

FACULDADE NOVOS HORIZONTES

Programa de Pós-graduação em Administração
Mestrado

Daniela Emma Grossi Roppoli

**DIMENSÕES ORGANIZACIONAIS DA NOVA LEGISLAÇÃO DO
MOTORISTA PROFISSIONAL E SEUS IMPACTOS NA SAÚDE DOS
CEGONHEIROS**

Belo Horizonte
2016

Daniela Emma Grossi Roppoli

**DIMENSÕES ORGANIZACIONAIS DA NOVA LEGISLAÇÃO DO
MOTORISTA PROFISSIONAL E SEUS IMPACTOS NA SAÚDE DOS
CEGONHEIROS**

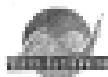
Dissertação Apresentada ao Curso de Mestrado
em Administração da Faculdade Novos
Horizontes, como requisito parcial para obtenção
do título de Mestre em Administração.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Elizabeth Antunes
Lima

Linha de pesquisa: Relações de Poder e Dinâmica
das Organizações

Área de concentração: Organização e Estratégia

Belo Horizonte
2016



Faculdade Novos Horizontes
Mestrado Acadêmico em Administração

**MESTRADO ACADÊMICO EM ADMINISTRAÇÃO
DA FACULDADE NOVOS HORIZONTES**

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: Organização e Estratégia

MESTRANDO(A): **DANIELA EMMA GROSSI ROPPOLI**

Matrícula: 770691

LINHA DE PESQUISA: RELAÇÕES DE PODER E DINÂMICA NAS ORGANIZAÇÕES


ORIENTADOR(A): Prof^ª Dr^ª Maria Elizabeth Antunes Lima

**TÍTULO: DIMENSÕES ORGANIZACIONAIS DA NOVA LEGISLAÇÃO DO
MOTORISTA PROFISSIONAL E SEUS IMPACTOS NA SAÚDE DOS CEGONHEIROS.**

DATA: 14/09/2016

BANCA EXAMINADORA:


Prof^ª Dr^ª Maria Elizabeth Antunes Lima
ORIENTADORA
Faculdade Novos Horizontes


Prof. Dr. Fernando Coutinho Garcia
Faculdade Novos Horizontes


Prof. Dr. Manoel Deusdete Junior
UFMG

ROPPOLI, Daniela Emma Grossi.

R784d

Dimensões organizacionais da nova legislação do motorista profissional e seus impactos na saúde dos cegonheiros. Belo Horizonte: FNH, 2016.
90p.

Orientadora: Prof. Dr^a Maria Elizabete Antunes Lima

Dissertação (mestrado) – Faculdade Novos Horizontes,
Programa de Pós-graduação em Administração.

1. Organização do trabalho – profissional motorista -
cegonheiro I. Daniela Emma Grossi Roppoli II. Faculdade
Novos Horizontes, Programa de Pós-graduação em
Administração. III. Título.

DECLARAÇÃO DE REVISÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Declaro ter procedido à revisão da Dissertação de Mestrado, área de concentração: Organização e estratégia, de autoria de Daniela Emma Grossi Roppoli, sob a orientação do Prof^a. Dr^a. Maria Elizabeth Antunes Lima, apresentada ao Programa de Mestrado Acadêmico em Administração da Faculdade Novos Horizontes, intitulada: "**Dimensões organizacionais da nova legislação do motorista profissional e seus impactos na saúde dos Cegonheiros**", contendo _____ páginas.

Dados da revisão:

- Aspectos linguísticos
- Aspectos textuais

Belo Horizonte, 2 de setembro de 2016.

Prof.(a): Patrícia Rodrigues Tanuri Baptista

Assinatura: _____



Aos meus pais, Stela e Luigi, irmãos Bruno e Giuliano, ao meu amigo, companheiro e amor, Cleber e ao nosso filho que está a caminho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me permitir ter saúde e condição de prosseguir com minhas pesquisas, além de sempre guiar meus caminhos com muito amor e discernimento.

Agradeço a minha orientadora, Prof. Dra. Maria Elizabeth Antunes Lima, pela atenção e carinho e também por compartilhar seu conhecimento, com sua ampla experiência e sabedoria. Foi uma honra tê-la como orientadora em uma fase tão importante em minha vida.

Agradeço aos meus pais, pelo amor incondicional, pelo exemplo de vida, pelos sábios conselhos e por sempre acreditarem em mim. Em especial, agradeço à minha mãe, por me proporcionar tanto otimismo e tranquilidade. Vocês são meu exemplo de vida! Aos meus irmãos, pelo carinho e atenção de sempre.

Ao meu marido Cleber, pelo imenso amor, carinho, paciência, compreensão e apoio do início ao fim desta caminhada.

Agradeço à empresa pesquisada, pelos dados presentes na minha dissertação. Encontrei pessoas dispostas a me ajudar de forma significativa. Um enorme agradecimento a Geraldo Marcos de Almeida, Bernardo Campos Silva e Lílian Carmem de Resende e também aos cegonheiros, que disponibilizaram seu tempo de viagem para se dedicarem às entrevistas.

Às secretárias Beatriz Barezani e Wânia Barbosa, pelo carinho, atenção e presteza em nos atender da melhor forma.

Às minhas tias, em especial Nenês, por sempre estar presente em minha vida.

Às minhas amigas e parceiras de trabalho, Luiza Saldanha, Ariana Reis e Bruna Paranhos, por terem me proporcionado tempo para dedicação a esta pesquisa.

Aos meus colegas da turma do mestrado 2014-2, foi um prazer conhecê-los e compartilhar com vocês os bons momentos e também os momentos de dificuldade.

Em especial, à amiga Mariana Almeida, presente em todos os momentos. Que essa amizade esteja apenas no começo!

A verdadeira motivação vem de realização, desenvolvimento pessoal, satisfação no trabalho e reconhecimento.

Frederick Herzberg

RESUMO

Esta dissertação teve por objetivo conhecer as dimensões organizacionais presentes na nova legislação dos motoristas profissionais transportadores de cargas, especificamente na atividade do cegonheiro, que transporta veículos ao longo do território brasileiro. O estudo visou, sobretudo, apreender os impactos dessa nova legislação na saúde desses profissionais. O campo de pesquisa, indicado pelo sindicato da categoria, foi uma empresa privada de médio porte, que opera na área de logística, situada em Betim – MG, com quadro de 33 empregados, sendo 19 cegonheiros, todos contratados pelo regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). O tipo de pesquisa foi descritivo, de abordagem qualitativa, utilizando como método o estudo de caso. A unidade de análise e os sujeitos de pesquisa foram a empresa e os cegonheiros. O instrumento de coleta de dados foi um roteiro semiestruturado para entrevista individual, composto por perguntas abertas e mais abrangentes, mas com o foco nas questões relativas aos períodos anterior e posterior à nova legislação. Todas as entrevistas foram gravadas, transcritas e submetidas a uma análise de conteúdo, na modalidade de análise temática, resultando na definição dos principais conteúdos identificados nas respostas dadas pelos participantes. Foram entrevistados seis cegonheiros, o gerente operacional, o dono da empresa e a gerente de saúde e segurança do trabalho da clínica terceirizada. Por meio da análise dos resultados, observou-se que, nessa empresa, o tempo de trabalho é bem definido, considerando a quilometragem, a condição das estradas e as pausas. As sobrejornadas são esporádicas, reduzindo significativamente o impacto da atividade na fadiga dos motoristas. As pausas são realizadas e contribuem como mecanismo de regulação, prevenção de doenças e até mesmo de acidentes, pois os motoristas trabalham descansados sem necessidade de uso de substâncias psicoativas para se manterem acordados. Esse modelo de organização bem definida e controlada fez com que um dos donos da empresa participasse da elaboração da nova lei em Brasília. Embora os resultados obtidos nesta pesquisa tenham revelado o lado positivo da configuração da jornada de trabalho dos cegonheiros, é possível que essa realidade não seja a mesma encontrada entre outros motoristas de caminhão que estejam submetidos a outras empresas ou mesmo com próprio trabalho autônomo, mesmo com o advento da nova lei do motorista profissional.

Palavras-chave: Nova Lei do Motorista Profissional. Organização do Trabalho. Cegonheiros. Saúde.

ABSTRACT

This dissertation has as an objective to get to know the present organizational dimensions in the new legislation of the professional loads transportation truck drivers, specifically in the activity of the stork drivers, whom transport vehicles along the Brazilian territory. The study aimed, above all, to learn all the impacts of this new legislation in the health of these professionals. The research field, indicated by the category union, was a private company of midsize, that operates in the logistic field, based in Betim - MG, with a board of 33 employees, being 19 stork drivers, all hired on the Work Laws Consolidation (WLC) regimen. The type of research was descriptive, of a qualitative approach, using the method of case study. The analysis unit and the research subjects were the employer and the stork drivers. The instrument of data collection was a semi structured script for an individual interview, composed of in-depth open question, but with the focus in the questions of the previous periods and rear to the new legislation. All the interviews were recorded, transcribed and submitted to a content evaluation, in the genre of thematic analysis, resulting in the definition of the main identified contents identified in the answers given by the participants. Were interviewed 6 stork drivers, the operation manager, the company owner and the health and safety manager from the third-party clinic. By means of the analysis results, It was observed that, in this company, the work hours are well set, considering the mileage, the roads conditions and the breaks. The extra-hours are infrequent, reducing significantly the impact of the activity over the fatigue of drivers. The workers breaks are conducted and contribute with the regulation mechanism, diseases prevention and even accidents, because the drivers work rested without the need of using psychoactive substances to keep them awake. This model of well defined and controlled organization caused that one of the employers participated in the elaboration of the new law in Brasilia. Though the obtained results in this study had unveiled the positive side of setting the work journey of stork drivers, it's possible that this reality does not reflect the same encountered among other lorry drivers that are submitted to other companies or even with the advent of the new professional driver law.

Keywords: New Professional Driver Law. Work Organization. Stork Drivers. Health.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Trabalho Prescrito e Trabalho Real.....	26
Figura 2 – Satisfação com a lei dos caminhoneiros	34
Figura 3 – Atendimento das necessidades com as mudanças.....	34
Figura 4 – Rotina de trabalho após a lei do caminhoneiro	35
Figura 5 – Pesquisa oferta de drogas para manter acordado para trabalhar	39

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRAMET	- Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
ANFAVEA	- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
ANPAD	- Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
CLT	- Consolidação das Leis do Trabalho
CNH	- Carteira Nacional de Habilitação
CNT	- Confederação Nacional do Transporte
CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CTV	- Combinações para Transporte de Veículos
CTPV	- Combinações para o Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas
DER	- Departamento de Estradas e Rodagens
DNIT	- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPM	- Distúrbios Psíquicos Menores
IPEA	- Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
IBICT	- Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações
SCIELO	- <i>Scientific Electronic Library Online</i>
SETRANSABC	- Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do ABC
SIMOCEMG	- Sindicato dos Cegonheiros do Estado de Minas Gerais
SINAIT	- Sindicato Nacional dos Auditores do Trabalho
SMT	- Secretaria Municipal do Transporte
SMRT	- Saúde Mental Relacionada ao Trabalho
SPELL	- <i>Scientific Periodicals Electronic Library</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	REFERENCIAL TEÓRICO.....	22
2.1	A organização do trabalho e a saúde.....	22
2.2.	O genocídio rodoviário no Brasil	28
2.2.1	A Lei do Motorista Profissional	32
3	A ABORDAGEM METODOLÓGICA.....	40
3.1	Tipo de pesquisa	40
3.2.	Abordagem da pesquisa	40
3.3.	Método de pesquisa	42
3.4	Unidade de análise e sujeito da pesquisa	43
3.5	Técnica de coleta de dados	43
3.6	Técnica de tratamento de dados	44
3.7	Aspectos éticos envolvidos na pesquisa	45
4	RESULTADOS DA PESQUISA	46
4.1	Perfil dos cegonheiros entrevistados	47
4.2	Experiência e trajetória profissional	49
4.3	Relação com a atividade de cegonheiro.....	50
4.4	As características da carga	51
4.5	O risco de assalto	52
4.6	O estilo de liderança adotado na empresa.....	53
4.7	Características da atividade dos cegonheiros e as práticas organizacionais.....	54
4.8	As condições gerais de trabalho.....	58
4.9	As regras de rodagem.....	60
4.10	As sobrejornadas de trabalho e a pressão temporal.....	61
5	O DESENVOLVIMENTO DA LEI DO MOTORISTA PROFISSIONAL E SEUS IMPACTOS NA SAÚDE.....	65
5.1	Situação anterior à lei.....	65
5.2	O advento da lei	66
5.3	As mudanças acarretadas pela lei	69
5.4	Os impactos da lei sobre a saúde.....	71
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	75
	REFERÊNCIAS.....	78
	APÊNDICES	84

1 INTRODUÇÃO

As transformações dos sistemas contemporâneos de produção têm refletido no contexto do transporte, trazendo mudanças na entrega pelo processo "*Just in Time*"; nas novas formas de transporte e armazenamento de mercadorias; e nos sistemas intermodais, combinando diferentes formas de transporte. Tudo isso tem provocado impactos importantes na organização do trabalho dos motoristas profissionais de cargas. Em âmbito mais geral, esses aspectos vêm sendo estudados em diferentes perspectivas, sendo que a psicologia, a sociologia e a antropologia do trabalho ganharam especial importância. Sabe-se, hoje, que essas transformações podem apresentar reflexos negativos em diversos níveis, sobretudo, na saúde dos indivíduos (SELIGMANN-SILVA, 2011).

O termo Saúde Ocupacional, de acordo com Seligmann-Silva (2011), é geralmente adotado em uma perspectiva positivista voltada para a linearidade causa-efeito sem considerar muitas vezes a complexidade das dimensões social e subjetiva que envolvem o indivíduo, sua saúde e sua atividade.

Sabemos que o trabalho é indissociável da existência humana, constituindo a forma de construção da sociedade e dos homens. Assim, como afirmado por Mendes (2008), por excelência, trabalhar é uma necessidade inerente ao ser humano e pode ser considerado um fator importante na promoção da saúde. Porém percebe-se que nem sempre o trabalho cumpre esse papel, acabando por influenciar negativamente, causando doenças. De acordo com a autora, o trabalho participa da construção da identidade e tem papel importante na inclusão social de forma que ele age sobre o indivíduo como um todo e interfere em sua vida, inclusive, na relação saúde-doença.

Dejours (2004), ao tratar da doença ocupacional, em especial a psicologia do trabalho, é enfático ao afirmar que nem sempre é possível o equilíbrio entre as exigências da organização do trabalho e as necessidades psicofisiológicas do indivíduo e, quando ocorre um desequilíbrio, existe a possibilidade de adoecimento.

A partir do ano de 2012, a autora desta pesquisa trabalhou como consultora de ergonomia na maior empresa de logística de veículos novos da América Latina, sendo a função principal desse negócio a atividade dos cegonheiros. A consultoria teve início na epidemiologia, em que eram estudadas as patologias mais prevalentes entre os cegonheiros. Os transtornos mentais, seguidos de doenças cardíacas e do aparelho digestivo ocuparam os primeiros lugares no ranking, o que representou uma prioridade na condução de estudos mais aprofundados de análise ergonômica para identificação das possíveis relações entre a organização do trabalho e os adoecimentos além dos fatores determinantes dos desencadeamentos e agravamento dessas patologias. O estudo teve duração de 2 anos e conseguiu identificar que o fator mais preocupante na origem dos adoecimentos eram as jornadas prolongadas decorrentes dos prazos curtos de entrega e do pagamento por produtividade, pois, quanto mais quilometragem rodada, melhor era o resultado financeiro ao final do mês.

Considerando tais aspectos, Ribeiro (2008) concluiu que o trabalho dos motoristas profissionais de transporte de cargas está sujeito a diversas condições e a ambientes que podem influenciar sua saúde física e mental.

Um estudo sobre a vida e o trabalho dos caminhoneiros realizado por Santos (2004) mostra que o Brasil é um país com percentual de motoristas profissionais em escala representativa e, se considerarmos somente o ramo de carga geral (incluindo todo e qualquer produto transportado), havia, à época do estudo, aproximadamente 1,2 milhões de caminhoneiros, distribuídos de forma bastante heterogênea quanto aos locais de trabalho.

A nova dinâmica de distribuição de mercadorias mostra-se como reflexo do processo de globalização, marcado pela internacionalização das relações econômicas. O rigor do tempo industrial ecoa nos demais setores da economia e, neste caso, o serviço de transporte rodoviário de cargas é atingido pelas exigências das empresas: as mercadorias devem chegar aos seus destinos no menor tempo possível, transportadas por trabalhadores qualificados e, de preferência, nos melhores veículos. Ainda que os caminhoneiros – empregados e autônomos – encontrem-se dispersos no espaço de trabalho e, no caso dos primeiros, longe do olhar do patrão, o autocontrole da disciplina desses trabalhadores mostra-se bastante eficaz (SANTOS, 2004, p. 299).

Tais constatações conduziram a um problema de extrema gravidade: o uso de substâncias psicoativas, como uma maneira de responder às exigências do trabalho do motorista. O procurador do Ministério Público do Trabalho da 24ª região, Paulo Douglas Almeida de Moraes, em 2007, desenvolveu um trabalho em equipe especificamente voltado para a realidade da categoria de motoristas profissionais, em que observou dados importantes, como descritos a seguir:

Será que efetivamente o motorista hoje é tratado como igual? Eu diria que é exatamente a condição indigna a qual o motorista é submetido que, de certo modo, deu um impulso a esse debate. Em 2007, quando estivemos em Rondonópolis, no início da carreira no Ministério Público (...) fomos às rodovias e constatamos que, naquela oportunidade, de 28%, ou melhor dizendo, de 22% de positividade clínica, paramos 100 motoristas e constatamos 22% deles usando alguma espécie de substância e imaginávamos, num primeiro momento, que seria anfetamina; 68% usavam cocaína e 32% anfetamina (MORAES, 2014, p. 79).

Um detalhe interessante é que alguns questionam o nexo de causalidade entre a jornada de trabalho e o uso de drogas: ora, será que o motorista não quer apenas curtir um barato ou alguma coisa assim? Percebam que essa última aferição em 2012 indica com muita facilidade essa relação, porque até às 21h nenhuma amostra de urina apresentou o uso de drogas. Das 21h às 23h, até às 24h, na verdade, o aumento foi exponencial e, (...) há uma relação direta entre o relógio biológico no momento em que aponta para o descanso; para violentar ou violar esse nosso relógio biológico, há necessidade do uso de substâncias químicas (MORAES, 2014, p. 80).

Se o cenário era crítico em 2007, em 2012, o número de usuários de cocaína não só aumentou, mas a realidade passou a ser o coquetel de drogas. Dessa forma, eles passaram a usar drogas psicoativas para ficarem acordados e barbitúricos para conseguir dormir (MORAES, 2014).

No ano de 2012, um novo estudo foi realizado com a mesma equipe, com tempo mais limitado, mas com achados interessantes. Foram encontrados 13% dos exames com positividade para uso de drogas psicoativas em caminhoneiros, sendo detectado não somente um tipo de droga, mas sim um coquetel como a seguir: 15% deles faziam uso de metanfetamina; anfetamina; 16% dos motoristas usavam rebite; 15% não utilizavam apenas cocaína, mas a associação com anfetaminas e metanfetaminas – configurado como coquetel; 46% faziam uso de apenas cocaína; e 8% de barbitúrico.

Esses dados deram impulso para uma nova discussão e o desenvolvimento da Lei do Motorista Profissional, nº. 12.619/2012¹, que passou a regulamentar a jornada de trabalho para 8 horas diárias com 30 minutos de descanso intrajornada a cada 4 horas de direção. Em 2015, essa Lei foi substituída pela Lei de nº. 13.301, fracionando o tempo de descanso, de forma que os 30 minutos de descanso poderiam ser realizados pelo motorista dentro de uma janela de 05h e 30min, ficando à sua escolha decidir. Embora longe de ser cumprida à risca assim como descrito na Revista Entre Vias², a nova legislação teve um efeito importante sobre o transporte. Os caminhoneiros que trabalham em grandes organizações são rastreados por tacógrafo, e a cada 4-5 horas devem fazer uma parada e também devem evitar dirigir em horários extremos, pois estão passíveis de fiscalização.

No entanto, embora essa lei seja uma tentativa de reduzir a sobrecarga de motoristas profissionais, exige a construção de novas estradas, pontos de paradas com estrutura e suporte para o motorista, além de fiscalizações para que seja efetivamente cumprida. As greves e reivindicações realizadas recentemente pelos caminhoneiros refletem “o desespero de uma classe massacrada pela crise” assim como foi dito na revista, revelando para a sociedade uma série de problemas que vêm enfrentando nas suas empresas, nas rodovias brasileiras, no seu dia a dia de trabalho. A reportagem cita os preços abusivos dos pedágios, baixos preços dos fretes, prazos curtos para entrega de cargas, roubo de cargas, fiscais corruptos e até mesmo o uso de drogas para se manterem alerta, assim como nas greves ocorridas em fevereiro e junho de 2015 que despertaram o país para o reconhecimento da importância do transporte rodoviário de cargas no Brasil, revelando que esse ramo de atividade é de grande relevância para o desenvolvimento econômico do país. Trata-se de uma atividade que viabiliza o desenvolvimento de muitos setores da economia nacional (FERREIRA: RIBEIRO, 2002). O Registro Nacional de Transportadores de Carga da Agência Nacional de Trânsito (ANTT) em 2015, por exemplo, apontou que 2.264.605 veículos transportadores circularam nas estradas

¹ Lei sancionada em 30 de abril de 2012 que restringe a jornada diária do trabalho do motorista profissional para oito horas e inclui tempo de descanso de 30 minutos intrajornada. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm>.

