pesquisas feitas por diferentes universidades no país. Porém, pouco se conhece da saúde dos caminhoneiros que transportam combustíveis no que se refere a sua exposição a agentes químicos, outro fator agravante entre tantos outros já revelados.

As representações do trabalho, suas condições, riscos e desgastes apresentaram-se de formas distintas, contudo indicam evidências de um trabalho que comporta perigo, atenção, responsabilidade e consequências para a saúde de quem o exerce. A idéia erudita de risco não está presente no universo do conhecimento do senso comum desses trabalhadores.

Para nossos trabalhadores entrevistados não bastam cumprir as normas de segurança que lhes são transmitidas para evitar riscos de acidentes, de violência (assaltos) ou à saúde, consideram também as condições as quais se expõe enquanto trabalhador – estrada mal conservadas, condições atmosféricas, intensidade do trânsito nas estradas, e de necessários cuidados que deve observar, principalmente o dirigir com atenção.

Capítulo 5. Breve análise de um material informativo distribuído aos caminhoneiros.

A natureza da ação corresponde à natureza da compreensão.
(Freire; 205:114) (89).

Órgãos governamentais e não governamentais, concessionárias de rodovias, entre outros, elaboram inúmeras campanhas “educativas”, dirigidas aos motoristas de caminhão, com o intuito de “gerar comportamento seguro nas rodovias”, bem como ações operacionais, de engenharia, e coercitivas, envolvendo inclusive o apoio da Polícia Militar Rodoviária e outros agentes ligados direto ou indiretamente ao sistema. Essas campanhas abordam questões relacionadas à saúde, à segurança no trânsito, à manutenção preventiva dos veículos, à prostituição infantil, entre outras.

Neste tópico propomos uma reflexão sobre o conteúdo de um material educativo e informativo dirigido aos motoristas profissionais, o guia educativo *Na Mão Certa*, elaborado pelo órgão não governamental Instituto *World Childhood Foundation* (WCF) - Brasil que aborda questões de saúde e segurança e são distribuídos pelas empresas transportadoras e embarcadoras que assinam o Pacto Empresarial Contra a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias Brasileiras.

5.1. “Na Mão Certa”

O Instituto *World Childhood Foundation* (WCF) - Brasil foi criado para desenvolver ações para a proteção da infância contra o abuso e a exploração sexual.

Em novembro de 2006, este órgão criou o “Pacto Empresarial Contra a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias Brasileiras”,

buscando a parceria com empresas para o desenvolvimento de ações e procedimentos junto à sua rede de serviços de transportes própria ou terceirizada.⁷⁷ Entre os compromissos assumidos, as empresas que o assinam se propõem a educar e capacitar seus caminhoneiros para se tornarem agentes de proteção. Em setembro de 2009, mais de 600 empresas assinaram o pacto.

Entendendo que os caminhoneiros seriam os principais atores na solução deste problema, essa ONG realizou, em parceria com o Programa de pós-graduação de Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, um estudo para traçar o perfil desse profissional e avaliar como ele percebe e o quanto se envolve com a exploração sexual comercial de crianças e adolescentes nas estradas brasileiras (90). O estudo foi realizado entre outubro e dezembro de 2004, nas cidades de Porto Alegre e Alegrete (RS), Itajaí (SC), Cubatão e Santos (SP), Belém (PA), Natal (RN), e Aracaju (SE), sendo entrevistados 239 caminhoneiros⁷⁸.

Esse estudo identificou problemas de baixa autoestima⁷⁹ e problemas na qualidade de vida e nas condições de trabalho (a má qualidade das estradas e dos locais de parada, a violência/insegurança, a distância da família e a corrupção policial). Na temática da sexualidade, 44,6% relataram ter relações sexuais durante a viagem, sendo que as principais parceiras sexuais são as prostitutas (60,5%), seguidas por “parceira eventual” (27,4) e cerca de 37% admitiram ter feito programas com crianças e adolescentes a um custo médio de R\$18,00.

⁷⁷ Segundo a Polícia Rodoviária Federal, existem 1.819 pontos vulneráveis à exploração sexual de crianças e adolescentes somente nas rodovias federais, sendo 476 na região Sudeste, 405 na região Nordeste, 401 na região Sul, 310 na região Centro-Oeste e 227 na região Norte. O Estado de São Paulo tem, em média, um ponto vulnerável de exploração sexual de menores a cada 14,8 quilômetros, a segunda maior média do país. (Jornal O Estado de São Paulo, - **Há um ponto de exploração sexual infantil a cada 26km de rodovias** – Renato Machado e Vitor Hugo Brandalise - 03 de novembro de 2009)

⁷⁸ O resultado desta pesquisa pode ser acessado no *site* da ONG - www.namaocerta.org.br/pdf/perfildocaminhoneiro.

⁷⁹ 75,3% dos entrevistados acreditavam serem malvistas por pessoas que não são caminhoneiros – Perfil do caminhoneiro no Brasil, s/d; p.9)

Desta forma, a ONG criou um projeto de educação continuada apoiado por uma coleção de oito guias educativos chamados Na Mão Certa⁸⁰. Esses guias abordam temas que afetam a vida cotidiana dos trabalhadores, entre eles saúde e segurança nas estradas, com a perspectiva de contribuir para melhorar sua autoestima e sua qualidade de vida, sensibilizá-los e torná-los um agente da campanha central do órgão.

5.1.1. Saúde e segurança dos caminhoneiros

A coleção de livretos “Na mão certa” distribuiu até o momento os seguintes guias: “Caminhoneiro Dirija por um Novo Brasil”, “Os direitos da criança e do adolescente”, “A saúde do caminhoneiro”, “A família do caminhoneiro”, “A segurança do caminhoneiro”, “Drogas e álcool nas estradas” e “O caminhoneiro e o meio ambiente”. O de número oito será intitulado “Os direitos humanos nas estradas”⁸¹.

Os volumes são similares na sua formatação. Os temas desenvolvidos são apresentados inicialmente através de quadros que simulam diálogos entre dois personagens: Geraldo, de 55 anos de idade e mais de 30 anos de profissão, e Marcelo, de 28 anos e mais de cinco de profissão. As questões principais que afetam os caminhoneiros são abordadas mediante dados estatísticos e, em seguida, esclarecidas e elencadas as propostas de solução.

Analisamos somente aqueles que se referem aos temas de saúde e segurança, primando pelos *núcleos de sentido* (Minayo) (20) que compõem o material.

⁸⁰ Estavam em circulação, em janeiro de 2010, sete volumes, totalizando 500 milhões de exemplares distribuídos.

⁸¹ Fonte: www.namaocerta.org.br

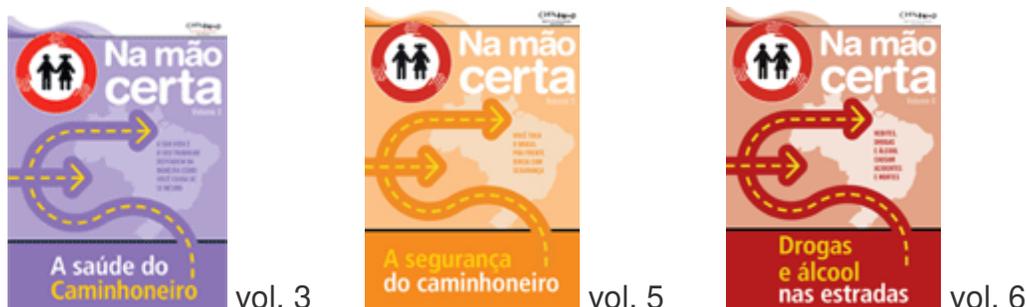


Figura 10: Materiais informativos distribuídos aos caminhoneiros.

Fonte: www.namaocerta.org.br

Foi possível observar que são considerados alguns conceitos comuns nesses volumes para tratar dos diferentes temas. O termo saudável aparece com muita frequência nos três volumes, relacionado aos hábitos dos trabalhadores em questão. Assim, alertam para práticas que promovam boa qualidade de vida: alimentação saudável, atividade física, cuidados com a saúde pessoal, etc.

O conceito Promoção à Saúde (PS), objeto de muitos estudos desde a divulgação do Relatório Lalonde⁸², tem sua definição baseada na concepção dos considerados determinantes da saúde, ou seja, estilo de vida, avanços da biologia humana, ambiente físico e social e serviços de saúde. O sentido deste conceito foi debatido e ampliado em encontros mundiais e, para alguns estudiosos, constitui a estratégia para se discutir qualidade de vida, cuja concepção relaciona valores não materiais como amor, liberdade, solidariedade e inserção social, realização pessoal e felicidade. Qualidade de vida no âmbito da saúde tem como centralidade a capacidade de viver sem doenças ou de superação das morbidades (Minayo et al.) (91). Entretanto, os conteúdos das mensagens dirigidas aos caminhoneiros distanciavam-se destas concepções, centrando-se na ideia de “vida saudável” baseada nos exercícios físicos, alimentação saudável, sono e

⁸² Forma como ficou conhecido o relatório de discussão do *The new perspective for the Health of Canadians*, desenvolvido pelo Movimento de Promoção à Saúde no Canadá, em 1974. Este relatório recomenda mudanças no foco das ações sanitárias, principalmente nas questões relacionadas à melhoria do meio ambiente, à moderação de comportamentos de riscos e à ampliação do conhecimento sobre a biologia humana (Carvalho) (92).

medidas preventivas, geralmente divulgados pelos médicos e profissionais de saúde para manutenção da saúde e prevenção das doenças.

Acompanhe algumas dicas para ter uma vida saudável:

Faça ginástica:

Quer ver um jeito muito simples de manter-se em forma?

Caminhe todos os dias, de 30 a 40 minutos. Fazer isso pelo menos quatro vezes por semana vai mudar sua vida. Você será uma pessoa mais saudável, evitará a obesidade e praticamente todas as doenças que foram relacionadas neste guia.

Quem faz ginástica tem mais disposição para o trabalho e para o sexo.

Mesmo que esteja cansado depois de um dia de trabalho, procure caminhar antes do jantar, mesmo que seja em torno do local onde estaciona para dormir. Calce um tênis, vista uma bermuda e saia caminhando. Convide um amigo para fazer isso junto com você.

