

AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito do Projeto *Historiografia e pesquisa discente: as monografias dos graduandos em História da UFU*, referente ao EDITAL Nº 001/2016 PROGRAD/DIREN/UFU (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

O projeto visa à digitalização, catalogação e disponibilização online das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail recursoscontinuos@dirbi.ufu.br.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

INSTITUTO DE HISTÓRIA

**TRABALHO E COTIDIANO DOS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE DE
CARGA PESADA EM UBERLÂNDIA-MG NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

KARINE MARINS AMARAL

KARINE MARINS AMARAL

**TRABALHO E COTIDIANO DOS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE DE
CARGA PESADA EM UBERLÂNDIA-MG NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

Monografia apresentada ao curso de Graduação em História, do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em História, sob a orientação da Prof^ª. Dra. Regina Ilka Vieira Vasconcelos.

Uberlândia, Dezembro de 2009

KARINE MARINS AMARAL

**TRABALHO E COTIDIANO DOS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE DE
CARGA PESADA EM UBERLÂNDIA-MG NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

BANCA EXAMINADORA:

Prof^ª. Dra. Regina Ilka Vieira Vasconcelos (Orientadora)

Prof^ª. Dra. Marta Emísia Jacinto Barbosa

Prof^ª. Dra. Sheille Soares de Freitas

Desde criança convivo com a realidade de uma família cujos homens da casa sempre foram caminhoneiros (exceto o Nandinho). Sendo assim, não poderia deixar de dedicar essa pesquisa à memória de meu pai, que era um valente caminhoneiro, conhecido pelo seu sobrenome, Amaral e ao meu irmão Cláudio, que vivencia essa realidade de trabalho ainda nos dias atuais.

AGRADECIMENTOS

Aprecio muito a letra de uma canção, a qual menciona os pormenores que fazem parte do desenvolvimento dos empreendimentos humanos, porém, que geralmente, são considerados irrelevantes perante a magnitude do desfecho final, momento em que a obra encontra-se consolidada e concretizada.

*“Nem sempre se sabe
Detalhes de um milagre
Mas eu vou contar
A história de um menino
Que um dia levantou bem cedo
E sua mãe lhe perguntou com medo:
Aonde é que você vai?
E o menino, então, respondeu:
O Mestre está a me chamar
Uma multidão vou ajudar alimentar.
Sua mãe lhe disse: isso é impossível,
O que tem aí neste cestinho?
E com muita fé o menino disse:
Cinco pães e dois peixinhos ¹”.*

As pessoas que têm a oportunidade de ler uma produção monográfica, na maioria das vezes, não sabem das dificuldades de realização desse trabalho, por não vivenciarem de perto as etapas que precedem a sua materialização, ou seja, por não acompanharem os momentos nos quais a pesquisa ainda está sendo realizada.

Quando me propus a investigar a realidade de trabalho dos motoristas caminhoneiros, não imaginava que as dificuldades seriam tão expressivas, pois afinal de contas já estava há cinco anos na graduação, envolvida diretamente com os procedimentos históricos. Todavia, os obstáculos, que em determinados momentos pareciam intransponíveis, foram se apresentando de formas as mais variadas durante a realização dessa pesquisa.

¹ A letra da música faz menção à passagem bíblica sobre a multiplicação dos pães e dos peixes (Evangelho Mateus 14, 17-21). Independente de ser um trecho das sagradas escrituras e muitas pessoas questionarem a sua credibilidade e veracidade, a reflexão que podemos realizar sobre o contexto utilizado para compor a letra da música é a de que, geralmente, o que fica marcado para as pessoas são os momentos de finalização de algum feito. No caso da multiplicação dos pães e dos peixes, fixa-se na memória individual e coletiva, o último ato realizado por Jesus Cristo. Porém, a letra da música chama atenção para o fato de que existem situações que se inserem no meio do percurso, ou seja, circunstâncias que não são mencionadas e relatadas, pois o que realmente importa para as pessoas são os grandes atos e não as particularidades para se chegar a eles.

Sem a participação direta ou até mesmo indireta, de algumas pessoas, tenho a plena convicção de que não teria conseguido concluir essa importante etapa da minha vida acadêmica. Sendo assim, gostaria de registrar o meu agradecimento a cada contribuiu e se importou com a realização dessa monografia.

Contrariando as expectativas, sou uma pessoa de fé. Assim sendo, não poderia deixar de agradecer primeiramente a Deus. Desde que comecei a escrever essa dissertação, os momentos de cansaço e desânimo fizeram-me acreditar que não conseguiria cumprir com os objetivos que foram traçados por mim. Nesses momentos difíceis e complexos, a presença de Deus auxiliou-me a prosseguir na caminhada, de forma a recuperar o ânimo e o entusiasmo com a pesquisa. Só tenho a agradecer a Deus: obrigada meu Senhor.

Do mesmo modo, sou muito grata ao meu marido, Nelson. Quando nos casamos, há um ano e meio atrás, tive imensa dificuldade em conciliar as atividades domésticas (lavar, passar, cozinhar e arrumar) com a produção da monografia. Em vários momentos eu não sabia se escrevia meu trabalho de conclusão de curso ou se, por exemplo, passava roupas. Nessas ocasiões, o companheirismo do meu esposo foi fundamental, pois, além de me auxiliar nos serviços diários de nossa casa, também contribuiu, de forma significativa, nas reflexões contidas nesse trabalho. Nos momentos em que eu chorava por me sentir confusa em meio à organização da pesquisa, sua experiência intelectual e profissional, bem como a sua paciência, foram estímulos e apoios importantes. Obrigada Lindo por suas orientações, carinho e dedicação para com o meu trabalho. Se essa pesquisa tiver algum mérito, ele também é seu.

Agradeço também aos meus irmãos, Cláudio e Leandro. Graças ao Cláudio, que é motorista caminhoneiro, tive a oportunidade de ouvir seu relato que se fundamenta em sua experiência profissional, bem como de entrar em contato com os demais caminhoneiros que participaram efetivamente da pesquisa. Permitir que eu viajassem com ele, a fim de observar de perto o cotidiano desses profissionais, foi fundamental para os resultados da pesquisa. Obrigada meu irmão. Seu exemplo, sua conduta e sua luta cotidiana me emocionam.

Ao Leandro, fica meu agradecimento por fornecer importantes informações, que são baseadas em seus conhecimentos acerca do dia a dia dos caminhoneiros tanto na estrada, quanto fora dela.

À minha mãe Áurea, sou grata pelas palavras de consolo e otimismo, que sempre estiveram presentes, desde o momento que comecei os trabalhos com a monografia.

À minha amiga (professora de história) Ianni, pelas reflexões realizadas quando ainda cursávamos o ensino médio. Indiretamente, as análises realizadas por nós na adolescência contribuíram para a realização da pesquisa.

Sou imensamente grata aos motoristas que efetivamente se comprometeram e se entusiasmaram com a pesquisa: Palmério, João da Silva*, Queijinho, Marcão, Josefa*, Zebu, Pisquilha e Júnior. Espero, de alguma forma, ter contribuído na reflexão das relações de trabalho desenvolvida por esses profissionais, que se arriscam pelas estradas do país para garantir sua sobrevivência.

Por fim, porém não menos importante, agradeço à minha orientadora Regina Ilka. O profissionalismo e a competência com que se envolve com os procedimentos históricos me servem de incentivo quanto à profissão que escolhi. Obrigada por ter aceitado me orientar nesse trabalho, mesmo tendo vindo de outras orientações anteriores. Os direcionamentos apontados e as leituras sugeridas foram fundamentais para as análises desenvolvidas. Com você aprendi muito, não somente na produção da monografia, como também a pensar em outras possibilidades para o ensino de história, na articulação entre o ensino e a pesquisa.

Essa é a história do meio, aquela que antecede a conclusão da monografia. Todas essas pessoas participaram e contribuíram para o desenvolvimento desse trabalho. Agradeço a todos e saliento que essa investigação traz um pouco de cada um de vocês.

* Nome fictício.

RESUMO

Essa pesquisa procura analisar as experiências vividas e o cotidiano de um grupo de motoristas caminhoneiros que, no contexto atual, estabelecem vínculos empregatícios com determinadas transportadoras que prestam serviços terceirizados para a indústria de alimentos Sadia S/A. Essa realidade de trabalho é mediada por relações sociais complexas, permeadas por conflitos e disputas que se processam, inclusive, no contexto da produção de memórias.

As narrativas orais dos motoristas caminhoneiros podem demonstrar outras possibilidades discursivas, distintas daquelas produzidas e divulgadas pela Sadia. Ouvir as histórias desses sujeitos trabalhadores que foram silenciados pelo discurso oficial da empresa, articuladas às suas experiências vividas cotidianamente, significa desconstruir procedimentos que foram cristalizados ao longo do processo histórico e implica, ainda, perceber o contexto social por meio das tensões e das contradições que se processam em seu interior. Nesse sentido, a investigação da realidade de trabalho dos caminhoneiros, tomando suas falas como importantes fontes documentais, foram iniciativas importantes para o desenvolvimento da pesquisa.

Palavras-chaves: trabalho, motoristas, experiências vividas, cotidiano, memória.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
 CAPÍTULO 01 – TECENDO A HEGEMONIA NO SOCIAL: A EMPRESA SÁDIA NO CONTEXTO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO E DA PRODUÇÃO DE MEMÓRIA.....	21
1.1 - Trabalhadores no contexto das transformações capitalistas.....	24
1.2 - Os discursos produzidos e reproduzidos no contexto social.....	33
 CAPÍTULO 02 – RODANDO O MUNDO AFORA: EXPERIÊNCIAS E VIVÊNCIAS DOS MOTORISTAS CAMINHONEIROS.....	44
2.1 – Organização da viagem: atividades que antecedem a partida de Uberlândia a Recife.....	46
2.2 – A viagem pela perspectiva do trabalho dos motoristas.....	61
 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	74
FONTES.....	80
REFERÊNCIAS.....	82
 ANEXO I: Documento “diário de bordo” com especificações sobre a data e o horário de entrega das mercadorias, destinado aos motoristas que viajam para Recife,.....	85
ANEXO II: Normas de segura e conduta elaborada pela empresa Sádía e destinada aos motoristas caminhoneiros terceirizados.....	86
ANEXO III: Documento “diário de bordo” com especificações sobre a data e o horário de entrega das mercadorias, destinado aos motoristas que viajam de Recife para Fortaleza.....	87
ANEXO IV: Ordem de embarque da empresa “Dafruta” que demonstra o nome do motorista caminhoneiro no campo que deveria constar a especificação da transportadora responsável pelo transporte das mercadorias.....	88

LISTA DE FOTOGRAFIAS

- Foto 01: Baú de uma carreta frigorífica emblemada com a logomarca e mascote da Sadia, porém, o mesmo é de propriedade da Gira Transportes, empresa situada na cidade de Uberlândia. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....32
- Foto 02: Baú de uma carreta frigorífica emblemada com a logomarca e mascote da Sadia, porém, o mesmo é de propriedade da Gira Transportes, empresa situada na cidade de Uberlândia. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....32
- Foto 03: Vista da parte externa da sede do Memorial Attílio Fontana com o arbusto do empresário no jardim da residência. Esse espaço é situado na cidade de Concórdia, no estado de Santa Catarina. Autor desconhecido.....36
- Foto 04: Vista da parte externa da sede do Memorial Attílio Fontana com o arbusto do empresário no jardim da residência. Esse espaço é situado na cidade de Concórdia, no estado de Santa Catarina. Autor desconhecido.....36
- Foto 05: Vista da parte externa da sede do Memorial Attílio Fontana com o arbusto do empresário no jardim da residência. Esse espaço é situado na cidade de Concórdia, no estado de Santa Catarina. Autor desconhecido.....36
- Foto 06: Gabinete de Attílio Fontana, onde o empresário trabalhava. Autor desconhecido.....37
- Foto 07: Attílio Fontana aos 30 anos, Autor: Desconhecido.....38
- Foto 08: Instalações que demonstram o início da Sadia em Concórdia – SC, em 1944. Autor: Desconhecido.....38
- Foto 09: Foto atual do interior da fábrica de óleo em Paranaguá. Autor: Desconhecido.....38
- Foto 10: Caixa Desobesi-M, medicamento utilizado pelos motoristas caminhoneiros como inibidor do sono e estimulador da atividade física. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....56

Foto 11: Espaço utilizado pelos motoristas para armazenagem de alimentos perecíveis, que serão consumidos por eles no decorrer da viagem. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	59
Foto 12: Utensílios e mantimentos usados pelo motorista na preparação do almoço. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	61
Foto 13: Utensílios e mantimentos usados pelo motorista na preparação do almoço. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	61
Foto 14: Computador de bordo localizado no painel do caminhão. Esse sistema mantém o motorista informado sobre a performance da economia de combustível em relação à viagem em curso. Autor: AMARAL, Karine. Marins. 2009.....	65
Foto 15: Pátio da Sadia onde ficam aglomerados os motoristas caminhoneiros que aguardam carregamento ou descarregamento do caminhão. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	66
Foto 16: Entulho acumulado no interior do pátio da Sadia. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	66
Foto 17: Motorista preparando sua comida no pátio da Sadia. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	67
Foto 18: Garota de programa abordando motorista agregado da empresa Sadia, no posto fiscal divisa Pernambuco com a Paraíba. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	68
Foto 19: Imagem da rodovia BR 304, realizada no mês de Junho do ano de 2009. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	70
Foto 20: Baú com uma inscrição conhecida como “frase de pára-choque de caminhão”. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.....	76

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Estados brasileiros que apresentam fábricas e centros de distribuição da Sadia, em seus limites territoriais.....	23
Mapa 02: Percurso realizado pelos motoristas da empresa Gira Transportes Ltda. Trajeto de Uberlândia - MG a Recife - PE.....	47

INTRODUÇÃO

Certo dia, quando ainda podia ser considerada uma recém chegada ao curso de História, estava eu a desempenhar talvez a mais árdua atividade de um principiante diante dos procedimentos históricos, ou seja, perante a difícil tarefa da leitura e compreensão dos textos propostos para discussões em sala de aula, quando me deparei com uma pergunta que não mais saiu dos meus pensamentos: “Mas pai, para que serve a História? ²”. Silenciei-me por alguns instantes, por compreender a complexidade que envolve esta indagação.

Esse questionamento acompanhou-me durante todo o período da graduação e fez-me refletir sobre a importância do ofício do historiador para a sociedade como um todo. Será que a história, tal qual a perspectiva que acompanhei no ensino médio, serviria simplesmente para narrar fatos e datas que são consideradas importantes? A história estaria comprometida com os interesses de determinados segmentos sociais em detrimento de outros, legitimando, assim, determinadas memórias? Ou ainda, os conhecimentos históricos e o campo de investigação do historiador estariam limitados apenas aos acontecimentos instalados no passado?

As reflexões e debates realizados no decorrer da graduação fizeram-me compreender que a história e o historiador estão associados ao entendimento da realidade humana e das relações sociais desenvolvidas tanto no passado, quanto no presente vivido. Essa perspectiva de análise extrapola os limites de uma simples narração de fatos e datas, demonstrando que a história está envolvida com a compreensão dos contextos históricos, nos quais estão inseridos os seres humanos que compõem os distintos segmentos sociais, bem como se relaciona com as tensões ocasionadas pelos interesses que são divergentes e se chocam constantemente.

Essa possibilidade de abordagem histórica, que busca compreender o contexto social por meio de suas contradições, instigou-me a perceber as relações de trabalho dos motoristas caminhoneiros, como um profícuo campo de investigação. Quando diversas categorias de trabalhadores já consolidaram significativos direitos trabalhistas, os

² BLOCH, Marc. *Apologia da História* ou o ofício do historiador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Edit., 2001.

motoristas de caminhão ainda se deparam com situações nas quais precisam trabalhar até 20 horas seguidas ou mais, dependendo das circunstâncias apresentadas pelas empresas. De modo geral, a maioria desses trabalhadores não recebe férias nem décimo terceiro salário, mesmo assinando os papéis que comprovam o recebimento dos benefícios. Convivem diariamente com representações sociais que os qualificam como homens destemidos, que sempre estão dispostos a trabalhar e a cumprir a entrega das mercadorias transportadas no tempo programado. Ainda estão submetidos às transformações capitalistas, nas quais a terceirização surge como uma proposta de redução de custos para empresas que utilizam o transporte rodoviário de cargas. A regulamentação orientada pela prestação de serviços desenvolve relações ainda mais complexas de trabalho, provocando uma intensificação das forças despendidas para a realização da atividade profissional do motorista de caminhão.

Essa realidade laborativa traz consequências negativas não somente para a saúde do caminhoneiro que ao longo de sua existência desenvolve algumas doenças físicas e também emocionais que estão associadas ao desenvolvimento de sua profissão. Igualmente, as relações de trabalho desenvolvidas por esses profissionais causam danos aos familiares que precisam se acostumar com a ausência desse integrante da família, que passa mais tempo nas estradas trabalhando do que convivendo com seus parentes e amigos.

Diante desse contexto, a investigação apresentada nessa monografia se propõe a refletir sobre a realidade cotidiana de trabalho e experiências vividas pelos motoristas caminhoneiros, que, na atualidade, trabalham para empresas transportadoras que firmaram uma relação de prestação de serviços com a indústria de alimentos Sadia S/A.

Compreendemos que a História corresponde a um importante instrumento, capaz de produzir significativos conhecimentos científicos acerca da realidade cotidiana dos trabalhadores caminhoneiros. Digo produção do conhecimento, por considerar que todo período histórico está envolvido por uma construção do saber e não com a simples e objetiva narração de acontecimentos, fatos e datas que ganharam, historicamente, a dimensão de verdade inquestionável. Sobre esse aspecto da subjetividade da História, Marcos Silva demonstra que:

“Dizer que todo período histórico é história em construção significa criticar a pretensão de esgotar o sentido das experiências sociais, uma vez que elas se configuram a partir de tentativas, disputas entre diversos projetos, que,

provisoriamente, tiveram determinados desfechos, anunciados para os pósteros como fatos sintetizadores de sua realidade e cristalizados por muitos historiadores. (...) Entender cada período como história em construção é forma de ultrapassar esses vínculos entre anúncio e cristalização de fatos-síntese³”.

O tema do trabalho e das relações sociais de produção já foi muito utilizado por historiadores e pesquisadores das ciências humanas como forma de explicação das relações sociais articuladas no interior do modo capitalista de produção⁴. Entretanto, devido aos deslocamentos das categorias de análise do social que se processa no interior da historiografia, a partir de meados do século XXI, o tema do trabalho foi progressivamente “perdendo seu grau de importância, até tornar-se, hoje, um assunto apenas periférico nos encontros específicos da área⁵”. Entretanto, apesar da migração da categoria do trabalho do centro do debate historiográfico para as margens das discussões estabelecidas, torna-se importante analisar as transformações pertinentes às relações de trabalho na atualidade e suas respectivas consequências para a vida do trabalhador.

As relações desenvolvidas entre empregadores e empregados vêm se revelando um espaço complexo, de conflitos e disputas que se processam, inclusive, na produção de memórias. No contexto atual, verifica-se uma disposição na qual os empreendimentos capitalistas de grande porte procuram produzir uma determinada imagem sobre si. Uma representação que seus dirigentes pretendem contar, mostrar e divulgar para a sociedade como um todo.

Fazendo uso dos procedimentos adotados pela historiografia tradicional, empresas como a Sadia S/A, através do slogan “Nossa História”, buscam instituir uma determinada versão histórica sobre o êxito de seus negócios comerciais. O discurso produzido demonstra como a empresa, através do trabalho, partiu de um pequeno empreendimento há décadas atrás, para se tornar uma grande empresa capitalista na atualidade. No entanto, os trabalhadores, que participam ativamente ao cumprimento dos objetivos financeiros da empresa, não são apresentados como parte integrante dessa

³ SILVA, Marcos A. *História: o prazer em ensino e pesquisa*. São Paulo: Brasiliense, 1995, p.37/38.

⁴ “Até fins da década de 1980, o tema do trabalho com esses seus corolários foi exaltado e explorado por historiadores brasileiros de formas as mais variadas”. ALMEIDA, Antonio de. *Os trabalhadores e seus espaços: cultura, experiência e cotidiano nos estudos históricos sobre identidade coletiva*. In: MACHADO, Maria Clara Tomaz e PATRIOTA, Rosângela. *Política, Cultura e Movimentos Sociais: contemporaneidades historiográficas*. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, 2001.

⁵ Idem, p.27.

história, pois a mesma é revelada a partir dos feitos de um único “trabalhador”: o fundador e dono da empresa.