² **Revista Eletrônica Entre Vias**, Bandeirinhas, n.140, nov. 2015.

brasileiras. Sendo assim, é a forma de transporte de cargas mais utilizada, atingindo entre 65 a 75% da malha logística.

Nickerson e Silverman (1999) apontam as dificuldades vividas pelos motoristas de caminhão, citando como exemplo aqueles que dirigem em condições de incerteza, com eventos que podem ocorrer fora de seu controle. Um atraso pode resultar de condições climáticas adversas, congestionamentos e acidentes no percurso, quebra do equipamento ou obras nas rodovias que muitas vezes, não podem ser compensadas por uma jornada de trabalho ainda mais prolongada.

Para Batiston, Cruz e Hoffman (2006), a atividade profissional de motorista submete o indivíduo a uma gama considerável de variabilidade na execução do seu trabalho. Dessas condições, decorrem vários agravos à saúde e ameaças à sua integridade física, psicológica e social. Além disso, seus resultados podem ser afetados por fatores externos e internos à organização, tais como: formas de gestão, baixos salários, trânsito, condições de vias, insegurança, dentre outros.

Santos (2004, p. 286) aponta que os “caminhoneiros constituem uma expressiva categoria de trabalhadores, cuja participação no transporte rodoviário de cargas é efetivamente essencial para a cadeia produtiva e a economia brasileira”. Esse autor propõe uma classificação desses trabalhadores em 3 grupos, como a seguir:

Podemos afirmar que a categoria dos motoristas rodoviários de cargas está organizada de forma bastante heterogênea. Enquanto uma parte realiza seu trabalho apenas em áreas urbanas, sem percorrer rodovias estaduais e/ou federais, outra parte dedica-se a pequenos itinerários, nas estradas vicinais. Nos dois casos o caminhoneiro pode retornar à sua casa ao final da jornada de trabalho. Sua presença em face da família é praticamente diária. Há ainda um terceiro grupo de caminhoneiros que realiza viagens de longos percursos, tanto nas principais rotas nacionais e internacionais de abastecimento, demarcadas por rodovias muito movimentadas, quanto em localidades pitorescas de regiões longínquas, transportando todo o tipo de cargas: alimentos, matérias-primas, produtos industrializados, químicos e explosivos. É comum esses trabalhadores permanecerem nas estradas dez, vinte dias ou até mais de um mês, realizando viagens de longas distâncias e longe de suas famílias. Seu convívio social diário restringe-se a encontros com colegas de trabalho nos postos e restaurantes de estrada e aos acenos aos conhecidos durante a extensa caminhada (SANTOS, 2004, p. 286).

A organização dos horários e escalas de trabalho em turnos ou até mesmo turnos irregulares, de acordo com Ferreira e Alvarez (2013), pode potencializar o

desenvolvimento de doenças psicofisiológicas, tais como: transtornos de ansiedade, depressão, síndrome do pânico, dentre outras. Para Santos (2004), a atividade do caminhoneiro situa-se nesse contexto de turnos irregulares, portanto, podemos supor a presença dessas patologias nessa categoria.

Sem desconsiderar a ampla variação nesse campo de trabalho, existem algumas atividades que os motoristas devem realizar que se repetem: carregamento do caminhão, condução do veículo, entrega da carga e o recarregamento para nova entrega. O tempo de permanência em cada local de entrega é variável e, além disso, eles dependem da programação do cliente para obterem permissão para carregar e descarregar. As condições das estradas também devem ser consideradas na avaliação da saúde daqueles que realizam esse trabalho.

Para a promoção da qualidade de vida da sociedade, em geral, faz-se necessário que as rodovias estejam adequadamente inseridas nos meios urbanos, de modo organizado e integrado ao espaço coletivo. Há, além disso, a constatação de que, na área de Saúde do Trabalhador, o quadro dos acidentes de trabalho relacionados aos meios de transporte é bastante preocupante (MORENO; ROTEMBERG, 2009, p. 2).

Além disso, nas estradas, os caminhoneiros convivem com diversos problemas, sendo alguns considerados fatores de risco: fome, sono, cansaço, desconforto físico, avarias e roubos de cargas etc. Em face de tantas adversidades, o exercício dessa profissão requer do motorista a incorporação de alguns atributos, como: autoconfiança, coragem, força física, controle das emoções. Assim, a exigência de produtividade no caso dessa categoria profissional torna-se um desafio particularmente importante, sendo que, para atingir a alta produtividade exigida, os motoristas submetem-se a um ritmo intenso de trabalho, com jornadas extenuantes. A jornada de trabalho é considerada um problema, pois sua atividade, em geral, exige um tempo muito curto de entrega. Quanto às cargas visadas pelos assaltantes, geram tensão constante, caracterizando a atividade como sendo de alto risco. O motorista torna-se um vigilante permanente de seu veículo e do que contém nele (SANTOS, 2004).

Portanto, esses profissionais estão expostos a fatores estressores de ordem ambiental, como tráfego intenso, condições das estradas, intempéries, bem como a fatores de natureza organizacional (ULHÔA *et al.*, 2010).

Analogamente às “mãos” da estrada, os caminhoneiros vivem entre a ordem e a desordem, a liberdade e a constrição, o excesso de trabalho e o desemprego, a coragem e o medo, o rigor da lei e o poder do crime organizado, aos quais estão expostos, ora como vítimas, ora como vilões. Ao contrário dos trabalhadores que ocupam um mesmo espaço físico e fixo ao longo da jornada de trabalho, os caminhoneiros que realizam percursos de longas distâncias permanecem, durante seus trajetos, afastados das aglomerações da vida urbana. No entanto, as cidades são seu ponto de partida e de chegada, permanecendo, contudo, estranhos a elas. Na maioria das vezes, o contato limita-se ao local de destino da carga. Portanto, independente da sua posição na organização do trabalho – empregado ou autônomo, ambos estabelecem relações sociais com empresas de vários portes, cujo objetivo é a distribuição de mercadorias (SANTOS, 2004, p. 287).

Na perspectiva de Araújo (2010), o tipo de carga a ser transportada pelo caminhoneiro determina, em grande medida, suas condições de trabalho e o próprio valor agregado aos fretes, impactando na intensidade e no ritmo de trabalho. Assim, no caso do transporte de produtos perecíveis, por exemplo, ele pode ser obrigado a percorrer longas distâncias, sem ter tempo para descanso. Santos (2004) aponta para as estratégias adotadas, comumente, por esses profissionais para manter a resistência física ao se submeterem a longas jornadas de trabalho. Uma das práticas mais comuns é o consumo de remédios com a finalidade de inibir o sono, mas que podem provocar efeitos devastadores na sua saúde. O autor cita a avaliação feita por Dr. Lambros Katsonis, especialista em tráfego e pós-graduado em Medicina do Trabalho, a respeito dos efeitos dessas substâncias:

(...) dependência psicológica, diminuição da capacidade de dirigir e operar máquinas, disfunção social como: agitação, insônia, angústia, nervosismo, tremores, ansiedade, irritabilidade, tonteira, dor de cabeça, dores musculares, aumento da atividade da fala, diminuição da capacidade olfativa, confusão, depressão, delírio, alucinações, estado de pânico, tendência ao suicídio e homicídio, convulsões e coma, diminuição da libido, impotência, diminuição do apetite e da sudorese, levando a febre, secura na boca, paladar desagradável, diminuição da acuidade gustativa, diarreia, prisão de ventre, náuseas, vômitos, desconforto abdominal, queda de cabelo, urticária, erupção da pele e eritema, depressão da medula óssea com diminuição dos glóbulos brancos do sangue, palpitação, taquicardia, aumento da pressão arterial, arritmias cardíacas e angina de peito (SANTOS, 2004, p. 303-304).

Assim, a organização inadequada do trabalho de motoristas de caminhão, segundo Moreno e Rotemberg (2009), é considerada de relevância para a saúde pública. A representatividade de riscos aos quais se expõem esses profissionais gera a necessidade de melhorias das condições gerais do seu trabalho.

Diante da complexidade da rotina do motorista, na qual podemos elencar elementos, como trânsito, acidentes, condições das vias, uso de drogas, necessidade de entrega da carga sem avarias, assaltos, roubos, atendimento a prazos preestabelecidos, observa-se uma demanda de estudos para melhor entendimento dessa atividade.

Por meio de um contato com o Sindicato dos Cegonheiros do Estado de Minas Gerais (SIMOCEMG), o campo de estudo indicado foi uma empresa privada, de médio porte, que opera na área de logística, situada em Betim - MG. A população analisada foi a dos motoristas que transportam automóveis, os “cegonheiros”, como são comumente chamados.

De acordo com o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), existem normas específicas para esses caminhões. São elas: Combinações para Transporte de Veículos (CTV) e Combinações para o Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas (CTPV). Um veículo cegonheiro deve ter 2,60 m de largura – ou 3 m quando for usado para o transporte de ônibus e caminhões –, 14,00 m de comprimento para veículos simples e 22,40 m para os que são articulados ou que possuem reboque. Em geral, cada cegonha transporta de 10 a 11 veículos.

Para melhor entendimento da tarefa dos cegonheiros, foi consultado o Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais, e a tarefa descrita por eles, consiste em transportar veículos novos e usados, carregando e descarregando os remotes da carreta, mantendo os veículos sem avarias até o seu descarregamento.

Dessa forma, ainda que o objetivo final da tarefa seja alcançado, os meios representam uma grande transformação do trabalho e uma mobilização do homem para tais fins (GUERIN *et al.*, 2001). Portanto, cada indivíduo transforma seu trabalho de alguma forma para atender às exigências da empresa. O conhecimento

das condições de saúde e de trabalho e as possíveis mudanças podem trazer como principal consequência a reestruturação do trabalho do motorista, implicando diretamente nas condições de trabalho a que está submetido esse profissional.

Diante disso, esta pesquisa teve como norte responder à seguinte questão: as dimensões organizacionais da nova legislação do motorista profissional, que limita as jornadas prolongadas de trabalho, representaram algum impacto na saúde dos Cegonheiros?

Com a intenção de atender aos propósitos da pesquisa, o objetivo geral constituiu no conhecimento do modo de organização da atividade dos cegonheiros, em empresa base localizada em Betim, e seus impactos na saúde desses profissionais, considerando, sobretudo, o período posterior à nova legislação. Já os objetivos específicos consistiram na descrição das práticas organizacionais com base na análise da atividade; na identificação de possíveis queixas, doenças e/ou acidentes e, finalmente, na identificação dos impactos da Lei nº 13.301 na saúde desses profissionais.

Portanto, ao realizar esta pesquisa, nossa pretensão foi a de contribuir para o enriquecimento do conhecimento a respeito da condição do motorista no desenvolvimento da sua atividade. Tentamos focar as dimensões organizacionais e seus impactos na saúde dos cegonheiros, após a implementação da Lei do Motorista Profissional. Sendo assim, no âmbito acadêmico, este trabalho se justifica devido à oportunidade de efetuar uma discussão sobre um tema ainda pouco estudado nessa categoria.

Sobre essa escassez de estudos, apresentamos o Quadro 1 que expõe a produção de artigos científicos tendo como palavras “Motorista Profissional e Saúde”, “Lei do Motorista Profissional”, “Cegonheiros e Saúde” nos eventos da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração (ANPAD), nos periódicos da *Scientific Eletronic Library Online* (SCIELO), no *Scientific Periodicals Electronic Library* (SPELL) e na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (IBICT). Dessa forma, é evidenciado que a ‘fonte’ mais prolífera é a IBICT, com representatividade de 89% da produção. Entre os 3 artigos encontrados com as

palavras “Lei do Motorista Profissional”, nenhum deles citou a Lei do Motorista Profissional como a 12.619 ou 13.301, dois eram sobre a categoria da Lei Seca e outro sobre o uso de capacetes em motociclistas.

Quadro 1 – Revisão do número de artigos publicados no tema

FONTE	PALAVRAS	NÚMERO
SPELL	✓ Motorista Profissional e Saúde	0
	✓ Lei do Motorista Profissional	0
	✓ Cegonheiros e saúde	0
ANPAD	✓ Motorista Profissional e Saúde	0
	✓ Lei do Motorista Profissional	0
	✓ Cegonheiros e saúde	0
SCIELO	✓ Motorista Profissional e Saúde	2
	✓ Lei do Motorista Profissional	0
	✓ Cegonheiros e saúde	0
IBICT	✓ Motorista Profissional e Saúde	23
	✓ Lei do Motorista Profissional	3
	✓ Cegonheiros e saúde	0
TOTAL		28

Fonte: Dados da pesquisa

Dessa forma, diante de poucos estudos sobre a saúde dos motoristas profissionais, percebemos uma total ausência desse tipo de estudo com a categoria profissional de cegonheiro. Nesse sentido, nossa pesquisa pretende contribuir para o aumento do conhecimento sobre o tema.

Além disso, esta pesquisa se justificou tendo em vista o volume de veículos que são fabricados e transportados no Brasil, demonstrando que a logística para atendimento desse escoamento de veículos se organiza pela atividade do cegonheiro.

De acordo com o anuário de 2015, dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), no ano de 2013, a média de habitantes por veículo representou 4,8 no Brasil. Nas estatísticas de produção de veículos automotores em todo o continente americano no ano de 2014, o Brasil representava 3,5% dos 20,2% de veículos produzidos (ANFAVEA, 2015).

Esta dissertação está organizada em 6 capítulos. No primeiro, é apresentada a introdução, com o intuito de contextualizar o tema, o campo de estudo sobre o motorista de caminhão, o problema de pesquisa, os objetivos e a justificativa. No segundo capítulo, é exposta a fundamentação teórica que sustenta os argumentos

de pesquisa. No terceiro, descreve-se o arranjo metodológico da pesquisa, detendo-se sobre o tipo, a abordagem, o método, a unidade de análise e os sujeitos de pesquisa, a coleta e o tratamento dos dados. No quarto capítulo, evidenciam-se os resultados da pesquisa, no quinto capítulo, o desenvolvimento da lei do motorista profissional e seus impactos na saúde, e no sexto, são apresentadas as considerações finais deste estudo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Apresentaremos, a seguir, os conceitos e discussões a respeito da relação entre organização do trabalho e saúde, assim como do genocídio rodoviário no Brasil.

2.1 A organização do trabalho e a saúde

Com as transformações ocorridas no mercado, as empresas se veem em busca de políticas mais globais, com maiores cobranças de produtividade e qualidade, adotando novos modelos de gestão e modificando, algumas vezes, de forma radical, a forma pela qual o trabalho é organizado. Ruas e Junior (1991) ainda questionam a respeito de como orientar a indústria brasileira no sentido de atender às novas normas de competição internacional, o que nos remete a uma questão essencial: quais são as possibilidades de modificar profundamente os padrões de gestão da indústria brasileira, sem alteração correspondente no padrão de relações interpessoais e das condições gerais de trabalho? Essa questão é ainda mais pertinente quando se trata dos segmentos de tecnologia tradicional, cuja defasagem tecnológica é ainda maior do que a do restante da indústria brasileira (RUAS; JUNIOR, 1991).

A organização do trabalho é conceituada comumente como a forma de conceber os conteúdos das atividades de trabalho, bem como sua divisão entre os indivíduos e as políticas de gestão da empresa. Mas é importante ressaltar que a forma pela qual se articulam o processo de trabalho e sua administração é fundamental não apenas para a produção, mas para a saúde daqueles que o realizam (SELIGMANN-SILVA, 2011).

Já as políticas das empresas são definidas como a forma de administração do processo de trabalho e, portanto, daqueles que o realizam. O gerenciamento e, por conseguinte, o controle da força de trabalho, poderá, assim, assumir diferentes estilos. Nas empresas modernas, as formas de inserção das instâncias político-administrativas no processo de trabalho tornam muitas vezes invisíveis os métodos de disciplina e seus mecanismos. As técnicas gerenciais que funcionam, convergem,

de modo geral, para um objetivo em comum: o controle, visando à intensificação do trabalho. As modalidades de avaliações destinadas aos indivíduos, equipes e setores de uma empresa, estimulando a competição em todos os níveis, do individual ao coletivo, não só são geradoras de tensões individuais como também de tensões interpessoais e de conflitos. No mundo do trabalho, as formas que regulam as relações entre os indivíduos vão além das práticas de gestão, correspondendo também às dimensões culturais das relações. Estas estabelecem as práticas de trabalho, relações de trabalho, assim como a modalidade de julgamento sobre a atividade. Mas a gestão de pessoas nas organizações não se resume a um conjunto de política e práticas e tampouco pode ser definida como responsabilidade de um departamento específico (SELIGMANN-SILVA, 2011).

No contexto deste estudo, entende-se, portanto, por modelo de gestão, a maneira pela qual a empresa se organiza para gerenciar e orientar o comportamento humano no trabalho. Para isso, a empresa se estrutura definindo princípios, estratégias, políticas e práticas. Através desses mecanismos, implementa diretrizes e orienta os estilos de atuação dos gestores em sua relação com aqueles que nela trabalham (LIMONGI-FRANÇA et al., 2002).

Limongi-França et al. (2002) afirmam ainda que o desempenho que se espera das pessoas no trabalho e o modelo de gestão correspondente são determinados pelo contexto no qual estão inseridos, englobando a tecnologia adotada, a estratégia de organização do trabalho, a cultura organizacional, a estrutura organizacional e os fatores externos. Sendo assim, podemos concluir que a forma de gestão adotada produz impactos no processo e nas relações de trabalho, afetando de forma importante a saúde das pessoas (MIROSHNICK, 2002). A gestão pode ser entendida, também, como uma mentalidade, uma forma constantemente renovada de pensar a atuação e a interação humana na organização, reconhecendo o que é uno e múltiplo no ser humano além de passar pela subjetividade, reafirmando o papel do indivíduo, de sua experiência, do simbólico nas organizações e ao mesmo tempo, restituindo o indivíduo a seu quadro sócio-histórico (FERRIS *et al.*, 1999).

A área da saúde mental e do trabalho tem apresentado estudos que apontam o lugar do trabalho na construção de subjetividade e também no adoecimento psíquico.

Outros aspectos, como prazer e desenvolvimento no trabalho, também figuram na produção mais recente dos estudos. Mas a expressão “psicopatologia do trabalho” surgiu pela primeira vez, na França, em artigo escrito por Paul Sivadon, em 1952, de acordo com Billiard (1996). A perspectiva teórica do autor se encontrava na tentativa de conciliar as concepções organicista e dinâmica da doença mental, ou seja, embora tenha considerado a existência de situações laborais nocivas, Sivadon (1993), citado por Lima, acreditava que a natureza do trabalho era menos importante no que diz respeito ao desenvolvimento da patologia, do que as características pessoais do indivíduo, em especial aquelas de base orgânica (LIMA, 1998).

Na sequência dos trabalhos de Paulo Sivadon, surgiu Le Guillant (1984), cuja grande contribuição consistiu em estabelecer associações entre as transformações socio-históricas e a gênese das doenças mentais. Na sua perspectiva, a doença mental no trabalho seria resultante da trajetória do indivíduo que se somaria a um contexto de trabalho repleto de contradições e de exigências. Este contexto, por sua vez, emergiria em condições sociais, históricas e econômicas bem específicas. O psiquiatra francês propôs uma clínica baseada na compreensão das condições de vida e de trabalho dos pacientes (LIMA, 1998).

Na sequência, a Psicodinâmica do Trabalho nasceu em 1992, com Christophe Dejours, embora, desde 1980, esse teórico já se situasse no campo da psicopatologia do trabalho. O objeto definido nesta escola, no seu primeiro momento, é a “análise dinâmica dos processos psíquicos mobilizados pelo confronto do sujeito com a realidade do trabalho” (DEJOURS, 1992, p. 127).

Uma das grandes contribuições da Psicodinâmica, de acordo com Seligman-Silva (2011), encontra-se nas ações preventivas no âmbito da Saúde Mental Relacionada ao Trabalho (SMRT), sendo que, tanto a saúde mental quanto o conforto físico e ambiental residem na busca de superação da distância que existe entre o trabalho prescrito e o trabalho real.

De acordo com a psicodinâmica, o reconhecimento dos sujeitos é capaz de transformar o sofrimento no trabalho em prazer, por meio do fortalecimento da identidade (DEJOURS; BEGUE, 2010). Porém, nessa perspectiva, esse autor não

admite que o trabalho possa contribuir para a gênese de doenças mentais, podendo, no máximo, desencadeá-las e em circunstâncias bastante específicas. Ou seja, sobre as possíveis relações entre transtornos mentais e trabalho, ele manifestou uma posição contrária à existência de neuroses e psicoses, atribuindo esses transtornos muito mais às experiências anteriores à entrada do indivíduo na vida produtiva (DEJOURS, 1992).