Coma do bom e do melhor:

Figura 11: Sugestões para uma “vida saudável” contidas em material informativo analisado

Fonte: www.namaocerta.org.br

As sugestões apresentadas pelos guias para uma “vida saudável” também ajustam-se ao conceito de empoderamento⁸³ psicológico que, de acordo com Carvalho e Gastaldo (93), “se aproxima das concepções do ideário behaviorista da Promoção à Saúde, no momento que compreende a saúde como uma questão individual”, tendo no seu oposto o empoderamento social/comunitário que pode, segundo os autores, contribuir para a consolidação de políticas de caráter universal e equitativo e que pode contribuir para a construção de políticas públicas e sociais que, por sua vez, podem intervir sobre os múltiplos determinantes do processo saúde/doença

No guia que aborda a questão da saúde do caminhoneiro, são apontados alguns fatores de risco, entre eles a sonolência, abuso de álcool, problemas de visão, obesidade, diabetes e hipertensão. Apresentam-se estes fatores como uma consequência de hábitos dos motoristas, como: “motoristas que

⁸³ De acordo com Carvalho e Gastaldo (93), por detrás das estratégias centrais da PS encontra-se o conceito empoderamento, uma vez que “procura possibilitar aos indivíduos e coletivos um aprendizado que os torne capazes de viver a vida”.

dormem mal”, “motoristas que não se exercitam”, “motoristas que comem mal” e “motoristas que usam drogas”.

Em seguida são apontadas as medidas para evitá-los. São sugeridos “mandamentos para uma boa noite de sono”, sendo o sono entendido também como “reparador” e garantia da “disposição para o trabalho”. São oferecidas “dicas para resolver o problema de obesidade”, ocasionado pela “falta de exercícios físicos e da péssima alimentação, com muita gordura e fritura diariamente”, o que pode ser resolvido com mudanças alimentares: “comer mais frutas, verdura e legumes”, e a prática de “ginástica” ou “caminhadas diárias de 30 a 40 minutos”.

Lembramos que nos depoimentos dos trabalhadores anteriormente apresentados, circunstâncias adversas cerceam o seu trabalho, como a vigília constante do veículo e da carga, a má qualidade das refeições servidas nos restaurantes por eles frequentados ou de valor inacessível quando de melhor qualidade; assim como o excesso de carga horária, impossibilita-os da prática de atividade física.

Como sugere o guia, a saúde do caminhoneiro está inteiramente relacionada ao seu comportamento, e as “soluções” apresentam-se nas atitudes individuais preventivas aos problemas apresentados. Não são considerados os aspectos socioeconômicos dos problemas, delegando a esses trabalhadores mudanças que, muitas vezes, se contrapõem ao cotidiano do processo e da organização do trabalho exercido.

Recorrendo ao pensamento de Garcia (94), as recomendações de mudanças nos hábitos alimentares devem considerar ofertas alternativas que se enquadram dentro de recursos disponíveis e que preservam as características da vida habitual dos sujeitos. Ao separar fatores causais de doenças entre aqueles de resoluções individuais e os que pertencem à macroestrutura social e econômica, a autora afirma que a alimentação e a atividade física são objeto de intervenção no plano individual, não sendo consideradas outras causalidades, atribuindo a responsabilização do sujeito para a eficácia da intervenção.

Muito embora sejam conclamadas as empresas transportadoras e os proprietários de restaurantes para “ficarem atentos” aos fatores de risco e à “obrigação” de fornecimento de uma “alimentação saudável”, o cuidado com a saúde é entendido como uma grande responsabilidade do caminhoneiro, como podemos observar:

É preciso ficar atento. A sua vida, o seu trabalho e o sustento de sua família dependem de como você cuida da sua saúde. (Na mão certa. Vol. 3, p. 5)

Os fatores de riscos, as “soluções” e a responsabilização ajustam-se ao conceito de risco definido por Carvalho (92):

O conceito de risco é estruturante, também, do ideário da promoção à saúde contemporânea subsidiando, entre outras estratégias como as Políticas Públicas Saudáveis e múltiplas ações que têm como objetivo contribuir para as escolhas de hábitos de vida saudáveis. A crescente atenção à forma física, aos exercícios e dietas constitui a manifestação mais óbvia desse ideário (foco no estilo de vida) [...] Mais do que fatores de risco, a promoção à saúde é chamada a tratar de situações complexas onde o risco não é mais externo ao indivíduo, mas se inscreve, com ele, num complexo único de múltiplas dimensões - biológica, social e cultural.

Interessante observar ainda que os principais fatores de riscos são apresentados com dados procedentes de estudos sobre a saúde dos caminhoneiros buscando fundamentar, dar confiabilidade às informações e, mediante o uso de estatísticas, justificar as afirmações que confirmam os nexos entre comportamento e consequências. Os fatores são abordados mediante a apresentação de sinais e sintomas de doenças ou distúrbios, recomendando-se consulta médica regularmente para diagnósticos e tratamentos adequados.

Essas informações são intercaladas com páginas que simulam situações de reflexão entre dois personagens, quando são expostas algumas situações concretas do cotidiano dos caminhoneiros, contudo, ainda é reafirmada a responsabilização individual:

A vida de caminhoneiro não é fácil. Muitos de nós dormimos mal, comemos mal e não fazemos exercícios físicos. É uma profissão complicada. (Na mão certa, vol. 3, p. 5)

O importante é a gente se preocupar com a qualidade da nossa vida. (Idem)

No volume seis, o problema das drogas é correlacionado com as condições de trabalho: “necessidade de ficar acordado por muito tempo e de ter energia para enfrentar muitas e muitas horas de trabalho sem descanso”. Porém só, é feita uma pequena e única chamada à responsabilidade empresarial. O alcoolismo e a dependência de drogas são definidos como doença, e “quem abusa dessas substâncias não é um vagabundo e muito menos um mau-caráter”. O seu tratamento é colocado como uma responsabilidade pessoal do doente e dos amigos que o cercam e que deve ser procurada a ajuda de profissional especializado, ou, ainda, de grupos terapêuticos – Alcoólicos Anônimos ou Narcóticos Anônimos e/ou apoio espiritual.

Para além disso, é necessário e importante que se tenha um programa amplo nas empresas transportadoras de ajuda e tratamento a esses trabalhadores e, principalmente, mudanças nas condições de trabalho. É fato que o tratamento depende também do trabalhador, porém, têm que ser dadas as condições para tal, como por exemplo, o tempo para que ele possa buscar ajuda, seja nos consultórios, nas igrejas ou nos grupos terapêuticos.

No guia que aborda a questão de segurança, a mesma é entendida como adoção de certas medidas preventivas que o caminhoneiro tem que ter, como: “modo de dirigir, manutenção do caminhão e cuidados com a violência”. É acentuada, novamente, a responsabilidade e a culpa dos motoristas quando indicam a “falha humana” - “negligência, imprudência e imperícia” - como a principal causa de acidentes.

As estatísticas mostram que 90% dos acidentes são causados por erro humano, por isso você é o principal responsável pela sua segurança e a de seus colegas (Na mão certa, vol. 5, p. 3)

A segurança depende do comportamento do motorista (Na mão certa, vol. 5, p. 5)

Evitar acidentes depende muito de nós, caminhoneiros, fazermos a nossa parte. É preciso estar ligado nas dicas de segurança. (Na mão certa, vol. 5, p. 11)

Tratam também do problema de roubos de cargas⁸⁴ e oferecem vinte sugestões de cuidados para evitá-los, como: “Não deixe o caminhão sem vigilância, ainda que por poucos instantes”, “Procure de todas as formas dificultar a escalada de ladrões à cabine, Viaje de dia. Quando precisar viajar à noite, procure formar comboios” (Na mão certa; vol.5, p. 17). São sugestões que reforçam as instruções ditadas pelas empresas de responsabilização do motorista pelo veículo e a mercadoria transportada.

Nesse fascículo retomam os cuidados com a saúde relembrando que:

Um caminhoneiro saudável estará muito mais bem preparado para evitar acidentes e manter a segurança [...] o estado físico e mental do motorista afeta diretamente o seu desempenho. A pressa, o nervosismo, a preocupação e a agressividade precisam ser deixados de lado. (Na mão certa, vol. 5, p. 14).

A segurança segue a mesma abordagem, sendo colocada em termos de escolhas comportamentais. Esta noção de comportamento é muito utilizada em programas e ações de segurança de empresas brasileiras e estrangeiras que buscam identificar e intervir nas variáveis de controle com o objetivo de diminuir os índices de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais. O comportamento humano é entendido como função de estímulos e antecedentes, e está sob controle de reforçadores para aumentar ou manter a frequência de comportamentos “seguros” e “adequados”.

Esta concepção é rebatida por muitos estudiosos do tema que aqui representamos pelo pensamento de Vilela et al. (95):

⁸⁴ O Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP) divulgou os dados emitidos pela Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP/SP) informando que em 2008, houve 6.653 ocorrências de roubos de cargas, sendo que 1.048 ocorreram em rodovias federais e estaduais. Entre estas ocorrências, 112 foram de roubo de combustíveis e o prejuízo foi calculado em R\$3.635.000,00. Em 2009, aumentou para 7.776 ocorrências, sendo 1.527 em rodovias federais e estaduais. O registro de roubo de combustíveis foi de 148, com prejuízo calculado em R\$6.565.000,00.

Uma das consequências mais perversas associadas a essas análises é a adoção de leituras acerca dos comportamentos humanos presentes nos acidentes que sistematicamente desconsideram o contexto ou situação em que ocorrem. Entre os aspectos não abordados nessas análises pode-se citar: (a) atividade que estava sendo desenvolvida, aí incluídas as noções de prescrições, objetivos, recursos disponibilizados, os aspectos temporais, sua variabilidade normal e incidental etc.; (b) influências do contexto externo ao sistema, como urgência de pedidos de fornecedores, exigências de legislação etc.; (c) variações do estado psíquico dos trabalhadores, inclusive aquelas referentes a aspectos da gestão da atividade, como a ansiedade decorrente de dificuldades na resolução de problemas etc. (95)

Concordamos com Rangel (96), que, ao refletir sobre as práticas de educação, comunicação e mobilização comunitária para o controle da dengue, conclui que estes são campos de ação fundamentais “mais pela sua capacidade de abrir espaços de diálogo e conversação” entre os diferentes atores envolvidos “na busca de solução para os problemas que os afetam, do que pelo seu potencial de mudar comportamentos e atitudes individuais frente aos riscos à saúde”.