A imagem divulgada pretende legitimar o patrimônio construído pela empresa, demonstrando que toda a riqueza, acumulada ao longo do tempo, está relacionada ao esforço, trabalho e desempenho de seu proprietário. Essa abordagem oculta as contradições que são observadas no interior das relações que são estruturadas pelo trabalho, bem como não demonstra as forças produtivas que constantemente passam por processos de intensificação, que objetivam estabelecer uma acumulação de riquezas mais eficiente e adequada ao contexto econômico vivido.

A partir dessa perspectiva, a produção de memória, desenvolvida pelas empresas capitalistas, se configura como uma forma de “exploração”. Comumente, a historiografia tradicional associa as análises das relações sociais de trabalho às contradições que se processam, exclusivamente, no interior das fábricas que passaram a ser objeto de estudo a partir do contexto da Revolução Industrial. Entretanto, as leituras realizadas sobre Thompson, as quais nortearam a pesquisa desenvolvida, foram fundamentais para romper com essa tradicional visão sobre as relações de trabalho e suas contradições. As reflexões realizadas apontam para outros contextos de opressão, distintos daqueles habitualmente imaginados. É nessa conjuntura que compreendemos que a produção de memória, no contexto das relações sociais de trabalho, está associada aos interesses e à manutenção de privilégios de determinados grupos sociais em detrimento de outros, mantendo, dessa forma, uma relação de exploração. A respeito da diversidade de contextos relacionados às formas de exploração, Thompson demonstra que:

“a relação de exploração é mais que a soma de injustiças e antagonismos mútuos. É uma relação que pode ser encontrada em diferentes contextos históricos sob formas distintas, que estão relacionadas a formas correspondentes de propriedade e de poder estatal⁶”.

Essa relação estende-se, inclusive, aos motoristas caminhoneiros, profissionais que, apesar de não serem formalmente funcionários da Sadia, passaram a fazer parte da realidade de trabalho da companhia na década de 1990, quando a empresa partiu para uma política de redução de custos nas operações realizadas com o transporte de suas

⁶ THOMPSON, E.P. “Exploração”. In: *A formação da classe operária inglesa II: a maldição de Adão*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p.28.

mercadorias. O processo de terceirização torna ainda mais difícil a realidade de trabalho dos motoristas de caminhão que, nessas circunstâncias, encontram-se submetidos à transportadora em que trabalham e também às normatizações da Sadia. Esse aspecto propicia uma dupla intervenção na realidade laborativa desses trabalhadores, contribuindo para o desenvolvimento de inúmeras adversidades relativas ao desenvolvimento de seu trabalho.

Nessas circunstâncias, o cotidiano dos caminhoneiros vinculados à Sadia, tanto no contexto das estradas quanto fora delas⁷, pode-nos demonstrar outras possibilidades de história, evidenciando as contradições e os conflitos que se fazem ausentes no discurso oficial produzido pela empresa. Trazer à tona as memórias desses motoristas que, dentre a de outros trabalhadores, foram silenciadas, possibilita recuperar a experiência vivida, rompendo com os sistemas consolidados de idéias desenvolvidos sobre as relações de trabalho, os quais foram formados pela historiografia tradicional e incorporados pelas empresas, que se apropriam das peculiaridades dessa abordagem histórica. Sobre esse aspecto, Maria Célia Paoli demonstra que:

“Quando se pensa em cotidiano popular, condições de vida e trabalho, entendimento de mundo, práticas políticas não estruturadas, parece-me que se reintroduz o simbólico no centro do trabalho das ciências sociais – o simbólico como representação e significado, em um sentido muito próximo à designação antropológica do termo. Ao redescobrir a história concreta dos dominados, o marxismo, hoje, revalida a noção de experiência vivida, das condições reais de existência, como suporte da reprodução e da luta de classes – e com isso, não apenas enterra uma noção de ideologia como sistema cristalizado de idéias, como a reintroduz na forma de representações culturais com significado real”⁸.

Para analisar a realidade cotidiana e a experiência vivida dos motoristas caminhoneiros, torna-se fundamental compreender o contexto no qual estão inseridos diariamente, ou seja, apreender com as práticas sociais que são observadas nas estradas. Sendo assim, a fim de entender as experiências que se desenvolvem nas rodovias federais, estaduais e municipais do país, foi realizada uma viagem junto com um

⁷ Apreender o cotidiano do motorista significa também compreender os momentos em que não estão efetivamente envolvidos com o ato de transportar as mercadorias. Sobre os modos de vida dos trabalhadores é importante ver: THOMPSON, E.P. *A formação da classe operária inglesa*. 03 volumes. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; *Costumes em comum*: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

⁸ PAOLI, Maria Célia. *Os trabalhadores urbanos na fala dos outros: tempo, espaço e classe na história operária brasileira*. In: LOPES, José Sergio Leite. *Cultura & Identidade Operária*; aspectos da cultura da classe trabalhadora. São Paulo: Marco Zero, 1987, p.57.

motorista caminhoneiro agregado à Sadia. Esse trabalho de campo além de favorecer as entrevistas realizadas, possibilitou estabelecer aproximações e distanciamentos das falas dos motoristas em relação às experiências observadas, bem como contribuiu para perceber as contradições das representações instituídas socialmente, que produzem uma imagem do motorista de caminhão e de sua realidade de trabalho.

As entrevistas realizadas na viagem foram fontes importantes quanto ao propósito de compreender as experiências vividas e perceber outras versões sobre a empresa Sadia, uma vez que a fala desses sujeitos trabalhadores faz emergir suas memórias sobre o contexto em que estão inseridos. Nas fontes orais utilizadas na pesquisa, foram empregados pseudônimos para que as identidades dos entrevistados pudessem ser preservadas.

Partindo do pressuposto da amplitude dos documentos históricos, além das narrativas orais, foram utilizadas outras fontes documentais: a revista “O Carreteiro”, periódico de divulgação nacional que facilmente é encontrada com os motoristas que, geralmente, ganham a revista ao abastecer o caminhão em determinados postos de combustíveis. Apesar do nome da revista fazer menção aos caminhoneiros, a mesma também se direciona ao público que compreende os empresários do transporte rodoviário de cargas. Sendo assim, a revista, como toda fonte, institui uma memória e produz uma determinada imagem do motorista de caminhão; o Informativo oficial do STTRU (Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Uberlândia) – “Acelerando”, jornal que procura informar seus leitores sobre as conquistas adquiridas para a categoria representada. No que se referem aos motoristas caminhoneiros, os benefícios tendem a se limitar às melhorias das condições de pavimentação das estradas; o site “estradas.com.br”, portal que se propõe a discutir os problemas relacionados às rodovias do Brasil; a revista “LogWeb”, que aborda questões associadas à logística do transporte e armazenamento de cargas; fontes documentais da Sadia, tais como diários de bordo, documento que regulamenta o horário de entrega das mercadorias e normas de conduta, que são direcionadas aos motoristas terceirizados; e fontes documentais da empresa Dafruta, fábrica produtora de sucos na qual os motoristas, quando não têm carga de retorno na Sadia para sua cidade de origem, transportam os produtos da referida empresa.

A monografia foi organizada em dois capítulos. O primeiro – **Tecendo a hegemonia no social: a empresa Sadia no contexto das relações de trabalho e da**

produção de memória – apresenta a empresa Sadia na conjuntura das transformações capitalistas contemporâneas. Procura demonstrar o processo de reorganização interno da empresa, que, a partir da década de 1990, reestrutura o setor de transporte, optando por manter uma logística terceirizada. A partir desse contexto, os motoristas caminhoneiros, sujeitos da pesquisa, passam a fazer parte da realidade de trabalho da Sadia. O capítulo se propõe ainda a perceber os discursos e as memórias que são intuídas pela companhia, compreendendo esse contexto como um espaço de disputa, dominação e legitimação de interesses capitalistas. Através das questões apresentadas, procuramos perceber as contradições do discurso oficialmente produzido, compreendendo os trabalhadores, motoristas caminhoneiros, como parte constitutiva das relações de trabalho e da história da empresa.

O segundo capítulo – **Rodando o mundo afora: experiências e vivências dos motoristas caminhoneiros** – trata da realidade cotidiana dos caminhoneiros, procurando observar as experiências vividas por esses profissionais. Suas falas são registradas em entrevistas, para que outras possibilidades discursivas possam emergir em relação ao discurso produzido pela empresa. O capítulo foi organizado a partir de uma viagem realizada por um motorista e procura abordar os principais problemas relacionados ao desenvolvimento de sua profissão, originados ou não a partir do processo de terceirização. O dia-a-dia nas estradas possibilitou compreender as contradições da realidade de trabalho dos motoristas em relação, inclusive, às representações que são divulgadas, por exemplo, através do programa televisivo “Carga Pesada”, que demonstra uma realidade que não corresponde à experiência dos caminhoneiros.

A proposta de analisar o cotidiano dos caminhoneiros na atualidade não tem a pretensão de extenuar as experiências vividas por esses profissionais do transporte de carga pesada, mas de compreendê-los como parte de um contexto social contraditório, cujos agentes sociais que o compõem estão em constantes disputas. Compreender o presente como objeto de estudo implica perceber o confronto de projetos diferenciados que divergem constantemente:

“Falar em presente é enfrentar projetos diferenciados e alternativos na sociedade, em disputa, configurando simultaneamente múltiplas identidades – classes sociais, gêneros, grupos de idade, etnias, correntes partidárias, etc.”⁹”.

A sugestão investigativa apresentada se propõe a perceber e compreender as contradições expressadas nas relações de trabalho, que se apresentam de formas diversificadas, inclusive, na produção de memória.

⁹ SILVA. Marcos A. Op. Cit., p. 29



CAPÍTULO 01



CAPÍTULO 1

Tecendo a hegemonia no social: a empresa Sadia no contexto das relações de trabalho e da produção de memória

“(...) se vivemos em uma sociedade que exclui, domina, oprime e oculta os conflitos e as diferenças, subjugados ao valor das identidades, da unidade, do homogêneo e do único, então reafirmamos: o direito à memória torna-se uma reivindicação vital para fazer surgir a diversidade, a diferença, o múltiplo, as muitas memórias que nos permitem construir outras histórias¹⁰”.
(Déa Ribeiro Fenelon, 2006).

O conhecimento histórico permite-nos perceber a realidade social a partir das tensões e dos conflitos que se instalam em seu interior. Sendo assim, pensar historicamente sobre as relações de trabalho estabelecidas na contemporaneidade, ou seja, no momento em que vivemos, requer levantar indagações sobre a legitimidade do discurso oficial, o qual procura consagrar periodizações que ocultam as contradições existentes na sociedade, em nome de uma suposta harmonia no campo social. Por essa perspectiva, tratar as dimensões da realidade como conjunturas simples e facilmente compreensíveis, desprovidas de incoerências, tal qual a argumentação apresentada pela historiografia tradicional, significa subtrair do contexto social toda a complexidade que o envolve.

Analizando de modo superficial as evidências sobre as relações de trabalho no século XXI, pode parecer que os trabalhadores vivam momentos significativos, se comparado à realidade das fábricas do século XIX. Com a regulamentação das relações individuais e coletivas do trabalho, as leis trabalhistas acabaram por normatizar circunstâncias, que outrora se apresentavam de forma desfavorável aos trabalhadores. A jornada de trabalho agora é regulamentada, o descanso semanal é remunerado. Institui-se o fundo de garantia por tempo de serviço (FGTS), férias que são pagas pelo empregador e décimo terceiro salário. Porém, é preciso não se limitar a análises

¹⁰ FENELON, Déa Ribeiro. Apresentação. In: ALMEIDA Paulo Roberto de; MACIEL, Laura Antunes; KHOURY, Yara Aun (Orgs.). *Outras histórias: memórias e linguagens*. São Paulo: Olho D'Água, 2006, p.8.

superficiais, pois partindo de uma consideração simplista, essa realidade pode se apresentar como um universo de relações sociais pacíficas, no qual os conflitos e as contradições tenham sido superados pelas regulamentações trabalhistas implementadas. Todavia, não há nada de simples na estrutura e dinâmica das relações sociais de trabalho vivenciadas na atualidade. O contexto no qual estão inseridos empregadores e empregados é muito mais complexo do que sugerem as aparências. É um campo de disputas que envolvem interesses divergentes, valores e sentimentos entre as forças antagônicas inseridas nesse processo.

É nessa perspectiva que se inserem os questionamentos acerca da realidade de trabalho dos motoristas caminhoneiros vinculados a determinadas transportadoras que prestam serviços terceirizados para a empresa Sadia.

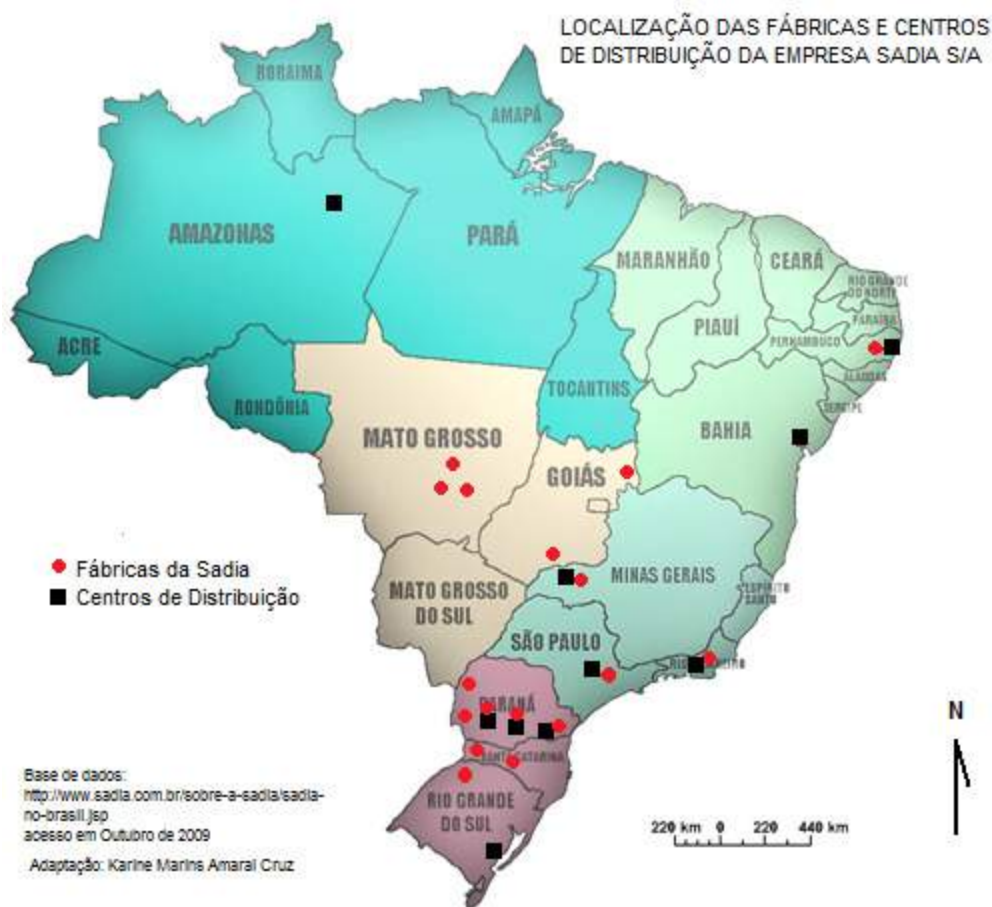
A Sadia é hoje uma das maiores empresas de alimentos frigoríficos da América Latina¹¹. Segundo informações disponibilizadas no site da indústria, ela emprega hoje cerca de 55 mil funcionários¹². No Brasil, a empresa possui dezessete fábricas que estão localizadas nas cidades de Lucas do Rio Verde - MT, Várzea Grande - MT, Campo Grande - MT, Buriti Alegre - GO, Samambaia - DF, Uberlândia - MG, Duque de Caxias - RJ, Tatuí - SP, Toledo - PR, Francisco Beltrão - PR, Dois Vizinhos - PR, Ponta Grossa - PR, Paranaguá - PR, Concórdia - SC, Chapecó - SC, Três Passos - RS e a fábrica nova de Vitória de Santo Antão - PE. A Sadia apresenta ainda dez centros de distribuição (CD) localizados em Porto Alegre - RS, Paranaguá - PR, Curitiba - PR, Ponta Grossa - PR, Jundiaí - SP, Duque de Caxias - RJ, Uberlândia - MG, Salvador - BA, Manaus - AM e Recife - PE.

O mapa a seguir demonstra a distribuição das fábricas e dos centros de distribuição Sadia no território brasileiro:

¹¹ Desde o dia 19 de Maio de 2009, a Sadia uniu-se à Perdigão para formar o grupo Brasil Foods (BRF). Segundo reportagem da revista Veja, estima-se que o conglomerado “terá o maior processador de carne de frango do planeta, a maior empresa de alimentos industrializados e a maior empregadora privada do país”.

Revista “Veja”. Edição 2114, Maio de 2009.

¹² Informações disponibilizadas no site da empresa Sadia, no endereço eletrônico <<http://www.sadia.com.br/sobre-a-sadia/linha-do-tempo.jsp>>. Acesso em: 10 set. 2009.



Mapa 01: Estados brasileiros que apresentam fábricas e centros de distribuição da Sadia, em seus limites territoriais.

A Sadia foi fundada no Brasil na década de 1940, especificamente no ano de 1944. Sua história é toda centralizada na figura de Atílio Fontana, seu fundador. Segundo a cronologia dos fatos apresentados pela empresa, Fontana iniciou as atividades da indústria alimentícia na cidade de Concórdia – SC. Conforme a industrialização se ampliava no país, a empresa foi se modernizando ao longo das décadas até se tornar hoje a maior indústria alimentícia da América Latina. No discurso oficial da companhia, torna-se compreensível que, seguindo uma “linha do tempo”, o empreendimento saiu de uma situação na qual a empresa se limitava à região de Santa Catarina para ampliar seus negócios, estabelecendo assim uma conexão com as demais regiões brasileiras e também com a Europa, Estados Unidos e Oriente Médio.

É nesse contexto de modernização e transformação empresarial, que a companhia, na década de 1990, adota algumas medidas reorganizativas, que estão

inseridas num contexto de transformação do próprio sistema capitalista, cujo objetivo é estabelecer uma significativa ampliação dos valores de troca. Nessa circunstância, as inovações tecnológicas juntamente com as novas formas de organização do trabalho ocasionam uma intensificação das condições de exploração da força de trabalho já existente, bem como criam outras relações trabalhistas com diferentes contingentes de trabalhadores, que passam a compor a realidade de trabalho da companhia quando a mesma insere os serviços terceirizados em alguns setores produtivos da empresa. Esse processo de reorganização empresarial aponta para uma acumulação de capital, ocasionando significativos prejuízos aos trabalhadores que compõem o processo produtivo.

1.1 – Trabalhadores no contexto das transformações capitalistas

Constantemente, o sistema capitalista passa por transformações que objetivam o aumento da produtividade, ou ainda a recuperação de índices produtivos alcançados em períodos históricos anteriores. Sendo assim, com o declínio da acumulação fordista e taylorista, o capital, na contemporaneidade, estabeleceu distintos procedimentos, que visam, antes de tudo, uma reorganização tanto da produção, quanto das formas de dominação sobre o trabalho. É nessa perspectiva que surge a era da acumulação flexível¹³ do capital, que dentre outros fatores, ocasionou prejuízos significativos ao mundo do trabalho, e, portanto, aos trabalhadores. Essa reestruturação produtiva, que tem o modelo toyotista¹⁴ como expressão, aumentou significativamente o número de trabalhadores desempregados e, conseqüentemente, embaraçou ainda mais os vínculos empregatícios estabelecidos entre empregadores e empregados. Ao longo da trajetória capitalista verifica-se uma relação desigual entre os que são obrigados a trabalhar e

¹³ A acumulação flexível do capital é marcada pela “(...) flexibilização dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional.” HARVEY, David. Do fordismo à acumulação flexível. In: *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993, p. 140.

¹⁴ O toyotismo corresponde ao método que passa a ser implementado no mundo da economia flexível. Surge no Japão e é importado aos demais países capitalistas por propiciar procedimentos produtivos como os CCQ's (Círculos de Controle de Qualidade), o Kanban / Just in Time, Controle de Qualidade Total e 5S. Essas são as mais conhecidas práticas que possuem posturas e conceitos que buscam ‘envolver’ o trabalhador de forma a permitir e induzir que este faça uso de sua subjetividade voltada para o trabalho que desempenha.

aqueles que, por beneficiarem-se do capital, não precisam se envolver diretamente na atividade laborativa. Essa disparidade acentua-se ainda mais nos períodos de reestruturação produtiva, onde os trabalhadores, muitos mais que os empregadores, sofrem com as conseqüências de uma lógica cruel que “inclui” e também “exclui” conforme seus interesses, não levando em consideração as experiências vividas, as dificuldades e a história dos trabalhadores, lançando-os, assim, no mundo do desemprego, da pobreza e do sofrimento causado tanto pela realização do trabalho como pela falta dele.