Com o avanço das pesquisas, nos anos 90, surgiram os estudos realizados por Yves Clot (2006), como o principal autor da clínica da atividade, especialidade situada no campo das clínicas do trabalho. Estas podem ser entendidas como um conjunto de disciplinas que abordam as questões relativas à subjetividade nos contextos laborais, ou seja, buscam apreender a relação entre subjetividade e atividade. Considerando que, entre as agressões externas e o desenvolvimento da patologia, existe sempre uma atividade subjetiva, Clot (2006), distingue o real da atividade daquilo que foi realizado, considerando que o agir é, acima de tudo, selecionar uma dentre várias atividades possíveis. Além disso, de acordo com o autor, as emoções não são dissociadas da atividade, pois elas contribuem para sua realização. Segundo ele, esse tipo de circunstância está cada vez mais comum nas formas dominantes do trabalho contemporâneo, levando ao desencadeamento da psicopatologia do trabalho ordinário na qual o enfraquecimento do poder de agir do indivíduo pode ser fator determinante do sentimento de impotência (CLOT, 2006).

A organização temporal do trabalho, a escolha das técnicas, das metodologias, instrumentos e materiais permitem ao trabalhador, dentro de certos limites, adaptar o trabalho às suas aspirações e, especialmente, às suas competências. Segundo Dejours (1992), em termos de economia psíquica, essa adaptação espontânea do trabalho ao homem corresponde à busca, descoberta, experimentação de um compromisso entre os desejos e a realidade. Ele conclui que as frustrações resultantes de desequilíbrios entre a exigência da tarefa e as potencialidades e necessidades do indivíduo podem mobilizar grandes esforços de adaptação, sendo que tal situação de rigidez organizacional pode ser mais temível do que as más condições de trabalho. Ele ainda afirma que, na adaptação do conteúdo da tarefa às suas competências reais, o sujeito pode encontrar-se em situação de subemprego

das suas condições e capacidades ou, ao contrário, em uma situação muito complexa correndo risco de fracasso.

A livre organização do trabalho torna-se essencial, segundo o autor, para o equilíbrio psicossomático e a satisfação. Diferentemente da livre estruturação do modo operatório, que caracteriza o trabalho artesanal, a organização de trabalho imposta, que caracteriza grande parte das tarefas nos atuais contextos de trabalho, aparece como um fator impeditivo à livre estruturação da tarefa. A organização de trabalho, nesse sentido, pode colocar em risco o equilíbrio psicossomático (DEJOURS, 1992)

Dejours (1992) também afirma que, via de regra, quanto mais a organização é rígida, mais a divisão do trabalho é acentuada, menor é o conteúdo significativo do trabalho e menores são as possibilidades de mudá-lo, aumentando o sofrimento.

Uma vez que na organização de trabalho, o objetivo é a produção, na Saúde Mental Relacionada ao Trabalho (SRMT), o objetivo é a saúde, podemos concluir, junto com Seligmann-Silva (2011), que a inter-relação entre Organização do Trabalho e SRMT se impõe pelo seguinte:

- a) Dificuldade na delimitação entre o estado de saúde e o estado de doença;
- b) Os desgastes mentais existentes dos atores do trabalho podem acarretar malogros à eficácia organizacional e como exemplo temos situações de presenteísmo no trabalho (fenômeno pelo qual os indivíduos apresentam sintomas de doença e ocultam seu mal-estar, não procurando ajuda médica), o que não ocorre nas situações em que os potenciais psíquicos são favorecidos;
- c) A necessidade imperativa, do ponto de vista ético, de as organizações considerarem a saúde mental em suas propostas e planejamento de trabalho (SELIGMANN-SILVA, 2011).

Quanto à relação entre os trabalhos prescrito e real, temos que o trabalho real se revela para o indivíduo pela resistência aos procedimentos, ao saber fazer, à técnica, aos conhecimentos (DEJOURS, 2004). Segundo o autor, o mundo real resiste. Ele confronta o sujeito ao fracasso, e a consequência disso normalmente é

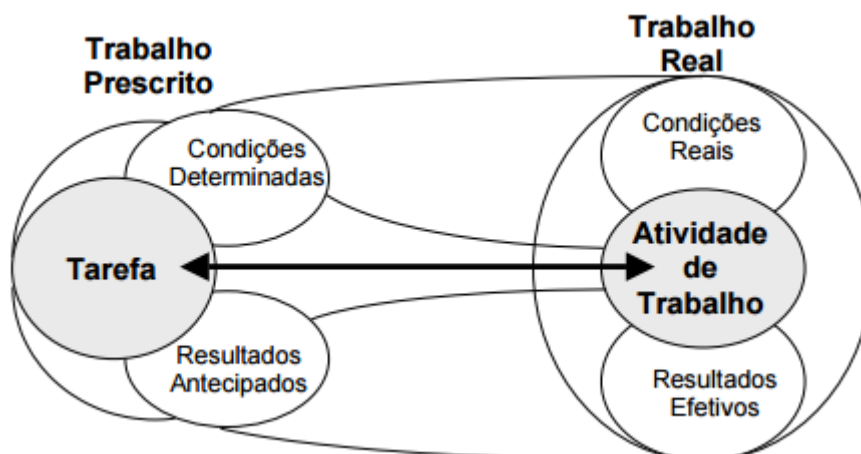
um sentimento de impotência, irritação ou até mesmo um esmorecimento. O real se apresenta ao indivíduo como uma surpresa desagradável, de um modo efetivo. É sempre dessa maneira que o real se apresenta ao indivíduo. Assim, é numa relação primordial de sofrimento no trabalho que o corpo faz, simultaneamente, a experiência do mundo e de si mesmo (DEJOURS, 2004).

No entanto pode-se pensar que, nem sempre é assim, uma vez que, ao lidar com essa resistência imposta pelo meio, o sujeito pode vencê-la. Segundo Dejours (2004), o reconhecimento no trabalho é um elemento-chave no processo de construção identitária. Da mesma forma, no campo da Ergonomia, esse aspecto é tratado:

A atividade de trabalho é o elemento central que organiza e estrutura os componentes da situação de trabalho. É uma resposta aos constrangimentos determinados exteriormente ao trabalhador, e ao mesmo tempo é capaz de transformá-los. Estabelece, portanto, pela sua própria realização, uma interdependência e uma interação estreita entre esses componentes (GUÉRIN et al., 2001, p. 26).

Segundo Guérin *et al.* (2001), o conceito de atividade ou trabalho real não deve ser confundido com o de trabalho prescrito. Na FIG. 1, é demonstrado que a tarefa não é o trabalho em si, mas sim o que foi prescrito pela organização. Essa tarefa é imposta ao indivíduo sendo, portanto, exterior, o que determina e constrange sua atividade, embora ela seja o objetivo final de um trabalho. Ao mesmo tempo, é em busca do resultado final que o indivíduo desenvolve o seu modo operatório, ou seja, a atividade de trabalho é uma estratégia de adaptação à situação real de trabalho, objeto da prescrição, sendo, ao mesmo tempo, uma forma de reinterpretá-la. A distância entre o prescrito e o real pode ser então definida em “como fazer”.

Figura 1 – Trabalho Prescrito e Trabalho Real



Fonte: Guerin *et al.*, 2001

Segundo Seligmann-Silva (2011), os procedimentos previstos nas determinações da empresa (trabalho prescrito) não correspondem à realidade das possibilidades humanas de execução. Isso resulta no fato de que, no trabalho real, as atividades concretas dos trabalhadores sejam diferentes daquelas do trabalho prescrito. Nessa perspectiva, a psicodinâmica do trabalho examina essa instigante questão: a **alteração** dos procedimentos previstos, através de soluções engenhosas, técnicas próprias, ações diversas, manobras, ou mesmo dispositivos materiais é própria do indivíduo. São os chamados “segredos do ofício”, pois são os truques utilizados que facilitam a execução do serviço.

De acordo com Seligmann-Silva (2011), as instabilidades do atual mercado de trabalho passaram a ser fontes desencadeadoras de pressões sociais e psicológicas, originando fenômenos coletivos e individuais que passaram a ser mais estudados pela Psicopatologia Social do Trabalho e das Organizações.

Em suma, na ocorrência de conflitos entre velocidade e qualidade, velocidade e segurança, produção e manutenção ou ainda antinomias entre rentabilidade e curto prazo e eficácia no trabalho, ocorrem dificuldades ou impossibilidade no alcance dos resultados, minando a saúde de muitos profissionais (SANTOS, 2004).

2.2. O genocídio rodoviário no Brasil

A expressão “genocídio rodoviário” foi utilizada pelo procurador do Ministério Público do Trabalho da 24ª Região do Estado de Mato Grosso do Sul, Paulo Douglas

Almeida de Moraes, em 2012, ao escrever o artigo “Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?”. Nele, o procurador faz críticas sobre o sistema de transporte rodoviário no Brasil e o desenvolvimento da Lei do Motorista Profissional e seus desdobramentos, o que será exposto adiante.

O Brasil possui uma grande estrutura de transporte de cargas rodoviárias e os protagonistas desse sistema são os motoristas. Eles são responsáveis pelo atendimento de contratos de transporte que determinam prazos de entrega e, do seu desempenho profissional, depende, em grande medida, o dinamismo da economia do país. Uma das características do trabalho dos motoristas de cargas é a responsabilidade. Esse trabalho diário, realizado por eles, abastece todas as cidades brasileiras em diversos segmentos dos principais centros urbanos às fronteiras, percorrendo distâncias fabulosas. Os desafios ao longo “desse caminho” vão desde estradas sem conservação, ausência da família e amigos, riscos de segurança até riscos de acidentes (ANDRADE *et al.*, 2012). Sabe-se que as condições de trabalho que envolvem demanda elevada, baixo controle e falta de apoio social podem causar efeitos danosos à saúde física e mental (MALINAUSKIENE *et al.*, 2004).

Segundo Leal (2008), existem alguns aspectos das atividades do motorista de caminhão que são realizadas em diferentes países, sendo um trabalho realizado com equipamentos similares e técnicas, além de requerer habilidade na direção. Essa função é representada por uma população de trabalhadores com grande mobilidade em relação à organização dos trajetos percorridos com permanência de períodos variáveis longe de casa e com longas jornadas diárias de trabalho. Já Araújo (2010) tratou das mudanças que vêm ocorrendo no trabalho desses profissionais:

O trabalho do caminhoneiro sempre foi recorrente na atividade de transporte no Brasil da forma como surgiu, ainda que as recentes transformações no processo de trabalho que integrou mais o trabalhador à máquina – porque o conhecimento adquirido pela experiência dos caminhoneiros foi incorporado nas máquinas através das novas tecnologias eletrônicas e mecânicas – tenham criado novas experiências no processo de trabalho em função da inovação tecnológica não só dos caminhões, mas das formas de controle do

trabalho (radar, satélite, tacógrafo, celular, entre outros) (ARAUJO, 2010, p.60).

Portanto, a atividade dos motoristas de caminhão pode ser considerada como penosa devido aos seguintes pontos: pressão temporal para entregas em tempo hábil; tempo prolongado da jornada de trabalho; acidentes de trânsito; assaltos; atenção constante; horário incerto para a alimentação; movimentos repetitivos; solidão; monotonia; problemas com o sono; condições ambientais; responsabilidade com a carga transportada e preocupação econômica (HOFFMANN, 2003).

Segundo Waltrich (2014), as diversas contribuições que esses milhares de profissionais da estrada proporcionam para a sociedade são conhecidas. Entretanto poucos benefícios lhes são oferecidos, uma vez que a taxa de mortalidade por acidentes tem níveis altíssimos e, em sua maioria, devido ao excesso da jornada de trabalho. Nesse sentido, Hoffman (2006) considerou os impactos das condições de trabalho do motorista, que o colocam em risco:

A condição de trabalho interfere no estado psicofisiológico do motorista, traduzindo-se em irritabilidade (que pode levar a um comportamento agressivo na direção), insônia (podendo resultar em sonolência nas horas de trabalho, diminuindo os reflexos) e, em especial, distúrbios na atenção (fator essencial para a direção segura) (HOFFMANN, et. al. 2006, p. 333 e 334).

Sobre os aspectos de saúde dos motoristas de caminhão, em vários países, foi constatado o uso em excesso de álcool, cigarros e anfetaminas (LACERDA *et al.*, 1997; STRATFORD *et al.*, 2000; SILVA *et al.*, 2003; UBAIDULLAH, 2004; FERRAZ, 2005; NASCIMENTO *et al.*, 2007).

O reduzido tempo para o descanso, a ausência do sono reparador, associada ou não ao uso de substâncias psicoativas, também se apresenta como uma preocupante causa de acidentes em rodovias. A fadiga deve ser considerada uma das maiores causas dos acidentes em rodovias, pois ela pode acometer o motorista logo na primeira metade de sua viagem (LYZNICKI *et al.*, 1998; McCARTT *et al.*, 2000).

O questionamento que se faz é: Essa situação é digna ou indigna? E mais... Qual a magnitude dessa questão? Vejam os dados da Polícia Rodoviária

Federal. Como evoluiu isso de 2007 para 2011? Em 2007, assistíamos a 103 mil acidentes. Em 2011, pulamos para 192. Feridos: de 65 mil para 106 mil. Mortos: de cinco mil e oitocentos para oito mil e seiscentos. Isso apenas em rodovias federais policiadas. O número de mortos como já dito, chega à casa de 43 mil, de um modo geral (MORAES, 2014, p. 80).

Ademais, Moraes (2014) reitera que esses números indicam que os acidentes de trabalho do setor do transporte superaram os da construção civil no aspecto de letalidade.

Segundo Masson e Monteiro (2010), estudos realizados na Europa, África e Brasil demonstraram que motoristas de caminhão apresentam problemas relacionados às condições de saúde, trabalho e estilo de vida, além de grande vulnerabilidade às práticas de risco, pelo uso de drogas.

Em um estudo realizado em 2010, intitulado “Distúrbios Psíquicos Menores (DPM) e condições de trabalho em motoristas de caminhão”, os autores foram taxativos ao atribuírem à falta de regulamentação da jornada de trabalho, o desenvolvimento dos DPM's (ULHOA *et al.*, 2010).

De acordo com Moraes (2012), a necessidade de regulamentação da profissão do motorista rodoviário profissional transportador de cargas não é assunto novo na mídia. Há muitos anos, dezenas de projetos de Lei tramitavam no Congresso Nacional, mas sem êxito, devido ao notório antagonismo de interesses entre patrões, empregados, sindicatos e o próprio Congresso. No ano de 2007, o Ministério Público do Trabalho na cidade de Rondonópolis/MT iniciou, através de pesquisas, uma aproximação em relação à realidade nas estradas, respondendo ao pedido de socorro de uma esposa de motorista, dizendo-se viúva de marido vivo. Cabe aqui um breve histórico.

Em Rondonópolis, um médico do trabalho foi procurado por uma senhora e ela dizia que era viúva de marido vivo. Ela explicou ao médico que, quando o marido caminhoneiro voltava para casa, embora vivo, já não tinha como manter o convívio social devido ao uso de drogas. Ele havia se tornado uma pessoa violenta. O médico ficou perplexo com a história e foi à procuradoria da cidade para entender como poderia resolver aquele tipo de problema. Até esse ocorrido, o Ministério Público,

para quem o uso de drogas não passava de uma história sem fundamento, conhecia apenas o famoso uso dos chamados rebites.

Dessa forma, frente a uma importante sinalização, iniciaram as pesquisas nas rodovias, pois, a partir de qualquer prova identificada, seria o início de uma nova condução desse tipo de situação. Essa pesquisa baseou-se na coleta de urina dos motoristas de cargas. Houve várias recusas, mas entre os que autorizaram foram feitas as aferições e várias constataram o uso de drogas conforme será exposto mais adiante. Diante dessa situação, foram convocadas agremiações de motoristas e empregadores que, a princípio, não estavam de comum acordo por apresentarem interesses contrapostos. Foi então ajuizada uma ação civil pública que contou com o deferimento liminar pelo Juízo da 1ª Vara de Rondonópolis, demonstrando claramente que foi a atuação no Ministério Público em conjunto com o Poder Judiciário que provocou esse novo debate em torno do caos do transporte rodoviário. Essa discussão durou 4 anos e foi convertida na Lei nº 12.619/2012, denominada aqui, Lei do Motorista Profissional, que foi resultado do esforço interinstitucional, com destaque especial para a Polícia Rodoviária Federal, pelo apoio no combate ao tripé que sustenta o atual sistema de transporte: descontrole de jornada, baixa remuneração e pagamento por produtividade (MORAES, 2012).

2.2.1 A Lei do Motorista Profissional

Em 30 de abril de 2012, a Lei nº 12.619 foi aprovada visando regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional. A jornada diária está prevista na Constituição Federal, Art. 235 – D: “Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção; II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I; III - repouso diário do motorista

obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de cegonheiros prevista no § 6º do art. 235-E”.

Em 02 de março de 2015, foi sancionada a lei 13.301 (revogando alguns dispositivos da lei 12.619 publicada em 30 de abril de 2012) que legitima o descanso do motorista profissional das categorias econômicas de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Essa alteração é resultado da pressão derivada da greve geral dos caminhoneiros autônomos e dos interesses do agronegócio, ocorrida em fevereiro/2015.

Essa lei dispõe especialmente sobre a jornada de trabalho. A sobrejornada não deve acontecer acima de 2 (duas) horas extraordinárias, salvo em casos de acordos coletivos, podendo chegar até 4 (quatro) horas extraordinárias. Ampliou-se o tempo de direção de 04 horas para 05h e 30 min., para realização da pausa de 30 minutos sendo facultado o fracionamento de tempo no descanso e na direção, além de intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição. É exigido também o gozo do intervalo de 11h entre uma jornada e outra. Além disso, a partir do dia 2 de março de 2016, os motoristas das categorias C, D e E que trabalham com transporte rodoviário de cargas e de passageiros deverão realizar exame toxicológico no momento da contratação e do desligamento das empresas. A medida está prevista na portaria 116 publicada no dia 13 de novembro de 2015 pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social, que regulamentou os testes. A abrangência do exame de detecção apresenta janela mínima de 90 dias, sendo que o resultado positivo (admitida contraprova) implica em suspensão do direito de dirigir, condicionado a novo resultado, desta feita negativo para o uso de tóxicos. Esse exame detecta se até 90 dias antes da coleta o profissional fez uso de drogas como maconha, cocaína, crack, anfetaminas e metanfetaminas. Esses testes identificam também o consumo de fármacos como codeína e morfina, que são analgésicos e até remédios utilizados no tratamento contra obesidade feitos à base de anfetaminas, como anfepramona, femproporex e mazindol.

Uma pesquisa com 1066 motoristas autônomos e empregados, realizada no ano de 2016 pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) sobre a satisfação da nova Lei do Motorista Profissional (nº13103/2015), demonstrou que entre os autônomos e empregados, 53,8% estão satisfeitos com a nova lei, entretanto somente 29,6% cumprem o tempo de descanso. Na comparação entre motoristas autônomos e empregados, foi observado um maior cumprimento do descanso entre os motoristas empregados.

Figura 2 – Satisfação com a lei dos caminhoneiros

Satisfação com Lei dos caminhoneiros	Tipo de caminhoneiro		Caminhoneiros
	Autônomos	Empregado de Frota	
Sim, e cumpre o tempo de descanso	23,3	42,0	29,6
Sim, mas não cumpre o tempo de descanso	23,7	25,1	24,2
Não, mas cumpre o tempo de descanso	9,8	9,7	9,8
Não, e não cumpre o tempo de descanso	41,3	21,9	34,7
NS / NR	1,9	1,3	1,7
Total	100,0	100,0	100,0

Apenas para caminhoneiros que conhecem a Lei dos caminhoneiros (nº 13.103/2015)

Fonte: Confederação Nacional do Transporte, 2015

Sobre a nova lei e o atendimento das necessidades dos motoristas, o estudo revelou que, entre autônomos e empregados, para 5,2%, as mudanças atendem totalmente e, para 38,6%, atendem parcialmente. Já 54,7% responderam que não atendem (com 61% das respostas dadas por parte dos autônomos).

Figura 3 – Atendimento das necessidades com as mudanças

Mudanças atendem às necessidades	Tipo de caminhoneiro		Caminhoneiros
	Autônomos	Empregado de Frota	
Sim, atendem totalmente	2,9	9,7	5,2
Sim, atendem parcialmente	34,8	46,1	38,6
Não atendem	61,0	42,3	54,7
NS / NR	1,3	1,9	1,5
Total	100,0	100,0	100,0

Apenas para caminhoneiros que conhecem a Lei dos caminhoneiros (nº 13.103/2015)

Fonte: Confederação Nacional do Transporte, 2015

Sobre a rotina de trabalho após a implementação da nova Lei, 17,2% responderam que melhorou (as respostas predominantes foram dos empregados com 32,9%).

Para 26,2% dos autônomos, a nova lei piorou a rotina de trabalho, no entanto a pesquisa não citou os motivos.