Rozemberg (97) chama a atenção para equívocos presentes entre muitos de que o “saber sobre alguma coisa” não é suficiente para promover mudanças de comportamentos ou de atitudes, desde que “existem motivos de ordem econômica, cultural, afetiva, social, subjetiva e outros ligados à própria interpretação e credibilidade das mensagens sobre saúde”. Não basta receber uma informação, finaliza a autora, é preciso que o receptor acredite, considere-a relevante e, principalmente, tenha condições de pôr em prática os novos conhecimentos que sejam de seu interesse

Estas afirmações nos remetem às idéias de Paulo Freire (89), que atribuía ao processo educativo a tarefa de problematizar, contextualizar, refletir, sobretudo relacionar os saberes. Portanto, educar⁸⁵ requer relações entre sujeitos

⁸⁵ Entre as várias modalidades de educação destacamos a não formal, na qual se inserem as práticas que ora observaremos. A educação não formal é definida pelo Comped-Inep como as atividades educativas, geralmente oferecidas por instituições sociais governamentais e não governamentais, compreendendo programas de competências diversas, e que resulta em formação para valores, para o trabalho e para a cidadania.

– o educador e o educando. Ao primeiro cabe a função de coordenar e problematizar para suscitar idéias, a partir da realidade do educando, de forma que lhe permita uma percepção maior e propicie uma nova visão, que instigue uma análise crítica e a intervenção com potencial de transformação dessa realidade. O ato de educar, para o autor, visa à conscientização e à autonomia do educando.

O ato educativo é dialógico, desde que ocorra pelo debate entre educador, educando e o objeto do conhecimento. É também político, porque visa uma compreensão crítica da prática social na relação social, histórica e cultural no qual o homem está inserido, e porque também carrega uma intencionalidade nas escolhas metodológicas e ideológicas de quem o faz (89).

Embora o material elaborado pelo Instituto *World Childhood Foundation* demonstre a preocupação de adequar-se à linguagem de modo a atingir o público de interesse, observam-se posições distintas entre os emissores e os receptores com a preocupação de mudanças de comportamentos e a adesão dos motoristas ao seu objetivo fim. Assim, as informações referentes à segurança e à saúde desses trabalhadores são expostas com enfoque de causalidade, atribuindo a doença e os acidentes a comportamentos e atos inseguros, desconsiderando a dimensão social e histórica do trabalho e da saúde-doença, conforme foi possível observar nos “mandamentos” e “dicas” propostas.

A comunicação em saúde envolve a circulação de informações e conhecimentos em saúde provenientes de várias fontes, sejam elas formais ou informais, articuladas entre diferentes instâncias que, por sua vez, devem interagir com segmentos da sociedade para o reconhecimento de saberes, culturas e práticas, bem como para planejar a intervenção no processo saúde-doença (96) (Kelly-Santos e Rozemberg) (98).

Observamos que no meio dos guias há um encarte (carta resposta) contendo um pequeno questionário cujo intuito é obter informações do leitor sobre o assunto desenvolvido, sua compreensão e sugestões dos próximos temas. Há

também espaços para comentários e críticas e dados para cadastrar-se no Programa. Na última página, os caminhoneiros são convidados a contar suas histórias, sendo que as escolhidas serão publicadas em forma de livro. Este canal de comunicação pode aproximar os caminhoneiros e tornar mais efetiva a interação entre os emissores e os receptores. Desta forma, o material educativo pode efetivamente contribuir para a reflexão das reais condições de trabalho a que estão submetidos.

Partilhando da idéias de Freire (89), as questões de segurança e saúde dos trabalhadores devem ser construídas a partir do diálogo entre as diferenças de cada trabalhador e deste com o seu grupo. Educar implica considerar sua experiência, seu conhecimento e seu entendimento sobre os riscos presentes no ambiente de trabalho e, com o trabalhador, encontrar medidas de proteção efetivas. A complexidade das questões relacionadas à segurança e à saúde do trabalhador requer ações interdisciplinares e intersetoriais para ampliar a compreensão destas questões de forma integral.

Sendo assim, deve ser estimulada não só a participação de trabalhadores na produção de materiais educativos sobre saúde e segurança para que os mesmos expressem a sua realidade, como também estimular a reflexão sobre as suas dificuldades e seus problemas cotidianos e as possíveis soluções.

Os materiais impressos dirigidos aos motoristas merecem um estudo mais amplo e específico, com metodologias apropriadas. Nos depoimentos e nos relatos informais obtidos foi possível constatar a reprodução destas informações, sendo lembrados os problemas de obesidade, hipertensão e diabetes como os grandes vilões da sua saúde e, normalmente, relacionados aos hábitos alimentares, sendo desprezadas a condições de trabalho as quais também colaboram para o surgimento destas doenças.

5.1.2. Os caminhoneiros e a exploração sexual de crianças e adolescentes

O objetivo central dos guias é aproximar os caminhoneiros do debate sobre a preservação de sua saúde e torná-lo um grande aliado no combate à exploração sexual infantil. A pesquisa citada no início deste tópico, apontou que a exploração sexual de crianças e adolescentes faz parte do universo dos caminhoneiros.

Apesar de presente há muito tempo nas grandes e pequenas cidades e ser motivo de muitos debates, a exploração sexual de crianças e adolescentes pouco aparece nas publicações de pesquisas científicas. Somente a partir dos anos 1990 é que começou a ter visibilidade, com recorrentes reportagens jornalísticas e objeto de muitos estudos, tendo sido ainda motivo da formação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) realizada de maio de 1993 a março de 1994 (Gomes) (99), (Gomes et al.) (100).

Gomes (99) já chamava a atenção para o problema, colocando-o como uma questão de Saúde Pública, cuja demanda não se restringe a essa área, mas necessita ser articulada a outros setores dada sua complexidade, desde que, aponta o autor, diferentes matizes configuram a prostituição infantil. Seu trabalho evidencia ainda o quanto a sociedade carrega de valores e estigmas sobre este assunto e nos ajuda a esclarecer muitas situações presentes no cotidiano dessas crianças e adolescentes (entre outras, o motivo pelos quais alguns homens preferem fazer sexo com elas). Com base em Saffioti (1989)⁸⁶o autor afirma que “as profundas desigualdades socioeconômicas do país propiciam a exploração de pessoas por pessoas. Neste contexto, a criança facilmente se torna uma mercadoria”.

⁸⁶ Saffioti, H. Exploração sexual de crianças. In: Azevedo, M. A. e Guerra, V. N. A. (orgs). *Crianças vitimizadas: a síndrome do pequeno poder*. São Paulo, Iglu, 1989. pp. 49-95.

Libório (101) aponta que, até o ano 2000, os estudos privilegiavam metodologias quantitativas para conhecer o perfil das crianças e adolescentes envolvidas na exploração sexual, sendo poucos os trabalhos com análises qualitativas voltadas para a compreensão do significado desta situação vivenciada por elas. Ao acompanhar 14 adolescentes do sexo feminino, com faixa etária entre 13 e 17 anos, no interior do estado de São Paulo, a autora observou

[...] a constante violação de direitos a que estavam expostas as adolescentes desde tenra idade que permanecia e até se intensificava a partir do seu envolvimento com a exploração sexual, caracterizando o estado de destituição e abandono social. (101).

Nesses últimos nove anos algumas pesquisas qualitativas foram produzidas com o objetivo de desvelar e promover mudanças nessa realidade, entre eles destacamos dois artigos frutos da pesquisa realizada pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Perfil do caminhoneiro no Brasil, citado no início do capítulo), que buscam analisar a percepção e o envolvimento dos caminhoneiros com a exploração sexual de crianças e adolescentes. Com certeza, seus resultados foram referenciais para a elaboração do conteúdo sobre o tema nos guias distribuídos aos caminhoneiros.

O primeiro artigo (Morais et. al.) (102), buscou compreender os condicionantes da exploração sexual de crianças e adolescentes a partir da percepção de caminhoneiros, clientes ou não, analisando a definição dada sobre criança e adolescente, os principais motivos que levariam crianças e adolescentes a se “prostituírem”, motivos que levam homens a preferirem fazer sexo com crianças e adolescentes e motivos que levam os caminhoneiros a afirmarem não terem saído com crianças e adolescentes.

Os resultados apresentados pelos autores apontam que a participação dos caminhoneiros mostrou-se atrelada à situação de abuso sexual da criança e adolescente, sem ocorrer o agenciamento ou transporte das mesmas de um lugar para outro do país envolvendo o uso sexual para seu próprio prazer. Quanto ao seu relacionamento com as mesmas, os caminhoneiros usam justificativas de

forma semelhante aos abusadores sexuais para legitimar o sexo entre adultos e crianças/adolescentes, afirmando que, apesar de seres em outro nível de desenvolvimento, percebem-nas como seres sexuais.

Os autores também recorrem a Safiotti para entender a situação de desigualdade que ocorre nessas circunstâncias, definida como adultocentrismo, na qual o adulto detém o poder de decisão e imposição de suas vontades e desejos. Não diferente de outros grupos sociais, os caminhoneiros culpabilizam as crianças e adolescentes vítimas ou, quando muito, a situação de pobreza em que vivem, desresponsabilizando-se pelo mercado ou demanda que sustenta esta exploração.

Entre aqueles que não participam desta situação, alguns não o fazem por uma “cultura do medo” (medo da justiça, medo de doenças, medo da difamação, medo de assaltos, etc.), outros, por uma perspectiva mais ética, por considerar as crianças e adolescentes como iguais/semelhantes (filhas, netas), o que respeita, valoriza e resgata a humanidade das mesmas.

No segundo artigo, Cerqueira-Santos et al. (103), comparam caminhoneiros clientes e não clientes do comércio sexual de crianças e adolescentes. O estudo apontou semelhanças no perfil desses caminhoneiros, o que reafirma a idéia de que o envolvimento com a exploração sexual passa por razões circunstanciais, e variáveis de condições de trabalho e psicossociais se entrecruzam nos determinantes – atividade estressante, muito tempo longe de casa, solidão, tempo de espera, má qualidade dos locais de parada, ausência de ofertas de lazer, apelo erótico do meio onde convivem, banalização do sexo e naturalização do uso de serviços sexuais como prazer e diversão, machismo, relações de gênero e de poder desiguais, falta de conhecimento sobre os direitos das crianças e adolescentes, falta de referência para a definição de fases da vida, o que leva a relativizar as faixas etárias.