Sobre as relações desiguais e flexibilizadas de trabalho desenvolvidas na contemporaneidade, provenientes da reorganização produtiva do capital, Ricardo Antunes salienta que:

“(...) a sociedade contemporânea presencia um cenário crítico, que atinge não só os países do chamado Terceiro Mundo, como o Brasil, mas também os países capitalistas centrais. A lógica do sistema produtor de mercadorias vem convertendo a concorrência e a busca da produtividade num processo destrutivo que tem gerado uma imensa precarização do trabalho e aumento monumental do exército industrial de reserva, do número de desempregados¹⁵”.

Os princípios da era da acumulação flexível do capital, ou seja, da era da “produção enxuta”, como é conhecido comumente o modelo toyotista, acrescentaram algumas adversidades na vida do trabalhador. Sua regulamentação acabou por determinar a abolição da produção em massa, característica da organização produtiva precedente, passando a estruturar a produção de acordo a manter um número cada vez mais reduzido de trabalhadores no processo de trabalho. Ora, reduzir o número de trabalhadores significa dizer que aumenta o número de pessoas desempregadas na forma social atual, que sofrem com as conseqüências das tendências do capital. Essa diminuição da força humana trabalhadora está associada à incorporação de tecnologias avançadas, característica do toyotismo, que acompanham a introdução de sofisticados equipamentos eletrônicos, tais como os computadores, que dinamizaram tanto o processo produtivo, quanto os setores de serviços.

¹⁵ ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2002, p. 16.

Entretanto, nesse contexto, no qual as relações de trabalho se orientam pelas regras do novo modelo produtivo, o desemprego não corresponde à única inquietação e preocupação dos trabalhadores. Concomitante à situação de intensa falta de emprego, na qual os postos de trabalho vêm se tornando cada vez mais restritos, contraditoriamente, os trabalhadores presenciam uma intensificação de sua força de trabalho. Intensificar o ritmo da produção com o objetivo de aumentar a lucratividade e a produtividade é uma estratégia lançada pelo capital, a qual também pode ser observada em outros contextos históricos. Porém, partindo de outros princípios, agora essa intensificação extrapola o sentido primeiro de duração da atividade laborativa, na qual, no século XIX, os trabalhadores fabris chegaram a presenciar uma jornada de trabalho de até 16 horas diárias. Nas formas sociais atuais, a intensificação do trabalho se dá pela intensidade, ou seja, pela amplitude do esforço despendido pelos trabalhadores na execução de seu labor cotidiano. Sadi Dal Rosso demonstra que, na atualidade, a intensidade do trabalho envolve elementos variados, não se limitando apenas ao esforço físico:

“É o trabalhador em sua totalidade de pessoa humana que desenvolve a atividade, não apenas o trabalhador enquanto parte, força física, capacidade intelectual ou emocional. A intensidade é, portanto, mais que esforço físico, pois envolve as capacidades do trabalhador, sejam as de seu corpo, a acuidade de sua mente, a afetividade despendida ou os saberes adquiridos através do tempo ou transmitidos pelo processo de socialização. (...) Há intensificação do trabalho quando se verifica maior gasto de energia do trabalhador no exercício de suas atividades cotidianas (...) Chamamos de intensificação os processos de quaisquer natureza que resultam em um maior dispêndio das capacidades físicas, cognitivas e emotivas do trabalhador com o objetivo de elevar quantitativamente ou melhorar qualitativamente os resultados”¹⁶.

As configurações atuais procuram organizar o trabalho através de equipes ou times de trabalho, que objetivam tornar o trabalhador, um “colaborador” mais “participativo” e “envolvido” com os princípios do capital. Nesse sentido, o ambiente de trabalho perde um pouco daquela hierarquização rígida verificada nas fábricas do modelo fordista, onde o trabalho era dividido entre o alto escalão, responsável pela atividade intelectual e os trabalhadores da base, ou seja, da fábrica, responsáveis pela execução do trabalho manual. Passa-se, no contexto atual, a aproveitar a atividade intelectual do trabalhador, surgindo assim, o ideal de um trabalhador mais

¹⁶ DAL ROSSO, Sadi. *Mais trabalho: a intensificação do labor na sociedade contemporânea*. São Paulo: Boitempo, 2008, p.23.

“qualificado”, “polivalente” e “multifuncional”¹⁷, que coopera e interage com o cumprimento dos objetivos do capital.

Pode parecer que as mudanças observadas nas formas de gestão das forças produtivas tenham beneficiado os trabalhadores, uma vez que, de acordo com os princípios mais flexíveis, os empregados não precisam mais se submeter às formas rígidas de divisão do trabalho e ainda sua atividade intelectual passa a ser percebida e utilizada, dando a impressão que as contradições, entre os grupos distintos que vivenciam experiências antagônicas no universo do trabalho, tenham sido superadas. Porém, o objetivo maior das tendências atuais no espaço do trabalho é fazer com que o trabalhador se envolva cada vez mais intensamente no processo laborativo, a tal ponto que possa ser explorada até mesmo a sua subjetividade. Nesse sentido, de acordo com Giovanni Alves, o toyotismo¹⁸ com seus inovadores princípios de administração da produção e de gestão da força de trabalho, objetiva conseguir a “captura da subjetividade operária pela lógica do capital”. Sendo assim, a subjetividade do trabalhador passa a ser objeto de interesse das empresas, por compreenderem que a exploração da mesma pode ocasionar significativos e positivos resultados à realização dos objetivos capitalistas.

Nesse contexto, verificamos que algumas alterações podem ser percebidas em relação às articulações anteriores do capital. Porém, essa variação organizacional não altera a base fundamental de estruturação do sistema capitalista, que continua se configurando na busca cada vez mais contínua de uma ampliação produtiva adequada à acumulação de capital, associada à dominação sobre os trabalhadores. Esses procedimentos lançados pelo capital (toyotismo), assim como aqueles adotados em outros tempos pela organização fordista/taylorista, objetivam igualmente, mesmo que com princípios diferenciados, dinamizar a produção e dominar de forma mais eficiente a força de trabalho. Sendo assim, não estamos diante de novos princípios, no que diz respeito à estruturação da forma capitalista de organização. Estamos diante de práticas mais complexas quanto às formas de exploração, ou seja, de uma intensificação das tendências já existentes. Dessa forma, podemos perceber aspectos tanto de continuidade quanto de ruptura em relação aos artifícios desenvolvidos anteriormente, uma vez que

¹⁷ ANTUNES, Ricardo. 2002. Op.cit. p. 57.

¹⁸ ALVES, Giovanni. *Trabalho e mundialização do capital: nova degradação do trabalho na era da globalização*. Londrina: Práxis, 1999.

as mudanças dizem respeito aos procedimentos adotados para se chegar aos objetivos propostos, entretanto, mantendo-se os fundamentos principais da lógica capitalista.

Podemos perceber que os tempos são outros, as formas de organização da produção são outras e também os contornos da dominação se configuram diferenciadamente. Porém, os homens e mulheres que estão inseridos na lógica de reprodução capitalista atual, ainda, como em outros tempos, continuam sentindo o pesado fardo do trabalho em suas vidas cotidianas. Vivenciam um processo renovado de exploração da sua força de trabalho, onde são impelidos a viver com salários mínimos que são comprometedores de sua sobrevivência social. Deparam-se com jornadas de trabalho que aderem, com maior frequência, à política das horas-extras e dos horários flexíveis que são regulamentados conforme os interesses e necessidades do empregador. São submetidos a uma intensificação do ritmo de trabalho que se dá de formas às mais variadas, ocasionando, em muitas circunstâncias, danos à sua saúde. São ainda envolvidos pelos ganhos salariais vinculados à lucratividade da empresa ou à sua própria produtividade. Como se não bastasse, observam, ainda, uma intensa desregulamentação das leis trabalhistas, onde cada vez mais os empregadores conseguem mecanismos de burlar as leis que reservam alguns direitos aos trabalhadores. Todos esses elementos contribuem para uma intensificação das estratégias de exploração, que colocam o trabalhador em situação de subordinado em relação às predileções do capital.

Diversas empresas, dos mais variados ramos de atividade empresarial, adotaram distintos procedimentos quanto à forma de reorganização de suas forças produtivas. O grupo Martins¹⁹, considerado o maior atacadista da América Latina, situado na cidade de Uberlândia, dentre outras iniciativas, passou a incorporar um discurso ideológico, o qual procura individualizar os sujeitos sociais envolvidos no processo de trabalho. Cada “colaborador” (para utilizar o termo aderido pelo grupo para se referir a seus funcionários) passa a ser percebido em sua individualidade, prática essa que os

¹⁹Atacadista Martins Comércio e Serviços de Distribuição S/A, é considerado o maior atacadista da América Latina. Congrega empresas como: Indústria e Comércio Metalgrampo Ltda. (1989), Martins Agropecuária S/A, Banco Tribanco S/A (1990) e a empresa mineira Apoio Clube de compras (1999). Similar à perspectiva dialógica construída pela empresa Sadia, o grupo Martins também estruturou uma narração que conta a história da empresa a partir de um movimento cronológico, que destaca as modestas atividades comerciais inicialmente desenvolvidas pelo grupo, projetando-as, linearmente, rumo a uma escala evolutiva que se processa no contexto capitalista, ou seja, o pequeno empreendimento da cidade de Uberlândia tomou proporções que colocam a empresa em uma posição de destaque na contemporaneidade.

aproxima de uma competitividade diária, que se processa no interior de suas atividades profissionais e os afasta das práticas coletivas. A empresa afixa mensalmente, em cada departamento interno, mensagens que exaltam a individualidade de cada profissional, padronizando, assim, uma conduta comportamental que deve ser observada pelos trabalhadores da empresa.

A mensagem a seguir corresponde a um dos exemplos de discursos elaborados pelo grupo Martins aos seus funcionários, ou melhor, direcionado a seus “colaboradores”:

“O tempo atual é dos comprometidos com aquilo que fazem. E não importa muito o que façam. Vejo, com pesar, pessoas que literalmente **se economizam** o tempo todo. Parece que não querem **gastar-se**. Parece que não querem **doar-se** àquilo que fazem. Essas pessoas jamais terão *sucesso* algum. Jamais experimentarão o prazer de serem avaliadas positivamente.

Você conhece funcionários que ficam procurando maneiras de fazer as coisas pelo caminho mais fácil e menos comprometido? Você conhece funcionários que ficam o tempo todo olhando no relógio para ver quando terminará o expediente para irem embora para casa o mais rápido possível? Você conhece pessoas que sempre dizem que não têm tempo para nada? Você conhece pessoas que não participam de nada em suas comunidades para não se envolverem em coisas que “dão trabalho”? Você conhece pessoas que só criticam os que fazem alguma coisa dizendo que “ele (ou ela) só quer aparecer...”?

Eu conheço muita gente assim. *Tenho pena dessa gente.*

Conheço, igualmente, pessoas que “se economizam” até com relação à família, à esposa, ao marido e aos filhos. Não passeiam, não vão ao cinema, ao teatro, ficam “trancadas” dentro de casa.

Quanto mais uma pessoa se economiza, mais os outros a economizarão, não contando nada a elas, não as envolvendo nas decisões, não perdendo, enfim, tempo com elas. E assim, elas vão ficando cada vez mais “por fora” ou alheias a tudo o que acontece *e, é lógico, serão logo esquecidas nas promoções, nas oportunidades de crescimento pessoal e profissional.*

Gostaria de sugerir que você fizesse uma auto-análise e visse se você também, não está incluso neste grave erro de querer **economizar-se**”. [Grifos meus]²⁰

Esse e tantos outros discursos parecidos são estratégias elaboradas pelo grupo Martins, a fim de legitimar um maior envolvimento dos trabalhadores com os interesses da empresa. Essa prática está inserida dentro de um contexto no qual objetiva-se elevar o patamar de faturamento da empresa. Já em 1994, o Martins tornou-se o primeiro atacadista brasileiro a atingir a marca de um bilhão de reais de faturamento²¹. “O

²⁰ MARINS FILHO, Luiz Almeida, Ph.D. Paperwork, Outubro, 1997. Apud: MELO, Ianni Sousa Borges. *A Nova Ordem do Trabalho: Um Estudo de caso sobre o grupo Martins*. 2002, p. 48. Monografia (Graduação) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

²¹ Informação disponibilizada na site da empresa: www.martins.com.br.

primeiro bilhão a gente nunca esquece”, declara o fundador da empresa, Alair Martins. A partir do cumprimento dessa marca, nos anos seguintes a meta a ser alcançada, em faturamento, chegou a três bilhões e oitocentos milhões de reais no ano de 2008. Essas metas que são projetadas em escala crescente tornam-se concretas, ou seja, são atingidas, dentre outros fatores, a partir da intensificação do trabalho nos moldes do novo modelo de reestruturação produtiva. Nessa perspectiva, os trabalhadores não podem “economizar-se”, pois mesmo não usufruindo dos benefícios financeiros alcançados, participam de forma efetiva do cumprimento dos objetivos comerciais estabelecidos pelas empresas, constituindo-se, dessa forma, em um elemento fundamental na campanha empresarial de acumulação de riquezas.

Nessa relação, na qual os frutos do progresso são apropriados de forma desigual, o trabalhador vivencia um processo de desgaste físico, intelectual e também emocional. Seus danos podem ser percebidos através de uma maior incidência de estresse sobre os trabalhadores, tanto no ambiente profissional quanto fora dele. Verifica-se ainda, uma ampliação do número de acidentes ocasionados na realização do trabalho. Sendo assim, na empreitada de ampliação do faturamento da empresa, não somente o Sr. Martins não esquecerá o primeiro bilhão, mas também os trabalhadores da empresa, porém, a lembrança destes se processará através de uma perspectiva diferenciada.

Seguindo ainda as orientações do toyotismo, do mesmo modo, a empresa do setor de transporte rodoviário de passageiros, Nacional Expresso²², adotou procedimentos nos quais os motoristas dos ônibus passaram a exercer múltiplas funções no interior de suas atividades.

“(...) os motoristas são obrigados a fazer algumas atividades antes de iniciarem as viagens, tais como: checarem as cortinas, controlarem o aparelho do ar condicionado, terem responsabilidades quanto ao funcionamento da televisão e vídeo cassete, olharem nos ônibus leitos e executivos se está tudo certo com a água e café, enfim, fazerem atividades que antes não lhes eram cobradas²³”.

²² A Nacional Expresso é uma empresa voltada para o transporte rodoviário de passageiros que está há mais de 30 anos no mercado. Apresenta uma frota de ônibus leito, executivo e convencional. Seus serviços atendem os estados de Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Mato Grosso, Goiás, Distrito Federal e também o Paraguai.

²³ MACIEL, Luci Helena. *Enfrentando estradas, construindo caminhos: experiências de motoristas do transporte rodoviário*. 2005, p. 12. Tese (pós-graduação) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

Nas relações atuais de trabalho, torna-se comum uma empresa “enxugar” seu quadro de funcionários, ou seja, manter as mesmas atividades, porém com uma equipe reduzida de trabalhadores. As tarefas são redistribuídas entre os que permaneceram na empresa, após a reestruturação. No caso da Nacional Expresso, os motoristas, da função primeira de dirigir, passaram a realizar atividades que antes desse processo não eram efetivadas por eles. Eram de responsabilidade de pessoas que tiveram suas funções suprimidas em favor de uma reorganização que objetivou eliminar custos e intensificar as forças produtivas já existentes, e que são indispensáveis à realização da atividade principal. Neste contexto, passa a ser exigido dos trabalhadores empregados uma polivalência e versatilidade quanto às funções realizadas, porém com o mesmo ganho salarial quando da realização de apenas uma atividade.

A prática dessas tarefas extras, que foram incorporadas àquelas já executadas pelos trabalhadores, se justifica a partir de uma realidade estruturada pela lógica do capital, na qual o desemprego se torna um poderoso instrumento apaziguador. O temor de ter que conviver com o desemprego, e com os malefícios causados por ele, impulsiona os trabalhadores a aceitarem as condições estabelecidas, mesmo que essas condições se apresentem de forma desfavorável à realização do trabalho e de sua saúde.

Seguindo a mesma lógica de reestruturação produtiva adotada pelo grupo Martins e pela empresa Nacional Expresso, a Sadia também iniciou um processo de reorganização da empresa, o qual comporta sucessivas incorporações que se justificaram dentro de um projeto de racionalização e reestruturação, cujo objetivo específico era atingir uma economia de escala, bem como a redução dos custos e simplificação das operações realizadas pela indústria. Nesse contexto, o processo de gestão pelo qual se repassam algumas atividades da empresa para terceiros passa a ser um procedimento legitimado pela companhia. A partir dessa orientação, toda a logística da empresa passa a ser terceirizada, ou seja, a companhia executa o planejamento logístico, porém, a execução fica a cargo de empresas contratadas, que desenvolvem um sistema de “parceria” com a Sadia. Paulo Francisco Striker, ex-diretor de logística da Sadia, explica como funciona esse sistema:

“Ela [a frota] é toda terceirizada, mas trafega com a bandeira da Sadia. São empresas pequenas e médias que fazem o serviço de transporte para nós. Todos os caminhões são especiais, tanto de baú tanto providos de equipamentos de refrigeração, para manter as temperaturas adequadas aos nossos produtos.

Opera para a Sadia cerca de 2000 veículos em todo o Brasil. (...) A “inteligência” é toda feita por nós, enquanto o transporte é todo terceirizado. Usamos vários tipos de transporte, e todo o planejamento é feito por nós, internamente. Executamos desde o transporte de pintinhos de um dia e de ração até de produtos acabados. São mais de 700 itens, abrangendo perus, presuntos, mortadelas, frangos, massas, doces, pizzas e outros que vão para a mesa da dona de casa no Brasil e no exterior (...) ²⁴”.

Quando cruzamos com alguma carreta frigorífica na estrada, com a logomarca da Sadia, temos a impressão de se tratar de um dos caminhões que compõem sua frota particular. Porém, como mencionado pelo ex-diretor de logística da empresa, todos os caminhões que executam o transporte, desde a matéria prima viva até o produto final acabado, são terceirizados. A imagem a seguir mostra uma carreta de propriedade da Gira Transportes, trafegando pelas estradas do país com a bandeira da Sadia.



Foto 01 e Foto 02: Baú de uma carreta frigorífica emblemada com a logomarca e mascote da Sadia, porém, o mesmo é de propriedade da Gira Transportes, empresa situada na cidade de Uberlândia.
Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

²⁴ Entrevista concedida à revista LOGWEB, periódico que tem como público alvo os executivos das empresas do setor de logística. Frequentemente, a revista traz publicações sobre as operações logísticas realizadas por importantes empresas que se destacam no setor de transporte e armazenamento de diferentes mercadorias.

O sistema logístico da Sadia aponta para uma otimização dos custos, principalmente, no que se refere ao transporte de suas mercadorias. Sendo assim, a entrevista com o ex-diretor da companhia procura demonstrar o exemplo de sucesso da Sadia quanto às medidas adotadas em relação à logística, bem como orientar outras empresas sobre como obterem uma produtividade significativa com custos reduzidos. “*De pintinhos de um dia a pizzas: Paulo Francisco Striker fala sobre a logística da Sadia*”. São Paulo: edição 46, dez 2005.

A Gira transportes é uma empresa do ramo de transporte rodoviário de cargas, que optou por estabelecer uma relação de prestação de serviços com a Sadia. No ano de 2005 a transportadora vendeu as doze carretas bitrem graneleiro²⁵ que possuía, para adquirir baús frigoríficos, cujos deslocamentos estariam vinculados aos interesses e necessidades comerciais da Sadia. Atualmente, a transportadora possui uma frota de cerca de 50 carretas frigoríficas, todas terceirizadas aos serviços da Sadia. Em Uberlândia, várias transportadoras de pequeno e médio porte também optaram por firmar um sistema de “parceria” com a companhia. É o caso da Ótima Transportes, Transportes Haas e Transportadora Queiroz, que assim como a Gira Transportes, apresentam uma frota de caminhões operando com a bandeira da Sadia, em rotas que abrangem as regiões do norte e nordeste, nas cidades de Manaus, Recife e Salvador.

1.2 – Os discursos produzidos e reproduzidos no contexto social

A informação visual apresentada na imagem anterior não se restringe simplesmente a um fragmento “congelado” da realidade, capaz por si só de revelar a “verdade” sobre os acontecimentos. No contexto dos procedimentos históricos, a imagem, bem como as demais fontes, pode ser um documento que devidamente inserido na conjuntura das relações sociais, pode nos dar pistas significativas quanto à compreensão das contradições e dos conflitos que emergem do contexto social, ou seja, das experiências vividas cotidianamente.