Figura 4 – Rotina de trabalho após a lei do caminhoneiro

Rotina de trabalho após a lei do caminhoneiro	Tipo de caminhoneiro		Caminhoneiros
	Autônomos	Empregado de Frota	
Melhorou	9,1	32,9	17,2
Manteve-se	63,6	56,1	61,0
Piorou	26,2	9,4	20,5
NS / NR	1,1	1,6	1,3
Total	100,0	100,0	100,0

Apenas para caminhoneiros que conhecem a Lei dos caminhoneiros (nº 13.103/2015)

Fonte: Confederação Nacional do Transporte, 2015

A presidente do Sindicato Nacional dos Auditores do Trabalho (SINAIT), Rosa Maria Campos Jorge, em um Fórum Nacional de Defesa da Lei do Motorista Profissional, afirmou que as pesquisas sobre o uso de drogas por motoristas demonstraram a importância de se repensar as jornadas de trabalho excessivas e o modelo de remuneração por comissão dos caminhoneiros. Ela defendeu base salarial para os motoristas autônomos e o uso de tacógrafo para conferir seu tempo de trabalho (MORAES, 2012).

Moraes (2012) concorda com essa visão do problema ao dizer que a lógica do sistema é perversa, pois o caminhoneiro ganha pouco, porém recebe comissão fazendo com que o profissional trabalhe muito para conseguir uma remuneração minimamente digna. Em geral os profissionais, trabalham pelo dinheiro que irão receber, e se existir a possibilidade de trabalhar mais para ganhar mais, eles vão fazer de tudo para aumentar o salário, aí eles entram nas drogas e como consequência, nos acidentes.

Muitas críticas acerca da nova lei foram publicadas em jornais, revistas e sites, incluindo questões relacionadas a aumento do custo dos fretes, temor do caos, regulamentação excessiva e confusão, segundo Gomes (2013). Esse autor cita que o jornal Folha de São Paulo, no dia 27 de janeiro de 2013, publicou em seu caderno que a jornada menor do caminhoneiro aumentaria o custo do frete em 28 bilhões. Mas não foi citado se esse valor foi referente a horas extras, contratação de novos

motoristas ou até mesmo compra de novos caminhões. De acordo com Gomes (2013), esse veículo de notícias considerou o excesso da jornada dos motoristas como uma situação normal, apesar de ter passado aos leitores a seguinte informação:

(...) a Folha informa aos seus leitores que a jornada ao volante era, “antes da lei”, de em média 14 horas, e que “depois da lei” passou a ser de 08 horas. Além disso, “antes da lei” as horas extras “não existiam”, e “depois da lei” passaram a ser de 02 horas. Por fim, “antes da lei” a hora de descanso era “indeterminada”, e “depois da lei” passou a ser de 11 horas (GOMES citando a Folha de São Paulo, 2013, p. 2).

O autor conclui que o veículo de imprensa transmitiu informações falsas e que, portanto, não há “novos custos” envolvidos com a limitação da jornada e gozo mínimo de descanso durante a realização da atividade e entre as jornadas. A diferença é que a nova lei faz existir uma fiscalização para garantir o cumprimento desses direitos trabalhistas que existem desde a Constituição de 1988 e são descumpridos há décadas (GOMES, 2013).

Ora, tais informações são completamente falsas. A Lei 12.619 não inventou, agora, a jornada de 8 horas. Tal jornada está na Constituição Federal de 1988. A nova lei também não criou o limite de horas extras, a obrigação de pagamento pelas horas extras ou o intervalo mínimo de 11 horas de descanso entre as jornadas. Tudo está na CLT há mais de meio século. (...) o custo trabalhista sempre existiu, mas empresas do setor, através do descumprimento permanente e sem limites da lei, encontravam formas de não pegá-lo, e mandavam o trabalhador lesado “buscar seus direitos na justiça” (GOMES, 2013, p.2).

Para Gomes (2013), os custos a que o jornal se refere são de custos sonogados através do descumprimento de normas legais existentes há décadas. Dessa forma, trata-se não de novos custos, mas de direitos trabalhistas não pagos, de passivo acumulado.

Assim como reporta a pesquisa da CNT, mesmo com o advento da nova lei, alguns motoristas de caminhão, por exigência da empresa ou por conta própria, excedem na jornada para otimizarem suas entregas. Um exemplo claro disso foi noticiado em novembro de 2015, na rede de televisão Globo, no programa Fantástico, em que se expôs uma série de matérias sobre os motoristas de caminhão. Durante um mês, o Fantástico comprovou nas estradas o que foi detectado por um teste inédito no

Brasil: um, a cada três caminhoneiros, fazia uso de drogas, mensurado pelo teste da queratina, utilizado pela primeira vez no Brasil, a partir da retirada de um fio de cabelo, detectando o uso de drogas até 90 dias antes da coleta (diferente da coleta de urina que detecta com 3 dias anteriores ao dia da coleta). O resultado revelou que, entre as drogas usadas, a cocaína é a principal, aparecendo em 73% dos testes que deram positivo. A anfetamina – o popular rebite – aparece em apenas 18% desses casos³.

A gente roda o dia todo, a noite toda, e metade da outra noite sem dormir (André Caminhoneiro).

Um motorista de caminhão que provocou um acidente grave confirmou que havia feito uso de 5 gramas de cocaína. Ele saiu de Santa Catarina e dirigiu 4 dias sem dormir, acabando por se envolver em um acidente no qual um veículo de passeio capotou, deixando uma vítima fatal e outra com sequela neurológica.

De acordo com essa reportagem, a empresa do caminhoneiro envolvido nesse acidente se defendeu dizendo que a prática da cobrança pelo prazo nas entregas jamais ocorreu. Mas o Ministério Público do Trabalho afirmou que o uso de drogas é a consequência da cobrança do tempo para atendimento das entregas.

Aproximadamente, 40% dos acidentes que acontecem em rodovias federais têm veículos de carga pesada envolvidos. De acordo com um inspetor da polícia rodoviária federal, Tércio Baggio, o veículo de carga é um veículo potencialmente perigoso. Ele demora muito mais a parar e quando colide com outro o estrago que ele provoca é com certeza bem maior.

Ao final dessa reportagem, o coordenador do SOS das estradas, Rodolfo Rizzotto, chamou atenção das pessoas para a importância do trabalho desses profissionais, dizendo que elas precisam de um transporte socialmente responsável, com boas condições de trabalho, pois todo café da manhã e refeição tem o sangue da estrada desses motoristas que são explorados todos os dias.

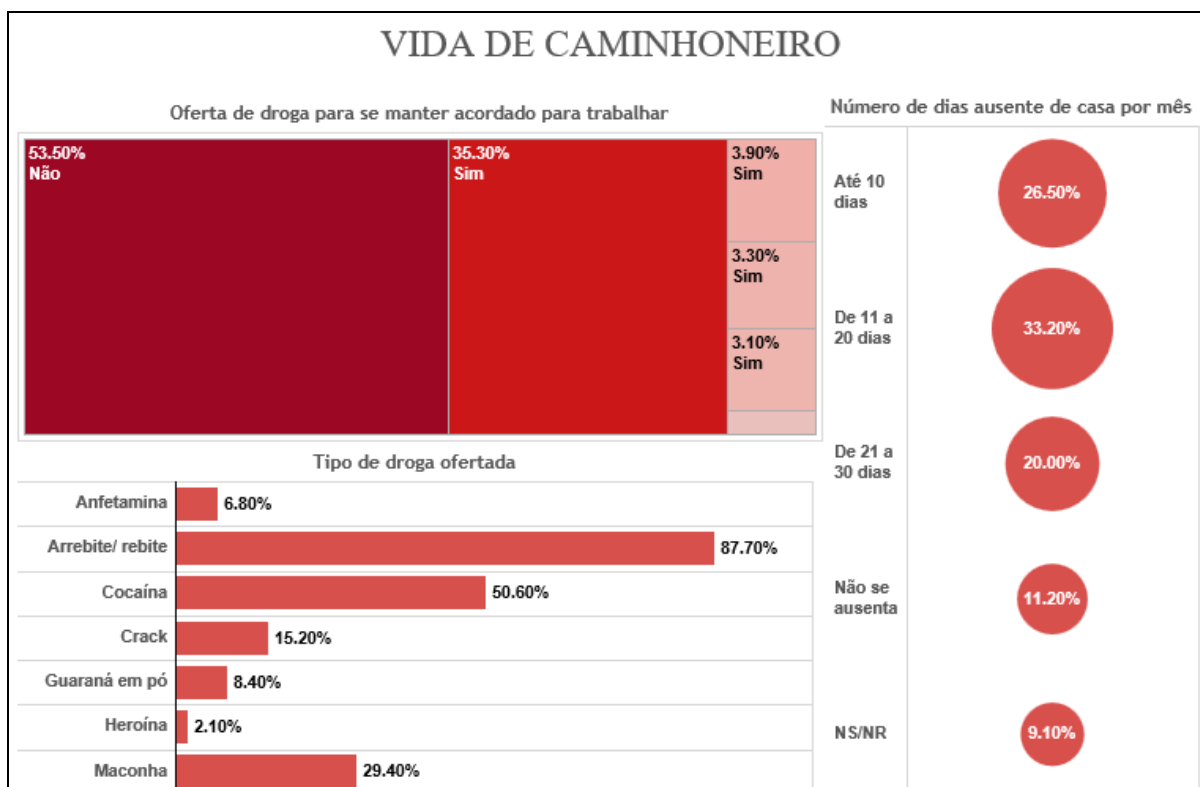
3 FANTÁSTICO. Um em cada três caminhoneiros usa drogas, revela teste inédito no Brasil. 2015. Disponível em: < <http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2015/11/um-em-cada-tres-caminhoneiros-usa-drogas-revela-teste-inedito-no-brasil.html>>. Acesso em: 02 jun. 2016.

Uma análise econômica do sistema de transporte rodoviário foi realizada em um artigo de autoria do Procurador do Trabalho Rafael Araújo Gomes, no qual, referindo-se a um estudo do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), atualizado para 2012, informa que os custos totais decorrentes desses acidentes rodoviários somam, anualmente, cerca de R\$ 40 bilhões aos cofres públicos (GOMES, 2013).

O jornal O Tempo publicou, em agosto de 2016, uma pesquisa intitulada de Morte Invisível, que teve duração de 1 mês. Ela foi realizada pelos jornalistas Murilo Rosa e Natália Oliveira, envolvendo, além de profissionais de saúde, caminhoneiros, motoristas de ônibus, trocadores e taxistas em sua rotina de trabalho, em todo o Brasil. A pesquisa evidenciou um quadro de afastamento e adoecimento relacionado à organização do trabalho, como: longas jornadas, clima hostil, ambiente estressante e estrutura precária. Secundariamente a essas condições, foi levantado que 77% dos caminhoneiros estão acima do peso, devido à má alimentação e ao sedentarismo, além do estresse da rotina laboral (ROSA; OLIVEIRA, 2016).

Foram publicados, também, os percentuais de oferta de drogas por tipo de substância de acordo com pesquisa da CNT, conforme evidenciado na FIG. 5:

Figura 5 – Pesquisa oferta de drogas para manter acordado para trabalhar



Fonte: Confederação Nacional do Transporte – CNT, 2016

Conforme FIG. 5, foi evidenciado que, a 35% desses profissionais, era ofertada substância psicoativa. Observou-se também que o rebite é a substância mais ofertada, seguida de cocaína e maconha.

De acordo com os jornalistas, os resultados dessa pesquisa reforçam a recomendação do aprimoramento nas campanhas de combate ao uso de drogas, direção segura, redução de acidentes e treinamento profissional, embora não tenham citado os fatores determinantes dessas condições.

A respeito da lei, caberia citar Moraes (2014) para quem seus efeitos práticos são muito importantes, pois, quanto às discussões que versem em períodos pretéritos à lei, não cabe mais essa exceção da impossibilidade de controle de jornada.

3 A ABORDAGEM METODOLÓGICA

Neste capítulo, descrevem-se os aspectos metodológicos do estudo quanto ao tipo, abordagem, método de pesquisa, unidade de análise, além dos sujeitos da pesquisa, das técnicas de coleta e tratamento de dados.

3.1 Tipo de pesquisa

Esta dissertação realizou um estudo descritivo. De acordo com Collis e Hussey (2005, p. 24), a pesquisa descritiva "descreve o comportamento dos fenômenos e é utilizada para identificar e obter informações sobre as características de um determinado problema ou questão".

Para Strauss e Corbin (1997), a utilização da linguagem pode fazer com que os fatos comuns pareçam extraordinários. Para os escritores mais renomados, os detalhes podem se tornar vívidos a ponto de enxergar, sentir, cheirar e ouvir o que acontece em determinada cena. Até mesmo para escritores iniciantes, a descrição é muito utilizada na medida em que seus pensamentos e sentimentos se encontram em novas situações.

Desse modo, por meio desta pesquisa, buscou-se compreender as peculiaridades dos sujeitos de pesquisa, "extraídas" por meio dos relatos, com vistas à compreensão de suas vivências e dos sentimentos expressos no que concerne à rotina laboral dos cegonheiros.

3.2. Abordagem da pesquisa

A pesquisa foi de natureza qualitativa, definida por Creswell (2010) como um meio de explorar e entender os significados que as pessoas atribuem a uma problemática social ou humana. Dessa forma, o processo de pesquisa se desenvolve em profundidade, frente às questões e procedimentos que emergem às informações, aos dados coletados no ambiente do contexto do participante, à análise dos dados

indutivamente desenvolvida, partindo das particularidades e alcançando os temas gerais.

Há inúmeras razões para se fazer uma pesquisa qualitativa, segundo Strauss e Corbin (1997). Uma delas é a preferência e/ou experiência dos pesquisadores. Mas a razão, provavelmente, mais relevante para escolher os métodos qualitativos é a natureza/problema da pesquisa. Assim, faz-se essa opção dada a necessidade de entender o significado ou a natureza da experiência. Além disso, métodos qualitativos podem ser usados para obter resultados detalhados e aprofundados sobre fenômenos como sentimentos, pensamento e emoções.

Strauss e Corbin (1997) trazem 3 componentes essenciais para a pesquisa qualitativa:

- a) Dados – que podem vir de inúmeras fontes, tais como: entrevistas, observações, documentos, registros e filmes;
- b) Procedimentos – utilizados para interpretar e organizar os dados coletados. Geralmente, consiste em conceituar e reduzir os dados, elaborando categorias em termos de suas propriedades e dimensões, e relacionando-as. Outros procedimentos são parte do processo analítico e incluem amostragem não estatística, bem como redação de memorandos e diagramação;
- c) Relatórios escritos e verbais – que podem ser apresentados como artigos em jornais científicos, em palestras ou em livros.

Denzin e Lincoln (2005, p. 3) apresentam uma conceituação inicial e, ao mesmo tempo, genérica:

A pesquisa qualitativa é uma atividade situada que posiciona o observador no mundo. Ela consiste em um conjunto de práticas interpretativas e materiais que tornam o mundo visível. Essas práticas transformam o mundo, fazendo dele uma série de representações, incluindo notas de campo, entrevistas, conversas, fotografias, gravações e anotações pessoais. Nesse nível, a pesquisa qualitativa envolve uma postura interpretativa e naturalística diante do mundo. Isso significa que os pesquisadores desse campo estudam as coisas e seus contextos naturais, tentando entender ou interpretar os fenômenos em termos dos sentidos que as pessoas lhe atribuem (DENZIN;LINCOLN, 2005, p. 3).

De acordo com Godoy (1995), existe uma considerável diversidade de trabalhos qualitativos, sendo possível enumerar algumas características essenciais capazes de identificar uma pesquisa desse tipo:

- a) O ambiente natural como fonte de dados e o pesquisador como instrumento fundamental;
- b) O caráter descritivo da pesquisa;
- c) O significado que as pessoas dão às coisas e às suas vidas como preocupação do investigador;
- d) Enfoque indutivo.

Esta pesquisa teve como objetivo se aproximar ao máximo da organização do trabalho dos cegonheiros, de sua atividade, ações e estratégias, da correlação da lei do motorista profissional e seus impactos na saúde. Dessa forma, o desenvolvimento da pesquisa qualitativa permitiu maior aproximação para reconhecimento dos aspectos subjetivos e peculiares da atividade do cegonheiro.

Portanto, através desse tipo de pesquisa, tem-se uma riqueza maior que permite compreender o objeto de estudo, por meio da percepção do sujeito entrevistado e dos fatores inerentes à organização do trabalho.

3.3. Método de pesquisa

O método de pesquisa escolhido foi o estudo de caso, permitindo, desse modo, maior aprofundamento nos resultados obtidos.

De acordo com Yin (2001), a escolha do método estudo de caso pode ocorrer quando é necessário ao pesquisador lidar com condições contextuais - acreditando que elas poderiam ser altamente pertinentes ao fenômeno estudado. Logo, essa primeira parte da lógica de planejamento irá ajudar a entender os estudos de caso sem deixar de diferenciá-la de outras estratégias de pesquisa.

3.4 Unidade de análise e sujeito da pesquisa

Por definição, a unidade de análise constitui-se por indivíduos, grupos e subgrupos, uma comunidade ou uma determinada organização, que são de interesse de pesquisa (ALVES-MAZZOTTI; GEWANDSZNAJDER, 2004).

Dessa forma, neste estudo, a unidade de análise e os sujeitos de pesquisa coexistem e foram os cegonheiros da empresa de Betim – MG.

Os sujeitos foram escolhidos por critério de disponibilidade, tendo sido realizadas 9 entrevistas, sendo 6 com cegonheiros, 1 com a gerência operacional, 1 com o proprietário da empresa e 1 com a coordenadora da empresa terceirizada de saúde e segurança. O critério adotado foi o de saturação. Assim como proposto por Thiry-Cherques (2009), a saturação determina quando as observações deixam de ser necessárias, por não haver novos elementos para ampliar o número de propriedades do objeto de investigação. A saturação de dados é caracterizada no momento em que o acréscimo de dados e informações de uma pesquisa não altera a compreensão do fenômeno.

No nosso caso, esse critério foi atingido após a 6ª entrevista.

3.5 Técnica de coleta de dados

O instrumento de coleta de dados foi um roteiro semiestruturado para entrevista individual conforme APÊNDICE A. Esse instrumento foi elaborado a partir de estudos já realizados na área em torno da categoria profissional de cegonheiros, mas também se baseou na experiência da autora com esses profissionais.

O roteiro foi composto por perguntas abertas e mais abrangentes não se restringindo somente ao “sim” ou “não”. Os sujeitos foram abordados acerca de assuntos envolvendo seus dados pessoais e profissionais: (1) aspectos relativos ao modelo de gestão adotado pela empresa e possíveis fatores estressores a ele associados, além das questões relativas às mudanças provocadas pela nova legislação e outros aspectos mais diretamente relacionados com a problemática da pesquisa; (2)

exploração de dados pessoais, como os impactos de sua profissão na vida familiar, além de reserva de um tempo para algum comentário adicional sobre os sentimentos perante a organização e o próprio trabalho.

Dessa forma, a coleta de dados obedeceu a algumas etapas: construção do roteiro para entrevista, autorização da chefia imediata, esclarecimento sobre a pesquisa e garantia do anonimato ao sujeito, implementação da entrevista gravada, a partir da concordância do entrevistado. As entrevistas aconteceram em sala fechada, nas dependências da empresa.

Foram também levantados os dados de saúde relacionados com afastamentos ocupacionais. Esses dados foram analisados com base em informações de prontuários médicos.

3.6 Técnica de tratamento de dados

Para o procedimento de análise, todas as gravações das entrevistas foram transcritas e submetidas a uma análise de conteúdo, na modalidade de análise temática, resultando na definição dos principais conteúdos das respostas dadas pelos participantes. Com a intenção de preservar a identidade dos cegonheiros, foram utilizadas as letras iniciais dos nomes, seguidas pela ordem da entrevista.

Foi utilizada a técnica de análise de conteúdo que, segundo Bardin (2009), refere-se à análise das comunicações estabelecidas entre o pesquisador e o entrevistado, por meio de um conjunto de técnicas; a pré-análise; a exploração do material e o tratamento dos resultados e a inferência e interpretação.

Portanto, para a efetivação da análise de conteúdo, foram adotadas as etapas de tratamento apresentadas por Melo et al.(2007), divididas em três fases:

- a) Organização sistemática dos dados coletados – nesta fase, as entrevistas são gravadas e as transcrições das falas realizadas na íntegra, consistindo em pré-análise. Todas as respostas são separadas por pergunta;

- b) Tabulação – as informações coletadas são armazenadas em tabelas, com a finalidade de verificar repetições nas falas dos entrevistados, identificando recorrências e relevância;
- c) Categorização temática – nesta etapa se realiza a releitura das repetições e interpretações, identificando a fundo o tema estudado, considerando o diálogo mantido com os entrevistados.

Na visão de Bardin (2009), com o intuito de analisar os dados encontrados na pesquisa, alcançando dados reais e expressivos, o pesquisador poderá realizar inferências e antecipar interpretações fundamentadas nos objetivos propostos, bem como identificar fatos não previstos.