O estudo conclui que, para além das limitações da compreensão do fenômeno como uma questão moral individual, faz-se necessário desvelar as

realidades econômicas, sociais, culturais e políticas envolvidas tanto na formação da demanda quanto da oferta de comércio sexual, além de qualificar as intervenções em curso nos campos da prevenção, do atendimento educacional e assistencial às crianças e adolescentes explorados sexualmente, punir os agentes e ampliar o conhecimento e a intervenção com os clientes na linha preventiva e reeducacional.

O tema da exploração sexual de crianças e adolescentes tem espaço em quase todos os guias. No primeiro volume são apresentados alguns dados da pesquisa e o caminhoneiro é convidado a participar como um parceiro e agente no combate a este problema. Os volumes um e dois – “Caminhoneiro, dirija por um novo Brasil” e “Os direitos da criança e do adolescente” - explicam alguns conceitos que são tratados nos demais guias, como podemos observar no diálogo entre os personagens:

Marcelo, pelo que eu entendi, a exploração sexual comercial acontece quando um adulto faz sexo com uma criança ou adolescente e dá a ela dinheiro, favores, presentinhos ou até mesmo um prato de comida. (Na mão certa, vol. 1, p.11)

Abordam, ainda, as definições de infância e adolescência apontando as fases e os sinais de mudança, utilizando de simbologia que possa ajudar no entendimento:

Os pesquisadores já mostraram que crianças e adolescentes não são adultos em miniatura. Para se tornarem adultos saudáveis, as crianças e os adolescentes precisam crescer direito. Por dentro e por fora. Emocionalmente e fisicamente. Todas as partes do corpo, inclusive os órgãos sexuais, têm um tempo certo para amadurecer. (Na mão certa, vol.1, p. 13)

Adolescência é a passagem entre a infância e a vida adulta. A adolescência é como uma estrada cheia de curvas, por onde você dirige pela primeira vez. Tem muita descoberta bonita, mas também tem várias armadilhas e riscos de derrapagem. Por isso o adolescente também precisa de orientação e proteção. (Na mão certa, vol.2, p. 7)

São apresentados os motivos desta exploração e a desmitificação de preconceitos e culpabilização com que são vistas as crianças e adolescentes prostituídos:

Tem muita pesquisa afirmando que estas meninas não estão ali porque querem. Quase todas elas são exploradas porque não tem alternativa. Vivem na miséria e na violência, muitas vezes em lares sem uma boa estrutura familiar. (Na mão certa, vol. 1, p. 13)

As informações, que refletem as conclusões dos artigos, têm o objetivo claro de romper com concepções machistas e adultocêntricas e atuar para o desencadeamento de um amplo processo de mudança de cultura e valores, no qual o caminhoneiro tem um papel de destaque, rompendo e/ou colaborando para acabar com este crime:

Você, caminhoneiro, é uma peça-chave para ajudar a combater a exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas. (Na mão certa, vol. 1, p. 15)

Embora nosso estudo não tivesse a intenção de abordar essa questão, alguns entrevistados fizeram comentários, seja para retratar a situação de miséria em que se encontram algumas pessoas em regiões do país onde o motorista é visto como um trabalhador bem-sucedido; seja para falar dos riscos de assaltos que ocorrem em locais de parada para pernoite, onde se combinam prostituição e roubo:

As vilas (Santa Tereza – Fortaleza), no convívio ali, eles te contam “aqui os motoristas, os caminhoneiros traz a vida para nós. Minha filha tinha 13 anos. Está lá, para o Rio de Janeiro. Levou, casou, não sei se está bem”. Desse jeito, você entendeu? E ali, fala para ela “eu moro em São Paulo... é, eu moro em Uberaba, eu moro em Uberaba ou Paulínia”. Fala “eu tenho um cômodo, um banheiro, água, é... energia, uma cama e um fogão”. Ela está rica, coitadinha. Eu tenho um primo, lá em Uberaba, veio e está casado há 13 anos. Trouxe ela, menina. Hoje, está com 29 anos. Trouxe ela com 12 anos, na época ele tinha 21. Hoje está casado, tem três filhos. EM20.

E tem posto, aí, que não dá nem para pernoitar porque, vou falar verdade para você, você abre a cortina de noite, você tem vergonha. Prostituição. E onde tem prostituição, tem roubo. EM17.

Embora a pesquisadora e os motoristas tivessem conhecimento da existência da exploração sexual em vários pontos de parada, este tema parecia ser evitado nos depoimentos e nas conversas informais. Quando indagados, confirmavam a presença de adolescentes e adultos nestes locais e, em seguida, associavam aos assaltos e à venda de drogas. Os comentários geralmente relacionavam a prostituição a problemas de desestrutura familiar, uso de drogas, falta de valores morais e miséria, o que reforça os dados apresentados pelos estudos citados.

Estamos de acordo com a conclusão da pesquisa ao afirmar que se trata de uma questão complexa que envolve fatores econômicos, políticos, sociais e legais e que é necessário “entender o caminhoneiro abusador a partir dessa complexidade e não, simplesmente, a partir de uma questão moral”. Desta forma, é louvável a parceria visando mudanças de cultura e valores no tocante às questões que envolvem a sexualidade masculina e a prostituição infantil.

6. Considerações finais

Procuramos nesta pesquisa desvelar a atividade laboral de um grupo de trabalhadores com base nas suas representações ora definidas como forma de apreensão do mundo concreto, de conhecimento resultante das interações sociais e das condições objetivas de sua realidade e sua vivência cotidiana do trabalho. A análise das representações sociais permitiu-nos entender não só o universo do setor de transporte de combustíveis, mas também revelou como aqueles homens e mulheres compreendem e dão sentido à sua dura realidade.

O transporte rodoviário de combustíveis, atualmente, prestado por empresas transportadoras contratadas ou cooperativas, congrega trabalhadores com baixa qualificação na condição de assalariados ou agregados de médias e grandes empresas transportadoras, ou ainda de trabalhadores cooperados. O trabalhador autônomo participa neste setor na condição de agregado, sendo necessário que o mesmo comprove seu Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), bem como capital suficiente para arcar com custos de um acidente, caso ocorra. Trata-se, portanto, de um trabalhador quarteirizado.

Um dos atrativos deste setor são as remunerações diferenciadas dos demais, por se tratar de trabalho com produtos perigosos que requer certo grau de qualificação e diferenciado de outros tipos de trabalho

Condições do transporte e do trânsito, traçado e manutenção das rodovias, condições atmosféricas, condições de trabalho, entre outras, são situações que podem expor as comunidades lindeiras às rodovias, o meio ambiente e o motorista a situações de riscos graves. Assim, esta atividade é realizada mediante o cumprimento de normas rígidas estabelecidas por órgãos públicos de diferentes áreas – ANTT, CETESB, INMETRO, etc.

Este setor também se apresenta como espaço de relações sociais de trabalho que despertam competitividade e conflitos inerentes aos interesses

antagônicos existentes entre os grupos sociais participantes. Contudo, também está presente entre os trabalhadores a solidariedade no enfrentamento da solidão e das dificuldades daquele trabalho.

Os motoristas que atuam no transporte de combustíveis valorizam a sua função de dirigir o caminhão. Entretanto, não só dirigem um caminhão adaptado para transportar carga perigosa, como também carregam e descarregam produtos que podem trazer prejuízos a sua saúde; tarefas estas que extrapolam, nas concepções deles, a responsabilidade básica de seu trabalho. Uma profissão que, no imaginário deles, era sinônimo de “liberdade” e “aventura”, hoje, se apresenta com uma mistura de sentimentos de prazer, solidão, sofrimento e desgaste físico, mental e moral. Reclamam da falta de reconhecimento de sua importância econômica e dos atributos morais pejorativos que os relacionam ao descrédito, ao preconceito e à indignidade. Suportam o medo dos riscos que esta carga perigosa oferece e o medo do assalto por ser uma carga valiosa, além das condições adversas.

Para os trabalhadores, no plano das representações, o trabalho significa a possibilidade de inserção social e sobrevivência, assegurando-lhes o papel masculino, pai de família. Representa ainda a dignidade, a garantia de respeito e o orgulho de participar de uma cadeia econômica tão importante para o país.

Vivenciando o trabalho sob condições marcadas pelo controle da jornada de trabalho, pela observância das normas obrigatórias, os motoristas o definem como “prisão” porque se vêem como trabalhadores individuais, executando tarefas estabelecidas com muitas regras e sob muita fiscalização das empresas e dos clientes. Também o definem como “perigoso” e “arriscado” porque nele identificam os riscos de acidentes ocasionados pelo tráfego intenso ou pelas estradas deficientes, os riscos de assaltos a que estão expostos diariamente e os riscos inerentes aos produtos que transportam, muito embora o entendimento seja

restrito a sua inflamabilidade e explosividade e as consequências desastrosas que causam para o meio ambiente e para o ser humano em casos de acidentes.

As empresas distribuidoras e transportadoras, preocupadas com a segurança e qualidade do produto, investem em programas de controle contratando serviços especializados para gerenciar riscos e rastrear os veículos. No entanto, pode-se observar que os investimentos na capacitação e conscientização dos trabalhadores sobre os riscos que a atividade oferece estão muito aquém do necessário, sendo observadas, entre outras, omissão e orientação errônea nos procedimentos de carga e descarga dos produtos.

A análise do material informativo distribuído aos caminhoneiros revelou a importância da informação, desde que encontramos em vários depoimentos de motoristas, conceitos tratados nos livretos, tais como: as doenças que mais afetam a categoria e hábitos saudáveis. As informações, incorporadas, rejeitadas ou transformadas resultaram, de alguma forma, em conhecimentos que eles estão reproduzindo. Faz-se necessário um estudo para avaliar se houve, de fato, por parte dos trabalhadores uma identificação e reconhecimento de sua realidade nas mensagens, se este material provocou a reflexão e se os mesmos resultaram em alguma mudança de comportamento sobre seus hábitos.

Entendemos que é necessário incluir no conteúdo dos cursos de capacitação e treinamentos questões relacionadas à saúde dos trabalhadores, abordando os riscos da exposição ocupacional a diferentes produtos químicos, principalmente o benzeno, medidas de proteção individual e coletiva, e a vigilância em saúde dos trabalhadores.