Partindo de uma perspectiva empresarial, a foto acima não apresenta nenhuma novidade. Demonstra simplesmente um procedimento adotado pela empresa Sadia, no qual o transporte de suas mercadorias é realizado por terceiros, no caso a Gira Transportes. É uma relação aparentemente simples de compra e venda, na qual a transportadora vende seus serviços e as empresas interessadas pagam por eles. Porém, partindo de uma outra perspectiva de interpretação, essa imagem nos traz um universo de indagações e inquietações quanto à rede de relações que se estabelece no contexto da efetivação do ato de transportar essas mercadorias. Desenvolvem-se aí relações

²⁵ Os bitrens graneleiros correspondem a uma combinação de dois semi-reboques que são acoplados entre si, ambos tracionados pelo cavalo mecânico. Geralmente, transportam mercadorias a granel, como por exemplo, arroz, soja e milho.

complexas, nas quais não aparecem todos os agentes sociais envolvidos nesse processo. Essa rede de relações não se estabelece somente pelos que planejam o transporte, no caso a Sadia, e os que executam, as pequenas e médias empresas, como mencionado pelo diretor de logística. Existe um elemento nesse contexto que não aparece na fala do diretor e nem nos emblemas dos caminhões, que fazem referência somente à empresa maior (Sadia) e à empresa de porte médio (Gira Transportes).

A respeito dos silêncios construídos socialmente, Bertold Brecht já levantava sensíveis considerações, em seu poema “Perguntas de um operário diante de um livro de história”:

*“Tebas das Sete Portas,
Quem a construiu?
Nos livros, figuram os nomes dos reis,
Foram os reis que arrastaram os grandes blocos de pedras?
Babilônia, destruída tantas vezes,
Quem tornou a reconstruí-la?
Em que casas da dourada Lima
Viviam os operários que a construíram?
À noite em que terminou a construção da Muralha da China,
Aonde foram os trabalhadores?
Roma, a grande, está cheia de arcos do triunfo...
Quem os erigiu?
Sobre que triunfaram os césares?
Bizâncio, tão cantada,
Tinha só palácios para seus habitantes?
Até a fabulosa Atlântida,
Na noite em que o mar a tragou,
Seus habitantes clamavam,
Pedindo ajuda aos escravos...
O jovem Alexandre conquistou a Índia...
Ele sozinho?
César venceu os gauleses,
Não levava consigo nem ao menos o cozinheiro?
Felipe, o Grande, chorou ao ver afundada a sua frota...
Ninguém mais chorou?
Frederico II venceu a Guerra dos Sete Anos...
Quem mais venceu?
Uma vitória em cada página...
Quem cozinhou os banquetes das vitórias?
Um grande homem a cada dez anos,
Quem pagava seus gastos?
Uma pergunta para cada história...²⁶”.*

Uma pergunta para cada história. Apenas a Sadia e as transportadoras estão envolvidas nesse complexo processo logístico? Quem conduz essas carretas pela estrada

²⁶ Bertold Brecht

do país? Esses personagens não aparecem no discurso proferido pela maior processadora de carne de frango do mundo? Sob que condições esses sujeitos sociais realizam sua atividade profissional? Quais são suas histórias, suas memórias e suas experiências sociais? Como vivem e como sentem a realidade em que trabalham?

Esses sujeitos anônimos não aparecem no discurso oficial produzido pela maior indústria de alimentos da América Latina. Porém, apesar de ocultados, diversos motoristas caminhoneiros surgem na história da companhia quando a mesma parte para uma reorganização interna, na qual a terceirização surge como uma proposta viável às expectativas comerciais da empresa. Esse universo de prestação de serviços, no qual estão inseridas ambas as empresas e os motoristas, se configura em uma realidade de trabalho complexa, pois ao mesmo tempo em que esses caminhoneiros estão subordinados às transportadoras em que trabalham, se encontram, na mesma medida, submetidos às normas e diretrizes da Sadia. Tal situação faz com que essa realidade seja permeada por tensões e conflitos constantes, que se justificam a partir das contradições vivenciadas nas formas capitalistas atuais.

Fazendo uso dos procedimentos adotados pela historiografia tradicional, a Sadia, bem como diversas empresas de diferentes ramos, procura demonstrar uma realidade empresarial na qual as contradições são suprimidas em benefício de uma imagem desprovida de conflitos e contradições. Talvez seja por esse motivo que os caminhoneiros e demais trabalhadores são extintos da história contada pela empresa, que é estruturada a partir de uma narração que prioriza o feito de um grande homem, no caso o fundador da empresa, e de um grandioso empreendimento. A fim de concretizar e perpetuar essa memória, na qual as tensões se fazem ausentes, foi inaugurado em 2000, o Memorial Attílio Fontana, que conta com um acervo museológico que se destina a contar a história de vida do fundador, bem como da empresa Sadia. O memorial apresenta como sede uma antiga residência dos Fontana, cuja área compreende um espaço de 11000 m². Uma imponente construção que demonstra todo o poder financeiro da família e também da empresa.



Fotos 03, 04 e 05: Vista da parte externa da sede do Memorial Atílio Fontana com o arbusto do empresário no jardim da residência. Esse espaço é situado na cidade de Concórdia, no estado de Santa Catarina. Autor desconhecido. Fonte: <http://www.memorialattiliofontana.com.br>. Acesso em 20 nov. 2009.

A casa encontra-se dividida em ambientes distintos, dos quais uma sala destina-se aos ícones mais representativos da vida e da trajetória de Atílio Fontana. Um segundo ambiente conta com um acervo museológico sobre a Sadia, apresentando máquinas antigas usadas nas primeiras produções da década de 1940²⁷.

Esses espaços museológicos que se destinam à preservação de uma determinada memória estão associados aos princípios de homenagem e veneração que não podem ser desvinculados da dominação que se envereda pelo contexto social e se perpetua na construção de memórias. Sobre esse aspecto, Silvia Lara demonstra que:

“São justamente estes sentidos de evocação e celebração, de ostentação do poder e da glória, que fazem destas instituições um ‘memorial’. Trata-se de uma instituição destinada a reverenciar uma determinada memória, uma determinada história: aquela que estes museus pretendem contar, mostrar e confirmar. E é exatamente esta perspectiva de memorial que permanece viva na maior parte das concepções e práticas museológicas atuais”²⁸.

²⁷ Como o memorial encontra-se situado na cidade de Concórdia – SC, não foi possível realizar uma visita a suas dependências. Porém, as informações aqui contidas estão disponibilizadas no site do Memorial Fontana, o qual disponibiliza uma visita virtual que é esclarecedora quanto à organização e discurso proferido pela instituição.

²⁸ LARA, Silvia Hunold. História, memória e museu. *Revista do Arquivo Municipal*. Memória e ação cultural, São Paulo, DPH, n. 200, p. 99-111, 1991.

Nesse contexto, percebemos que a memória se configura em um campo profícuo de disputas, pois sua afirmação enquanto verdade contribui para a criação e confirmação de fatos históricos que são considerados inquestionáveis, na mesma proporção que serve para apagar outras possibilidades de história inseridas no contexto social. No caso da Sadia, as práticas de preservação histórica da empresa servem para demonstrar uma história que quer ser contada pelos seus dirigentes. O discurso museológico elaborado e apresentado no memorial se destina a reverenciar o empenho de um homem “genial”, que através do “seu” trabalho e do “seu” esforço, conseguiu obter êxito e admiração daqueles que lêem sua história. Esse aspecto pode ser evidenciado quando observamos uma sala do museu, que remete ao local onde eram realizados os trabalhos de Atílio Fontana. Esse ambiente demonstra um discurso no qual os demais sujeitos, que participaram ativamente no processo de consolidação industrial da empresa, tiveram suas memórias apagadas. Sendo assim, estima-se pela valorização um único homem em detrimento de toda uma coletividade inserida nesse processo.

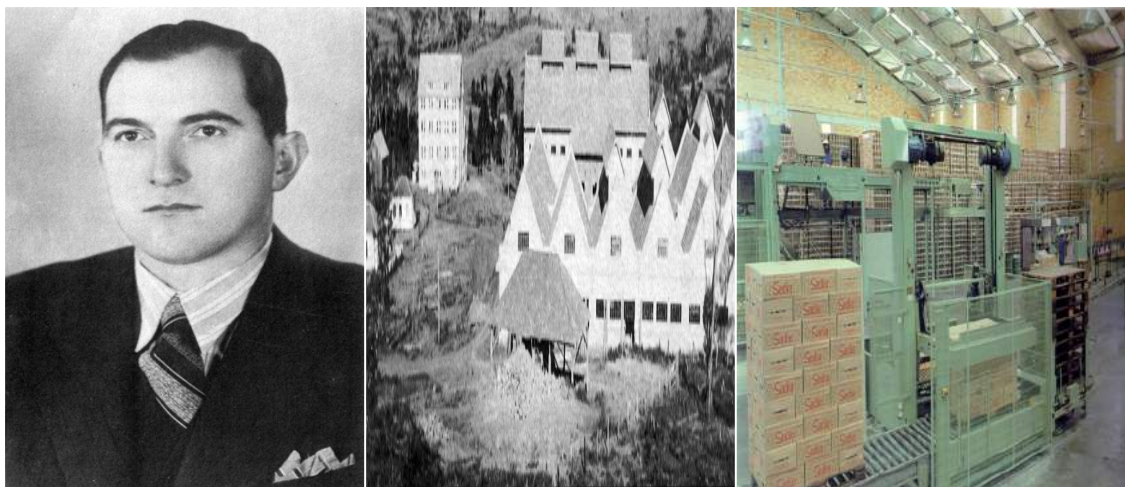


Foto 06: Gabinete de Atílio Fontana, onde o empresário trabalhava.

Autor: desconhecido. Fonte: [http: www.memorialattiliofontana.com.br](http://www.memorialattiliofontana.com.br). Acesso em 20 nov.2009

Seguindo o mesmo princípio de valorização de uma perspectiva de história da companhia, a empresa conta ainda com um acervo histórico localizado na sede da empresa, em São Paulo, que armazena documentos diversificados que tratam da história da empresa desde a sua fundação até os dias atuais. A organização dos documentos preserva uma linearidade dos fatos. Estabelecendo uma cronologia, procura evidenciar um processo evolutivo vivenciado pela empresa, no qual a indústria parte de uma

circunstância passada e, portanto, limitada, para estabelecer uma hegemonia sem precedentes no momento presente.



Fotos 07, 08, 09: Atílio Fontana aos 30 anos, instalações que demonstram o início da Sadia (Concórdia – SC) em 1944 e foto atual do interior da fábrica de óleo em Paranaguá. Autor: Desconhecido.
Fonte: <http://www.usp.br/pioneiros/n/apoio/Atilio/atilio.ppt>. Acesso em 20/09/2009

Todavia, em toda essa construção discursiva oficial, elaborada pela Sadia, não são mencionados os trabalhadores que se encontram inseridos em seu processo de trabalho, bem como não se faz referência aos danos causados a eles, quando a empresa parte para uma política de reestruturação produtiva na qual a intensificação do trabalho torna-se uma realidade laborativa ainda mais extenuante. Nesse sentido, é preciso empenhar-se no esforço de desconstruir versões romantizadas sobre as relações de trabalho, trazendo à tona a memória dos atores sociais que foram apagadas pelos rearranjos da companhia. É nessa perspectiva que se torna importante a fala dos trabalhadores inseridos nesse processo de trabalho, pois suas experiências e memórias podem evidenciar outras possibilidades discursivas, distintas daquelas produzidas oficialmente, levando-nos a compreender a realidade por meio das contradições e conflitos que fazem parte de seu contexto.

As memórias, vivências e experiências profissionais dos motoristas caminhoneiros agregados à Sadia poderão evidenciar e fazer surgir outras histórias sobre a companhia. O trabalho, enquanto meio de sobrevivência, corresponde a uma experiência fundamental na vida desses homens que se dispõem a exercer essa atividade, e, como tal, traz conseqüências e danos que talvez não sejam conhecidos e entendidos por aqueles que se limitam ao discurso proferido pela empresa. Sendo assim, dialogar com esses sujeitos que foram silenciados pela memória da companhia, torna-se

um caminho significativo, quando se pretende compreender o processo histórico por meio de suas contradições e disputas.

As experiências vividas diariamente pelos motoristas caminhoneiros, as quais permitem avaliar o grau de importância do trabalho na vida desses profissionais, podem ser mais bem compreendidas e analisadas a partir da prática do trabalho de campo, que possibilita, com seus respectivos métodos, uma investigação mais aprofundada do cotidiano não só dos motoristas de caminhão, mas também de outras categorias de trabalhadores. O contato estabelecido entre o pesquisador/historiador e grupos sociais diversos, possibilita a construção de um diálogo que se estrutura a partir das experiências sociais vividas cotidianamente pelos sujeitos entrevistados, ou seja, da fala dos trabalhadores emergem outras possibilidades de histórias e de memórias, as quais se contrapõem às narrativas oficiais que prezam pela linearidade dos fatos, e uma suspeita harmonia no campo do social. Nesse sentido, a interlocução com sujeitos sociais diversificados implica em uma compreensão da realidade não a partir dos moldes de uma suposta coesão social, mas por meio de um movimento dinâmico e complexo, onde as narrativas surgem como práticas sociais diversas e como expressões da experiência vivida no interior de um contexto contraditório.

Porém, essa não é uma atividade das mais fáceis de realizar, pois ir a campo não se limita a uma simples coleta de dados que podem ser descritos posteriormente, de acordo a estabelecer o olhar e a fala dos sujeitos pesquisados como informações objetivas e seguras, capazes, por si mesmas, de promover um definitivo entendimento acerca da realidade vivida. Se partíssemos dessa perspectiva estaríamos simplesmente utilizando os mesmos princípios da historiografia tradicional, entretanto, com personagens diferentes daqueles comumente utilizados por ela. A proposta é compreender as narrativas orais dos trabalhadores caminhoneiros agregados à Sadia, não como uma verdade reveladora, que merece ser contada e divulgada em detrimento do discurso produzido oficialmente pela companhia, mas de perceber suas falas como sendo parte constitutiva de uma realidade social de trabalho complexa, cujo contexto apresentado não está livre de tensões, ao contrário, acompanham os movimentos da pluralidade e dos antagonismos vividos socialmente. A fala e memória desses trabalhadores juntamente com o discurso produzido pela empresa nos permitem perceber a diversidade do social, suas disputas e conflitos, bem como suas contradições.

Nessa perspectiva, tornam-se importantes os procedimentos da História oral, pois a mesma não lida com uma suposta objetividade dos fatos e dos depoimentos, ou seja, não trata o testemunho das pessoas como uma verdade absoluta que se encerra em si mesma, capaz por si só de “falar” sobre uma determinada realidade. Os historiadores, mesmo diante de uma fonte histórica não escrita, precisam saber interrogar os documentos, pois “mesmo os aparentemente mais claros e mais complacentes não falam verdadeiramente senão quando sabemos interrogá-los²⁹”. Partindo de uma conduta interrogativa, o pesquisador também corresponde a uma peça importante na montagem do “quebra cabeça” da realidade social, pois está envolvido com pessoas, com a compreensão e interpretação de suas subjetividades. Dessa forma, rompendo com a tradicional análise que procura uma objetividade nos acontecimentos históricos, “a História oral não mais trata de fatos que transcendem a interferência da subjetividade; a História oral trata da subjetividade, memória, discurso e diálogo³⁰”. Sobre esse aspecto dialógico que permite interpretar as memórias e trajetórias de diversos sujeitos sociais, processo no qual o historiador também é percebido como sujeito da pesquisa, Portelli afirma que:

“Os historiadores que trabalham com a história oral estão cada vez mais cientes que ela é um discurso dialógico, criado não somente pelo que os entrevistados dizem, mas também pelo que nós fazemos como historiadores – por nossa presença no campo e por nossa apresentação do material³¹”.

Sendo assim, a pesquisa empírica permite ao investigador estabelecer uma relação dialógica e até mesmo afetiva com os grupos sociais observados, possibilitando, dessa maneira, um envolvimento entre “sujeito” e “objeto” da pesquisa, capaz de romper com a hierarquia que coloca o cientista da área humana do “lado de cá” e os sujeitos pesquisados do “lado de lá” da investigação, equiparando-os, assim, a uma situação de igualdade.

Segundo as reflexões do geógrafo Rosselvelt José Santos³², os pesquisadores também podem ser considerados sujeitos da pesquisa, uma vez que agem e reagem às situações vivenciadas nesse processo. Sobre esse aspecto o geógrafo considera que:

²⁹ BLOCH, March. Op. cit. p.79.

³⁰ PORTELLI, Alessandro. História oral como gênero. *Projeto História*. São Paulo, n. 22, p.26, jun. 2001.

³¹ Ibidem, p.10.

³² Professor Dr. do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia e coordenador do Laboratório de Geografia Cultural e Turismo.

“Na realização de trabalhos de campo, considerando-nos sujeitos da pesquisa e do conhecimento, muitas vezes procedemos como objetos daqueles que pesquisamos. Enfim somos, ao mesmo tempo sujeito-objeto da pesquisa. Entretanto, na vida cotidiana, sujeitos e objetos, agem e reagem continuamente uns sobre os outros, tornando-se assim, um desafio separar o sujeito do objeto. Contudo, é comum ouvir de um pesquisador a respeito daquilo que se estuda, tratamentos de pertencimento hierárquicos, como ‘meus lavradores, meus trabalhadores e meus pesquisados’³³”.

Nesse sentido, compreendemos que a complexidade pertencente ao trabalho de campo junto a grupos humanos exige que o cientista estabeleça relações de proximidade com as pessoas entrevistadas, pois é esse envolvimento que permite uma interação, capaz de apontar e compreender manifestações que são familiares e às vezes até consideradas sem importância para as pessoas que narram suas experiências, mas que para o cientista pode parecer incompreensível se adotada uma postura equiparada à da neutralidade científica, se é que podemos falar em neutralidade, quando estamos procurando compreender uma realidade composta por pessoas humanas. Sobre esse aspecto DaMatta demonstra que:

“[...] como será possível observar tranqüila e friamente (com a roupagem da neutralidade científica) um certo panorama humano, se não nos relacionarmos intensamente com ele? Mas como é possível manter essa neutralidade ideal, que teoricamente nos permitiria “ver” todas as situações de todos os ângulos, se estamos tratando de fatos e de pessoas que acabam por nos envolver nos seus dramas, projetos e fantasias? Ou melhor: como poderei chegar a captar essa realidade social se não me coloco diante dela como um semelhante aos que dela tiram a honradez, a dignidade e o sentido de existência? Ou seja: é preciso pensar em que espaço se move o etnólogo, engajado na pesquisa de campo e refletir sobre as ambivalências de um estado existencial onde não se está nem numa sociedade nem na outra, e no entanto está-se enfiado até o pescoço numa e noutra³⁴”.

Estabelecer uma proximidade com um grupo de motoristas caminhoneiros vinculados à Sadia foi fundamental para compreensão de suas vivências tanto na estrada quanto fora dela. Os dilemas experimentados por esses sujeitos, que se processam a partir das relações terceirizadas de trabalho, puderam ser mais bem compreendidos e

³³ SANTOS, Rosselvelt José. Pesquisa empírica e trabalho de campo: algumas questões acerca do conhecimento geográfico. *Revista Sociedade & Natureza*, Uberlândia, n.11, p.114, jan./dez., 1999.

³⁴ DAMATA, Roberto. *Relativizando: uma introdução à antropologia social*. Petrópolis: Vozes, 1981.

conhecidos a partir da prática do trabalho de campo, circunstância em que tive a oportunidade, devido à proximidade familiar com pessoas que desenvolvem essa atividade profissional³⁵, de realizar uma viagem em um caminhão que presta serviços para a Sadia. Essa foi uma importante etapa da pesquisa, pois tive a oportunidade não só de vivenciar as experiências desses profissionais, seu dia a dia na estrada, como me beneficiei do diálogo com outros caminhoneiros, de distintas empresas do ramo de transportes, que também prestam serviços terceirizados para a Sadia. Ouvir as narrativas desses trabalhadores, vivenciar suas angústias, presenciar a intensificação de suas forças produtivas, enfim, observar suas condições de vida e de trabalho foi fundamental para se perceber as contradições do discurso produzido pela Sadia.

No capítulo seguinte, propomos uma análise das experiências vividas cotidianamente pelos motoristas caminhoneiros vinculados à Sadia que trabalham na Gira Transportes, os quais desenvolvem suas atividades profissionais no percurso de Uberlândia a Recife.

³⁵ Já de longa data observo a realidade de um motorista de caminhão por fazer parte de uma família de caminhoneiros. Porém, essa relação de terceirização corresponde a uma experiência que muito recentemente foi incorporada à vida desses profissionais. A realidade desses trabalhadores é completamente diferente daquela que eu pude vivenciar ao longo da minha vida, pois os motoristas que trabalham para uma empresa sem vínculos terceirizados vivenciam experiências distintas dos que se encontram submetidos a essa relação de trabalho, uma vez que a prática da prestação de serviços promove uma intensificação ainda maior das forças produtivas.