3.7 Aspectos éticos envolvidos na pesquisa

No que tange às questões éticas, os sujeitos participantes foram informados e, posteriormente, foi colhida a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. O trabalho seguiu as orientações da Resolução de número 466 de 12 de dezembro de 2012 do Conselho Nacional de Saúde.

4 RESULTADOS DA PESQUISA

Neste capítulo, será exposta a análise global dos dados coletados na pesquisa.

Sobre as características gerais do grupo, foi verificado que todos os participantes eram contratados pela empresa, em conformidade com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), realizando viagens ao longo do território brasileiro. Os sujeitos da pesquisa foram o gerente operacional, o dono da empresa, os cegonheiros e a coordenadora da empresa terceirizada de saúde e segurança que atende à empresa, identificados respectivamente por GO, DE, C1 a C6 e CSS. Como já dito, o número de cegonheiros entrevistados foi definido pelo critério de saturação dos dados.

A empresa pesquisada tem 25 anos de existência e atua no transporte de veículos e produtos inflamáveis. Está localizada em Betim, cidade situada na Região Metropolitana de Minas Gerais, mas atende a todo o território nacional. Possui administração familiar e um dos donos, devido à idade avançada, passou a administração ao seu filho citado ao longo da pesquisa como o dono da empresa (DE). Existe um outro sócio, que foi motorista de cegonha e realiza também atividade na presidência do sindicato dos cegonheiros, citado como sócio da empresa.

A empresa pesquisada faz a logística de transporte de veículos e inflamáveis. O quadro é constituído por 33 empregados totais, sendo 19 cegonheiros. Eles possuem Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria E. A forma de remuneração se dá da seguinte maneira: os cegonheiros recebem salário, que é um valor fixo, somado com a diária, hora de espera e comissão sobre o lucro, sendo que esta varia de acordo com o valor da carga. Portanto, quanto mais valorizada for a carga, maior será a comissão.

Os dados coletados foram separados e analisados de acordo com as seguintes categorias: perfil dos cegonheiros entrevistados; experiência e trajetória profissional,

características da atividade dos cegonheiros, práticas organizacionais e impactos da Lei 13.301 na saúde dos cegonheiros.

As entrevistas foram transcritas integralmente, valorizando as verbalizações, expressões e vivências dos cegonheiros. A partir das transcrições, foram analisados todos os elementos objetivos e subjetivos, que permitissem delinear o conteúdo do trabalho, aspectos gerenciais, organizacionais e relacionais, além, é claro, os impactos da legislação sobre todos esses aspectos. A análise de conteúdo foi utilizada, por ser, segundo Bardin (2009), aplicável a qualquer comunicação. A modalidade temática foi adotada sendo que esta consiste em descobrir os núcleos de sentido que favorecem a captação da representação social dos entrevistados sobre o objeto em estudo, assim como a contextualização psicossocial que circunda esse objeto (MINAYO, 2007). Dessa forma, os trechos foram agrupados em categorias de acordo com o tema abordado.

4.1 Perfil dos cegonheiros entrevistados

Nesta seção, o objetivo é expor as características pessoais dos cegonheiros participantes da pesquisa, a saber: sexo, escolaridade, idade, estado civil, presença de filhos, tempo de profissão e o tempo de trabalho na empresa pesquisada.

Encontramos uma presença absoluta do sexo masculino, apresentando faixas etárias variadas, indo de 26 a 51 anos, predominantemente acima de 35 anos.

Essa forte presença masculina no setor pode ser entendida como decorrente de questões de gênero. Assim como abordado por Nolasco (1995b), os valores, os modelos e os comportamentos designados aos homens lhes são inculcados durante o processo de socialização. Alguns deles são: coragem, virilidade, força física, autoconfiança, ausência de medo, entre outros. Dessa forma, o trabalho e o gênero representam os principais elementos definidores da profissão. No caso dos caminhoneiros, a incorporação dos tradicionais atributos da masculinidade é a condição básica para o exercício da profissão, tanto para homens quanto para mulheres, embora estas tenham pouca presença nessa categoria.

Em relação à escolaridade, 2 (dois) cegonheiros têm 2º grau completo; 2 (dois) têm 1º grau incompleto; 1 (um) cegonheiro tem 2º grau incompleto e outro 1º grau completo.

Quanto ao estado civil, 2 (dois) são divorciados, 3 (três) estão em regime de união estável e 1 (um) é solteiro.

Com relação aos filhos, constatamos que 5 (cinco) têm filhos, sendo somente 1 (um) que não possui. Este último é o cegonheiro mais jovem entrevistado e que manifestou uma forte rejeição à ideia de ter filhos e não poder acompanhar seu crescimento em decorrência da profissão:

Não quero isso pra mim. Quero ter família, acompanhar meus filhos quando tiver. Não quero ser o tipo de marido que vai deixar a família sozinha, não estar presente nos aniversários, nas doenças e na própria educação (C1).

Quanto aos outros, os dados expressaram um hábito de distanciamento da família:

[...] Já acostumei viver longe dos meus filhos. Nossa profissão é assim... Não podemos levar eles porque nenhuma empresa permite. Aí, às vezes, coincide formatura, aniversário, e não estou por perto. Antes ligava mas hoje não. Sabendo que meus filhos estão melhorando na vida fico feliz (C2).

[...] Minha mulher me estranha quando estou em casa (risos). Mas com a tecnologia consigo acompanhar mais a rotina da minha família quando não estou em casa. Pelo zap zap, vejo vídeos, fotos. Isso ajuda muito a gente viu. Claro que não substitui a presença, mas é melhor do que era antigamente (C4)...

Assim, a maioria daqueles que têm filhos disseram estar habituados com a distância e a falta de acompanhamento do crescimento e educação dos filhos, além da família. Mas o cegonheiro mais jovem antecipou esse problema e expressou seu descontentamento com o fato de colocar a família em segundo plano:

[...] Tem 3 anos que sou cegonheiro, mas pelo jeito não vai ser por muito tempo mais. Comecei pela influência de meu pai. Ele era e eu viajava muito com ele. Eu vivia um sonho. Tudo era divertido. A gente conhecia muita coisa junto. Passou ser um sonho pra mim. Mas agora que estou na área, estou vendo que a relação com a família é segundo plano. E não sou assim. Quero casar, ter filhos e estar ao lado da minha família sempre. Gosto de tocar instrumento, vou ver um emprego nessa área, nem que seja na igreja, mas motorista de caminhão, cegonha, ou outro trabalho desse tipo não dá pra mim, não dou conta (C1).

4.2 Experiência e trajetória profissional

Quanto ao tempo que trabalham na área, os três cegonheiros mais velhos possuem ampla experiência, de dezenove (19) a vinte e cinco (25) anos. Nota-se que os mais jovens trabalham há três (3) anos na função. Na empresa pesquisada, o cegonheiro mais velho possui o maior tempo na empresa estudada, já os outros variaram a relação entre idade e tempo de empresa.

Tabela 1 – Trajetória profissional

Siglas	Idade	Tempo de profissão caminhoneiro	Tempo na função Cegonheiro	Tempo na função cegonheiro na empresa pesquisada
C1	26	7 anos	3 anos	2 anos
C2	28	6 anos	3 anos	1 ano e meio
C3	37	16 anos	3 anos	7 meses
C4	39	19 anos	11 anos	9 anos
C5	43	25 anos	12 anos	4 anos
C6	51	25 anos	25 anos	23 anos

Fonte: Dados da pesquisa

Dos seis cegonheiros, somente um iniciou sua vida profissional diretamente na cegonha. Os outros tiveram experiências anteriores como motoristas de caminhão de cargas diferenciadas, além de diversificar as empresas.

[...] Comecei a viajar desde pequeno com meu pai – que era cegonheiro e já tinha certeza que queria ser como ele. Quando era moleque, já sabia dirigir um caminhão sozinho. Iniciei em uma empresa que transportava minério, depois fui para veículos e não quis mais sair (C4).

[...] Já passei por várias outras empresas. Vim para essa há um tempo atrás. Saí daqui, mas acabei voltando depois de um tempo. A outra empresa era uma loucura (C6).

Os cegonheiros em geral escolhem esse ramo quando possuem parente próximo, amigos que tinham como costume viajar juntos, ou quando querem modificar o tipo de carga a ser transportada. Alguns eram provenientes do transporte de minério e, de acordo com as falas, podemos inferir que a região possui muitas oportunidades de trabalho, devido às minerações instaladas.

Sobre o desejo de alcançar um crescimento profissional, assim como os caminhoneiros que transportam cargas variadas, os cegonheiros não manifestaram expectativas de avançar na carreira, relatando não terem como almejar uma função superior, seja por ela não existir ou pela falta de tempo para os estudos.

[...] A gente quando entra nessa área sabe que não pode ganhar um cargo maior a não ser que a gente seja líder dos cegonheiros, mas aí a gente fica mais interno na empresa. E normalmente não é esse nosso perfil (C2).

[...] O que faço é dirigir, nós não tem tempo de estudar, tempo de mais nada. Já tentei largar sabe? Mas é um vício. Quando falei pra minha mulher que ia largar ela falou: O que? Vou separar, porque não aguento seu estresse dentro de casa não. Além dela falar isso, eu não aguento rotina. A gente pode não crescer na profissão, mas tem muita liberdade além de conhecer muita gente e lugares diferentes. Cultura diferente, né? (C4)

Portanto, de modo geral, os cegonheiros entrevistados, embora não tenham perspectiva de crescimento, preferem a estabilidade de emprego e a liberdade que encontraram na profissão escolhida a enfrentar os desafios maiores que poderiam eventualmente encontrar em outras experiências profissionais.

4.3 Relação com a atividade de cegonheiro

Outro ponto questionado aos participantes referiu-se a como eles se sentem no exercício de sua profissão. Em geral, eles dizem gostar de realizar esse tipo de trabalho, afirmando que ele lhes traz satisfação, além de ser um sonho de infância realizado, pelo fato de sua atividade não ser monótona e ser desafiadora e pelo sentimento de realização. Já um dos cegonheiros relatou que não irá permanecer na atividade devido à distância que essa profissão impõe em relação aos familiares e amigos.

Sou muito família, sabe? Quero estar sempre perto de todos, comemorar datas, fazer parte da história dos filhos que vou ter. Sou ligado aos meus amigos, a minha igreja. Esse trabalho de ser motorista te afasta de tudo. Você cria um mundo à parte longe de tudo... por melhor que seja hoje a tecnologia, isso não faz com que você esteja nos momentos mais importantes aonde quer estar. Cresci tendo meu pai muito ausente e não quero isso pra minha família. Lembro da minha mãe que passava “perrengue”, quando a gente adoecia, precisava de algo. Quando me formei na escolinha, dia dos pais, às vezes, até Natal ele estava ausente. Meus amiguinhos sempre perguntavam: cadê seu pai? Não quero repetir essa história. Estou trabalhando assim porque ainda não tenho muitas qualificações para o mercado e cegonha paga até bem. Mas se Deus

quiser, vou conseguir juntar uma graninha, estudar e conquistar meu objetivo (C1).

No entanto trata-se de uma exceção, pois, apesar dessa visão negativa a respeito da atividade de cegonheiro, a grande maioria expressou um sentimento de satisfação e realização profissional.

4.4 As características da carga

Sobre as maiores dificuldades presentes no transporte da carga de veículos, todos se referiram à exigência de entrega dos veículos sem avarias. As avarias podem ocorrer por diversos fatores, sendo os cabeamentos elétricos baixos em rodovias e cidades o fator mais preocupante, seguidos de galhos de árvores, pontes e viadutos baixos. Outros elementos citados foram: chuva de granizo, pedras, circulação em vias estreitas dentro de pequenas cidades, além do fato de não ser possível ver carro pequeno e moto pelos retrovisores.

[...] a gente tem que tomar muito cuidado com os carros, porque fiação baixa, galho de árvore podem arranhar os carros. Tanto em cima, quanto embaixo, porque nossa carga é uma carga diferente. Até uma saliência pode te deixar entalado na pista, porque tudo isso pode dar avaria nos carros e você tem que chegar no cliente tranquilo com os carros do jeito que saíram. Por isso que a gente prioriza o dia para viajar. Mais fácil ver tudo isso (C3).

De modo geral, eles expressaram o receio de transportar uma carga de alto valor, pois ainda que seja segurada, o seguro desse tipo de carga não abrange avarias provocadas por todos os tipos de sinistro.

Depende muito do tipo de situação para a cobertura do seguro. Eles olham tudo: velocidade, o tipo de avaria, a situação que causou o acidente e de quem foi a culpa. Embora seja dessa forma, nunca tivemos problemas sérios de avarias. Exceto um tombamento que tivemos, mas o seguro cobriu. A penalização do cegonheiro foi que o nosso embarcador o suspendeu por dois dias de realizar viagens (GO).

Segundo os entrevistados, essa carga acaba sendo diferenciada na visão de outros motoristas, conseqüentemente, eles são tratados de forma diferente do tratamento reservado àqueles que transportam outros tipos de carga.

Eles acham que a gente é mais metido, sei lá... Nas paradas têm os motoristas de caminhão que quando vê a gente, olha meio torto. Vejo que existe esse preconceito... Que eles acham que somos mais que eles. Só que isso já foi até pior, agora isso vem melhorando... E não tem nada a ver pensar isso. Tamos tudo no mesmo barco (C4).

Em todo caso, alguns atribuem maior valor à carga que transportam:

Os cegonheiros são transportadores de sonhos. Eles sabem que todas as pessoas sonham em ter seu carro próprio (GO).

4.5 O risco de assalto

Ao serem questionados a respeito da preocupação com as cargas e da possibilidade de ocorrerem assaltos no momento do descanso, responderam que o tipo de carga que transportam (veículos) não é muito visada para roubos, já que é uma carga rastreada, de difícil retirada. Seria necessário ter a chave do veículo, destravá-lo (roda por roda), retirar rampas internas da carreta (de ferro) para posicionar no chão além de manobrar os veículos em inclinações e alturas diferenciadas devido aos remontes da carreta.

Embora a carga não seja tão visada, a maioria dos cegonheiros demonstram preocupação com assaltos, embora, entre os três motoristas assaltados, dois dos assaltos tenham ocorrido quando trabalharam em outra empresa e apenas um na empresa pesquisada.

[...] Eles me abordaram na estrada e levaram a carreta. Subiram na carreta e mandaram eu colocar a mão na cabeça, soltaram a mangueira de ar. Aí, ela travou e a carreta travou no meio da pista. O ladrão abriu a porta e apontou o revólver e mandou eu deitar de bruços e colocar as mãos para trás. Ele ficou com a arma nas minhas costas. Enquanto isso, o outro foi dirigindo a carreta e desligou o rastreador com o chupa cabra. Esse aparelho desativa rastreadores. Me deixaram no meio do mato onde fiquei a noite inteira. Depois disso, passei uma semana em casa. Depois, retornei ao trabalho, mas precisei de duas semanas para começar a esquecer o que passou. A empresa deu todo o suporte. Até psicóloga perguntaram se era necessário, mas não precisei. Foi um susto e passou. Voltei a trabalhar normal e não ter insônia (C5).

Eu evito da melhor maneira possível, não rodo a noite, só durmo em posto conhecido e movimentado, nunca em posto abandonado, evito de parar em estradas para fazer xixi... paro sempre em postos. Isso reduz a chance né... esses caras são ninjas e não podemos facilitar. Eu nunca fui assaltado (C3).

Há oito anos atrás fui assaltado quando trabalhei em outra empresa. Quando eu chego em certos lugares dá uns tremor por dentro...dá uma sensação de insegurança mesmo. Fui descarregar em São Paulo, de madrugada. Entrei na marginal, os assaltantes fecharam a pista simulando um acidente. O trânsito parou e quando eu vi já tinha um cara em cima do meu caminhão. Aí, pegaram nós (referindo-se a ele e ao chapa). Mas eles não conseguiram descarregar a carga. Ficamos eu e o chapa no cativoiro mas de manhã nos soltaram. Tenho receio de ir a São Paulo à noite (C4).

Além disso, eles relataram que, por transportarem veículos novos, sendo, muitas vezes, lançamentos das montadoras, as pessoas nas estradas reduzem a velocidade e ficam olhando para a carreta e para os veículos. Isso faz com que sintam receio por não saberem se é um possível assaltante ou somente um curioso. Seja como for, esses relatos revelam a presença de tensão, medo e mesmo um certo trauma dos assaltos sofridos.

4.6 O estilo de liderança adotado na empresa

Na empresa pesquisada, tudo indica que a chefia apresenta um estilo de liderança bem mais aberto, com resoluções rápidas, flexibilidade para tratamento dos assuntos profissionais, valorizando a comunicação com os subordinados. Em caso de mudanças, o chefe envolve a todos sempre que possível estimulando as sugestões. Dessa forma, os motoristas se sentem valorizados e participam mais ativamente do cotidiano da empresa. Não foi, portanto, por acaso que, ao serem questionados a respeito do reconhecimento, todos responderam que se sentem reconhecidos pelo chefe, devido a essa postura receptiva às necessidades e demandas daqueles que estão sob sua coordenação, conforme TAB. 2.

Tabela 2 – Percepção quanto à liderança

Percepção quanto à liderança	Nº de respostas
Disponível	4
Rápido nas resoluções de problemas	3
Boa participação nas situações imprevisíveis	4
Amigo	2
Comunicativo	4
Ótimo	4

Fonte: Dados da pesquisa

Nota: *A soma das frequências é superior a 6 por ter sido possível os entrevistados darem mais de uma resposta.

O gerente também revelou perceber bem seu lugar no processo:

A função dos cegonheiros exige permanecer muito tempo fora de casa. Eles não conseguem manter uma vida social intensa, não têm muito tempo para família, imagina para amizades? E, aí, acabam se sentindo sozinhos... Meu papel se torna muitas vezes de amigo pessoal, aquele que eles desabafam, pedem conselhos. Ainda mais depois da confiança que adquiriram em mim (GO).

4.7 Características da atividade dos cegonheiros e as práticas organizacionais

A descrição das tarefas dos cegonheiros, conforme a prescrição, consiste em: transportar veículos novos e usados, carregando e descarregando os remotes da carreta, mantendo os veículos sem avarias até o seu descarregamento.

Sua rotina que será descrita a seguir, foi reconstituída a partir de observações do trabalho, feitas pelo pesquisador durante o tempo em que atuou na área e através dos resultados de entrevistas com os cegonheiros, com o gerente operacional e com o dono da empresa.

O transporte de veículos é considerado como uma atividade, cujo valor agregado por km rodado é o um dos maiores no Brasil. Assim, os fretes repassados às transportadoras são, em geral, um dos mais bem pagos. Considerando os valores que são agregados e o número de empresas automobilísticas no Brasil, a atividade do cegonheiro move grande parte da economia do país.

Assim, a empresa estudada transporta veículos de várias marcas: Mercedes, Dogge, Fiat, Renault, Land Rover, Kia e Cherry.

Podemos transportar valores enormes e percorrer percursos mais curtos se compararmos com outros tipos de carga. Variando de 300 mil com 11 unos até a 2 milhões com Jaguar (GO).

Ao iniciar a jornada, o operador logístico vai aos clientes, chamados embarcadores, onde verifica, no sistema eletrônico de distribuição de carga, as viagens que irão acontecer. Verifica também como está a fila de viagens para distribuir aos cegonheiros. Em geral, o sistema dos clientes apresenta três lógicas:

- **Uma vez na fila:** significa que o primeiro operador logístico da fila pode avaliar as 10 primeiras cargas (viagens), que aparecem em uma sequência de 1 a 10. Ele escolhe uma carga independentemente da posição em que ela se encontra, pois o critério de avaliação para escolha é da viagem mais estratégica, seja pela distância ou pelos tipos de carga (número de clientes a serem entregues). Sendo assim, após o agendamento, ele volta ao final da fila automaticamente para pegar uma próxima carga. As cargas remanescentes vão sendo disponibilizadas para os próximos da fila. Cada operador logístico das empresas que agendam as viagens pode ter a opção de rejeitar por duas vezes as dez cargas apresentadas (prática comum de acontecer), uma vez que entenderem que a viagem não valerá a pena;

- **Uma vez sem fila:** significa que, se entre as 10 viagens que estiverem na sequência, nenhuma empresa escolher, elas voltam a ser divulgadas. Ao ser escolhida, a empresa que fez a carga, ao retornar de viagem, mantém sua posição de origem na fila de espera, sem ter que ir para o último lugar, permanecendo um tempo menor na fila.

- **Uma vez obrigado:** significa que, se nenhuma empresa pegar as cargas em duas rodadas, a próxima carga é obrigatória para o próximo da fila.

O tipo de viagem agendada pelo operador logístico é muito importante, pois existem cargas mais estratégicas, como vemos nos depoimentos abaixo:

As cidades mais longe são melhores, pois nosso lucro que tiramos do frete é proporcional à distância percorrida. Melhora o extra (risos). E também, quando deixamos muitos veículos em uma concessionária, ao invés de largar 3 veículos em uma cidade, 2 em outra e assim vai (C2).

Se o cegonheiro tiver numa posição ruim, nos últimos lugares da fila e tiver uma opção de ir numa carga menos lucrativa, ele acaba pegando pelo tempo que ele demoraria a chegar nas primeiras posições. Tempo é dinheiro (GO).