Deve-se assegurar aos trabalhadores o seu direito de saber que substâncias químicas eles transportam, qual é sua composição e quais são os riscos que elas oferecem a sua saúde.

O trabalho realizado de forma individualizada, entidades de representação com pouca expressão e denúncias de corrupção, e relações de

trabalho que diferenciam os motoristas entre si, diminuem os conflitos fundamentais. Os sindicatos não têm respondido suficientemente as questões básicas das condições de trabalho e naquelas que defendem a saúde dos trabalhadores de sua base.

Os trabalhadores estão expostos ao intenso desgaste físico, mental e moral. As representações associadas ao trabalho-saúde-doença reportam-se à atividade de dirigir, quando são lembradas as doenças cardiovasculares e músculos-esqueléticas. Elas associaram-se também aos comportamentos dos próprios trabalhadores que infringiram as regras de segurança, ou “descuidaram” de sua saúde e se envolveram com uso de drogas. Desta forma, adoecer ou acidentarse, para eles, é responsabilidade do próprio trabalhador, reproduzindo a ideologia empresarial.

Os riscos de adoecimento causados pelos vários agentes químicos presentes nos produtos químicos são desconhecidos pelos motoristas, embora admitam vagamente a possibilidades de algum prejuízo à saúde, futuramente.

A acessibilidade dos serviços de saúde é dificultada pela organização do trabalho e, provavelmente, pode haver outras resistências de natureza cultural ligadas a maneira como o gênero masculino lida com seu próprio corpo, tendendo a preterir ou postergar a procura pelos serviços de saúde, diante dos males que possam lhes afetar a saúde.

Tal como nas representações da classe popular, os trabalhadores entrevistados tomam a alimentação e o sono como fundamentais à reposição da energia consumida durante as atividades exercidas, muito embora, entre aqueles que percorrem grandes distancias, nem sempre consigam cumprir-la satisfatoriamente, seja pela qualidade das refeições servidas nos restaurantes, ou por ter o sono prejudicado para cuidar do patrimônio da empresa (“a carga”, “o caminhão”) ininterruptamente.

Trabalhar, sob tanta responsabilidade e tantos riscos, muitas vezes induzem estes trabalhadores a negarem ou banalizarem os perigos como forma de preservar-se da “loucura”, “das preocupações”, como afirmaram alguns, bem como manter-se na profissão e, conseqüentemente, garantir sua sobrevivência e a de sua família.

7. Recomendações

Por se tratar de uma categoria de trabalhadores que pouca atenção teve como objeto de estudo, sugerimos a formação de um grupo interdisciplinar e interinstitucional, priorizando a presença de trabalhadores do setor, para que sejam discutidas suas condições de trabalho, saúde e segurança e indicadas as propostas de mudanças concretas nas suas condições de trabalho.

Como pontos iniciais de discussão, elencamos algumas sugestões de medidas preventivas para melhorar as condições de trabalho e saúde dos motoristas/caminhoneiros que transportam combustíveis:

- ❖ Ações de médio prazo:
 - inclusão das empresas do setor de distribuição e transporte de combustíveis no Acordo Nacional do Benzeno;

- ❖ Ações de curto prazo:
 - diminuir a exposição destes trabalhadores aos vapores de produtos químicos, tomando as seguintes medidas:
 - ◆ utilização de máscara de proteção respiratória para os momentos de carga e descarga do produto;
 - ◆ adaptação dos caminhões de transportes de produtos químicos para o sistema de *bottom loading*;
 - ◆ fim das conferências de descarregamento;
 - controle de exposição ocupacional do benzeno
 - ◆ exames semestrais de controle hematológico
 - assegurar os princípios do direito de saber aos trabalhadores, seja em relação à sua saúde ou ao seu trabalho – componentes químicos presentes nos produtos que transportam.
 - regulamentação da carga horária de trabalho;

- regulamentação de período de descanso na residência do trabalhador sem custos de deslocamento;
- pernoites em áreas reservadas que não as boleias de caminhões;
- criação de áreas de espera com boas acomodações;
- criação de área de descanso e lazer para os fins de semana em trabalho

8. Referências Bibliográficas

1. Kon A. Sobre a economia política do desenvolvimento e a contribuição dos serviços. São Paulo. 2007, vol. 27 (1), pp. 130-46.
2. Kon A. Mudanças recentes no perfil da distribuição populacional da população brasileira. São Paulo. 2006, jul./dez; 23 (2);247-67.
3. Chadad JPZ, Cacciamali MC. As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil. Revista da ABET -Associação Brasileira de Estudos do Trabalho. 2005, Ano 5, 2 (10).
4. Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) - Relatório de Emergências Químicas atendidas pela CETESB em 2009. São Paulo, 2009. [Acesso em: 22 abril 2010]. www.cetesb.sp.gov.br
5. Ferreira CEC. Acidentes com motoristas de transporte rodoviário de produtos perigosos. São Paulo Paulo em Perspectiva. 2003, ab./jun., 17 (2): 68-80.
6. Gazzinelli MF, Guazzinelli A, Reis DC, Penna CMM. Educação em saúde: conhecimentos, representações sociais e experiências da doença. Rio de Janeiro. 2005, jan./fev., 21 (1): 200-06.
7. Maligo C. Modelo para simulação da operação de carregamento de caminhões-tanque em uma base de distribuição de combustíveis automotivos. [Dissertação]. Rio de Janeiro (RJ): Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro; 2005.
8. Balardin L. Análise do trabalho dos operadores de uma distribuidora de derivados de petróleo. [Dissertação]. Porto Alegre (RS): Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2007.

9. Silva JunioR RF. Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxo de mobilidade e geográfica do capital. [Dissertação]. Presidente Prudente (SP): Universidade Estadual Paulista; 2004.
10. Scaramella ML. Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros. [Dissertação]. Campinas (SP): Universidade Estadual de Campinas; 2004.
11. Araújo PH. Trabalhadores autônomos e associativismo. O caso do transporte rodoviário no Estado de São Paulo. In: VI Seminário do Trabalho: trabalho, economia e educação no século XXI. Anais do VI Seminário do Trabalho: trabalho, economia e educação no século XXI. Marília: Universidade Estadual Paulista; 2008.
12. Santos L. "Moro no mundo passeio em casa": vida e trabalho de mulheres e homens caminhoneiros. [Tese - Doutorado]. Araraquara (SP): Universidade Estadual Paulista; 2002.
13. Antunes R. Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. Trabalho e estranhamento. Campinas (SP): Cortez Editora e Editora Unicamp, 1995. pp. 121-34.
14. Oliveira F. O terciário e a divisão social do trabalho. Estudos CEBRAP, São Paulo (SP). 1998, 24, pp. 138-68.
15. Itani A. O trabalho, sua invisibilidade e seu estudo: algumas considerações a partir do trabalho nos serviços dos transportes. Tempo Social. Revista de Sociologia da USP, São Paulo (SP). 1996, 9 (1): 161-94.
16. Ferreira MF. Notas sobre a contribuição do cientista social ao campo da saúde. In: Canesqui AM. Dilemas e desafios das Ciências Sociais na Saúde Coletiva. São Paulo/Rio de Janeiro: Hucitec/Abrasco. 1995. pp. 37-51.

17. Lopes JC. A voz do dono e o dono da voz: trabalho, saúde e cidadania no cotidiano fabril. [Tese - Doutorado].Campinas (SP): Universidade Estadual de Campinas, 1999.
18. Deslandes SF, Gomes R. A pesquisa qualitativa nos serviços de saúde. Notas teóricas. In: Bosi, MLM, Mercado FJ. Pesquisa qualitativa de serviços de saúde. Petrópolis (RJ): Editora Vozes. 2004, pp. 99-120.
19. Turato ER. Métodos qualitativos e quantitativos na área da saúde: definições,diferenças e seus objetos de pesquisa. Revista de Saúde Pública. 2005, 39 (3): 507-14.
20. Minayo MCS. O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde. 8. ed. São Paulo (SP): Editora Hucitec, 2004. 269p.
21. Canesqui AM. Ciências Sociais e saúde no Brasil. São Paulo (SP): Editora Hucitec, 2007. 122p.
22. Cardoso MH, Gomes R. Representações sociais e história: referenciais teórico-metodológicos para o campo da saúde coletiva. Caderno Saúde Pública, Rio de Janeiro (RJ), 2000, abr/jun., 16(2): 499-506
23. Gomes R, Mendonça EA, Pontes ML. As representações sociais e a experiência da doença. Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro (RJ). 2002, set./out., 18 (5): 1207-14.
24. Haguette TMF. Metodologias qualitativas na sociologia. 11. ed. Petrópolis (RJ): Vozes, 2007.
25. Minayo MCS. Homens de ferro: estudo sobre os trabalhadores da Vale do Rio Doce em Itabira. Rio de Janeiro (RJ): Ed. Dois Pontos, 1986.
26. Triviños ANS. Introdução à pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. A pesquisa qualitativa em educação. São Paulo (SP): Ed. Atlas, 1987.
27. Bardin L. Análise de conteúdo. Lisboa (PRT): Edições 70 Ltda., 1977.

28. Shah S. A história do petróleo. Porto Alegre (RS): Ed. L&PM, 2007. 240p.
29. Aragão AP. Estimativa da contribuição do setor petróleo ao produto interno bruto brasileiro: 1995/2004. [Dissertação]. Rio de Janeiro (RJ): Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.
30. Petróleo Brasileiro - PETROBRÁS. Espaço conhecer. 2008. Disponível em: <www.petrobras.com.br>. Acesso em: 26 maio 2008.
31. Silveira SFB. O mercado de distribuição de derivados de petróleo no Brasil. [Dissertação]. Campinas (SP): Universidade Estadual de Campinas, 1998.
32. Araújo LR. Análise sobre a atratividade do Upstream da indústria de petróleo brasileira (1997 - 2003). [Monografia]. Rio de Janeiro (RJ): Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.
33. Lucchesi CF. Petróleo. Estudos Avançados, São Paulo (SP), 1998, ago., 12 (3): 17-40.
34. Braga WM. A logística como diferencial na indústria do petróleo: caso do downstream brasileiro. Publicações BNDES, 2004. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br>>. Acesso em: 5 jul. 2008.
35. Agência Nacional do Petróleo - ANP. Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. 2009. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br>>. Acesso em: 15 março 2010.
36. Sarmiento CEB, Moreira RL. A Petrobras e a flexibilização do monopólio d exploração do petróleo no Brasil. FGV, sd. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/nav_fatos_imagens/htm/fatos/Petrobras.asp>. Acesso em: 05 mai 2009.
37. Soares AC. Diagnóstico da rede de distribuição de derivados de petróleo no Brasil. [Dissertação]. Rio de Janeiro (RJ): Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2003.

38. Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes - SINDICOM. 2009. Disponível em: <<http://www.sindicom.com.br>>. Acesso em: 07 nov 2009.
39. Soares AC, Leal JE, Azevedo IR. Diagnóstico da rede de distribuição de derivados de petróleo no Brasil e sua representação em um SIG. In: XXIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Ouro Preto (MG). 2003, [s.n.] p. 1-8.
40. Esteves HB, Bicalho LN. Aspectos técnico-econômicos da logística da distribuição de combustíveis no Brasil. In: Rio Oil & Gas Expo and Conference. Anais da Rio Oil & Gas Expo and Conference. Rio de Janeiro (RJ): Copyright 2008, Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - IBP. 2008. p. 1-7.
41. Figueiredo R. Planejamento Integrado do Sistema Logístico de Distribuição de Combustíveis. CEL/Coppead & IBP, 2005. Disponível em: <<http://www.ibp.org.br>>. Acesso em: 15 jul 2008.
42. Lieggio Junior M, Caixeta CLEF, Bogossian MP, Granemann SR. Proposta de metodologia para classificação de empresas de transporte rodoviário de combustíveis líquidos. Transportes, 2007, dez. 15 (2): 34-42. ISSN 14157713.
43. Silva AV, Guimarães LBM, BALLARDIN L. Análise de incidentes em uma empresa distribuidora de combustíveis. XXVI Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Fortaleza (CE): [s.n.]. 2006. p. 1-9.
44. Penna RAC, Alcantara AA. Oportunidades de eBusiness na cadeia de distribuição de combustíveis. XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Rio de Janeiro (RJ): [s.n.]. 2002, p. 1-8.
45. Meirelles DS. O conceito de serviço. Revista de Economia Política, São Paulo, 2006, jan./mar. 26 (1) (101): 119-36.

46. Cacciamali MC, Britto A. A flexibilização restrita e descentralizada das relações de trabalho no Brasil. Revista Brasileira de Estudos do Trabalho, São Paulo. 2002, 2 (2): 91-120,.
47. Associação Nacional de Transporte de Carga e Logística - ANTC. Perfil do transporte rodoviário de Cargas. Peso do transporte na economia brasileira. www.ntc.org.br, 2010. Disponível em: <<http://www.ntc.org.br>>. Acesso em: 18 jul. 2010.
48. Confederação Nacional do Transporte - CNT/SENSUS. O perfil socioeconômico e as aspirações dos caminhoneiros no país. SEST/SENAT. Brasília. 1999, 17p.
49. Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT. Transporte rodoviário. [www.antt.gov.br/carga/rodoviário](http://www.antt.gov.br/carga/rodoviario), 2008. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 21 fev. 2008.
50. Lopes SS, Cardoso MP, Piccinini MS. O transporte rodoviário de carga e o papel do BNDES. Revista do BNDES. Rio de Janeiro (RJ), 2008, jun. 14 (29): 35-60.
51. Lima MP. O custeio do transporte rodoviário. Publicações Centro de Estudos de Logística - COPPEAD. www.ilos.com.br, 2001. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/site/index>>. [Acesso em: 03 jul. 2009].
52. Secco A, Pinheiro D. A força do caminhão. Editora Abril. veja.abril.com.br, 1999. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx?edicao=1609&pg=06>>. [Acesso em: 19 fev. 2008].
53. Ministério do Trabalho e Emprego - MTE. Classificação Brasileira de Ocupações. www.mte.gov.br, 2002. Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbsite/pages/home.jsf>>. Acesso em: 10 abr. 2009.

54. Cacciamali MC. Setor informal urbano e formas de participação na produção. [Tese - Doutorado]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1983.
55. Araújo PH. Caminhoneiros e resistência política: proletariado ou patrões de si mesmo. In: III Simposio Lutas Sociais na América Latina. Trabalhadores (as) em movimento: constituição de um novo proletariado? Anais do III Simposio Lutas Sociais na América Latina. Trabalhadores (as) em movimento: constituição de um novo proletariado? Londrina: Universidade Estadual de Londrina. 2008.
56. Santos MM. Transporte rodoviário de carga no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 90. [Dissertação]. Campinas (SP): Universidade Estadual de Campinas, 2007.
57. Fischler C. Obeso benigno,obeso maligno. In: SANT'ANNA DB. Políticas do corpo. São Paulo (SP): Estação Liberdade, 1995. pp. 69-79.
58. Goffman E. Estigma. Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. 4ª. ed. Rio de Janeiro (RJ): LTC - Livros Técnicos e Científicos Editora SA., 1988.
59. Welter AF, Ballardín L, Guimarães LBM. Análise da atividade de carregamento realizada por motoristas de caminhões-tanque. 14º Congresso Brasileiro de Economia. Curitiba (PR).: Portal do Conhecimento - Engenharia de Produção e Transporte - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2006. s/p.
60. Moreno CRC, Fischer FM, Rotenberg, L. A saúde do trabalhador na sociedade 24 horas. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, 2003, 17 (1): 34-46. ISSN 0102-8839.
61. Mello MT, Santana MG, Souza LM, Oliveira PCS, Ventura ML, Stampi C, Tufik S. Sleep patterns and sleep-related complaints of Brazilian interstate bus drivers. Brazilian Journal of Medical and Biological Research, Ribeirão Preto (SP), 2000, 33(1): 71-77. ISSN 1678-4510.

62. European Transport Safety Council - ETSC. The role of driver fatigue in Commercial road transport crashes., Brussels, 2001, p. 1-36. ISBN: 90-76024-09-X.
63. Fischer FM. What do petrochemical workers, healthcare workers, and truck drivers have in common? Evaluation of sleep and alertness in Brazilian shiftworkers. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro (RJ), 2004, nov./dez., 20 (6): 1732-38. ISSN 0102-311X.
64. Canesqui AM. Antropologia e alimentação. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo (SP), 1988, 22 (3): 207-16. ISSN 0034-8910.
65. Canesqui AM. Mudanças e permanências da prática alimentar cotidiana de famílias trabalhadoras. In: Canesqui AM, Garcia RWD (orgs). *Antropologia e nutrição: um diálogo possível*. Rio de Janeiro (RJ): Editora Fiocruz, 2005. Cap. 9, p. 167-210.
66. Canesqui AM. A qualidade dos alimentos: análise de algumas categorias da dietética popular. *Revista de Nutrição*, Campinas (SP), 2007, 20 (2): 203-16. ISSN 1415-5273.
67. Garcia RWD. Práticas e comportamento alimentar no meio urbano: um estudo no centro da cidade de São Paulo. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro (RJ), 1997, 13 (3): 455-67. ISSN 0102-311X.
68. Dejours C. *A loucura do trabalho. Estudo de psicopatologia do trabalho*. 3ª. ed. São Paulo (SP): Cortez-Oboré, 1988, 163p.
69. Itani A. Condições de trabalho e riscos à saúde do trabalhador da aviação. *Interfacehs - Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente*, São Paulo, 2009, abr./ago. 4 (1): artigo 4.
70. Trevisan EA. *O trabalho pesado dos carregadores*. [Dissertação]. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1998.

71. Peres, F. Saúde, trabalho e ambiente no meio rural brasileiro. Revista Ciência e Saúde Coletiva, Rio de Janeiro (RJ), 2009, 14 (6): 1995-2004. ISSN 1413-8123.
72. Silva JM, Novato-Siva E, Faria HP, Pinheiro TMM. Agrotóxico e trabalho: uma combinação perigosa para a saúde do trabalhador rural. Ciência e saúde coletiva , Rio de Janeiro (RJ), 2005, out./dez., 10 (4): 891-903. ISSN 1413-8123.
73. Laurell AC, Noriega, M. Processo de produção e saúde: trabalho e desgaste operário. São Paulo (SP): Editora Hucitec, 1989.
74. Canesqui AM. Comentários sobre os estudos antropológicos da alimentação. In: Canesqui AM, Garcia RWD. (orgs). Antropologia e nutrição: um diálogo possível. Rio de Janeiro (RJ): Editora Fiocruz, 2005. Cap. 1, p. 23-47.
75. Gomes R, Nascimento EF, Araújo FC. Por que os homens buscam menos os serviços de saúde do que as mulheres? As explicações de homens com baixa escolaridade e homens com ensino superior. Revista Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro (RJ), 2007,mar. 23(3): 565-74. ISSN 0102-311X.
76. Costa D. Prevenção da exposição ao benzeno no Brasil. [Tese - Doutorado]. São Paulo (SP): Universidade de São Paulo, 2009.
77. Correa MJM. A construção social do silêncio epidemiológico do benzenismo: uma história negada. [Dissertação]. Porto Alegre (RS): Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2008.
78. Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho - Fundacentro. Introdução à higiene ocupacional. 1ª. ed. São Paulo (SP): [s.n.], 2001.
79. Porto MFS, Freitas CM. Análise de riscos tecnológicos ambientais: perspectivas para o campo da saúde do trabalhador. Revista Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro (RJ), 1997, 13 (suppl.2): S59-S72. ISSN 0102-311X.