CAPÍTULO 02



CAPÍTULO 2

Rodando o mundo a fora: experiências e vivências dos motoristas caminhoneiros

“Meus amigos vejam como eu fazia. O dia pra mim era noite e a noite pra mim era dia. Carregava no Nordeste e chegava em São Paulo chinelando câmera fria. Viagem de 48, no meu 16/18, eu fazia em 38. Mas foi na Rio - Bahia, na madrugada de um certo dia, o fim da minha história seu moço”.
(Marco Brasil, 2002).

“Pra você carregar e sair é tranqüilo. Igual no meu caso que eu moro aqui. Pra carregar, eu já não posso ficar pro outro dia. Eu tenho que carregar e sair. Igual aconteceu comigo na viagem passada, eu cheguei na segunda, carreguei na segunda, e na segunda mesmo eu tive que ir embora. Porque senão aí eu já tinha que virar uma noite para cumprir o horário. E agora se não cumprir o horário, agora perde seis por cento do frete”.
(Entrevista estabelecida com o Sr. Cláudio Henrique).

Semanalmente são distribuídas inúmeras cargas da Sadia entre os caminhões da Gira Transportes, que tem como destino fixo a cidade de Recife. Sendo assim, à medida que uma carreta frigorífica da transportadora chega da região nordeste, a mesma é direcionada a um novo carregamento destinado novamente ao centro de distribuição (CD - Sadia) da capital pernambucana, o qual sempre é efetuado em uma das unidades da Sadia em Uberlândia.³⁶

Desenvolve-se, nesse contexto, uma organização complexa de trabalho, onde, dentre os diversos agentes sociais envolvidos, encontra-se um grupo específico de motoristas caminhoneiros que vivem uma singular realidade de trabalho. De modo geral, somos levados a pensar uma determinada categoria de trabalhadores por meio de esquematismos que uniformizam contextos, garantindo, dessa forma, a valorização da idéia de um bloco homogêneo e coeso, no qual as experiências e vivências coletivas são

³⁶ A Sadia apresenta três unidades na cidade de Uberlândia: A primeira destina-se à produção de margarina; a segunda unidade é voltada ao abate de aves (frango e peru), e à produção de produtos derivados desses animais; e a terceira unidade da empresa direciona-se ao abate de suínos, bem à produção de seus derivados.

reduzidas a uma mesma singularidade, ou seja, quando falamos de caminhoneiros acreditamos que todos os profissionais do transporte de carga pesada vivenciam a mesma realidade laborativa. Porém, mesmo no interior de um grupo de trabalhadores que realizam a mesma atividade profissional, as experiências e vivências cotidianas se configuram de maneiras diversificadas. Na ampla categoria de trabalhadores que se envolvem diariamente com o transporte de cargas, existem grupos de motoristas que compartilham experiências semelhantes, como o cumprimento dos horários preestabelecidos pelas empresas e a realização das médias, que se referem à progressiva diminuição da quantidade de combustível gasto em relação à quilometragem rodada, ao passo que outros trabalhadores, mesmo inseridos na mesma categoria profissional, vivenciam relações trabalhistas diversas. Sendo assim, torna-se indispensável reconhecer a importância da esfera do cotidiano nos estudos estabelecidos acerca da realidade dos trabalhadores, pois incorporar essa categoria de análise à pesquisa significa reintroduzir às relações sociais os movimentos e a pluralidade que as envolvem, extrapolando, assim, os limites dos clássicos esquemas que restringem o conhecimento sobre a noção de classe social, tomada unicamente a partir das concretas relações de produção. Sobre este aspecto, Thompson demonstra que:

“A classe acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns (herdadas ou partilhadas), sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses diferem (e geralmente se opõem) dos seus³⁷”.

A partir dessa abordagem, a experiência vivida e o “fazer” de diferentes grupos de trabalhadores, sinalizam para uma multiplicidade de histórias e memórias, capazes de demonstrar as ambigüidades de uma categoria social e as contradições pertinentes ao universo das relações sociais de trabalho. Sendo assim, as manifestações cotidianas de distintos grupos de motoristas caminhoneiros são significativas quanto à apreensão das relações de trabalho que se desenvolvem no contexto vivido, as quais se processam não somente entre grupos que apresentam interesses distintos e divergentes (como por exemplo, patrão e empregado), mas também, aquelas que se desenvolvem no interior de uma mesma categoria de trabalhadores, que apresentam uma suposta afinidade quanto

³⁷ THOMPSON, E. P. *Formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997, v. 1, p.10.

às relações de trabalho. Todavia, é importante observar que os estudos que abordam o cotidiano não devem se restringir a dados dispersos e banais, analisados de forma autônoma e isolados, suficientes em si mesmos. O cotidiano “só tem valor histórico e científico no seio de uma análise dos sistemas históricos, que contribuem para explicar o seu funcionamento³⁸”. Estabelecer um estudo que privilegia exclusivamente o cotidiano de forma isolada das demais experiências sociais faz com que a pesquisa perca a dimensão de práticas que são indissociáveis e igualmente importantes para compreensão do universo do trabalho e dos trabalhadores. Entretanto, evidenciar o cotidiano dos motoristas caminhoneiros agregados à Sadia permite-nos perceber suas histórias, sentimentos e lutas que foram silenciadas pela construção discursiva apresentada pela empresa Sadia, percebendo, dessa forma, as relações de trabalho por meio da complexidade que as envolve, ou seja, através das diversidades, contradições e disputas processadas no social.

Sendo assim, conviver com esses profissionais que passam grande parte do dia, da semana, do mês, enfim, que passam grande parte de suas vidas envolvidos com a atividade profissional que realizam, significa compreender o contexto no qual estão inseridos, ou seja, apreender com as práticas diárias que são desenvolvidas, sobretudo, nas estradas do país. Nesse sentido, o trabalho de campo torna-se um ponto fundamental quanto à realização da pesquisa, pois, ao se envolver com a realidade dos sujeitos que compõe a investigação, o pesquisador tem a oportunidade de presenciar e vivenciar, mesmo que em intensidade desproporcional à dos trabalhadores, as práticas comuns e os dilemas que fazem parte de seu dia a dia. Então, vamos viajar³⁹?

2.1 – Organização da viagem: atividades que antecedem a partida de Uberlândia a Recife

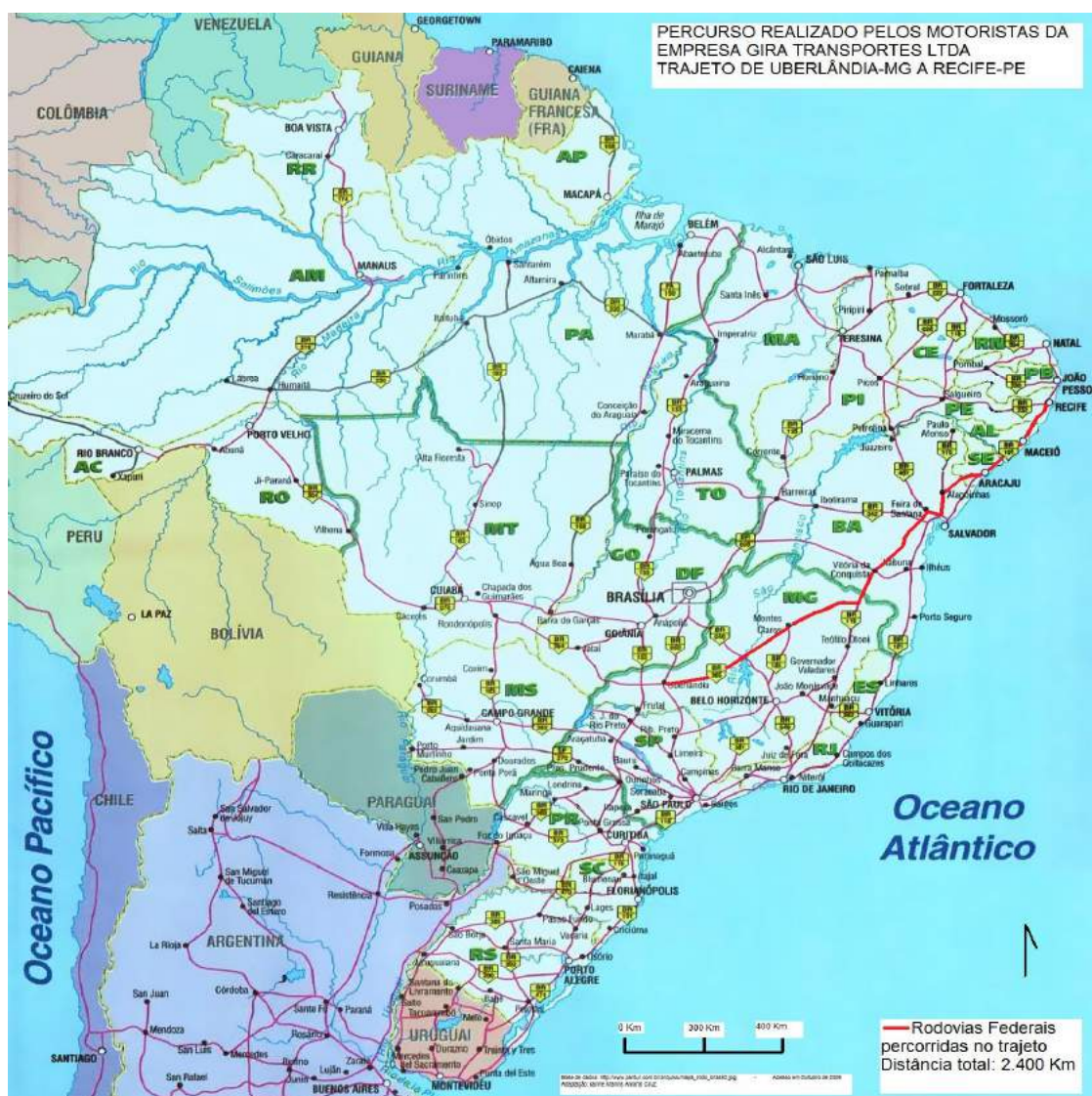
Realizaremos uma viagem em um dos caminhões da Gira Transportes, a fim de compreender o contexto no qual estão inseridos os caminhoneiros que são funcionários da referida empresa. O motorista que acompanharemos irá transportar uma carga de

³⁸ LE GOFF, Jacques. *A história do cotidiano*. In: DUBY, George et. al. *História e Nova História*, p. 79.

³⁹ A viagem aqui relatada diz respeito a uma experiência de trabalho de campo que foi realizado com um motorista no trajeto de Uberlândia a Fortaleza. O carregamento mencionado foi efetivado no dia 18/05/2009 (Segunda-Feira).

congelados da Sadia para uma das principais metrópoles da rede urbana brasileira: a cidade de Recife.

A capital pernambucana, conhecida turisticamente pelas belas praias que compõem o litoral do município, bem como pelas manifestações culturais, expressadas, sobretudo, através dos ritmos carnavalescos, localiza-se, aproximadamente, a 2400 quilômetros de distância da cidade de Uberlândia, situada no Triângulo Mineiro. Devido à extensão do percurso, permaneceremos, aproximadamente, quinze dias ausentes de nossas moradas, cruzando diversas cidades do contexto territorial de Minas Gerais, passando pelos estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, para então chegar ao Pernambuco. O mapa a seguir demonstra o trajeto que será percorrido, bem como as rodovias federais utilizadas para se chegar à região nordeste.



Mapa 02: Mapa com a representação do território brasileiro em destaque, que demonstra o trajeto rodoviário entre a cidade de Uberlândia – MG e Recife – PE, conforme especificado na legenda.

Mas não se empolgue muito não, pois apesar de estarmos indo para uma bela cidade turística, essa viagem não se resume a um simples passeio, embora tenhamos a oportunidade de cruzar rapidamente e visualizar lindos lugares, com suas tradições locais e paisagens exuberantes. Essa viagem é, antes de qualquer coisa, trabalho. E trabalho árduo e complexo que não se inicia simplesmente com a arrumação das roupas e dos objetos necessários para o dia a dia na estrada. Ela faz parte da realidade dos motoristas caminhoneiros agregados ou não à empresa Sadia, e se inicia com as atividades que antecedem a viagem propriamente dita. Então vamos lá, dar início a essa extensa e cansativa jornada de trabalho.

Levantamos às 06h30min da manhã, pois o primeiro passo para a viagem é levar o caminhão para ser efetuada a limpeza no interior da carreta, ou seja, a câmara frigorífica precisa ser lavada. Somente depois desse procedimento é que o caminhão é liberado para o carregamento. Sendo assim, todos os caminhões agregados à Sadia precisam passar por esse processo, que diz respeito às normas de transporte, de higiene e qualidade estabelecidas pela referida empresa. Essa obrigatoriedade quanto à lavagem das carretas causa um retardamento quanto ao carregamento, pois em determinados momentos existem muitos caminhões que precisam ser lavados, ocasionando, assim, um preocupante congestionamento. Normalmente uma caixa frigorífica leva de uma hora e meia a duas horas para ser lavada. Porém, é preciso aguardar, na fila, a vez de lavar o caminhão, estendendo, assim, a permanência do mesmo no lavador. Nessas circunstâncias, chegamos para lavar a carreta às 07h15min, porém, como havia outra frigorífica sendo lavada no horário de nossa chegada, tivemos que aguardar a liberação, a qual ocorreu às 09h30min, momento em que posicionamos a carreta para que fosse efetuada sua limpeza. Todo esse processo de higienização terminou por volta das 11h30min da manhã.

Apesar do chefe de transportes da Gira e do próprio patrão, empregador e dono da frota de caminhões, estarem ligando e cobrando para irmos imediatamente carregar o caminhão, já é horário de almoço e, sendo assim, vamos passar rapidamente em casa para almoçarmos e posteriormente seguir para a unidade da Sadia, onde está programado o carregamento. Diante da necessidade de ir o quanto antes carregar o caminhão, para não ocasionar um desgaste maior no relacionamento com os superiores imediatos alusivos à hierarquia do trabalho, não dá para conversar direito com os familiares no horário do almoço e nem dá tempo de levar os filhos à escola, que há dias

aguardam por esse momento em que o pai motorista está em casa. Quase que nem mesmo dá para mastigar a comida de forma correta, pois as ligações constantes do patrão e do chefe de transportes fazem questão de demonstrar que, se o ritmo de trabalho não for orientado segundo seus interesses, ou seja, a partir de uma coerência que visa uma acumulação de capital em um intervalo de tempo cada vez mais reduzido, ele é bem capaz de contratar um outro motorista que consiga ir carregar o caminhão no horário do almoço, mesmo sem almoçar, mantendo, assim, um ritmo de trabalho ditado não pelo motorista e suas limitações, mas pelos interesses e necessidades tanto das transportadoras quanto da Sadia.

Nesse contexto, percebemos que o motorista caminhoneiro, circunscrito a essas condições e relações que sustentam sua sobrevivência, é constantemente pressionado a trabalhar de acordo a superar seus limites físicos e também emocionais, mesmo quando não está na estrada. As imposições referentes quanto à execução de seu trabalho, que partem de ambas as empresas, comprometem seu estado de humor e temperamento, ocasionando, em diversas circunstâncias, situações de estresse e inquietação. Acontecimentos normais, aos quais qualquer ser humano pode estar submetido, como por exemplo, um semáforo fechar, quando se está com pressa, ou ainda não conseguir realizar uma ultrapassagem devido ao movimento intenso nas estradas, para esses motoristas correspondem a situações que os deixam transtornados, causando grande nervosismo e descontrole por parte dos mesmos. Esse abalo no estado emocional desses trabalhadores são algumas das conseqüências quando se prioriza, a qualquer custo, o capital em detrimento do trabalhador e de sua saúde.

Enfim, chegamos à unidade da Sadia para carregar. O segundo passo para a efetivação da viagem corresponde à entrega do CPF do motorista à Buonny Gerenciadora de Riscos⁴⁰, para que o mesmo seja consultado junto a órgãos avaliativos. O objetivo é colher informações pessoais e comerciais do motorista em todo o território nacional, verificando seu comportamento e relacionamento desenvolvido junto ao mercado consumidor. A gerenciadora estabelece o critério de consultar os dados do motorista, pois considera que ele, dentre outros fatores, também representa uma ameaça quanto à possibilidade de roubo das cargas transportadas. Sendo assim, caso o motorista

⁴⁰ A Buonny é uma empresa que gerencia e administra os riscos na operação de transporte de carga no país. Essa empresa, eleita pelas revistas Cobertura, Segnews e Total Seguros como a melhor gerenciadora de riscos, foi contratada pela Sadia para assegurar suas cargas.

esteja em situação irregular no momento da análise, ou seja, esteja inadimplente comercialmente, ele é impedido de carregar o caminhão. Nessa circunstância, a transportadora tem que disponibilizar um outro profissional que apresente uma situação regular quanto aos critérios estabelecidos. Somente depois que a situação for regulamentada, ou seja, depois de quitados os débitos, é que o motorista é liberado para seguir normalmente ao carregamento.

A partir dessa orientação, muitos motoristas, devido aos problemas particulares e financeiros que enfrentam no dia a dia, são impedidos de executarem sua atividade profissional. Mesmo não compondo o quadro de funcionários da Sadia, esses trabalhadores estão submetidos às normatizações previstas pela companhia, sofrendo, dessa forma, as implicações decorrentes dessa relação de trabalho. O Sr. Luismar Júnior, motorista da Transportes Haas, uma empresa também vinculada à Sadia, assim como a Gira Transportes, declara, com certo descontentamento, os motivos que o levaram a um descumprimento de seus acordos comerciais e as consequências dessa condição para o desenvolvimento de seu trabalho:

“Eu não fui muito controlado, não soube muito administrar a minha vida. Só que é igual eu falo, enquanto eu tava trabalhando eu tava pagando. Tava negociando uma e vai daqui (...) Só que uma coisa também que agravou demais: a saúde. A gente nunca teve um convênio, uma ajuda, um nada. Igual a minha mulher teve esses problemas, agora ela está passando por outros (...) Então teve um gasto grande, aí. Aí eu sujei o meu nome. Aí chegou um belo dum dia, falou: ‘Não, você não pode carregar’. Eles consultaram, meu nome tava sujo. Aí eles não quis deixar eu carregar. Procurei a empresa [Haas Transportes] e eles pegaram e falaram: ‘Oh, Júnior, infelizmente a firma não tem dinheiro, se você quiser você pede conta ou senão em trinta dias eu vou te dar abandono de emprego’⁴¹”.

Nessa realidade de trabalho desenvolve-se uma relação de forças desiguais, pois as empresas, Sadia e transportadoras, dificultam e em determinadas circunstâncias até mesmo impedem a realização do trabalho dos motoristas, os quais se encontram desarticulados enquanto organização coletiva. Esta falta de organização desse grupo de trabalhadores proporciona às empresas uma intensa desregulamentação das leis trabalhistas, pois os mecanismos encontrados para burlar as regras que normalizam as relações de trabalho são estimulados, à medida que sua aplicação na prática social não encontra resistência ou se depara apenas com a indignação e iniciativa individual de

⁴¹ Entrevista realizada em Outubro de 2009 com o Sr. Luismar Júnior.

alguns poucos trabalhadores. Apesar de registrar na carteira de trabalho as relações profissionais estabelecidas entre empregadores e empregados, a Gira Transportes, todavia, não paga férias nem décimo terceiro salário aos motoristas que trabalham na empresa. Ao contratar o trabalhador, ela esclarece que a efetivação das relações de trabalho somente será concretizada se o motorista se sujeitar a assinar os papéis que comprovam a regularidade dos benefícios, porém, sem se favorecer deles.

Situações como essas, nas quais os trabalhadores são submetidos a não receber os benefícios previstos por lei, bem como são impedidos de realizar suas atividades profissionais quando apresentam irregularidades comerciais, correspondem a circunstâncias que deveriam ser intermediadas pelo sindicato da categoria. Porém, as ações sindicais nem sempre estão direcionadas à conquista de benefícios que são próprios das relações de trabalho, como é o caso do Sindicato do Transporte Rodoviário de Uberlândia (STTRU). O jornal “Acelerando”⁴², informativo oficial da instituição, em abril de 2006, traz uma reportagem destacando que “rodovia boa é assunto de motorista”:

“Presidente do STTRU, Célio Moreira, convence os motoristas sobre a necessidade de protestar para fazer valer seus direitos: rodovia boa e segura. (...) Realizamos, até agora, 13 paralisações, e vamos continuar fazendo isso até que os governos cumpram suas obrigações constitucionais e morais, pois, depois de muita luta, conseguimos o serviço de tapa-buracos (...)”.