A meta em geral instituída por rodagem dá a média de 400 a 500 km por dia, sendo que o planejamento para 400km/dia é quando as estradas apresentam piores condições e 500 km/dia quando elas se encontram em melhores condições.

Cada cegonheiro utiliza sua frota, o que quer dizer, seu veículo de carga, e, antes de cada viagem, faz o check list dos itens de manutenção verificando: itens da parte elétrica, mecânica, óleo, água e a própria documentação da frota – cavalinho que é o veículo que irá acoplar a carreta, onde ficam os veículos. No caso de não conformidade, ele aponta o problema no check list e comunica ao gerente operacional para as devidas providências. Em caso de conformidade, preenche o diário de bordo anotando o início da jornada. O diário de bordo é uma forma de controle em que são realizados apontamentos, como: identificação da frota, km inicial, dia, horário de início da viagem, descanso da direção, almoço, jantar; e caso saia mais tarde ou esteja em realização de sobrejornadas, interstício diário, espera da carga, entrada carregamento, saída carregamento, espera descarga, tempo de direção, jornada de trabalho, e outros elementos.

Após o preenchimento do check list, o cegonheiro dirige até o pátio do embarcador (empresa – cliente), que se localiza a 2 km de distância, faz a apresentação da nota detalhada do carregamento e se posiciona na rampa que lhe é indicada. Dessa forma, a carreta fica posicionada para que uma equipe de motoristas de carregamento transfira para ela a carga dos veículos já inspecionados. Assim que os veículos são posicionados sobre a carreta, com freio de mão engatado, a equipe de amarradores faz a amarração de roda por roda de cada veículo, com objetivo de manter a segurança durante a viagem. Enquanto isso, o cegonheiro aguarda. Alguns ainda inspecionam os veículos por fora para verificar avarias, outros confiam no trabalho da equipe do embarcador. Após a carga pronta, os amarradores colocam a placa de fechamento ao final da carreta. O cegonheiro faz checagem de amarração da carga e, após finalizar, recebe a nota fiscal com dados de cada veículo assim como da concessionária no setor administrativo do carregamento. A carga pode ser fechada, isto é, ser na forma de uma única entrega em uma mesma concessionária, ou fracionada, isto é, conter diversas cargas, com maior número de entregas. Essa segunda modalidade não rende muito em tempo e em comissões, pois são vários deslocamentos para deixar poucos veículos.

Logo após receber a nota fiscal, o motorista segue viagem. Em geral, os cegonheiros experientes conhecem as rotas, mas em caso de novatos ou cidades para as quais ainda não viajaram, o gerente operacional dá todas as instruções

necessárias, incluindo os postos credenciados para pontos de parada e abastecimento. Os cegonheiros relataram que umas das dificuldades encontradas nesse processo, às vezes, é a demora no carregamento e, ao chegar em seu cliente, no descarregamento. Mas esse tempo é embutido na meta diária, muitas vezes não de quilometragem rodada, mas de tempo de trabalho.

A empresa passa todas as regras de circulação de cada rodovia para cegonheiros novatos e reforça para os veteranos. A velocidade permitida para rodagem é de até 90 km/h, podendo exceder somente em casos de ultrapassagens ou outras circunstâncias excepcionais. A velocidade é controlada pelo tacógrafo. Todos os cegonheiros entrevistados concordaram com essa norma, expondo que, no passado, em outras empresas, eles excediam na velocidade e não era incomum a ocorrência de acidentes.

A empresa pesquisada sempre adotou o limite de velocidade de 90km/h como regra, uma vez que seu objetivo é a segurança dos cegonheiros, enquanto outras empresas permitem 95km/h:

[...] Aqui na empresa sempre andamos freiados...Isso é melhor que correr e perder a vida. Parece pouco andar cinco quilômetros a menos mas faz muita diferença. O peso da carreta no momento de frear em alta velocidade é quase impossível de conter um acidente (C1).

A redução da velocidade, adotada por outras empresas que não praticavam isso, evidenciou uma redução considerável de acidentes envolvendo cegonheiros nas estradas. Aqui na empresa lembro desde pequeno meu pai conversando com os motoristas sobre velocidade. Teve um motorista que eu falava muito e nada... ele continuava correndo. Meu pai acabou demitindo ele. Não queria colocar a vida dos motoristas em risco. Todo mundo perde. Eles e a gente (DE).

Toda cegonha possui um rastreador via satélite 24h por dia que atualiza a cada cinco minutos, sendo monitorado por computadores da empresa e smartphones do gerente e do dono, proporcionando informações de localização, velocidade e horário. É possível programar o rastreador para acionar um bip a cada limite de velocidade excedido por frota e mudança de rota. De modo especial, a mudança de rota pode ser uma informação muito importante devido aos motivos de roubo da carreta, pois, em geral, quando o cegonheiro decide essa mudança, ele comunica e

justifica para a empresa por meio de celular. A mudança sem comunicação pode sinalizar um problema, como o assalto, por exemplo:

Numa empresa onde um amigo meu trabalhou, dois assaltantes entraram na cabine e colocaram a pistola na cabeça dele. Mandaram ele dirigir para uma cidade do Sul de Minas e depois de um tempo a empresa dele detectou a mudança brusca de rota, pensou que pudesse ser assalto, pois não conseguiram falar com ele pelo celular. Mas aí pelo rastreador a empresa sabia onde ele estava e ligou para a polícia rodoviária federal. Os caras mandaram ele acelerar passar a barreira e parar bem na frente. Assim, eles fugiram, mas não tenho mais detalhes (C2).

Esses recursos são visualizados de acordo com a disponibilidade da empresa, por não possuir setor de controle de frotas 24 horas, devido ao seu porte. O bip não é programado para tocar nos smartphones por opção, pois, dessa forma, em vários horários, ele pode sinalizar qualquer alteração do percurso, como velocidade excedida nas ultrapassagens por exemplo. O fato de o controle não ser realizado 24 horas pode implicar em ausência de intervenção em momentos críticos, embora a empresa não tenha histórico progresso.

É raro eu mudar de rota, mas quando mudo, aviso o G. (referindo-se ao gerente operacional). Isso pode acontecer caso tenha acontecido algum acidente grave e nada andar.... Aí, ficar parado por horas e horas é osso (C3).

4.8 As condições gerais de trabalho

As cabines das carretas possuem uma boa estrutura. O local para dormir é espaçoso e a cama tem as dimensões próximas das medidas de uma cama de solteiro. As cortinas escurecem o ambiente. Todas as carretas possuem ar condicionado ou interclima (sistema de resfriamento com umidificador). Nenhum motorista relatou ter receio de dormir na cabine por questões de segurança por considerarem esse espaço bem seguro, uma vez que as portas possuem sistema de travas, além de a carreta ser rastreada.

Para maior segurança e conforto, as paradas para abastecimentos são realizadas em postos parceiros da empresa, sendo que estes são inúmeros ao longo de todos os trechos em território nacional. Os pernoites em geral também acontecem dessa forma, salvo algumas exceções

Temos que parar em postos seguros especialmente para dormir. Isso nos dá mais segurança, lá conhecemos o lugar, as pessoas e o sistema de segurança (C6).

Nos postos onde existe segurança do próprio estabelecimento, é comum cobrarem uma taxa de cada carreta por noite. Em casos de utilização de banheiro para tomar banho, também é cobrada uma taxa para manutenção dos banheiros e pagar custos de água e energia elétrica. Os cegonheiros recebem um valor de diária que prevê esses custos, além daqueles com alimentação.

As paradas para refeição e descanso também são em lugares conhecidos onde, geralmente, há boa comida e bons banheiros, embora a qualidade das refeições sempre dependa da região onde trafegam. A alimentação na viagem, por exemplo, no sentido nordeste, é mais gordurosa do que no sentido sudoeste. Quando podem, preparam o próprio alimento, mas nem sempre isso é possível. Quanto ao uso do banheiro, preferem pagar para terem mais conforto e segurança.

Sobre as questões relativas ao trânsito, intempéries da natureza e acidentes, não houve relato de qualquer tipo de preocupação, sendo que consideram que administram bem os problemas no trânsito, solicitando, sempre que possível, autorização à empresa para mudança de rota, em casos de acidentes ou imprevistos. Quando o clima é de chuva ou neblina, eles preferem ser mais cautelosos nas estradas rodando com velocidades ainda menores e circulando na faixa da direita. Vários passaram por experiências de ajudar acidentados, mas, atualmente, poucos fazem isso por medo de assaltos. Durante entrevista com o dono da empresa, foi detectada uma ocorrência de apenas um acidente no ano de 2010-2011:

Aqui na empresa, não sabemos o que é acidentes e doenças. Desde antes da lei, sempre fizemos de tudo para não exceder a rotina dos motoristas. Sabemos do risco que é pegar estrada cansado. Não dormir direito. O impacto disso, na saúde e na segurança. No ano de 2010-2011 tivemos um tombamento de carga. Aqui é assim, índices próximos do zero (DE).

Para o ramo de atividade, a empresa possui índices de acidentes bem reduzidos, provavelmente, devido à organização do trabalho, gestão do tempo de entrega e

respeito ao descanso do cegonheiro. Os índices de acidentes das empresas do mesmo ramo de atividade são de controle da Previdência Social. Essas informações por empresa não são expostas no site. Sabe-se que os afastamentos são reduzidos, devido ao pagamento inferior do Fator Acidentário Previdenciário (FAP), que varia de 0,5 a 2 pontos, a ser aplicado às alíquotas de 1%, 2% ou 3%, calculados sobre os dois últimos anos de todo o histórico de acidentalidade/doença ocupacional registrado por empresa. Já a empresa cujo índice de acidente de trabalho seja superior à média do respectivo setor, sujeitar-se-á a uma contribuição adicional na maior alíquota

Em caso de falhas mecânicas ou elétricas, ou algum outro problema, os cegonheiros se comunicam com a empresa por meio do celular do gerente ou da secretária. Nenhum cegonheiro se queixou de dificuldades em se comunicar rapidamente com a empresa. Em geral, quando o problema é complexo, os responsáveis enviam a seguradora até o local ou autorizam o cegonheiro para ir ao local mais próximo indicado por eles para resolução do problema. Se o problema for simples, o próprio cegonheiro resolve e comunica à empresa. Todas as intercorrências são anotadas no diário de bordo.

Hoje em dia, essas carretas estão tão tecnológicas que o motorista de cegonha, muitas vezes não precisa ter habilidade em dirigir, você e eu sem experiência dirigimos essas carretas. Eles precisam é entender de computação, pois as carretas só faltam falar. Têm mais de três (3) mil sensores que avisam o que falta. Como cabine de avião. Em muitas situações eles podem prever a falta de algo pela sinalização no painel. Caso não consiga é interessante: aparece um código de erro e o motorista já passa o código para a assistência técnica. De lá, eles sabem o que foi e como intervir. Ou seja, praticamente tudo será sinalizado pela carreta. Com isso, as falhas mecânicas e elétricas diminuíram muito. Além de terem diminuído, isso representa maior segurança ao cegonheiro pois praticamente não fica mais parado nos acostamentos sozinho até a resolução dos problemas (DE).

4.9 As regras de rodagem

Os cegonheiros devem obedecer às regras de rodagens de acordo com cada rodovia. As rodovias federais permanecem sob administração do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) à exceção de 4% da malha que foi privatizada e que possui 56 mil quilômetros de rodovia. O DER

(Departamento de Estradas e Rodagens) possui missão para administrar o sistema rodoviário estadual, que através de decretos, leis e portarias, regulamenta condições para a circulação. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que foi criada no governo de Fernando Henrique Cardoso, assegura através de portarias e resoluções os direitos e deveres do cidadão e das empresas de transporte.

No Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, caminhões e carretas acima de dois eixos, ou seja, com três eixos ou mais, podem atravessar a ponte Rio-Niterói somente no horário das 22:00h às 4:00h, conforme Portaria do Ministério dos Transportes. A restrição vale para todos os dias (úteis, finais de semana e feriados) e para os dois sentidos de direção da rodovia.

Já em São Paulo, a Secretaria Municipal de Transportes (SMT) publicou, no dia 27/04/2016, a Portaria nº 031/16 - SMT/GAB - que tem como objetivo a regulamentação do trânsito de caminhões no Município.

Em São Paulo, a gente só pode rodar a partir das nove horas da noite. E no Rio de Janeiro a ponte Rio-Niterói de dez da noite às quatro da manhã (C3).

Em caso de infração de trânsito, a multa é repassada ao cegonheiro, sendo essa prática comum a todas as empresas de transporte rodoviário de cargas. Segundo o gerente operacional, ele dialoga sobre a prevenção dessas infrações para que isso não prejudique o profissional, reduzindo seu salário.

Me corta o coração ter que descontar multas deles. Tento levar de maneira bem construtiva perguntando pra eles. Uma multa de duzentos reais, quantos quilômetros você deve rodar para pagar? (GO)

4.10 As sobrejornadas de trabalho e a pressão temporal

Quando ficam sabendo das regulamentações, isto é, de alguma limitação de rodagem durante o dia, os cegonheiros preferem sair mais tarde. Ao invés de iniciar a jornada às 08h, por exemplo, eles podem iniciar às 15h. Mas, caso tenham outras entregas para fazer, pode ocorrer a realização de sobrejornadas. A sobrejornada não acontece com frequência, porém, em casos de rodagens com horários diferenciados como exemplificado, esse excesso pode ocorrer. Uma das situações

mais relatadas pelos cegonheiros em relação à sobrejornada diz respeito ao Estado de São Paulo, onde as entregas são realizadas fora do horário comercial por determinação da SMT, com intuito de não impactar no trânsito.

Quando temos que entregar na região de São Paulo, é onde podemos fazer horas extras porque as concessionárias, só recebem os carros após as dez da noite (C6).

Outra situação que pode levar ao aumento da jornada é quando o cegonheiro está próximo ao local de destino e decide finalizar a viagem, seja para realizar a entrega ou mesmo chegar à sua casa.

Se estiver faltando uns 200km para chegar e estiver cedo eu prefiro acabar de chegar (C5).

Quanto à realização de sobrejornadas, todos os entrevistados relataram acontecer, mas com poucas horas. Em geral, são realizadas 20 horas a mais ao mês, mas isso não parece sobrecarregá-los, como podemos ver no depoimento abaixo:

Só sei que faço hora extra quando recebo meu contracheque. Não é muito tempo a mais não. Mas acho que vale a pena, pois não me sinto cansado e ganho um dinheirinho a mais (C6).

Segundo Hoffman (2003), historicamente, os motoristas de caminhão sofriam com o ritmo intenso de trabalho que lhes era imposto, e essa circunstância propiciava maior desgaste físico-mental e emocional-afetivo, afetando sua saúde, causando inúmeros distúrbios físicos ou até mentais e, conseqüentemente, afetando sua qualidade de vida. O alto preço disso foi bem retratado na fala de um cegonheiro:

Antigamente, era desumano. Tudo bem que os valores eram melhores, mas depois a gente gastava com remédios e separação da mulher e o não reconhecimento dos filhos. Hoje, pagamos um bom preço, aliás que nada paga. O da saúde e do convívio com a família. Minha mulher até estranhou no início (risos) (C5).

No caso da empresa pesquisada, ao serem questionados sobre os aspectos positivos e negativos da realização das sobrejornadas, os entrevistados foram unânimes em apontar somente o aspecto positivo uma vez que são poucas horas,

não representando aumento da fadiga, além de trazerem um pequeno ganho financeiro já que recebem essas horas em espécie, melhorando o ganho salarial.

De acordo com esses resultados, observa-se que os riscos de saúde decorrentes de ritmos excessivos ou jornadas noturnas não são citados pelos cegonheiros dessa empresa. Sabemos que o horário de trabalho pode provocar impactos sobre a saúde dos empregados. Da mesma forma, já é conhecido que longas jornadas de trabalho e ininterruptas, com poucos momentos de folgas e sem acesso a mecanismos de regulação para recuperação física e mental, podem propiciar o aparecimento de patologias (FISCHER, 2004).

Sobre esse aspecto, alguns cegonheiros relataram suas experiências em outras empresas de porte menor em que atuavam também com transporte de veículos, onde eram cobrados por entregas rápidas, comprometendo o descanso e estimulando as sobrejornadas. Segundo o relato de um deles, em uma dessas empresas, acabou recorrendo às drogas para conseguir atingir o objetivo imposto, sendo que, na empresa estudada, nunca sentiu essa necessidade.

[...] Pra que a gente vai usar drogas aqui na empresa se podemos fazer nosso descanso e não somos acelerados a trabalhar? Em outras empresinhas por aí, até o dono pode oferecer ao cegonheiro um pó para ele render mais.... E rende viu?! Esse caso do dono é extremo, mas já ouvi de colegas. Isso é mais comum do que a gente imagina. Senão não dá pra estender a jornada (C4).

O mesmo cegonheiro afirmou ainda que, entre os colegas que sofrem pressão temporal, grande parte recorre a essas substâncias, sendo que ele mesmo já presenciou esse problema em um emprego anterior.

Ao serem questionados sobre a pressão temporal para entrega da carga, um cegonheiro relatou que, em algumas situações quando está aguardando o carregamento da cegonha, o embarcador reforça o horário de entrega no cliente, o que lhe traz um certo incômodo, assim como na verbalização abaixo:

Você tá carregando agora e sua carga é para entregar amanhã no cliente às 18h. Aí o carinha do carregamento me fala: então lá amanhã esse horário, hein?! Não sei pra quê ele fala isso, claro que eu sei. Mas isso não me

intimida. Dando, estou lá, se não der, eu aviso. Mas sabemos das nossas responsabilidades, não somos moleques (C2).

Os outros cegonheiros disseram que, em algumas situações, passam pelo mesmo tipo de pressão, mas dizem não se importar com esse tipo de cobrança por parte do embarcador. A esse respeito, percebemos que a maioria descartou a possibilidade de cobrança temporal, revelando ter liberdade para lidar com os imprevistos.

É normal eles falarem, da entrega. Isso com qualquer cegonheiro. Mas as viagens são calculadas com boa margem de segurança e quando acontecem imprevistos, o cliente é comunicado pela nossa empresa (C5).

5 O DESENVOLVIMENTO DA LEI DO MOTORISTA PROFISSIONAL E SEUS IMPACTOS NA SAÚDE

Apresentaremos a seguir, a situação anterior à lei, seu advento, as mudanças por ela acarretadas e os seus impactos sobre a saúde.

5.1 Situação anterior à lei

Dirigir um número grande de horas por dia tornou-se rotina para os caminhoneiros no nosso país, provavelmente fruto da organização do trabalho que estabelece prazos curtos para a entrega de mercadorias. Um exemplo disso encontra-se na fala de um dos cegonheiros entrevistados:

Quando eu estava em outra empresa, meu chefe me chamou e falou: preciso que deixe essa carga em Fortaleza e esteja de volta aqui daqui 4 dias. Nessa hora, falei para ele que queria que ele me demitisse. E ele me demitiu. Eu jamais rodaria 1200km por dia pois não teria condição nenhuma. O pior é que sempre tinha quem rodasse. Tinha um menino lá que não dormia e ele era muito jovem. Ele mandava ver nas viagens. Mas eu e alguns colegas sabia como ele conseguia. Droga rolava solta. E não só uma droga, associações de drogas.... Teve um dia que alertei ele.... Muito novo, não sabia nada da vida e arriscando a vida dele e a dos outros por nada pois empresa não dá valor. Quando você não presta mais, eles te agradecem e batem nas suas costas: valeu enquanto durou (C5).

A busca desenfreada por produtividade, isto é, pelo aumento dos resultados econômicos, gerou um trabalho desumano para essa categoria profissional. Segundo Masson e Monteiro (2010), estudos realizados na Ásia, África e Brasil mostram que motoristas de caminhão apresentam sérios problemas relacionados às condições de saúde, trabalho e estilo de vida.

Antes da Lei do motorista profissional, os caminhoneiros brasileiros podiam ser “enquadrados” no artigo 62, que dizia o seguinte: “Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo (da jornada de trabalho): (I) os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados”. Essa permissão de liberação da jornada teve impactos profundamente negativos nas condições de trabalho dessa categoria.

5.2 O advento da lei

Após o sancionamento da nova lei, o artigo 62 não teve mais validade para os motoristas profissionais. Ela também alterou a forma de remuneração do motorista, que passou a receber pelas horas que excederem a jornada prevista. Antes, o profissional não recebia horas extras e sim pela sua produtividade. Isso pode reduzir o ganho final do motorista, mas, conforme disseram dois entrevistados, o resultado pode ser mais positivo do que se imagina:

Dependendo da situação do motorista, ele se desdobrava para dobrar ou triplicar a renda dele, tocando o pau no trabalho. Esse tipo de trabalho dava chance da pessoa ganhar mais.... De certa forma, essa lei limitou o ganho. Mas em outros todos aspectos foi bem mais positivo do que imaginava. Nada paga nossa saúde (C6).

A categoria de motoristas de caminhão em geral, de qualquer ramo, sempre recebeu por quilometragem. Aí, quanto mais rodava, mais ganhava. Isso era um vício.... Agora, se ganha menos, mas a qualidade de vida é outra. É justamente agora que o mercado e os motoristas estão percebendo esses impactos. Eles conseguem ter noite de sono, repouso e passar os finais de semana com a mulher, ir ao médico para se cuidar. Em geral, eles estão vendo que o dinheiro não compra tudo isso (C4).