80. Castiel LD. Vivendo entre exposições e agravos: a teoria da relatividade do risco. História, Ciências, Saude - Manguinhos, Rio de Janeiro (RJ), 1996, jul./out. III (2): 237-64. ISSN 0104-5970.
81. Almeida-Filho N, Coutinho D. Causalidade, contingência, complexidade: o futuro do conceito de risco. Physis: Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro(RJ) 2007, jan./abr., 17 (1): 95-137. ISSN 0103-7331.
82. Ayres JRCM. Sobre o risco: para compreender a Epidemiologia. 2^a. ed. São Paulo (SP): Editora Hucitec, 2002.
83. Guivant J. A trajetória das análises de risco: da periferia ao centro da teoria social. Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, Rio de Janeiro (RJ), 1998, 2^o semestre, 46 (2): 3-38.
84. Minayo MCS, Assis SG, Deslandes SF, Souza ER. Possibilidades e dificuldades nas relações entre ciências sociais e epidemiologia. Ciência e saúde coletiva, Rio de Janeiro, 2003, 8 (1): 97-107. ISSN 1413-8123.
85. Rangel ML. Saúde do trabalhador: identidade dos sujeitos e representações dos riscos a saúde na indústria petroquímica. Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro (RJ), 1993, jul./set., 9 (3): 333-48. ISSN 0102-311X.
86. Spink MJP, Medrado B, Mello RP. Perigo, probabilidade e oportunidade: a linguagem dos riscos na mídia. Psicologia: Reflexão e Crítica, Porto Alegre (RS), 2002, 15 (1): 151-64. ISSN 0102-7972.
87. Freitas N, Arcuri ASA. Cadernos de Saúde do Trabalhador. Situações e fatores de risco no ramo químico. São Paulo (SP): [s.n.], 2000.
88. Iriart JAB, Oliveira RP, Xavier SS, Costa AMS, Araújo GR, Santana VS. Representações do trabalho informal e dos riscos à saúde entre trabalhadoras domésticas e trabalhadores da construção civil. Ciência e Saúde Coletiva, Rio de Janeiro (RJ), 2008, 13 (1): 165-74. ISSN 1413-8123.

89. Freire P. Educação como prática da liberdade. 28ª. ed. Rio de Janeiro (RJ): Editora Paz e Terra, 2005.
90. Koller S. coord. Perfil do caminhoneiro no Brasil. Programa na mão certa. Childhood Brasil (Instituto WCF). [S.l.] 20p. acessado em 22/12/2009. (<http://www.namaocerta.org.br/pesquisa.php>).
91. Minayo MCS, Hartz ZMA, Buss PM. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. Ciência e saúde coletiva, Rio de Janeiro (RJ), 2000, 5 (1): 7-18. ISSN 1413-8123.
92. Carvalho SR. As contradições da promoção à saúde em relação à produção de sujeitos e a mudança social. Ciencia e Saúde Coletiva, Rio de Janeiro (RJ), 2004, 9 (3): 669-78. ISSN 1413-8123.
93. Carvalho SR, Gastaldo D. Promoção à saúde e empoderamento: uma reflexão a partir das perspectivas crítico-social pós-estruturalista. Ciência e Saúde Coletiva, Rio de Janeiro (RJ), 2008,. 13 (suppl.2): 2029-40. ISSN 1413-8123.
94. Garcia RWD. Representações sociais da alimentação e saúde e suas repercussões no comportamento alimentar. Physis: Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro (RJ), 1997, 7 (2): 51-68. ISSN 0103-7331.
95. Vilela RAG, Iguti AM, Almeida IM. Culpa da vítima: um modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes do trabalho. Caderno Saúde Publica, Rio de Janeiro (RJ), 2004, 20 (2): 570-79. ISSN 0102-311X.
96. Rangel ML. Dengue: educação, comunicação e mobilização na perspectiva do controle - propostas inovadoras. Interface - Comunicação, Saúde, Educação, Botucatu (SP), 2008, abr./jun., 12 (25): 433-41. ISSN 1414-3283.
97. Rozemberg B. Comunicação e participação em saúde. In: Campos GWS, Minayo MCS, Akerman M, Drumond Junior M, Carvalho YM et. all. (orgs.) Tratado de saúde coletiva. 2ª. ed. São Paulo (SP) - Rio de Janeiro(RJ): Hucitec/Fiocruz, 2008.

98. Kelly-Santos A, Rozemberg B. Comunicação por impressos na saúde do trabalhador: a perspectiva das instâncias públicas. *Ciencia e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro (RJ), 2005, 10 (4): 929-38. ISSN 1413-8123.
99. Gomes R. Prostituição infantil: uma questão de saúde pública. *Caderno Saúde Pública*, Rio de Janeiro (RJ), 1994, jan./mar., 10 (1): 58-66. ISSN 0102-311X.
100. Gomes R, Minayo MCS, Fontoura HA. A prostituição infantil sob a ótica da sociedade e da saúde. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo (SP), 1999, 33 (2): 171-79. ISSN 0034-8910.
101. Libório RMC. Adolescentes em situação de prostituição: uma análise sobre a exploração sexual comercial na sociedade contemporânea. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, Porto Alegre (RS), 2005, 18 (3): 413-20. ISSN 0102-7972.
102. Moraes NA, Cerqueira-Santos E, Moura AS, Vaz M, Koller SH. Exploração sexual comercial de crianças e adolescentes: um estudo com caminhoneiros brasileiros. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, Brasília (DF), 2007, jul./set., 23 (3): 263-72. ISSN 0102-3772.
103. Cerqueira-Santos E, Moraes NA, Moura AS, Koller SH. Exploração sexual de crianças e adolescentes: uma análise comparativa entre caminhoneiros clientes e não-clientes do comércio sexual. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, Porto Alegre (RS), 2008, 21 (3): 446-54. ISSN 0102-7972.

8. Anexos

Termo de consentimento Livre e Esclarecido

PROJETO DE PESQUISA: Estudo Sócio-Antropológico dos caminhoneiros que transportam combustíveis na cidade de Paulínia, SP.

Prezado (a) Senhor (a)

Estamos realizando uma pesquisa com a intenção de estudar o processo e condições de trabalho daqueles que atuam no setor de transporte de combustíveis.

Pretende-se realizar a primeira parte deste estudo através da aplicação de questionários entre os empresários ou seus representantes diretos - gerentes, supervisores.

Por meio de entrevistas com trabalhadores do transporte, independente do seu vínculo trabalhista com as distribuidoras, buscaremos conhecer seu entendimento sobre seu trabalho e a relação trabalho-saúde-doença.

Desejamos pedir-lhes que nos auxiliem, se dispendo a ser entrevistado, e autorizando a gravação de sua entrevista. As suas respostas serão importantes para o estudo e serão analisadas por pesquisadores da UNICAMP e FUNDACENTRO.

Nós garantimos que nenhuma entrevista será levada ao conhecimento de outras pessoas não envolvidas na pesquisa. As repostas de todos os trabalhadores e empresários entrevistados serão analisadas sem que apareçam os nomes de quem respondeu. As fitas gravadas ficarão arquivadas sob responsabilidade do pesquisador responsável.

Se o (a) senhor (a) puder participar concedendo a entrevista, ficaremos muito agradecidos. Se não puder ou não desejar, não é problema.

Suas respostas para as perguntas vão ajudar os profissionais de Saúde e do Trabalho a compreender sua atividade, ajudando a repensar a atuação do poder público na saúde, no meio ambiente e no trabalho. No entanto, participar da

entrevista não vai lhe trazer nenhum benefício pessoal direto. Também não vai lhe causar nenhum prejuízo a não ser o tempo que disponibilizou respondendo às perguntas. Não lhe pediremos para atender a nenhum outro compromisso depois da entrevista.

Em caso de necessitar de mais informações basta procurar o responsável pelo projeto indicado abaixo. Uma cópia desta carta ficará em suas mãos para que não se esqueça do telefone.

Responsável pelo projeto: Elisabeth Aparecida Trevisan

Se estiver de acordo pode assinar este Termo.

Muito agradecida.

Campinas, _____ de _____ de 200_____.

Nome: _____

Assinatura: _____

Em caso de reclamação sobre a pesquisa, favor procurar o **Comitê de Ética em Pesquisa da UNICAMP (35218936)**

ROTEIROS

ROTEIRO DO TRABALHADOR

Nome:

Data:

IDENTIFICAÇÃO

Qual a sua idade?

Em que cidade reside?

Estado:

Há quanto tempo você mora nesta cidade?

Onde você nasceu?

Estado:

Origem:

Estado Civil:

Você tem filhos?

Quantos dependentes

Quantas pessoas trabalham em sua casa?

Qual a sua renda mensal aproximadamente?

Como você recebe?

Grau de instrução:

Fez algum curso de Aperfeiçoamento/Qualificação/Curso Técnico?

Onde?

Duração?

VIDA PROFISSIONAL

O que você fazia antes de trabalhar como caminhoneiro?

O que você achava daquele trabalho?

Há quanto tempo você trabalha como caminhoneiro?

Por que você decidiu ser caminhoneiro?

O que você acha deste trabalho?

Você gostaria de ter outra profissão?

Como era o trabalho quando você começou? E agora?

O que você acha desta forma de trabalhar?

Para quem você presta serviço?

Exerce outras funções remuneradas atualmente?

Qual a atividade?

Relação de trabalho:

Qual é a forma de pagamento do seu salário?

Você é associado de Associação, Cooperativa

Você tem férias regularmente?

Com quem você se relaciona no seu dia-a-dia de trabalho?

Tem alguém que fiscaliza seu trabalho?

Como ele fiscaliza?

O que é fiscalizado?

O que você acha das normas da fiscalização?

Fale sobre seu relacionamento com seus companheiros de trabalho.

Fale sobre o dia-a-dia do caminhoneiro.

TECNOLOGIA, CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE

O que é trabalho?

Qual o tipo de veículo você utiliza no seu trabalho?

Você é o proprietário do veículo que utiliza para trabalhar?

Quais as condições do veículo que você utiliza para seu trabalho?]

É feita manutenção do caminhão?

Quem faz?

De quanto em quanto tempo é feita a manutenção?

Que tipo de carga você transporta?

O que você acha de transportar esta carga?

Existem equipamentos de segurança em seu veículo?

Quais?

Quais são os acessórios que você utiliza no exercício de seu trabalho?

Você acha que falta algum equipamento/acessório para exercer seu trabalho?

qual?

Como você se sente depois de um dia de trabalho?

Por que?

Quanto tempo por semana você passa com o veículo?

Quantas horas você trabalha ?

O que você acha disso?

Em média, quantos Km você percorre por dia?

Quais as condições das estradas que você percorre?

Em relação à segurança das estradas, o que você acha?

Qual é o seu período de trabalho?

Você descansa durante seu horário de trabalho?

Você tem outra função no trabalho?

qual?

Você faz alguma refeição durante o trabalho?

Que tipo de refeição?

Quantas refeições você faz no dia-a-dia

Durante o exercício de sua atividade tem local para as refeições - local de descanso – sanitários - local de guardar o caminhão

Como você considera seu trabalho?