As condições das rodovias interferem não só na execução do trabalho dos motoristas, como também na lucratividade das transportadoras, que visualizam nas deficiências estruturais das vias federais, estaduais e municipais, um empecilho para a realização do projeto de acumulação de riquezas empreendido por elas. Ao limitar sua atuação às reivindicações que priorizam as condições das estradas, a ação sindical acaba beneficiando duplamente as empresas transportadoras, pois reclamam condições que as

⁴² “Acelerando”. Informativo oficial do STTRU, ano 12, nº 28, Abril/2006.

O Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Rodoviário de Uberlândia foi fundado em 1992, com o objetivo de defender os interesses dos trabalhadores do setor de transporte. A categoria compreende os profissionais do transporte coletivo urbano, o de passageiros intermunicipais e interestaduais e o de cargas. Todavia, as negociações sindicais da entidade estão relacionadas à redução da jornada de trabalho dos motoristas do transporte rodoviário de passageiros, bem como com a reivindicação de benefícios que se direcionam aos motoristas do transporte coletivo urbano. No que se referem aos motoristas do transporte de cargas, os dirigentes salientam que ainda é complicado conseguir algum benefício para os caminhoneiros, pela dificuldade de controle da carga horária de trabalho desses profissionais.

beneficiam, do mesmo modo que se fazem ausentes dos conflitos vividos diariamente pelos trabalhadores da categoria.

Nós só fomos liberados para carregar o caminhão, porque o motorista que estávamos acompanhando apresentava uma regularidade quanto aos critérios estabelecidos pela Buonny. Sendo assim, foi emitido um comprovante de regularidade que deverá ser entregue à pessoa responsável pelo setor de cargas. Cumpridas todas as burocracias desse processo, encostamos o caminhão na plataforma de carregamento às 13h00min, iniciando a terceira fase da viagem. Isso nos dá certo alívio, pois os telefonemas do empregador cessaram quando o motorista confirmou que estava sendo efetuado o carregamento do caminhão. Essa etapa do carregamento é realizada exclusivamente pelos funcionários da Sadia, não sendo permitido o envolvimento do motorista nessa atividade. Porém, ao adentrar o interior da companhia, o caminhoneiro não pode se ausentar para adiantar outros aspectos da viagem, uma vez que precisa acompanhar todo o processo de carregamento e estar presente quando forem solicitados seus serviços.

Depois de carregado o caminhão, ainda é necessário pesar o mesmo, verificar os horários de entrega das mercadorias que são afixados previamente pela Sadia, bem como pegar a nota fiscal. Concluída essa etapa do carregamento que é bastante delongada, ainda é necessário manifestar a nota⁴³, ou seja, no quarto passo da viagem, o motorista precisa adquirir, junto à transportadora, a emissão do conhecimento de transporte rodoviário.

Todas as atividades que envolvem a preparação do caminhão, para que o mesmo possa seguir à viagem propriamente dita, são vinculadas a um metódico controle do tempo, pois o objetivo principal é fazer com que a mercadoria chegue o quanto antes ao destino determinado. Sendo assim, devemos nos apressar, porque já são 18h00min e o patrão já está ligando para saber o horário que vamos sair de viagem.

⁴³ Manifestar a nota fiscal é um procedimento necessário para prosseguir à viagem. O manifesto é um documento emitido pela empresa na qual o motorista trabalha, ou seja, na empresa que presta serviços de transporte para a Sadia. Nesse documento, contém a especificação do produto a ser transportado, as características do caminhão, bem como os dados do motorista. Sem esse documento não tem como seguir viagem, pois a fiscalização exige o cumprimento desse procedimento. O manifesto é anexado junto à nota fiscal do produto a ser transportado.

Ainda falta abastecer o caminhão no posto, arrumar nossas roupas e também a gaveta da cozinha⁴⁴, contemplando, assim, o quinto momento que antecede a saída de Uberlândia rumo à capital pernambucana. Precisamos deixar tudo organizado ainda hoje, para sairmos de viagem amanhã de manhã bem cedo, pois caso contrário o horário determinado pela Sadia dificilmente será cumprido⁴⁵.

É isso mesmo que você acabou de ler, temos um horário que precisa ser cumprido. Você achou que iria viajar tranquilo, parando para apreciar os lugares e as paisagens no percurso de Uberlândia a Recife? Pois se enganou. A viagem, muitas vezes, é árdua e complexa, não sendo possível, nessas circunstâncias, lazer e diversão ao trabalhador. A jornada de trabalho desses profissionais, segundo as palavras do procurador do Ministério Público do Trabalho do estado do Mato Grosso, Paulo Douglas Almeida de Moraes, é “desumana, bárbara e cruel”⁴⁶. Todo o tempo da viagem, ou grande parte dele, é consumido no ato de transportar as mercadorias, pois a carga transportada e sua entrega no horário programado são de inteira responsabilidade do motorista, senão esse trabalhador é penalizado por isso, chegando mesmo a receber um salário inferior ao acordado inicialmente com o empregador. Ou seja, caso não cumpra o horário, o motorista tem que pagar uma multa equivalente a seis por cento do valor do frete, quantia essa que é descontada pelo patrão na comissão final recebida pelo caminhoneiro. Caso o motorista não cumpra o horário por três vezes consecutivas, além da punição aplicada pela transportadora, referente à redução salarial, o motorista ainda é suspenso de suas atividades no interior da Sadia, por um período determinado pela companhia.

Esse procedimento norteador da logística da Sadia se insere no contexto das transformações referentes à reorganização das relações de trabalho e também de produção, que objetivam manter um patamar mínimo de produtividade relativo à comercialização e, conseqüentemente, circulação de suas mercadorias, que se efetiva, no mercado interno, por meio do transporte rodoviário. Nessa conjuntura, a Sadia se

⁴⁴ Gaveta da cozinha ou gavetão, como é conhecida pelos motoristas, é um compartimento anexado à carreta, próximo ao reservatório de água, onde os motoristas preparam suas refeições. No formato de uma caixa, o gavetão é composto por divisórias que facilitam a arrumação dos utensílios da cozinha e dos alimentos. Alguns são feitos especialmente de forma a atender às necessidades do motorista.

⁴⁵ Os horários são programados pela Sadia e disponibilizados aos motoristas através de um documento conhecido como “diário de bordo”, que se encontra disponível no anexo I.

⁴⁶ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Entrevista concedida ao site “estradas.com.br”. Disponível em: <http://www.estradas.com.br/sosestradas/entrevistas/entrevista_paulo_douglas_almeida.asp>. Acesso em: 11 Out. 2009

posiciona na condição de estabelecer normas e procedimentos (conforme anexo II, que demonstra normas de segurança e conduta que devem ser observadas pelos motoristas dentro da unidade de Uberlândia), a trabalhadores com os quais ela não precisa estabelecer um vínculo empregatício formal, contribuindo, dessa forma, para uma intensificação das formas de exploração.

Os motoristas, inseridos nesse contexto, vivenciam uma realidade de trabalho ainda mais complexa. Se, em outros tempos, o exercício da profissão já era extenuante, no contexto atual, esses caminhoneiros se deparam com uma intensificação da exploração de sua força de trabalho ainda mais agressiva e repressiva, que se justifica a partir das transformações provenientes de uma reestruturação capitalista, na qual o sistema de terceirização do transporte surge como uma possibilidade viável tanto para as grandes empresas, semelhantes à Sadia, como para as pequenas e médias transportadoras, proprietárias das frotas de veículos que transportam as cargas combinadas. Vivenciando diariamente as relações de trabalho provenientes desse sistema de “parceria”, muitos motoristas recordam que em outras experiências profissionais vividas anteriormente, apesar da dureza do trabalho realizado, eles não precisavam se preocupar com essa prática de regulamentação prévia do horário de entrega das mercadorias, nem tão pouco com as punições relativas ao descumprimento dessa condição. Sobre esse aspecto, o Sr. João, motorista, faz o seguinte comentário:

“Nossa vida sempre foi sofrida, sempre foi, mas na época que a gente começou não tinha esse negócio de trabalhar em cima de horário, não tinha, agora já tá tendo. Tem muito horário, tem que cumprir, se você não cumprir já vem bronca pra cima da gente. Sujeito até a corte. No caso, se você não fazer o horário três vezes em seguida, consecutiva no caso, já corta, já corta o motorista⁴⁷”.

Coagidos pelas circunstâncias apresentadas, os motoristas “Sadia” se arriscam nas estradas para cumprirem os horários de entrega das mercadorias. Porém, se, por um lado, a constante exposição à iminência de acidentes não preocupa aqueles que orientam a implementação do tempo de viagem, por outro, esses profissionais passam a ser percebidos pelos demais condutores, caminhoneiros ou não, como um grave problema, obstáculo à tranquilidade tão desejada nas estradas do país. A revista “O Carreteiro”, em uma de suas edições, traz uma reportagem intitulada “Apressadinhos da estrada”, a qual traz o relato de diversos caminhoneiros que consideram aqueles que cumprem horários

⁴⁷ Entrevista realizada em Agosto de 2007 com o Sr. João.

como uma “turma nervosa”, que constantemente ameaça a segurança dos demais companheiros. Na opinião do Sr. Olásio, motorista entrevistado pela reportagem, que transporta arroz de Uruguaiana para São Paulo e Minas Gerais (carga que não apresenta exigência mínima em relação ao tempo de entrega das mercadorias), os motoristas que trabalham com carga horária representam uma ameaça à realidade das rodovias, pois constantemente estão nervosos e utilizam estimulantes que os auxiliam na realização de sua jornada de trabalho:

“Os motoristas que trabalham com carga horária são pessoas nervosas. Dirigem veículos grandes e pesados sem respeitar ninguém na estrada. E mesmo obedecendo aos limites de velocidade, bate o desespero quando acontece alguma coisa na rodovia que os obriga a parar, atrasando a viagem. Sabem que vão precisar recuperar no trecho, sem ligar para o cansaço e a maioria apela para o rebite. O perigo aumenta depois da meia-noite, quando o sono é mais forte⁴⁸”.

Na realização dos deslocamentos das mercadorias de uma localidade a outra, o qual é planejado a partir dos horários pré-estabelecidos, o que fica em evidência para as pessoas que utilizam as rodovias do país são as estratégias de execução elaboradas por esses motoristas que convivem com um meticuloso controle do tempo. Quando da possibilidade de não cumprimento do horário estipulado, seja por algum imprevisto ocorrido, seja pela normal sonolência ocasionada durante o tempo prolongado ao volante ou ainda pela insuficiência dos prazos determinados pelas empresas, os motoristas acabam ficando ansiosos e irritados, pois em muitas circunstâncias chegam a dirigir até 20 horas diárias para não extrapolar o limite de tempo para entrega da carga. Diante dessa jornada de trabalho, a grande maioria dos caminhoneiros recorre ao uso de substâncias que são capazes de conservá-los acordados em momentos que normalmente as pessoas estão dormindo. O ritmo acelerado de trabalho vivido cotidianamente por esse grupo de trabalhadores estrutura até mesmo a fala do motorista, como o Sr. Cláudio, que relata sua experiência em relação aos horários:

⁴⁸ Entrevista realizada com Olásio Pfeifer, disponibilizada na revista: O Carreteiro. Ed.382, julho, 2006. Revista do setor de transporte rodoviário de cargas que foi editada pela primeira vez em 1970. Seu público não compreende somente os motoristas autônomos, empregados ou agregados a frotas. Direciona-se também, e principalmente, a empresários, donos de transportadoras, frotistas e chefes de oficinas. Apresenta as seções: notícias, boléia, histórias do Zé, segurança, cartas, frases (de pára-choque de caminhão), classificados, tabela de preço (de caminhão) e “Jesuino”, uma história em quadrinhos que geralmente aborda alguns assuntos relacionados à atividade profissional dos motoristas. Na edição n.414, o desenho animado apresenta uma determinada abordagem sobre o rastreamento dos caminhões (a de que esse mecanismo não é utilizado pelas empresas também como uma estratégia de vigilância em relação ao caminhoneiro), que nos leva a crer que o comprometimento da revista está mais relacionado com os ideais dos proprietários de caminhão do que com a realidade de trabalho dos motoristas.

“Tenho que andar mais e mais. Tenho que chegar. Tenho que chegar e tenho que chegar. Quando é fé [de repente], se você furar um pneu já te complica mais ainda, você já vai ficando nervoso e estressado. Quando é fé [de repente] um guarda te pára, já te embaça porque quer dinheiro e vai só (...), quando é fé [de repente] você já tem que virar uma noite e aí pronto, você virou uma noite, você já está todo arreventado⁴⁹”.

Todos os motoristas entrevistados, desde os mais velhos até os mais inexperientes profissionalmente, todos eles, sem exceção, declararam que usam a substância conhecida como “rebite”. Este é um medicamento denominado “Desobesi - M”, um remédio tarja preta, indicado pelos médicos nos casos específicos de tratamento da obesidade. Apesar de ser vendido somente mediante a prescrição médica e ser aconselhado nos tratamentos de redução de medidas, os motoristas caminhoneiros utilizam-no para outros fins, adquirindo esse medicamento em vários pontos na estrada, desde os locais de abastecimento de veículos, até a livre comercialização da droga nas margens das rodovias. As informações contidas na bula do medicamento avisam que o uso dessa substância pode acarretar: vertigem, tremor, irritabilidade, reflexos hiperativos, fraqueza, tensão, insônia, confusão, ansiedade, dor de cabeça, calafrios, palidez ou rubor das faces, palpitação, arritmia cardíaca, dor anginal, hipertensão ou hipotensão, colapso circulatório, boca seca, gosto metálico na boca, náusea, vômito, diarreia, câimbras abdominais e alteração da libido.



Foto 10: Caixa Desobesi-M, medicamento utilizado pelos motoristas caminhoneiros como inibidor do sono e estimulador da atividade física. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

Mesmo sabendo dos males causados pelo uso dessa substância, os motoristas encontram, na utilização do “rebite”, a possibilidade de superação de seus próprios

⁴⁹ Entrevista realizada em Agosto de 2006 com o Sr. Cláudio.

limites, pois, pelas suas forças meramente humanas, não conseguiriam executar a jornada de trabalho que lhes é imposta. A utilização desse estimulante que inibe o sono, evidência aspectos de uma intensificação do trabalho vivenciada pelos caminhoneiros, bem como rompe com a tradicional imagem de virilidade e masculinidade que foi construída em torno do motorista de caminhão. Popularmente, criou-se uma representação na qual o caminhoneiro é percebido como um homem “forte”, que se diferencia dos demais trabalhadores por realizar com muita ousadia e vigor as atividades profissionais que lhes são apresentadas, aproximando-os das práticas e qualidades atribuídas aos “heróis” que, historicamente, realizam grandes feitos. Essa dimensão representativa está presente até mesmo nas pesquisas científicas desenvolvidas sobre o tema. A socióloga Luciane dos Santos⁵⁰ demonstra, na pesquisa realizada junto a caminhoneiros, que esses profissionais não divulgam, nem mesmo entre eles, a utilização de estimulantes, por acreditar que tal afirmação compromete a imagem de masculinidade empreendida no social:

“Entre os próprios caminhoneiros, a não-divulgação do consumo de “rebite” está ainda atrelada à preservação da imagem de virilidade, modelo tradicional de masculinidade. Os motoristas preferem cultivar a imagem de trabalhadores fortes e produtivos, cuja resistência física suporta muitas horas ou até dias sem sono e descanso”⁵¹”.

As práticas cotidianas, bem como o relato das experiências profissionais dos motoristas caminhoneiros vinculados à empresa Sadia, contradizem essa representação socialmente construída. A história contada por esses motoristas demonstra-nos que estes são profissionais que sofrem diariamente com o processo de intensificação de suas forças produtivas. Sendo assim, a partir de sua condição humana, na qual são constituídos por sentimentos, emoções e medos, elaboram estratégias para realização de suas obrigações profissionais. Fica então uma pergunta: A quem ou a que grupo social a divulgação e afirmação dessa imagem heróica dos motoristas caminhoneiros, pode trazer benefícios?

A fala dos motoristas entrevistados, e de muitos outros inseridos na mesma categoria profissional, não oculta a recorrência a variadas substâncias que estimulam o

⁵⁰ Doutora pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UNESP, campus de Araraquara, sob orientação da Professora Doutora Maria Aparecida de Moraes Silva.

⁵¹ SANTOS, Luciane dos. *Moro no mundo e passeio em casa: vida e trabalho dos caminhoneiros*. In. ANTUNES, Ricardo; SILVA, Maria A. Moraes. (ORGS.). *O avesso do trabalho*. São Paulo: Expressão Popular, 2004, p.304.

desempenho físico e também mental. Em pesquisas realizadas no estado do Mato Grosso, uma na cidade de Rondonópolis e a outra em Diamantino, constatou-se que, além do tradicional “rebite”, os motoristas, de modo geral, vem fazendo uso de entorpecentes que favorecem o desempenho ao volante. Em uma entrevista realizada, o procurador do Ministério Público do Trabalho do estado de Mato Grosso, demonstra algumas descobertas acerca dessa realidade de trabalho:

“(...) a realidade é ainda mais cruel do que imaginávamos, pois cerca de 30% dos motoristas entrevistados na primeira pesquisa usam drogas, principalmente cocaína. Na segunda pesquisa, o índice de positividade clínica para a cocaína quintuplicou. Na primeira deu 3% e na segunda 15%. Todos em estágio de pré-overdose. Tudo isso para cumprir jornadas de trabalho desumanas – mais de 16h por dia. Isso realmente é de uma selvageria inominável. O lucro realmente demonstra sua face mais perversa nesse segmento⁵²”.

Os dados apresentados pelo procurador Paulo Douglas ao site “estradas.com.br”, um portal que trata de assunto pertinentes às rodovias do Brasil, demonstra a complexidade que envolve a realidade de trabalho dos motoristas caminhoneiros na atualidade. Ao relatarem e confirmarem o uso de substâncias estimuladoras diversificadas, os motoristas não demonstram uma imagem de virilidade, ao contrário, evidenciam suas limitações perante o desenvolvimento de sua profissão.

Nas entrevistas que realizei para esta pesquisa, entre os anos de 2006 e 2009, os caminhoneiros não se apresentam como “grandes homens”, mas como trabalhadores comuns, que estão submetidos ao trabalho que realizam. Os efeitos dessa relação de trabalho repercutem diretamente até mesmo sobre aqueles que não estão envolvidos formalmente com as atividades profissionais, ou seja, seus familiares. O relato da esposa de um dos motoristas esclarece que até mesmo ela toma estimulante quando viaja com o marido:

“Ele usa “rebite” porque tem que rodar né. Tem o horário apertado, aí ele tem que usar o “rebite” e faz mal. Aí eu também tomo quando estou viajando com ele. Tomo pra poder rodar a noite toda junto com ele. Eu tenho medo do efeito do “rebite” dele acabar e ele dormir no volante. Aí eu pego e tomo. Eu fico acordada com ele a noite toda⁵³”.

⁵² MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Entrevista concedida ao site “estradas.com.br”. Disponível em: http://www.estradas.com.br/sosestradas/entrevistas/entrevista_paulo_douglas_almeida.asp. Esse site procura abordar assuntos tais como: pedágio, estradas, estatísticas de acidentes nas rodovias, radares, dentre outros temas que estão relacionados à realidade de trabalho do motorista caminhoneiro. Acesso em: 11 Out. 2009.

⁵³ Entrevista realizada em Agosto de 2006 com a Sra. Josefa.

É essa realidade de trabalho que iremos acompanhar nessa viagem para Recife.

Depois de ter abastecido o caminhão e arrumado as roupas, é preciso ir ao supermercado comprar os alimentos necessários para o almoço e o jantar, que será realizado por nós na estrada, pois as refeições oferecidas nos restaurantes fogem às nossas possibilidades financeiras por apresentarem um custo muito elevado. A cozinha do caminhão corresponde ao espaço onde a comida será preparada, e nesse ponto da carreta, temos tudo para se fazer uma refeição: arroz, feijão, macarrão, carne pronta mergulhada no óleo para não perder, refrescos em pó, caldo de carne, sardinha e milho enlatados, extrato, margarina, óleo, pão de forma, milho de pipoca, pó de café, açúcar, sal, verduras (cenoura, batata, tomate, cebola, alho), pratos, copos, panelas, talheres, fogão, enfim, tudo que se precisa para preparar uma comida. É uma verdadeira cozinha na “casa” do motorista.