A Lei do motorista profissional, embora tenha sido muito discutida ao longo desses anos, implicou em uma considerável reestruturação no segmento do transporte de cargas. Ao mesmo tempo em que ela trouxe melhores condições de trabalho, impactou nos custos envolvidos de toda cadeia logística. Isso gerou uma grande resistência de empregadores e dos sindicatos. Ademais, os motoristas tiveram redução do pagamento por produtividade, o que poderia comprometer sua renda. Durante anos, todo esse cenário se sustentou no tripé: baixa remuneração, pagamento por produtividade e descontrole das jornadas de trabalho. Porém, as más condições de trabalho e os riscos envolvidos nessa forma de organização do trabalho afetaram diretamente a saúde e a segurança desses profissionais, sendo que muitos chegaram ao ápice do esgotamento. Isso fez com que o país passasse a se preocupar com o problema e tomasse as medidas cabíveis para o momento (MORAES, 2012).

Como já foi dito, o pai do dono da empresa pesquisada foi cegonheiro por vários anos e, por conhecer a rotina de trabalho e seus riscos, conseguiu desenvolver uma

organização diferenciada de trabalho, em que as pausas são respeitadas, as jornadas são limitadas e a velocidade é bem controlada. Atualmente, seu filho mantém as mesmas diretrizes que julga ser importantes para o negócio.

Lembro do meu pai quando administrava a empresa, conversando com os cegonheiros, pedindo para não correrem nem deixar de descansar. Mas nem todos cegonheiros faziam isso. Nem a pedido do meu pai... Ele achava um absurdo! Isso naquela época que a jornada de trabalho era desumana.... Ainda hoje, depois de 20 anos, poucas são as empresas que pensam assim (DE).

Uma vez que a empresa desenvolvia boas práticas, os próprios donos foram envolvidos no desenvolvimento da Lei do motorista profissional, fazendo com que um deles se mudasse para Brasília, onde permaneceu por dois anos, participando da equipe responsável por sua elaboração. Isso foi devido à sua vasta experiência profissional e à aplicação de jornadas limitadas e com descanso intrajornadas em sua empresa há vários anos.

Contudo o dono da empresa pesquisada expôs algumas dificuldades encontradas no cenário de mudança, uma vez que a adoção dessas medidas por apenas sua empresa (ou um número reduzido entre elas) poderia colocar em risco sua própria sobrevivência econômica, já que ficaria em desvantagem em relação à concorrência:

Tínhamos que modificar esse cenário para todas as esferas, pois sabemos dos riscos envolvidos nessa atividade. Além disso, esses riscos desencadeiam outros desdobramentos que impactam na vida dos motoristas e de quem está nas estradas. Só a nossa empresa dando condições, era positivo pelo lado da saúde e segurança do cegonheiro, mas negativo uma vez que pagávamos caro e nossos concorrentes pagavam barato essa "conta", logo eram mais favoráveis a concorrências no mercado. Ora, isso deveria ser realizado por todos (DE).

[...] Com base nessa iniciativa do Ministério Público, o Paulo Douglas, procurador do Ministério Público trouxe à tona o projeto que deu origem à Lei 12619/2012 onde emplacou a regulamentação da atividade profissional do motorista. Ela é simples de ser entendida, mas complexa de ser aplicada. Algumas empresas me perguntam como eu cumpro a lei. É "simples": Você coloca o caminhão e o motorista para rodar 11 horas por dia e 1 hora de descanso fragmentados na jornada de trabalho mais tempo de refeição. Mas vai fazer isso na operação... Exemplo: São Paulo só carrega à noite, no Rio a ponte que não atravessa, tem a BR que não pode rodar, tem local onde não se pode parar.... Houveram vários aspectos positivos dessa Lei, para nós, o impacto foi menor pois já fazíamos tempos de parada e rodamos abaixo do limite permitido por questões de segurança. Mas qual que foi o problema disso? Redução do faturamento das empresas, do salário dos motoristas, empresas fechando, desemprego e o pior.... Isso

coincidiu com a crise. Então, temos muitos motoristas desempregados, que não acham mais trabalho. Isso aumentou o passivo trabalhista em todas as empresas aqui da região e com certeza de todo o Brasil. Motoristas movendo ações de R\$500.000,00, R\$800.000,00 e R\$1000.000,00, virou moda. Falam que eles não cumprem a lei das horas de repouso a cada 4, 5 horas trabalhadas, adoecem. Claro que as empresas que não controlam jornadas e não dão boas condições de carreta e outras coisas, têm que pagar por isso. Meu pai pensava assim e eu também penso. Mas em alguns casos e para alguns motoristas isso virou meio de vida. Os advogados mostram aos motoristas a vantagem em mover ação para terem como se sustentar para o resto da vida. Isso resultou em vários fechamentos de empresas desde pequeno até grande porte, pois até, então, mesmo com a inserção da Lei, não tinha como adequar 100% devido à estrutura que não temos nas estradas, nos pontos de paradas e normas de rodagem.

Portanto, de acordo com o dono da empresa, com o advento da lei, ocorreu um efeito dominó que atingiu toda a cadeia logística, desde o consumidor final de veículos e outros produtos, passando pelos proprietários até chegar ao motorista. Todos os motoristas passaram a receber menos por terem mais descanso. Dessa forma, o número de viagens ao mês reduziu, impactando no faturamento das empresas.

Quando a lei iniciou, os motoristas foram os mais resistentes... Não queriam reduzir ganhos e ficar “parados” porque para eles era perda de tempo. Com toda a situação envolvida, administrar isso vem sendo um desafio nas empresas. Aqui onde havia essa “cultura do descanso” ainda representa um desafio para mim ter que pedir e controlar o descanso dos motoristas. Mas os pontos positivos dessa lei foram muito representativos para a saúde e qualidade de vida dos motoristas (GO).

Com as dificuldades em cumprir à risca essa lei, houve um movimento visando adequar alguns pontos para melhor cumprimento por parte dos motoristas e empresas, o que já era previsto, com a revogação de certos artigos e o surgimento de novos, dando lugar à lei 13.301, conforme já exposto anteriormente. Nela, houve uma maior flexibilização do tempo de parada e de realização de horas extras que podem variar até 4 horas, de acordo com convenção coletiva.

Por meio da iniciativa do Ministério Público, a aprovação da lei do motorista profissional fez com que as empresas ficassem sob as lentes das fiscalizações e consequentes penalidades. Dessa forma, elas estão gradativamente se adaptando ao cumprimento das exigências legais, sendo as pausas mais respeitadas.

5.3 As mudanças acarretadas pela lei

As falas dos cegonheiros revelam como a ausência das pausas representava um fator de risco no período anterior à legislação, e como a mudança gerada pela lei foi positiva:

O pessoal acelerava muito e vários nem dormiam. Sempre foi uma loucura. Isso gerou muita coisa ruim. Essas pausas nos ajudaram demais, você tem horário para rodar e para parar [...] Em pista simples, só podemos rodar do nascer ao pôr do sol. Na outra empresa que trabalhei, fazia muita hora extra e gostava. Mas ficava morto de cansado. Cheguei a cochilar no volante.... Trabalhando aqui, sempre foi exigido respeitar essas regras. Estranhei, pois, imaginava: Vou parar às 18 horas e ficar à toa até a hora de dormir? Podia seguir viagem ganhando mais e não ficando à toa. Hoje que já acostumei vejo que o descanso é muito importante. Tenho mais disposição para trabalhar, não me canso (C1).

Nessas paradas de estrada, a gente sempre encontra com colegas da área de cegonha, além de outras. Nós sempre falava: essa lei é muito sem noção e não vai dar certo. Ninguém acreditou. Antes dela acontecer vim pra cá e aqui na empresa comecei a ver que o chefe pensava diferente. E cobrava da gente isso. Muito estranho, ele não gostava de correr para entregar carga. Ele que tirava meu pé do acelerador. No início não cumpri muito porque é difícil sabe? Meu ritmo nas outras empresas era agitado e eu gostava daquilo. Mas assim que o tempo passou, vi que não consigo mais é adaptar da forma que eu era antes. Tá louco... (C4)

De acordo com os relatos dos cegonheiros, as pausas realizadas são reparadoras e eles possuem autonomia e liberdade em relação ao tempo em que devem parar. Todos relataram seus benefícios e impactos positivos no desenvolvimento de seu trabalho, na saúde, uma vez que realizam as pausas durante a jornada de trabalho além do tempo de repouso diário mínimo de 11 horas. Suas falas demonstram o que pensa a maioria dos entrevistados:

Nós podemos fazer as pausas da maneira que acharmos melhor. Não necessariamente parar a cada horário que eles estabelecem. Podemos regular o melhor horário para o nosso descanso e também alimentação. Isso modificou demais, e para melhor, nosso trabalho em todos os sentidos (C2).

Quando eu vim para essa empresa até estranhei como era realizado o controle do tempo do nosso trabalho. Achei que era para monitorar, sei lá... depois fui vendo que eles queriam que a gente respeitasse o nosso corpo, o nosso descanso. Nenhum lugar que passei pensava nisso. Eu valorizo muito eles (C3).

A gente que tá acostumado com a rotina de motorista se deixar não para. Porque a gente pensa assim: se estou bem, posso desenvolver e resolver o cliente, entendeu? Aí para que esperar. Tempo é dinheiro. Sempre pensei assim. Mas que nada! A gente não tem ideia do cansaço. Sempre achamos que tá tudo bem. Na verdade, quando o corpo sinaliza às vezes você está ali, no meio da estrada a ponto de acontecer qualquer coisa. Como já vi muita coisa acontecer. A gente só não imagina que isso pode ser com você. Minha mulher sempre falou. E ela tem razão. Qualidade de vida, saúde é a base de tudo. Quero viver por muitos anos e essa forma de trabalhar é muito melhor. É como se estivesse dirigindo sempre mais descansado e com mais atenção (C4).

Não tem aquela coisa de achar que a chefia fica monitorando se você tá produzindo. Eles sabem e pedem pra gente respeitar as paradas quando sentirmos cansados. Jamais seguir em frente porque falam que a vida vale mais do que qualquer entrega. E é isso. Vale muito mais. Eles sempre falam nisso. Temos que pisar menos também (C5).

Fecho a cortina da cabine da cegonha, vejo minha TV e apago até com ela ligada. Às vezes, durmo com as galinhas (no bom sentido) e acordo com muita disposição. Nada como dormir e descansar bem. Durmo melhor quando trabalho do que em casa, que arrumo muitas coisas para fazer (C1).

Foi observado, portanto, que o descanso é reparador e que os motoristas possuem autonomia em relação ao tempo em que devem parar o que representa um excelente mecanismo de regulação da fadiga presente nesse tipo de atividade.

Às vezes, ficamos parados até demais! Dá coceira (risos) ... Vontade de pegar a cegonha e sair. Tudo é adaptação. Reconheço que para saúde e segurança essa iniciativa foi muito importante. Me sinto muito descansado. Tenho muita disposição para pegar na direção. É muito claro de ver o tanto que isso reduziu acidentes, uso de drogas. Acho que quem começou a ver isso tem muito merecimento porque como conheço esse mundo te afirmo que era um mundo muito cheio de coisas ruins. Ainda é, mas acho que diminuiu bem (C3).

Eu passei a gostar de dormir (risos), porque tudo em mim melhora. Fico mais tranquilo, rendo mais, e não tenho dores de cabeça, porque antes era direto e reto. Acostumei assim e está sendo muito positivo (C6).

As pausas, assim como o descanso e o sono, são aspectos de fundamental importância no trabalho de motoristas de caminhão, tendo repercussões diretas na saúde, além de ter relação com o uso de substâncias psicoativas. Em 2005, uma pesquisa realizada no Brasil com o objetivo de avaliar a qualidade do sono, o trabalho em turnos, o consumo de álcool e outros psicoestimulantes, além da ocorrência de acidentes entre caminhoneiros, mostrou que 43,2% dirigiam mais que 16h/dia, sendo que 2,9% faziam trabalho por turnos e dormiam menos de 5

horas por dia. Além disso, 50,9% faziam uso de bebida alcoólica, 95,6% usavam cafeína e 11,1%, anfetaminas. Nos cinco anos anteriores, 13,1% dos profissionais pesquisados haviam se envolvido em algum acidente. Dessa forma, os autores concluíram haver uma alta prevalência de distúrbios do sono, uso de álcool e estimulantes, e de acidentes entre os sujeitos estudados (SOUZA; PAIVA; RAIMÃO, 2005).

5.4 Os impactos da lei sobre a saúde

Os estudos sobre os impactos da nova lei do motorista profissional sobre saúde ainda são incipientes. A única pesquisa à qual tivemos acesso foi aquela realizada pela Confederação Nacional do Transporte em agosto de 2016, já citada ao longo desta dissertação. Esse estudo trouxe informações importantes e serviu como comparativo à pesquisa da CNT, a qual demonstrou que o principal avanço com a nova lei dos motoristas profissionais e que impacta diretamente na saúde foi o descanso entre as jornadas respeitando um período mínimo de 11 horas, relatado por 16,8% dos motoristas. Uma vez que as jornadas são limitadas, os motoristas gozam do seu tempo de descanso, sem a necessidade do uso de substâncias psicoativas para se manterem acordados. Em segundo lugar, aparece a realização de jornadas de 08 horas, que, para 15,4% dos motoristas, está sendo efetiva. Outro indicador gerado pela pesquisa foram os índices de estresse e fadiga, que apareceram em 7,3% dos motoristas.

Além disso, com o advento da lei, ocorreu uma redução considerável dos acidentes nas estradas. Segundo dados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, somente no Mato Grosso do Sul os acidentes em rodovias federais reduziram em 47% após a nova lei.

Da mesma forma, uma palestra ministrada por Paulo Douglas Almeida de Moraes no Setrans ABC (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do ABC) no dia 18 de maio de 2015 informou que um total de 29.257 acidentes foram evitados, além de mais de 15 mil pessoas que não se feriram durante acidentes e um total de quase 3 mil vidas salvas. Ou seja, essas estatísticas revelam uma mudança importante no cotidiano dos motoristas, além no da população que trafega nas estradas brasileiras.

Segundo Moraes (2014), o excesso de horas de trabalho dos motoristas estava diretamente ligado à necessidade de se drogarem para suportar as longas jornadas, favorecendo, em muito, a ocorrência dos acidentes.

No caso da empresa pesquisada, como já existia a prática de limitar as jornadas, além de estabelecer pausas para descanso dos motoristas, não foi possível identificar resultados relevantes em relação ao índice de acidentes, tendo sido relatado somente um caso há cinco anos atrás. O relato do gerente operacional demonstra a satisfação pelos resultados alcançados ao longo dos anos:

Já trabalhei em várias empresas do ramo. Tem anos que mexo com isso. Já vi de tudo. Acidente de tudo quanto é tipo. E também vi muitas doenças que vieram por causa do trabalho. Afastamentos, motoristas que voltavam sem condição de dirigir. Aqui, vejo que não temos problemas desse tipo. Nossos indicadores (de acidentes) quase não existem. São baixíssimos. O problema que temos é de fazer que todos respeitem seu tempo de descanso, pois existe uma minoria que sai da regra. Isso, por mais que sempre tenha sido uma prática, vai muito do costume do profissional que vem de fora. Até ele acostumar... É um processo (G.O.)

Outro resultado de extrema relevância apontado pela pesquisa da CNT demonstrou que 44,6% dos motoristas, após a lei, estão tendo atitudes preventivas em relação à sua saúde sendo as especialidades mais procuradas: clínico geral, cardiologista, ortopedista, oftalmologia e urologista, seguidas de outras especialidades. Esse dado vai ao encontro do que nos foi relatado pelos cegonheiros entrevistados:

Nós temos tempo de ir ao médico. Posso te falar que uso sempre meu plano de saúde. Faço check up porque sei que para o meu trabalho preciso estar bem. E, além disso, essa mudança na lei ajudou nesse tempo que uso pra minha família e pra mim (C4).

Aproveito as viagens que pego nas cidades mais perto daqui de Betim, BH, porque consigo ir no médico. Minha mulher sempre pegou no meu pé (C3).

Se eu sentir qualquer coisinha procuro médico. Tenho convênio e isso é bom demais! Nunca trabalhei tendo esses benefícios de carteira antes de vim pra cá. A assistência é muito boa, minha família agradece (risos) (C1).

Sobre a prática de exercícios físicos, os dados da CNT apontaram que atualmente quase 30% dos motoristas profissionais realizam esse tipo de atividade com frequência semanal de 1 a 3 vezes na semana.

Ademais, quando questionados a respeito da pressão em relação ao trabalho após a nova lei do motorista profissional, 71% responderam que não se sentem pressionados.

Embora tenha havido uma redução no consumo de drogas após a lei em comparação aos estudos já expostos nesta dissertação, os dados da pesquisa da CNT mostraram que ainda 26,5% dos motoristas fazem uso de algum tipo de substância. Podemos supor que esses casos se referem às empresas que não aderiram completamente à nova legislação ou aos motoristas que trabalham como autônomos. No entanto é importante se atentar para os impactos desse problema. Segundo o chefe do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), Dirceu Rodrigues Alves Júnior, o uso de substâncias psicoativas afeta o sistema nervoso central do indivíduo. Dessa forma, são observadas alterações de concentração, percepção e as respostas motoras e reflexos passam a ser tardios. Também são prejudicadas a sensibilidade tátil, a audição e a visão, que são habilidades essenciais na direção.

Também é importante ressaltar que 2,5% relataram ainda fazer uso do álcool durante o trabalho, mesmo após implementação da lei. Na empresa pesquisada, um dos cegonheiros relatou a experiência difícil de um colega de trabalho que conheceu quando trabalhou em outra empresa:

Tem um colega nosso da empresa concorrente que se envolveu em um acidente em Sete Lagoas há uns 7 anos atrás, se quebrou todo. Colocou 7 parafusos na coluna e vira para os lados igual robocop. Sei que no dia do acidente quando o policial fez o bafômetro ele estava alcoolizado – isso porque não tinha exame de droga. Aí, ele foi para o INSS ficou por uns anos encostado, fez umas cirurgias de coluna e o INSS já devolveu ele para empresa sem condição nenhuma de voltar a ser motorista de cegonha. Aí, colocaram ele na portaria. Ele está em tempo de enlouquecer. Pega um atestado atrás do outro. A gente que é caminhoneiro uma atividade bem ativa não consegue fazer coisas desse tipo. Ele deve ter ficado doidinho (C6).

Finalmente, em uma visita realizada na clínica de saúde e segurança da empresa pesquisada, foram avaliados prontuários médicos de todos os cegonheiros desde o ano de 2011, mas não foram encontradas informações relevantes em relação aos aspectos de saúde ocupacional. Embora possa existir uma subnotificação devido à

facilidade dos cegonheiros em procurar a rede conveniada e não o médico do trabalho, esses resultados não divergiram das entrevistas realizadas, o que denota que a aplicação da Lei do motorista profissional, mesmo antes de nascer, traz ganhos importantes para a saúde dos motoristas e o retorno de bons resultados para os empresários.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atividade dos motoristas de caminhão no Brasil teve em sua trajetória a explicitação de uma dívida social que cresceu exponencialmente devido ao crescente número de motoristas expostos a uma situação desumana de trabalho. A falta de regulamentação da jornada, os pagamentos por produtividade, além da falta de políticas de prevenção e proteção desses profissionais impactaram diretamente nas condições mínimas de saúde.

A organização do trabalho, ou melhor, a desorganização do trabalho é colocada pelas empresas como o resultado decorrente das exigências do mercado, justificando, assim, sua passividade diante dos graves problemas vividos pela categoria. Os efeitos práticos disso aparecem constantemente na mídia, porém grande parte da sociedade parece ver esse profissional como o “vilão” da história. Os motoristas usuários de drogas sempre foram vistos como fracos, desajustados e até “assassinos” de rodovias. Essa forma de representação social foi alicerçada pelo evidente desconhecimento da sociedade em relação aos bastidores desse trabalho.

De agosto de 2012 a março de 2016, atuando como consultora de Ergonomia, a autora desta pesquisa teve a oportunidade de trabalhar com os cegonheiros em uma empresa de grande porte, cujas políticas eram totalmente diferentes daquelas praticadas na empresa estudada para elaboração desta dissertação. Em especial, no início da consultoria, muitos casos de depressão e transtornos de ansiedade foram identificados, além dos distúrbios cardíacos e digestivos, exigindo análises e pesquisas mais aprofundadas.

Foram realizadas Análises Ergonômicas do Trabalho (AET) e um dos fatores de maior peso entre aqueles identificados foram as sobrejornadas. Estas se revelaram problemáticas do ponto de vista do trabalho, acarretando riscos importantes, tanto para a saúde quanto para a segurança e qualidade de vida dos cegonheiros. Prazos curtos para a entrega, preocupação com a carga transportada, ganho por produtividade e, além disso, descanso reduzido devido às sobrejornadas, todos esses aspectos emergiram nas análises feitas. Desde então, esse campo de

estudos se revelou importante para a autora, uma vez que esses primeiros resultados mereciam ser investigados.