Por que?

Você sofreu algum tipo de acidente durante o exercício de seu trabalho?

qual?

quantas vezes?

Você procurou serviço médico por causa deste acidente?

Você conhece algum colega de trabalho que sofreu acidente durante o trabalho?

Que tipo de acidente?

Quando aconteceu?

Como aconteceu?

Onde aconteceu?

Você acha que seu trabalho pode trazer algum problema à sua saúde?

O que?

Você conhece algum colega de trabalho que ficou doente por causa do trabalho que faz?

Você teve algum problema de saúde no último ano?

Por que teve este problema

O que você fez em relação a ele?

Você conhece algum colega de trabalho que sofre algum problema de saúde?

Qual problema?

Por que?

Quando começou?

O que ele fez?

Você sabe o que é EPI?

Você usa EPI?

qual?

Você recebeu treinamento sobre Normas e regulamentos de transporte de cargas perigosas - Segurança do trabalho - Primeiros-socorros - Direção defensiva

Você vai regularmente ao médico ou ao centro de saúde em caso de algum problema de saúde?

Você toma algum remédio?

Que tipo de remédio?

Por que?

Você faz alguma coisa pra manter sua saúde?

Pelo fato de você trabalhar no transporte de combustíveis, você costuma fazer algum exame preventivo ou ir ao médico regularmente?

Como você se protege no seu trabalho?

Que fatores importantes, na sua opinião, poderiam melhorar suas condições de trabalho?

ROTEIRO DA DISTRIBUIDORA

Número da entrevista: _____ Data: ____/____/____

Cidade: _____ Bairro: _____ Estado: ____

Há quanto tempo atuam nesta cidade?

Quantas pessoas trabalham na distribuidora?

Quantas empresas transportadoras são cadastradas para o transporte?

Quais os procedimentos para o cadastramento?

Quantas transportadoras operam nesta base?

É exigida alguma padronização para as transportadoras?

Se sim: Qual (is)

Qual é a relação com as transportadoras?

É feito cadastro dos caminhoneiros que operam a carga/descarga?

Quem são eles?

A distribuidora faz algum curso de Aperfeiçoamento/Qualificação para os caminhoneiros?

Se sim: Qual? Onde? Duração?

A distribuidora se relaciona com o caminhoneiro no seu dia-a-dia de trabalho?

Se sim: Como?

Qual é o trabalho do caminhoneiro? – descrição das tarefas

O que a distribuidora acha do trabalho dele?

O que a distribuidora acha da forma de trabalhar do caminhoneiro?

Tem alguém que fiscaliza o trabalho de carga e descarga?

Se sim: Quem fiscaliza? Como ele fiscaliza? O que é fiscalizado?

O que a distribuidora acha destas normas da fiscalização?

Como é o relacionamento com os caminhoneiros?

Como é o dia-a-dia do caminhoneiro.

Existe alguma norma de padronização do caminhão?

Quais as exigências para o transporte?

É feita inspeção/vistoria de condições de uso do caminhão?

Se sim: Quem faz?

De quanto em quanto tempo é feita a vistoria?

Quais os itens de vistoria?

Quais os combustíveis que são transportados?

O que a distribuidora acha de transportar esta carga?

Quais equipamentos de segurança são exigidos durante a carga?

Existe controle de Km percorrido por dia?

Que região a distribuidora atende?

A distribuidora tem conhecimento das condições das estradas percorridas?

A distribuidora faz algum controle em relação à segurança do transporte nos percursos percorridos?

E em relação à segurança do caminhoneiro?

Qual é o período de trabalho na distribuidora?

A distribuidora tem conhecimento das condições de trabalho do caminhoneiro?

A distribuidora tem conhecimento de acidentes durante o exercício de trabalho do caminhoneiro?

(Não - pular para pergunta nº65)

Se sim, Quais os tipos de acidente? Quando acontecem? Como acontecem?

Onde é mais comum acontecerem?

A distribuidora oferece alguma informação sobre os produtos que o caminhoneiro transporta?

A distribuidora acha que o trabalho do caminhoneiro pode trazer algum problema à saúde dele?

Se sim: Qual problema? Por que?

A distribuidora faz ou exige algum exame preventivo aos caminhoneiros?

Se sim: Quais?

A distribuidora tem o PPRA e o PCMSO?

ROTEIRO DA TRANSPORTADORA

Número da entrevista: _____ Data: ____/____/____

Cidade: _____ Bairro: _____ Estado: ____

Há quanto tempo atuam nesta cidade?

Quantas pessoas trabalham na transportadora? E quais os vínculos?

Quais as operações de transportes (carga/descarga/transferência) realizadas pela transportadora?

A transportadora repassa o serviço de transporte?

Quais os procedimentos para o repasse?

Quantas distribuidoras são atendidas pela transportadora?

A distribuidora exige alguma padronização para o transporte?

Se sim, qual?

Qual é a relação com as bases?

Os caminhoneiros agregados são cadastrados?

A transportadora faz algum curso de Aperfeiçoamento/Qualificação para os caminhoneiros?

Se sim: Que tipo de curso? Onde? Duração?

Como a transportadora se relaciona com o caminhoneiro no seu dia-a-dia de trabalho?

Qual é o trabalho do caminhoneiro?

O que a transportadora acha do trabalho dele?

O que a transportadora acha da forma de trabalhar do caminhoneiro?

Tem alguém que fiscaliza o trabalho de carga e descarga?

Se sim, quem fiscaliza? Como ele fiscaliza? O que é fiscalizado?

O que a transportadora acha das normas da fiscalização aplicadas ao caminhoneiro?

Como é o relacionamento com os caminhoneiros?

Como é o dia-a-dia do caminhoneiro? Descreva

Existe alguma norma de padronização do caminhão?

É feita inspeção/vistoria de condições de uso do caminhão?

Se sim, quem faz? De quanto em quanto tempo é feita a vistoria? Quais os itens de vistoria?

Quais os combustíveis que são transportados?

O que a transportadora acha de transportar esta carga?

Quais equipamentos de segurança são exigidos durante a carga/descarga?

As normas e procedimentos de segurança se estendem para os caminhoneiros agregados?

Quais os destinos, os percursos?

Existe controle de Km percorrido por dia?

Como é feito o controle?

A transportadora tem conhecimento das condições das estradas percorridas?

Em relação à segurança das estradas, o que a transportadora faz?

Existe algum controle de segurança para a carga?

E para os caminhoneiros?

Qual é o período de trabalho na transportadora é?

Quantas horas o caminhoneiro trabalha?

Quais os tipos de acidentes durante o exercício de trabalho do caminhoneiro?

Quando acontecem?

Como acontecem?

Onde é mais comum acontecerem?

A transportadora oferece alguma informação sobre os produtos que o caminhoneiro transporta? Ficha de emergência e FISPQ

A transportadora acha que o trabalho do caminhoneiro pode trazer algum problema à saúde dele?

Se sim: Qual problema? Por que?

A transportadora faz ou exige algum exame de saúde preventivo para o caminhoneiro?

A transportadora faz o PPRA e PCMSO?

ROTEIRO COOPERATIVA

Número da entrevista: _____ Data: ____/____/____

Número de associados?

Quais são os mecanismos de ingresso do associado à Cooperativa (critérios de seleção e condições)

Quem pode se associar e como?

Fale sobre o dia-a-dia do caminhoneiro da cooperativa.

Como a cooperativa se relaciona com o caminhoneiro no seu dia-a-dia de trabalho?

Quais são as “tarefas” do caminhoneiro?

O que a cooperativa acha do trabalho dele?

O que a cooperativa acha da forma de trabalhar do caminhoneiro?

Qual a renda dos associados?

Qual é a forma de pagamento do associado?

Quando ele recebe (Dia, Semana, Quinzena, Mês, Outros).

Quais as operações de transportes (carga/descarga/transferência) realizadas pela cooperativa?

É feito algum curso de Aperfeiçoamento/Qualificação/Curso Técnico?

Que tipo de curso? Onde? Duração?

A cooperativa contrata serviços de outros motoristas (autônomos)?

Tem algum vínculo com as distribuidoras? Qual?

Tem algum vínculo com as transportadoras? Qual?

Para quem a cooperativa presta serviço?

A distribuidora exige alguma padronização para o transporte?

Tem alguém que fiscaliza o trabalho dos motoristas associados?

Se sim: Quem fiscaliza? Como ele fiscaliza? O que é fiscalizado?

O que a cooperativa acha das normas da fiscalização aplicadas ao caminhoneiro?

Qual o tipo de veículo utilizado no trabalho?

O associado é o proprietário do veículo que utiliza para trabalhar?

Se não, especificar a condição.

É feita manutenção do caminhão?

Quem faz?

De quanto em quanto tempo é feita a manutenção?

É feita inspeção/vistoria de condições de uso do caminhão?

Se sim: Quem faz? De quanto em quanto tempo é feita a vistoria? Quais os itens de vistoria?

Que tipo de carga a cooperativa transporta?

O que a cooperativa acha de transportar esta carga?

Existem equipamentos de segurança no veículo?

Se sim: Quais?

Quanto tempo por semana o associado passa com o veículo?

Quantas horas, por dia, ele trabalha?

Em média, quantos Km ele percorre por dia?

A cooperativa tem conhecimento das condições das estradas percorridas pelos associados?

O que a cooperativa faz em relação à segurança das estradas?

Existe algum controle de segurança para a carga?

E para os caminhoneiros?

Qual o período de trabalho do associado?

Tem horário de descanso durante o horário de trabalho?

Algum associado sofreu algum tipo de acidente durante o exercício de seu trabalho? (Não - pular para pergunta nº65)

Se sim, que tipo de acidente? quantas vezes? Quando aconteceu? Como aconteceu? Onde aconteceu?

Algum associado ficou doente por causa do trabalho que faz?

Se sim: Qual problema? Por que? Quando começou?

O que a cooperativa fez?

A cooperativa indica algum exame preventivo?

Quais EPI são obrigatórios?

A cooperativa oferece alguma informação sobre os produtos que o caminhoneiro transporta?

A cooperativa acha que o trabalho do caminhoneiro pode trazer algum problema à saúde dele?

Se sim: Qual problema? Por que?

A cooperativa faz ou exige algum exame de saúde preventivo para o caminhoneiro?

A cooperativa faz o PPRA e PCMSO?