Caso o caminhão esteja carregado de congelados, os quais precisam de uma temperatura específica para sua conservação, podemos levar ainda carne crua, frango, refrigerante, presunto e mussarela, que podem ser armazenados em um mini-refrigerador que se localiza na parte dianteira da câmara frigorífica, local próximo aos engates que acoplam a carreta ao cavalo mecânico. A imagem a seguir permite uma visualização desse compartimento:



Foto 11: Espaço utilizado pelos motoristas para armazenagem de alimentos perecíveis, que serão consumidos por eles no decorrer da viagem.
Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

Porém, se a carreta não estiver carregada de congelados, mas de mercadorias apenas resfriadas, como, por exemplo, margarina, não é possível levar esses produtos à viagem, pois o “termo king”, aparelho motor responsável por refrigerar e congelar os

produtos transportados, somente é ligado quando da necessidade de preservação da carga, pois os custos com combustível na utilização do mesmo são elevados.

O horário estipulado para esta viagem admite a possibilidade de sairmos de viagem no dia seguinte. Então, vamos descansar esta noite, para amanhã seguirmos à sexta etapa, ou seja, para efetivamente iniciar a viagem rumo a Recife. Porém, apesar de conseguir cumprir o horário saindo de viagem no dia subsequente ao carregamento, o motorista, ao final desse dia de trabalho, em muitas circunstâncias, ainda é orientado e estimulado pelo patrão a sair de viagem no mesmo dia em que o caminhão foi carregado, pois, segundo seus apontamentos, diminuindo o tempo de viagem realizado no percurso de Uberlândia a Recife, o motorista tem condições de receber uma melhor remuneração, uma vez que o mesmo apresenta um ganho salarial vinculado à produtividade realizada e salienta ainda que essa antecipação favorece o trabalhador quando do surgimento de algum imprevisto na estrada. A Sadia estipula horários que em muitos casos são difíceis de serem cumpridos, mas, apesar disso, a transportadora, através de um discurso ideológico movido por interesses comerciais, acaba tornando ainda mais difícil a realidade de trabalho dos motoristas caminhoneiros.

Surge aí um dilema para o trabalhador, pois, além do cansaço físico que compromete diretamente o desenvolvimento de suas atividades profissionais, também ele é parte de uma família que o cobra em relação a um envolvimento e comprometimento mínimo com a mesma. Em diversas circunstâncias, o motorista é questionado pelos seus familiares pela ausência em casa, ausência essa que se faz presente quando o motorista está na estrada, mas também quando está na sua própria cidade, pois em grande parte desse tempo, está envolvido com o caminhão, com sua atividade profissional ou mesmo com as necessidades de seus empregadores, não vivenciando, assim, a realidade de seu próprio lar. Nesse contexto, devido à vontade de ficar na presença desse homem que trabalha tanto, a família sempre considera que dá para ele sair de viagem no outro dia, pois, dessa forma, teriam um pouco mais de tempo ao lado daquele que se faz tão ausente. Em contrapartida, o empregador sempre considera que dá para sair de viagem no mesmo dia em que o caminhão foi carregado. Sendo assim, o motorista agregado à Sadia vivencia uma situação complexa e conflitante, pois o desenvolver de sua atividade profissional gera um ritmo de trabalho que acaba trazendo consequências negativas para sua vida pessoal.

Situações dessa natureza fazem parte da rotina de trabalho dos motoristas caminhoneiros. Em diversas ocasiões eles se deparam com circunstâncias nas quais precisam escolher entre corresponder às solicitações do patrão, não ocasionando maiores problemas nas relações de trabalho, ou atender à reivindicação e necessidades de seus familiares. Diversos motoristas, em virtude do temor que envolve o desemprego, decidem não contrariar a lógica apresentada pela transportadora e acabam, geralmente, sendo vistos por seus familiares, mesmo que de forma sutil e não muito declarada, como o integrante da família ausente, que prefere sair de viagem hoje ao invés de deixar para sair amanhã. Todavia, alguns trabalhadores mais ousados optam pelo horário estabelecido pela Sadia.

2.2 – Iniciando a viagem pela perspectiva do trabalho

Levantamos às 06h00min para sairmos de viagem. A hora da despedida é sempre um momento muito difícil, tanto para o motorista quanto para seus familiares. Ele abraça sua esposa, diz que irá ligar sempre que possível e informa a ela sobre a previsão de volta. Repete a mesma situação com seus filhos e pede para que eles obedeçam à mãe em sua ausência, pois a mesma, nessa circunstância, será ao mesmo tempo mãe e pai das crianças.

Efetivamente saímos do pátio da transportadora às 07h00min da manhã. Iniciamos o trajeto pela BR 365, passando pelas cidades mineiras de Patrocínio, São João da Serra Negra, Guimaranea, Patos de Minas e Varjão de Minas. Interrompemos a movimentação do veículo às 12h00min para que pudéssemos preparar o almoço no posto Veredas que se localiza nas proximidades da cidade de Varjão de Minas.



Fotos 12 e 13: Utensílios e mantimentos usados pelo motorista na preparação do almoço.
Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

Almoçamos rapidamente e lavamos as louças no carote do próprio caminhão. Às 13h30min retomamos a viagem. No período da tarde, cruzamos os municípios de Buritizeiros, Pirapora e Montes Claros, localizados no norte do estado de Minas Gerais. Rodamos até as 19h00min, quando paramos no posto Chimba, na cidade de Montes Claros, para abastecer o caminhão e tomar banho. Nos últimos tempos, alguns desses estabelecimentos visualizaram, na necessidade diária de banho dos caminhoneiros, uma significativa possibilidade de lucro. Diversos postos de abastecimento passaram a cobrar pelo banho do motorista, variando o valor da cobrança de R\$2,00 a R\$5,00, conforme as condições do banheiro. Aqueles que têm chuveiro e água quente são os mais caros, conseqüentemente, os que não dispõem desses recursos são os mais econômicos. Nessas circunstâncias, para evitar este gasto, os motoristas planejam as paradas para que o banho possa ser realizado em postos que ainda não aderiram à proposta de cobrança, pois essa quantia corresponde a uma despesa que não é paga pela transportadora, mas pelo próprio motorista.

Seguimos em frente pela BR 251, passando pela cidade de Francisco Sá. Às 23h00min paramos no posto Sollar, que fica a 80 km de Salinas. Jantamos e dormimos neste posto, encerrando a atividade diária de trabalho.

No segundo dia de viagem, levantamos às 05h00min da manhã. A primeira cidade que avistamos foi Salinas, ainda em Minas Gerais. Paramos em uma venda à beira da rodovia para tomar café às 07h00min da manhã. Seguindo em frente, a BR 251 vai de encontro à BR 116, quando passamos a trafegar pelo trecho conhecido como Rio – Bahia. Esse trajeto é um dos mais perigosos de toda a viagem, devido às condições da pista e ao intenso fluxo de veículos que circulam por essa via. Logo adiante chegamos à cidade de Divisa Alegre, município que delimita o território do estado de Minas Gerais. A partir desse ponto, passamos pelas cidades baianas de Vitória da Conquista, Planalto e Poções, onde paramos às 12h10min para preparar o almoço. Reiniciamos o trabalho às 13h45min. Passamos por Manoel Vitorino, Jequié, Jaguaquara, Milagres da Bahia e Itatim. Nova parada para banho e jantar no posto Reforço, da cidade de Itatim, às 18h00min. Saímos do posto já à noite, 19h30min. Cruzamos ainda os municípios de Paraguassu, Santo Estevão e Feira de Santana, quando paramos para dormir às 23h30min.

Terceiro dia de viagem. Levantamos às 05h00min da manhã para começar tudo de novo. Entramos na BR 101 sob chuva, o que redobra a atenção do motorista, pois

aumenta o risco de acidentes na pista. Passamos por Alagoinhas, Entre Rios e Esplanada que corresponde à última cidade do estado da Bahia. Alguns metros antes da divisa dos estados da Bahia com o Sergipe, o motorista, obrigatoriamente, tem que parar no posto fiscal baiano. Do mesmo modo, logo após cruzar a fronteira, tem que parar novamente na fiscalização realizada pelo estado de Sergipe. A primeira cidade sergipana é Cristianópolis, seguida por Umbaúba, Estância e Itaporanga d'Ajuda. Paramos às 10h00min para abastecer o caminhão no posto do Caju, localizado na cidade de Aracaju. A próxima parada foi às 12h00min para almoçar. Partimos às 12h50min, passando por Propriá, chegando à divisa do estado de Sergipe com Alagoas. Após atravessarmos o rio São Francisco, avistamos a cidade de Porto Real do Colégio, em seguida, Junqueiro, Teotônio Vilela, Campo Alegre e São Miguel dos Campos. A rodovia utilizada pelos motoristas, para cruzar o estado de Alagoas, está sobre um relevo altamente ondulado. Verifica-se, no trajeto realizado, constantes aclives e declives, envolvidos por curvas altamente perigosas. Essa característica da pista dificulta a realização da média de combustível, a qual precisa ser cumprida pelos motoristas da Gira Transportes.

Os motoristas da transportadora recebem um salário equivalente a 11% do frete transportado. Porém, se não conseguem cumprir a média de combustível estipulada, perdem 1% da remuneração, passando a receber apenas 10% ao final do trabalho realizado. Para se chegar à média exigida pelo empregador, o motorista deve, ao finalizar a viagem, dividir a quilometragem rodada pela quantidade de litros de combustível disponível. O valor encontrado deve ser equivalente a 2,40. Caso o conjunto numérico registrado seja inferior a essa marca, o motorista recebe cerca de R\$150,00 a menos em sua remuneração salarial.

O objetivo principal dessa iniciativa, que vem sendo implementada pelas empresas do ramo do transporte de carga, é a economia que se pode gerar no consumo de óleo diesel. O abastecimento dos caminhões corresponde ao principal gasto despendido pelas empresas na realização das operações que envolvem o transporte rodoviário de cargas. Para administrar os gastos, além da redução salarial dos motoristas, quando estes não conseguem cumprir a média, o empregador ainda premia aqueles trabalhadores que conseguem superar a marca mínima exigida. O caminhoneiro que fizer uma média de 2,45 ganha R\$ 50,00 como recompensa; média de 2,55 ganha R\$100,00; e de 2,65 acima ganha R\$200,00.

A realização dessas médias, bem como dos horários pré-fixados, provocam um intenso desconforto para o motorista no decorrer da viagem. A marca de 2,40 é extremamente difícil de ser atingida no percurso de Uberlândia a Recife. O cálculo realizado não leva em consideração as especificidades do trajeto, ou seja, não prevê as constantes variações de relevo, que interferem diretamente no consumo de óleo diesel. Do mesmo modo, não são levadas em consideração as condições de pavimentação das rodovias, que em muitos estados brasileiros encontram-se completamente danificadas, obrigando o uso constante dos freios, bem como de uma maior utilização das marchas, que são constantemente acionadas pelos motoristas que dirigem nessas condições, elevando, dessa forma, o consumo de combustível do caminhão.

Diante desse contexto, os caminhoneiros utilizam estratégias perigosas para conseguir cumprir a meta estabelecida. Nas descidas, ou declives acentuados do percurso, o motorista da Gira Transportes deixa o caminhão descer sem acionar o acelerador ou os freios, atingindo uma velocidade de até 120 km/h. Essa velocidade auxilia o desenvolvimento do caminhão na subida, pois o impulso alcançado retarda a utilização do acelerador, fazendo com que o caminhão se desloque através de um consumo mínimo de combustível. Para quem está no interior da cabine, a sensação é a de que seremos arremessados para fora do caminhão. “Isso aqui não é velocidade de caminhão andar não”, reconhece o motorista em uma das descidas acentuadas do percurso. Já quando o deslocamento do veículo ocorre sobre uma pista mais plana, sem muitas oscilações no relevo, o motorista deve dirigir de forma mais contínua e moderada, não ultrapassando 3000 rotações por minuto, visto que uma condução mais acelerada eleva consideravelmente o gasto de combustível. Todavia, da mesma forma que o condutor não pode acelerar excessivamente, ainda precisa estar atento quanto ao desenvolvimento de uma velocidade muito baixa, pois esse tipo de condução também compromete a efetivação da média. O motorista, ao longo da viagem, vai acompanhando o consumo de combustível através do computador de bordo que se localiza no painel de controle do veículo. Esse equipamento informa, dentre outros dados, a quilometragem rodada, a média de combustível realizada e a média ideal para a quantidade de quilômetros rodados:

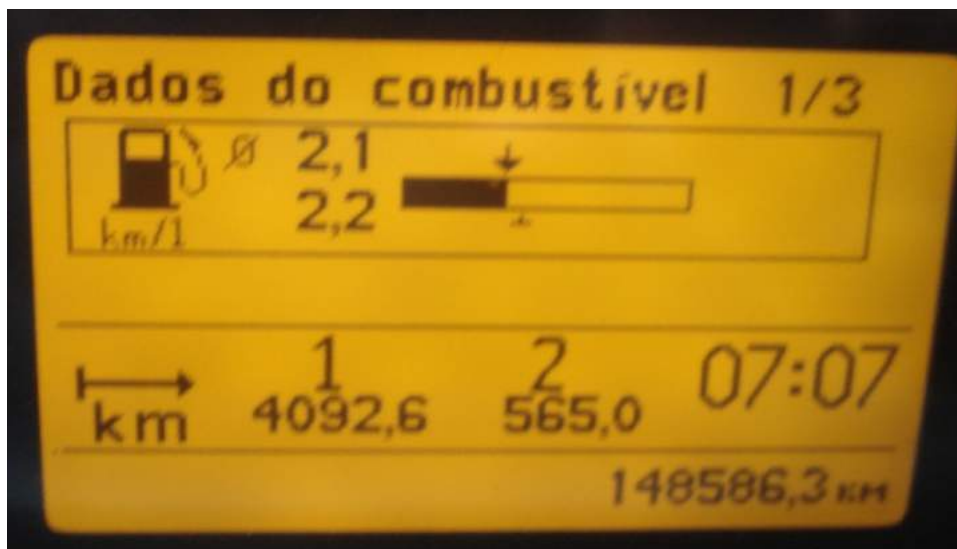


Foto 14: Computador de bordo localizado no painel do caminhão. Esse sistema mantém o motorista informado sobre a performance da economia de combustível em relação à viagem em curso. Autor: AMARAL, Karine. Marins. 2009

Essas estratégias utilizadas pelas transportadoras, as quais procuram reduzir despesas e encurtar o tempo de viagem, objetivam elevar quantitativamente e qualitativamente os resultados empresariais. Entretanto, se por um lado, as práticas adotadas favorecem o princípio da concentração do capital por meio de uma acumulação ilimitada, por outro, promove uma intensificação do trabalho, que ocasiona, aos motoristas, um maior desgaste físico, mental e também emocional.

Seguindo esse ritmo cansativo de trabalho, chegamos à cidade de Recife por volta das 23h30min. Fomos para o pátio da Sadia, onde os caminhões aguardam autorização para seguirem ao centro de distribuição, local onde será efetuado o descarregamento do caminhão. Todos os motoristas que prestam serviços para a Sadia são obrigados a permanecer nessa localidade, que apresenta péssimas condições de higiene. Os banheiros são sempre sujos e a água do chuveiro é fria. Os motoristas precisam acostumar-se com os inúmeros animais roedores que convivem no local, os quais facilitam a proliferação de doenças. Além do mais, o pátio não é asfaltado e apresenta uma grande quantidade de entulhos, formando muita lama quando chove no local.



Foto15: Pátio da Sadia onde ficam aglomerados os motoristas caminhoneiros que aguardam carregamento ou descarregamento do caminhão.
Auto: AMARAL, Karine Marins. 2009



Foto 16: Entulho acumulado no interior do pátio da Sadia
Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

Depois de três dias de intenso trabalho, os motoristas, que na maioria das vezes conseguem cumprir os horários determinados pela Sadia, precisam aguardar a descarga do caminhão, que nem sempre ocorre nos horários que foram determinados. Alguns caminhoneiros chegam mesmo a aguardar dias no pátio, quando a central de distribuição está estocada. Sendo assim, esses profissionais que estão longe de casa e de suas famílias, devem esperar um posicionamento da companhia no interior do pátio apresentado anteriormente, efetuando, inclusive, suas refeições nesse ambiente.



Foto 17: Motorista preparando sua comida no pátio da Sadia.
Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

No quarto dia de trabalho, fomos convocados a descarregar o caminhão às 10h50min. Quando chegamos ao centro de distribuição da Sadia, os funcionários responsáveis pelo descarregamento estavam em reunião e logo em seguida enceraram suas atividades para realizar o intervalo de almoço. Ficamos aguardando no interior da empresa, sem possibilidade de preparar nossa refeição, pois a Sadia proibiu os caminhoneiros de cozinhar no interior das dependências da companhia. Construíram, dessa forma, uma cozinha para que a comida dos motoristas pudesse ser preparada nesse local e o fornecimento do gás seria por conta da empresa. Todavia, já há alguns meses que o fornecimento não é efetuado. Sendo assim, os motoristas esperam sair do interior da companhia para preparar sua refeição.

O descarregamento foi concluído às 13h50min. O contrato estabelecido entre a Sadia e a Gira Transportes determina que a companhia forneça, semanalmente, carregamento para o CD de Recife. Porém, no caminho de volta, a Sadia apenas oferece carregamento quando tem disponibilidade de mercadorias para Uberlândia ou outras regiões. Dessa forma, se a Sadia não tiver disponibilidade de carga para o retorno, a transportadora precisa conseguir outro frete, transportando produtos os mais variados. Sendo assim, quando o caminhão está descarregado, os motoristas ligam para o chefe de transportes da Gira, para que o mesmo informe o destino que o veículo deverá seguir. Nesse caso, fomos orientados a carregar na Sadia e seguir viagem para Fortaleza, pois a companhia precisava enviar mercadorias para o Ceará. Todo o processo de

carregamento no CD Recife é realizado exclusivamente a partir das 22h00min. Dessa forma, retornamos ao pátio da Sadia para almoçar e dormir, pois à noite tínhamos que trabalhar.

O carregamento começou antecipadamente, às 21h30min, terminando por volta das 23h00min. Ficamos aguardando as notas e a determinação do horário a ser cumprido. O motorista estava visivelmente preocupado, pois, geralmente, quando os caminhões carregam para Fortaleza, o horário é determinado para o mesmo dia ou para o dia seguinte na parte da manhã (conforme anexo III), obrigando-os a viajar a noite toda para conseguir cumprir o horário. Porém, às 01h30min fomos informados que o horário havia sido prolongado, devido aos constantes acidentes ocorridos com os motoristas no percurso de Recife a Fortaleza. Tínhamos, portanto, 31 horas para conseguir cumprir 830 quilômetros. Sendo assim, dormimos na própria Sadia, para continuarmos a viagem no dia seguinte.

Levantamos às 05h00min da manhã. Passamos por Olinda, Paulista, Abreu e Lima, Igarassu, Itamaracá e Goiana. Paramos no posto fiscal da divisa do Pernambuco com a Paraíba, quando alguns motoristas foram abordados por garotas de programa.



Foto 18: Garota de programa abordando motorista agregado da empresa Sadia, no posto fiscal da divisa do Pernambuco com a Paraíba.

Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

Essas adolescentes que, de modo geral, convivem com a miséria, com as adversidades financeiras e com o desemprego, visualizam nos motoristas caminhoneiros, profissionais que estão longe de casa e distante de suas companheiras, a possibilidade de estabelecer uma relação de troca, garantindo, assim, seu sustento. A

prostituição nas rodovias é um assunto que vem sendo amplamente debatido pela Comissão Parlamentar Mista de Inquérito da Exploração de Crianças e Adolescentes do Congresso Nacional. Segundo o relato da socióloga Marlene Vaz, especialista no enfrentamento da violência sexual contra crianças e adolescentes, essa é uma situação complexa, que não se limita simplesmente ao ato de comercialização do corpo. Essa prática está inserida em um contexto social contraditório, orientado, sobretudo, pelas expressivas desigualdades sociais:

"Encontrei uma menina descendo de um caminhão com uma lata de sardinha, de salsicha. E o frentista. Geralmente, frentistas são intermediários. Mas ele ali, para se fazer de bonzinho, me apontou o pai da menina. Fui lá conversar. Um homem subnutrido, desempregado, que veio do interior por causa da seca. Na capital, ele não está preparado, capacitado para ser absorvido pelo mercado urbano. E ele ali me diz: minha senhora, quem troca o corpo por uma lata de salsicha ou de sardinha é prostituta? Essa é a pergunta que fica de fato para o país inteiro ⁵⁴."

Muitos motoristas não aceitam as sugestões das adolescentes. Entretanto, diversos profissionais do transporte de carga de pesada compreendem que a circunstância apresentada possibilita uma fuga, mesmo que momentânea, do contexto em que estão inseridos. “A gente chega cansado de viagem, aí recebe um carinho aqui, outro lá, é bom demais”, declara um motorista à revista “O Carreteiro ⁵⁵”. Dessa forma, as atitudes dos motoristas, bem como a das adolescentes que se prostituem, não podem ser desvinculadas do contexto social vivido, pois, em grande medida, articulam-se com as desigualdades sociais e à iniciativa capitalista de ampliação da acumulação de riquezas.