Através de uma visita ao vice-presidente do Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais, foi indicada uma empresa para realização da pesquisa. Durante o período de estudo, a crise econômica e política do país agravou-se, reduzindo para um terço o quadro de efetivos de cegonheiros. Mas com a aproximação do campo, observamos que a empresa era uma referência no mercado de transporte de veículos, não somente pelo serviço prestado, mas pela satisfação dos motoristas que lá trabalham. Observou-se, inclusive que alguns saíram e voltaram devido às melhores condições de trabalho e à maior valorização profissional.

Os donos da empresa foram responsáveis, em parte, pela elaboração da Lei do Motorista Profissional que foi sancionada em 2012 e alterada em 2015. As jornadas limitadas e a ênfase no descanso do motorista eram instituídas há muitos anos pela empresa, e por isso, o campo não trouxe dados comparativos da situação inversa. Em contrapartida, foram evidenciados os impactos positivos dessa organização do trabalho, à qual estiveram expostos, isto é, ocorreu o oposto do que a autora havia constatado na empresa anterior. Pode-se falar de uma lógica reversa, no sentido de que, de certa forma, as políticas ali adotadas iam na contramão das práticas usuais adotadas pelo setor.

A regulamentação da jornada do trabalho para essa categoria profissional é de suma importância para a saúde do motorista, o que ficou evidenciado pela pesquisa realizada em Agosto de 2016 pela CNT. A partir de uma jornada regulamentada, os profissionais em geral, não precisam das drogas psicotrópicas para se manterem acordados, para atingir o objetivo da tarefa, no prazo estabelecido. Além disso, o número de acidentes reduziu consideravelmente, além de disporem de mais tempo para cuidar a saúde.

A Lei do Motorista Profissional, embora criticada por alguns e ainda apresentando algumas falhas, como, por exemplo, a realização do exame toxicológico, que representa apenas a “ponta do iceberg”, flexibilização das horas extras e pagamento por produtividade, traz para as empresas uma obrigação ainda maior na organização

do trabalho. Evidentemente, essa lei só fará sentido se exigir também o atendimento da regulamentação da jornada, pois, caso contrário, se retirado do motorista o mecanismo de regulação (que é a substância psicoativa) que o faz suportar as longas jornadas, o perigo volta a ser ainda pior do que no início de todo esse genocídio que acontece nas rodovias.

Os pontos positivos da lei representaram uma remodelação do sistema, pois, a partir dela, foi determinada a aplicação transversal de todas as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho de forma que os embarcadores, os pátios de tomadores de serviços e as próprias transportadoras devem cumpri-las, sendo passíveis de gerar um passivo trabalhista e multas decorrentes de não conformidades citadas na lei.

Embora os resultados obtidos nesta pesquisa tenham demonstrado o lado positivo do trabalho dos cegonheiros, é possível que essa realidade não seja a mesma encontrada entre outros motoristas de caminhão trabalhando em outras empresas ou mesmo atuando como autônomos, o que foi demonstrado recentemente em alguns estudos e reportagens citados no decorrer desta dissertação.

No entanto nossos resultados sugerem que, se a empresa propuser um modelo de gestão e de organização de trabalho favorável à saúde, esse quadro pode ser revertido. Vimos que, na empresa estudada, o tempo de trabalho é bem definido, considerando a quilometragem, a condição das estradas e as pausas. As sobrejornadas são esporádicas, reduzindo significativamente o impacto da atividade na fadiga dos motoristas. As pausas são cumpridas e atuam como mecanismo de regulação, prevenção de doenças e até mesmo de acidentes, pois os motoristas trabalham descansados, sem necessidade de uso de drogas psicotrópicas. Ressalte-se ainda a autonomia que todos relataram possuir, podendo escolher o melhor momento para usufruírem das pausas.

É possível concluir, portanto, que essa empresa oferece um bom modelo de gestão e de organização do trabalho, podendo representar uma fonte de inspiração de formas mais justas e humanas de gerir um trabalho reconhecidamente penoso.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES- ANTT. **Registro Nacional de Transportadores de Carga**. Disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_TransportadorFrotaTipoVeiculo.asp>. Acesso em: 30 mar. 2015.
- ALVES-MAZZOTTI, A. J.; GEWANDSZNAJDER, F. **O método nas ciências naturais e sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa**. 4. ed. São Paulo: Pioneira, 2004.
- ANDRADE, S. S. C. de A. *et al.* Perfil das vítimas de violências e acidentes atendidas em serviços de urgência e emergência selecionados em capitais brasileiras: vigilância de violências e acidentes, 2009. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 21, n. 1, p. 21-30, mar. 2012.
- ANTUNES JUNIOR, J. A. V.; RUAS, R. L. Competitividade e estratégias de gestão em indústrias tradicionais: progressos e limites recentes. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 13, n. 1, p. 204-225, 1992.
- ARAÚJO, P. H. de. **Os (des)caminhos da estrada: a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos**. 2010. 283 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista, Marília, 2010.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO. **Carga pesada**. Disponível em: <<http://cargapesada.com.br/revista/2015/11/18/exames-toxicologicos-para-caminhoneiros-empregados-terao-inicio-em-marco/>>. Acesso em: 19 jun. 2016
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – ANFAVEA. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>. Acesso em: 14 out. 2015.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2009.
- BATISTON, M.; CRUZ, R. M.; HOFFMAN, M. H. Condições de trabalho e saúde dos cegonheiros de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, Natal, v. 11, n. 3 p. 333-343, 2006.
- BILLIARD, I. Les conditions historiques et sociales de l'apparition de la psychopathologie du travail en France (1929-1952). In: **Les histories de la psychologie du travail**, Paris: Octarès. 1996
- BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. **Diário Oficial [da] União**, Brasília, DF, 2 maio 2012.
- CHICO DA BOLEIA. Quais os problemas da nova regulamentação da profissão de motorista? **Chico da Boleia**, 20 maio 2015. Disponível em:

<<http://www.chicodaboleia.com.br/quais-os-problemas-da-nova-regulamentacao-da-profissao-de-motorista/>>. Acesso em: 14 out. 2015.

CLOT, Y. Entrevista: Yves Clot. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 99-107, 2006.

COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em administração**: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa**: métodos qualitativo, quantitativo e misto. Tradução de Magda Lopes. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. Tradução de Ana Isabel Paraguay e Lucia Leal Ferreira. 5. ed. ampl. São Paulo: Cortez – Obore, 1992.

DEJOURS, C. Subjetividade, trabalho e ação. **Revista Produção**, São Paulo, v. 14, n. 3, p. 27-34, set./dez. 2004.

DEJOURS, C.; BÈGUE, F. **Suicídio e trabalho**: o que fazer. Tradução de Franck Soudant. Brasília: Paralelo 15, 2010.

DENZIN, N.; LINCOLN, Y. S. Introduction: the discipline and practice of qualitative research. In: DENZIN, N.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). **The Sage Handbook of Qualitative Research**. 3. ed. Thousand Oaks: Sage, 2005. p. 1-32.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM. **Secretaria de logística e transportes**. Disponível em: < <http://www.der.mg.gov.br/institucional/legislacao/leis-decretos> > Acesso em: 19 jun.-2016.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Plano Nacional de Contagem de tráfego**. Disponível em: < <http://www1.dnit.gov.br/oque.htm> >. Acesso em: 19 jun.2016

FERRAZ, E.A. **Caminhoneiros: Parcerias do Asfalto – conhecimento, atitudes e práticas sobre o HIV/Aids em Uberlândia** – 2005, Rio de Janeiro: BEMFAM, 288p.

FERREIRA, A. K.; RIBEIRO, C.C.P. Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO – ENEGEP, 22., 2002, Curitiba. **Anais...** Curitiba: ENEGEP, 2002.

FERREIRA, S. de S.; ALVAREZ, D. Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. **Sistemas & Gestão**, Niterói, v. 8, n. 1, p. 58-66, 2013.

FERRIS, C. R. *et al.* Human Resources Management: some new directions. **Journal of Management**, v. 25, n. 3, p. 385-415, 1999.

FISCHER, M. L. Diagnóstico da ocorrência do caramujo gigante africano *Achatina fulica* Bowdich, 1822 na APA de Guaraqueçaba. **Estudos de Biologia**, Curitiba, v. 26, n. 54, p. 43- 50, 2004.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de Administração de Empresa – RAE**, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, maio/jul.1995.

GOMES, R. A. **Jornada dos caminhoneiros**: para não mentirmos sobre custos. 2013. Disponível em:<
http://www.granadeiro.adv.br/arquivos_pdf/artigo_motor_050213.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2016

GUÉRIN, F. *et al.* **Compreender o trabalho para transformá-lo**: a prática da ergonomia. Tradução de Giliane M. J. Ingratta e Marcos Maffei. São Paulo: Edgard Blucher, Fundação Vanzolini, 2001.

HOFFMAN, A. L. **Qualidade de vida dos motoristas de caminhão usuários do Programa Rodopac**: um estudo de caso. 2003. 82 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis; 2003.

HOFFMANN, H. BATTISTON M., CRUZ,R.M.- **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano** - Estud. psicol. (Natal) vol.11 no.3 Natal Sept./Dec. 2006.

LACERDA, R. *et al.* Truck drivers in Brazil: prevalence of HIV and other sexually transmitted diseases, risk behavior and potential for spread of infection. **AIDS**, 11(Suppl 1):S15–19, 1997.

LE GUILLANT, L. **Quelle psychiatrie pour notre société?** Santé mentale (Hors collection) Thème: Santé mentale Paris: Érès, 1984.

LEAL, A. F. **“No peito e na raça”**: a construção da vulnerabilidade dos caminhoneiros. Um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no Sul do Brasil. 2008. 557 f. Tese (Doutorado em Antropologia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

LIMA, M. E. A. A psicopatologia do trabalho: origens e desenvolvimentos recentes na França. **Psicologia: ciência e profissão**, Brasília, v.18, n. 2, p.10-15, 1998.

LIMONGI-FRANÇA, A. C. *et al.* **As pessoas nas organizações**. São Paulo: Gente, 2002.

LYZNICKI, J. M. *et al.* Sleepiness, driving, and motor vehicle crashes. **Journal of the American Medical Association**, v. 279, n. 23, p. 1908-1193, 1998.

MALINAUSKIENE, T. *et al.* Low job control and a myocardial infarction risk in the occupational categories of Kaunas men, Lithuania. **Journal of Epidemiology & Community Health**, v. 58, n. 2, p. 131-135, 2004.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Revista Brasileira de Enfermagem**, Brasília, v. 63, n. 4, p. 533-540, jul./ago. 2010.

MCCARTT, A. T. *et al.* Factors associated with falling asleep at the wheel among long-distance truck drivers. **Accident Analysis and Prevention**, v. 32, n. 4, p. 493-504, 2000.

MELO, M. C. de O. L. *et al.* Em busca de técnicas complementares em pesquisa qualitativa no campo da administração. In: GARCIA, F. C.; HONÓRIO, L. C. (Coords.). **Administração, metodologia, organização, estratégia**. 2. ed. São Paulo: Juruá, 2007. p. 67-80.

MENDES, A. M. *et al.* **Trabalho e saúde: o sujeito entre emancipação e servidão**. Curitiba: Juruá, 2008.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento**. 10. ed. São Paulo: HUCITEC, 2007.

MIROSHNICK, V. Culture and international management: a review, **Journal of Management Development**, v. 21, n. 7, p. 521-544, 2002.

MORAES, P. D. A. de. A dignidade do trabalhador e o meio ambiente do trabalho no setor de transporte. **Revista do TST**, Brasília, v. 80, n. 1, p. 78-87, jan./mar. 2014.

MORAES, P. D. A. Regulamentação da profissão do motorista. 2012. Disponível em: < <https://regulamentacao.wordpress.com/2012/08/30/procurador-do-trabalho-do-ms-dr-paulo-douglas-fala-sobre-a-regulamentacao/>>. Acesso em: 09 jun.2016

MORENO, C. R. C.; ROTEMBERG, L. Fatores determinantes da atividade dos cegonheiros de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 34, n. 120, p. 128-138, 2009.

NASCIMENTO, E. C.; NASCIMENTO, E.; SILVA, J. D. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Saúde Pública*, p. 290-293, 2007.

NICKERSON, J. A.; SILVERMAN, B. S. Why aren't all Truck Drivers Owner-Operators? Asset Ownership and the Employment Relation in Interstate ForHire Trucking. **Journal of Economics and Management Strategy**, jan. 1999.

NOLASCO, S. **O mito da masculinidade**. Rio de Janeiro, Rocco, 1995.
PREVIDÊNCIA SOCIAL. **Fator Acidentário de Prevenção – FAP**. Disponível em<<http://www.previdencia.gov.br/a-previdencia/saude-e-seguranca-do-trabalhador/politicas-de-prevencao/fator-acidentario-de-prevencao-fap>>. Acesso em 22 jun. 2016./

PESQUISA CNT DE PERFIL DOS CAMINHONEIROS 2016 – Brasília: CNT 2016.
Disponível em:
<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20>

dos%20Caminhoneiros/Pesquisa_CNT_de_Perfil_dos_Caminhoneiros_2016_Compl eto.pdf.. Acesso em: 30 ago. 2016.

RIBEIRO, F. H. **Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos cegonheiros de caminhão em Rio Verde.** 2008. 108 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais e Saúde) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2008.

RIBEIRO, P. C. C.; FERREIRA, K. A. Logística e transporte: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO – ENEGEP, 22., 2002, Curitiba. **Anais...** Curitiba: ENEGEP, 2002.

ROSA, M.; OLIVEIRA, N. Morte invisível. 2016. Disponível em: <http://www.otempo.com.br/polopoly_fs/1.1350481.1470773644!/index.html>. Acesso em: 03 jun. 2016.

SANTOS, L. Moro no mundo e passeio em casa: vida e trabalho dos caminhoneiros. In: ANTUNES, R.; SILVA, M. A. M. **O Avesso do trabalho.** São Paulo: Expressão Popular, 2004. p. 285-353.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES. **Transparência Pública Licitações e Contratos.** Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/caminhoes.aspx>>. Acesso em: 19 jun. 2016

SELIGMANN-SILVA, E. **O trabalho e o desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo.** São Paulo: Cortez, 2011.

SILVA, O.A., GREVE, J.M.D., YONAMINE, M., LEYTON, V. **Drug use by truck drivers in Brazil.** *Drugs Educ Prev Policy.* 2003;10(2):135-9. DOI:10.1080/0968763021000057727

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA DO ABC. **Quais os problemas da nova regulamentação da profissão de motorista?** Disponível em: <<http://www.chicodaboleia.com.br/quais-os-problemas-da-nova-regulamentacao-da-profissao-de-motorista>>. Acesso em: 19 jun. 2016

SIVADON, P. **Psychiatrie et socialités,** Paris: Érès. 1993.

SOUZA, J. R.; PAIVA, T.; REIMÃO, R. Sleep habits, sleepiness and accidents among truck drivers. **Arquivos de Neuro-Psiquiatria,** São Paulo, v. 63, n. 4, p. 925-930, dez. 2005.

STRATFORD, D., ELLERBROCK, T.V., AKINS, J.K., et al. **Highway cowboys, old hands, and Christian truckers: risk behavior for human immunodeficiency virus infection among long-haul truckers in Florida.** *Soc Sci Med.* 2000;50:737–49.

STRAUSS, A.; CORBIN, J. **Metodologia da teoria fundamentada.** Traduzido por Frederico José Andries Lopes. 1997.

THIRY-CHERQUES, H. R. Saturação em pesquisa qualitativa: estimativa empírica de dimensionamento. **Revista Brasileira de Pesquisas de Marketing, Opinião e Mídia**, São Paulo, n. 3, p. 20-27, set. 2009.

TRT/RS - **GUIA TRABALHISTA: A TECNOLOGIA AFASTA A INCIDÊNCIA DO ART. 62 DA CLT.** 25/06/2012. Disponível em:
<http://www.guiatrabalhista.com.br/tematicas/horasextras-trabalhoexterno.htm>.
Acesso em: 22 jul. 2016.

UBAIDULLAH M. **Social vaccine for HIV prevention: a study on truck drivers in South India.** *Sc Work Health Care*. 2004;39(3-4):399-414.
DOI:10.1300/J010v39n03_11

ULHÔA, M. A. *et al.* Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em cegonheiros de caminhão. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 44, n. 6, p. 1130-1136, dez. 2010.

WALTRICH, D. Q. A necessidade de implementação de políticas públicas tributárias que garantam efetividade a Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE DEMANDAS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS NA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA, 11., 2014, Santa Cruz do Sul. **Anais...** Santa Cruz do Sul: UNISC, 2014.

YIN, R. K. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. Tradução de Daniel Grassi. 2. ed. Porto Alegre: Bookman. 2001.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Termo de consentimento	85
APÊNDICE B – Roteiro semi-estruturado para entrevista dos cegonheiros	87

APÊNDICE A – Termo de consentimento

TERMO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

FACULDADE NOVOS HORIZONTES

MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO

PROJETO DE PESQUISA: OS CEGONHEIROS – DIMENSÕES GERENCIAIS DA SAÚDE MENTAL RELACIONADA AO TRABALHO (SMRT)

Pesquisadora: DANIELA EMMA GROSSI ROPPOLI

Pelo presente documento, declaro ter conhecimento dos objetivos e dos métodos deste estudo, que me foram apresentados pelo pesquisador abaixo nomeado.

Estou informado (a) de que, se houver qualquer dúvida a respeito dos procedimentos adotados durante a condução da pesquisa, terei total liberdade para questionar ou mesmo me recusar a continuar participando da Investigação.

Meu consentimento, fundamentado na garantia de que as informações apresentadas serão respeitadas, assenta-se nas seguintes restrições:

Não serei obrigado a realizar nenhuma atividade para a qual não me sinta disposto (a) e capaz;

Não participarei de qualquer atividade que possa vir a me trazer qualquer prejuízo;

O meu nome, e o dos demais participantes da pesquisa, não serão divulgados;

Todas as informações individuais terão o caráter estritamente confidencial;

Os pesquisadores estão obrigados a me fornecer, quando solicitados, as informações coletadas;

Posso, a qualquer momento, solicitar aos pesquisadores, que os meus dados sejam excluídos da pesquisa.

Ao assinar este termo, passo a concordar com a utilização das informações para os fins a que se destina, salvaguardando as diretrizes universalmente aceitas da ética na pesquisa científica, desde que sejam respeitadas as restrições acima elencadas.

O pesquisador responsável por este projeto de pesquisa é a mestranda Daniela Emma Grossi Roppoli, que poderá ser contatado pelos telefones (31) 999289770

Betim, ____ de _____ de 2015(6).

Nome:

Assinatura:

APÊNDICE B – Roteiro semi-estruturado para entrevista dos cegonheiros

1. Idade: _____ anos
2. Grau de Escolaridade: () Até 4ª Série () De 5ª a 8ª Série () 2º. Grau incompleto () 2º. Grau completo
3. Situação conjugal: () Solteiro () União estável () Separado/ viúvo
Tem filhos? () Sim () Não

4. Há quanto tempo você trabalha como cegonheiro de caminhão? _____ anos
_____ meses e como cegonheiro de cegonha? _____ anos _____ meses

5. Há quanto tempo trabalha nesta empresa? _____ anos _____ meses

6. Turno que trabalha durante a semana? () matutino () vespertino () noturno

7. Realiza horas extras? () Sim () Não

Em caso de sim em médias quantas horas extras por semana?

O que pensa a respeito?

De que forma, recebe por elas? () Em espécie (dinheiro) () banco de horas

8. Já sofreu acidente de trânsito? () sim () não

9. Caso sim, o(s) acidente(s) foi com vítima(s)? () sim () não

Vítima fatal? () sim () não

Em caso de sim como você se sentiu?

10. Como percebe a questão do reconhecimento na sua empresa?

11. Como avalia sua autonomia para resolver problemas decorrentes ao seu trabalho?

12. E a participação das decisões em relação à sua atividade de trabalho?

13. Você tem perspectiva de crescimento profissional? Como percebe essa questão na sua empresa?

14. Como você lida com as pressões para cumprir os horários?

15. E em relação aos horários de trabalho e pausas insuficientes?

16. Fale sobre a política de bônus na sua empresa: se existe e como lida com ela.

17. Sobre sua liderança:

Descreva seu relacionamento com o líder imediato.

Como avalia sua disponibilidade?

Como é a participação dele nas situações imprevisíveis e na resolução dos problemas?

18. Sobre as normas e exigências da empresa o que mais te incomoda?

19. E dos fiscais de trânsito?

20. Como se sente e como lida com as situações de assalto e violência nas estradas?

21. Sobre a carga transportada o que mais te preocupa? O que é mais difícil? Por quê?

22. Fale sobre as situações que podem te sobrecarregar.

23. Como a empresa lida com as situações que requerem sugestões de mudanças? O que você acha?

24. Qual é o seu sentimento sobre a organização em que você trabalha? E qual o seu sentimento sobre você e seu trabalho? De que forma percebe os impactos do seu trabalho na sua saúde?