Seguindo a Fortaleza, passamos pelas cidades de Alhandra, João Pessoa, Bayeux e Mamaguape. Paramos no posto fiscal da Paraíba, que fica na divisa do estado paraibano com o Rio Grande do Norte. A primeira cidade do estado é Parnamirim, seguida por Natal, Macaíba, Santa Maria, Lajes, Angicos, Assu e Mossoró. Paramos às 17h35min no posto São Cristovão, que fica em Mossoró. Tomamos banho e abastecemos o caminhão. Retornamos às atividades às 18h45min, rodando até as 21h00min quando paramos na barreira fiscal do estado cearense. Dormimos no pátio do

⁵⁴ Entrevista com a socióloga Marlene Vaz, disponibilizada pela Rádio Câmara no endereço eletrônico: <<http://www.camara.gov.br/internet/radiocamara/default.asp?selecao=MAT&Materia=25400>>

⁵⁵ Revista “O Carreteiro”. Ed.373, outubro, 2005, p.55.

próprio órgão fiscalizador, pois, como a mercadoria iria permanecer no estado do Ceará, os trâmites legais exigidos pela unidade de fiscalização são mais complexos e, portanto, mais demorados do que quando a mercadoria simplesmente passa pelo estado, seguindo rumo à outra unidade federativa. Nessa circunstância, a liberação da nota fiscal demora, dependendo do volume de caminhões e da quantidade de notas a serem digitadas, em torno de cinco horas para ser efetivada. As barreiras fiscais vêm sendo consideradas, na atualidade, como um obstáculo à logística desenvolvida no país⁵⁶.

No sexto dia de viagem, levantamos às 04h00min da manhã. Deveríamos prosseguir o percurso pela BR 304, porém, a pavimentação da rodovia não contribui para a realização das médias de combustível e dos horários que precisam ser observados pelos motoristas.



Foto 19: Imagem da rodovia BR 304, realizada no mês de Junho do ano de 2009.

Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009

Sendo assim, muitos caminhoneiros acabam utilizando as rodovias estaduais do estado cearense, as quais apresentam melhores condições para o tráfego de veículos. Contudo, essa utilização é ilegal, visto que a legislação estadual do Ceará proíbe a circulação de veículos pesados nas rodovias estaduais e municipais. Entretanto, apesar

⁵⁶ A partir do levantamento realizado pelo Sindicato das empresas de Transportes de Carga de São Paulo e região (Setcesp), as barreiras fiscais complicam o desenvolvimento das viagens dos motoristas, por apresentar uma burocracia que prolonga a espera pela regulamentação da entrada das mercadorias nas unidades federativas estaduais. O assunto serviu de fonte para elaboração do livro “Barreiras fiscais estaduais: um entrave logístico”, publicado em 2006.

da proibição que se fundamenta na legislação do estado, passamos pela rodovia estadual, CE 261, logo que saímos do posto fiscal, pois a BR 304 não apresentava condições para a circulação de caminhões.

Seguindo a viagem, cruzamos as cidades de Aracati, Chorozinho, Pacajus e Horizonte, quando enfim chegamos à cidade de Fortaleza às 08h00min. O descarregamento do caminhão se iniciou às 10h00min, levando cerca de quarenta minutos para o termino da operação de descarga. Concluída essa etapa, novamente o motorista ligou para o chefe de transportes da Gira para saber o destino a ser seguido. Fomos informados que deveríamos nos direcionar para a cidade de Aracati, para carregar na fábrica da empresa Dafruta⁵⁷.

Novamente teríamos que cruzar a rodovia estadual CE 261. A travessia deveria ocorrer no período da noite, pois dessa forma evitaríamos a fiscalização vigente ao longo da via⁵⁸. Saímos do pátio da Sadia às 15h53min, chegamos à fábrica da Dafruta às 19h45min. O banheiro disponibilizado pela empresa para uso dos motoristas não tinha água. Tivemos que retornar à entrada da cidade, cerca de seis quilômetros, para tomarmos banho em um posto de combustível. Dormimos na portaria da fábrica.

No sétimo dia, ficamos aguardando para carregar o caminhão. Às 11h00min, a empresa solicitou que carregássemos de tambores vazios (que são utilizados para acondicionar sucos) para a fábrica da Maguari⁵⁹, empresa do mesmo ramo industrial situada no interior da cidade de Aracati, distante da Dafruta cerca de 20 quilômetros. O descarregamento terminou às 14h50min, quando retornamos à portaria da Dafruta para fazermos almoço. Às 15h40min transportamos outra remessa de tambores e fomos informados que não haveria carregamento naquele dia para Uberlândia ou Araguari.

No oitavo dia, o carregamento para a cidade de Araguari se iniciou às 18h00min, terminando às 19h30min. Ficamos aguardando a nota fiscal até às 21h00min.

Os motoristas sempre ficam preocupados quando efetuam carregamento na fábrica da Dafruta, pois as notas fiscais especificam o nome do motorista como o transportador responsável pelos volumes em circulação (a ordem de embarque do anexo

⁵⁷ Dafruta Indústria e Comércio S/A. Empresa que atua na área de sucos de frutas, que apresenta duas unidades industriais: uma em Aracati – CE e outra unidade na cidade de Araguari – MG.

⁵⁸ Quando os motoristas decidem trafegar nessas rodovias estaduais, correm o risco de encontrar algum guarda rodoviário que fiscaliza o tráfego de caminhões. Quando isso ocorre, o policia ordena que o veículo retorne pelo mesmo caminho, para utilizar as rodovias federais. Sendo assim, os motoristas utilizam essas vias à noite, pois os guardas não fiscalizam após as 18h00min.

⁵⁹ Empresa também do segmento de sucos que foi adquirida pela indústria Dafruta.

IV demonstra esse procedimento). Entretanto, o campo a ser discriminado deveria conter informações da transportadora responsável pelos deslocamentos das mercadorias, ou seja, nesse caso deveria conter dados da Gira Transportes: razão social, endereço, CNPJ e inscrição estadual. Essa transferência de informações, contidas na nota fiscal, corresponde a uma estratégia utilizada pela transportadora para evitar o pagamento de impostos que incidem sobre a circulação de mercadorias e serviços (ICMS). Como a impressão fiscal é emitida no nome do motorista, os tributos cobrados sobre a movimentação dos produtos transportados recaem sobre o cadastro de pessoa física (CPF) desse trabalhador. Sendo assim, ao final de um ano, quando contabilizadas a totalidade de cargas transportadas no período, muitos motoristas precisam declarar e pagar o imposto de renda referente à transação. Como a Gira Transportes se recusa a pagar o tributo fiscal, pelo fato da dívida não constar em sua razão social, alguns caminhoneiros chegam mesmo a parcelar o débito, pois uma situação cadastral irregular implica na impossibilidade de continuar trabalhando no transporte de mercadorias da Sadia. Sobre esse aspecto, o motorista M. A. declarou que teve que parcelar o valor de dois mil reais, dívida contraída ao efetuar o transporte das cargas da Dafruta, em dez parcelas de duzentos reais cada. Muitos motoristas preferem efetuar o pagamento da dívida, pois consideram que com o desemprego as perdas iriam ser muito maiores.

Seguindo em frente, no nono dia, levantamos às 05h30min da manhã para finalmente regressarmos à nossa região. Viajamos o dia todo em uma via completamente danificada. Levamos 14 horas para rodar apenas 420 km, comprometendo, dessa forma, a efetivação da média de combustível. No início do dia, quando começamos a trabalhar, o computador de bordo acusava uma média de 2,5. Porém, quando tivemos que finalizar o trabalho às 19h30min, no posto Imperador às margens da cidade de Salgueiro – PE, a média havia caído para 2,0. Essa situação leva o motorista a uma intensa ansiedade quanto ao cumprimento de suas metas perante a transportadora que trabalha.

Encerramos a atividade diária antecipadamente, pelo temor de assaltos e roubos que constantemente são praticados naquela região. O trecho em questão conta com inúmeros assaltos organizados por quadrilhas que costumam bloquear a pista principalmente com pedras de grande porte, para roubar dinheiro e os pertences dos caminhoneiros. Devido ao fato dos caminhões apresentarem uma tecnologia que disponibiliza o rastreamento e localização dos veículos, os assaltantes não costumam

roubar o caminhão. Preferem, portanto, furtar o que os motoristas trazem nas cabines dos caminhões. Sendo assim, paramos para dormir, pois os próprios guardas rodoviários orientam os motoristas a não viajarem no período noturno naquele trecho.

No décimo dia de viagem, levantamos às 05h00min da manhã. Próximo à divisa dos estados do Pernambuco com a Bahia, especificamente na cidade de Ibó, encontramos com alguns policiais militares na rodovia. Estes guardas saem de suas jurisdições circunscritas ao perímetro urbano, para se posicionarem na BR 116, a fim de pedir dinheiro aos motoristas caminhoneiros que passam pelo local. Geralmente, os motoristas “presenteiam” os policiais com quantias que variam de R\$0,50 a R\$1,00, pois temem que a negação da solicitação poça lhes acarretar algum problema com os “homens da lei”. Os guardas rodoviários também costumam subornar os caminhoneiros. Estes, quando verificam que o motorista não tem dinheiro para lhes fornecer, aceitam como pagamento até mesmo sabonete e papel higiênico, pois são produtos que os caminhoneiros ganham com certa frequência nos postos de combustível quando abastecem o caminhão.

Neste dia, rodamos até às 23h00min, quando paramos no posto Paraná, em Jaguaquara, cidade do estado da Bahia, para dormir.

Décimo primeiro dia. Iniciamos as atividades de trabalho às 05h20min da manhã. Fizemos um intervalo de almoço das 11h45min até às 13h00min. Paramos para dormir às 23h30min em um posto de combustível próximo à cidade de Pirapora. No dia seguinte, levantamos às 05h30min e chegamos a Araguari às 13h00min. Como era final de semana a empresa não efetuava descarregamentos. Sendo assim, tivemos que deixar o caminhão no interior da indústria e seguir de condução própria para Uberlândia. O motorista irá retornar de ônibus no próximo dia útil para que a descarga possa ser efetuada. É preciso se apressar, pois já existe um carregamento esperando por ele na Sadia, para novamente realizar o mesmo percurso dos últimos doze dias de trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da viagem realizada compreendemos que o universo que envolve os motoristas caminhoneiros é representado por estereótipos que não condizem com a realidade cotidiana desses profissionais. Minisséries da televisão brasileira, filmes e até mesmo letras de músicas contribuem para um entendimento equivocado sobre o trabalho e vida dos caminhoneiros. O filme, “Jorge um brasileiro”⁶⁰, exibição de grande repercussão nacional quando foi estreada, se propõe a abordar a realidade de trabalho dos motoristas de caminhão. Entretanto, enfatiza apenas o aspecto heróico de um motorista, que é capaz de grandes feitos para conseguir entregar, no tempo programado, a mercadoria encomendada pelo patrão. Em determinados momentos, o motorista se apresenta como um “super-herói” que não admite limite para realização de seu trabalho. Em uma cena do filme, o caminhoneiro, ao se deparar com uma ponte que tinha ruído devido a um temporal, ele e alguns companheiros de viagem decidem, mesmo sob forte chuva, cortar algumas árvores, para que a madeira pudesse favorecer a passagem dos caminhões. Na circunstância apresentada, o motorista é capaz de realizar práticas incomuns para não atrasar a entrega da mercadoria.

O tema dos caminhoneiros também foi abordado na minissérie “Carga Pesada”⁶¹, programa que era apresentado semanalmente pela Rede Globo de Televisão. Os episódios da série demonstravam viagens realizadas por dois companheiros, os famosos Pedro e Bino, que, rodando pelas estradas do país, viviam diferentes aventuras. A viagem, no contexto do seriado, é apresentada como uma grande diversão. Os problemas vivenciados diariamente pelos caminhoneiros, tais como a intensificação do trabalho, o uso de “rebites”, os horários que são previamente estipulados para entrega das mercadorias e as médias que precisam ser cumpridas, não são abordados na

⁶⁰ Filme brasileiro de 1989, cujo roteiro é baseado no romance de Oswaldo França Júnior. O filme demonstra a realidade de trabalho do caminhoneiro Jorge (Carlos Alberto Riccelli) que precisa a qualquer custo entregar a mercadoria que foi encomendada por seu patrão Mário (Dean Stockwell). Apesar de se deparar com vários obstáculos, o motorista consegue realizar a entrega da mercadoria que estava sob sua responsabilidade.

⁶¹ Os primeiros episódios foram exibidos em 1979 e permaneceram até 1981. Posteriormente, a série voltou a ser exibida, em 2003. Teve ainda curtas temporadas em 2007, terminando as apresentações em 2008. A minissérie trata da realidade de dois amigos, Pedro e Bino (Antonio Fagundes e Stênio Garcia), caminhoneiros que vivem diversas aventuras quando estão viajando pelas estradas do país.

minissérie. A versão apresentada faz-nos crer que o motorista está associado apenas ao ato de dirigir o caminhão e à condição de aproveitar os bons momentos da viagem.

Essas representações elaboradas sobre a realidade de trabalho dos caminhoneiros, longe de corresponderem ao cotidiano desses profissionais, acabam favorecendo os interesses das empresas que estão envolvidas com o transporte de cargas no país. A produção da imagem de um trabalhador “forte” e corajoso, capaz de se superar fisicamente e emocionalmente, interfere e manipula a vivência dos caminhoneiros. Devido à eficácia do discurso representativo, os motoristas incorporam as informações produzidas, sejam elas falsas ou verdadeiras, provocando algumas alterações comportamentais que se revelam nas atitudes desses trabalhadores. Em determinadas circunstâncias, apresentam-se e se comunicam por meio da conduta que lhes foi atribuída, sobressaindo, aparentemente, a imagem representada em detrimento da particularidade de cada caminhoneiro. Sobre esse aspecto, Lefebvre considera que:

“O estudo das representações destina-se a entender o processo pelo qual a força do representado se esvai, suplantada por seu representante por meio da representação, e como essa representação distancia-se do vivido e se multiplica, manipulando o vivido. As representações interpretam e, ao mesmo tempo, interferem na prática social”⁶².

O relato dos caminhoneiros demonstra suas limitações físicas e emocionais quanto à intensificação de sua atividade profissional. Entretanto, esses trabalhadores buscam se adequar aos padrões estabelecidos, de forma a corresponderem às expectativas que foram criadas pelas representações que os classificam como pessoas ilimitadas para o trabalho. A frase de “pára-choque de caminhão”, apresentada na imagem a seguir, demonstra a incorporação do discurso representativo, por parte do motorista de caminhão:

⁶² LUFTI, Eulina Pacheco; SOCHACZEWSKI, Suzanna; JAHNEL, Teresa Cabral. *As representações e o possível*. In: MARTINS, José de Souza. Henri Lefebvre e o retorno à dialética. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 89.



Foto 20: Baú com uma inscrição conhecida como “frase de pára-choque de caminhão”. Autor: AMARAL, Karine Marins. 2009.

Nessas circunstâncias, representar esses trabalhadores como “grandes homens”, capazes de grandes feitos, é, antes de qualquer coisa, um grande negócio para as empresas associadas ao transporte de carga pesada, pois cria, no motorista, uma exigência em relação ao próprio desempenho profissional.

Simultaneamente, a imagem de um trabalhador que se beneficia da realização de seu trabalho, por ser um homem “livre” para aproveitar as oportunidades de aventura que são apresentadas no decorrer da viagem, cria a expectativa de que o motorista de caminhão seja um profissional que não enfrenta dificuldades quanto às relações de trabalho desenvolvidas. Esse discurso omite as tensões e os conflitos que fazem parte da realidade de trabalho do motorista de caminhão.

A viagem realizada, momento em que tivemos a oportunidade de nos envolvermos com o cotidiano dos caminhoneiros, foi fundamental para compreender e romper com as representações que, inclusive, são parcialmente incorporadas pelos próprios trabalhadores. Os relatos, as angústias e os dilemas provenientes da intensificação do trabalho, no qual a Sadia também se compromete, demonstram que os motoristas de caminhão não são heróis e nem aventureiros, mas trabalhadores envolvidos em uma realidade de trabalho complexa, na qual são avaliados constantemente, tanto pela transportadora em que trabalham, por meio da execução das

médias de combustível, quanto pela Sadia, através do cumprimento dos horários estabelecidos previamente pela companhia.

As experiências vividas e o cotidiano dos motoristas foram fundamentais para se compreender as incongruências pertinentes ao discurso produzido pela Sadia. Entretanto, a investigação cotidiana demonstra que as contradições não partem simplesmente dos agentes que historicamente dominam o processo de trabalho. Inconsistências também podem ser verificadas no interior de um grupo de pessoas que exercem a mesma atividade profissional.

Um dos principais fatores de intensificação do trabalho do motorista caminhoneiro está associado à implementação dos horários de entrega das mercadorias. A partir dessa regulamentação, os motoristas se submetem a excessivas jornadas de trabalho, percorrendo longas distâncias e reduzindo o número de paradas, para conseguir cumprir os horários previamente afixados. Além de prejudicar a saúde do motorista, que apela para o uso de substância que melhoram o desempenho físico para realização do trabalho, essa prática contribui para a incidência de acidentes envolvendo os caminhões e carretas que trafegam nas rodovias do país. Segundo informações disponibilizadas pelo site SOS Estradas⁶³, no ano de 2007, a Polícia Rodoviária Federal constatou a ocorrência de 45.833 acidentes envolvendo caminhões, dos quais se registra 3.124 mortes.

A constatação dos altos índices de veículos do transporte de cargas, envolvidos em acidentes de trânsito, mobilizou o poder executivo a elaborar um projeto de lei (PL 2660/1996) que tem por objetivo regulamentar o tempo de direção do motorista de caminhão. O texto original da proposta prevê que os motoristas caminhoneiros e os motoristas de ônibus, não podem dirigir por mais de quatro horas ininterruptas, conforme especificado no primeiro artigo do projeto:

“Fica vedado ao motorista de caminhão e ônibus, trafegando em rodovias, dirigir ininterruptamente por mais de quatro horas, devendo descansar pelo menos uma hora de forma contínua ou de modo descontínuo, ao longo das quatro horas dirigidas.”

⁶³Endereço eletrônico: http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/nivaldino/acid_veic_carga.asp. Data de acesso: 04 dez. 2009.

O projeto de lei que tramitava desde 1996, foi aprovado pela câmara dos deputados em junho de 2009, porém, com algumas alterações. O substitutivo apresenta uma redução do descanso realizado pelo motorista, de uma hora, conforme mencionado na proposta inicial, para apenas meia hora. A aprovação efetivada pelos deputados aguarda sanção do presidente da república, para vigorar como uma lei que deverá ser aplicada em todo o território nacional.

Evidentemente, a proposta é percebida pelos empresários do setor de transportes como um entrave à concretização de seus objetivos comerciais. Entretanto, para os motoristas caminhoneiros, seria uma iniciativa que inibiria a realização de longas jornadas de trabalho, diminuindo, conseqüentemente, o uso de substâncias que estimulam o desempenho físico, bem como reduzindo o índice de acidentes ocorridos nas rodovias brasileiras. Contudo, inúmeros trabalhadores que dirigem caminhões se posicionaram contrários à regulamentação da jornada de trabalho, por considerarem que seus rendimentos financeiros diminuiriam devido ao fato de seus ganhos salariais estarem vinculados à produtividade realizada. Apesar de relatarem que são submetidos a uma rotina de trabalho extremamente desgastante, a qual só faz sentido no contexto da produtividade idealizada e cobrada por seus patrões, os motoristas caminhoneiros, ao protestarem contra a regulamentação da carga horária, demonstram que os benefícios ocasionados a partir desse ritmo de trabalho, satisfazem não somente os negócios de seus empregadores, como também os seus próprios interesses.

Inseridos em um contexto social no qual a realização do consumo perpassa pela aquisição do dinheiro, esses trabalhadores percebem que quanto maior o número de viagens realizadas no período de um mês, ou seja, quanto mais trabalharem, maiores serão as possibilidades de gastos com bens materiais, indispensáveis ou não à sua existência.

Essa constatação demonstra que compreender o cotidiano dos trabalhadores, significa percebê-los não somente como objetos de uma realidade social. Mas como sujeitos que não são só subordinados, nem tão pouco só subordinantes. Apresentam ambas as situações ao mesmo tempo e, ainda que inconscientemente, demonstram incoerências que se revelam em um contexto social complexo e contraditório. Nesse sentido, os estudos das experiências vividas pelos trabalhadores expõem as contradições dos grupos que dominam o processo de trabalho, mas também demonstram a complexidade que envolve o viver dos próprios trabalhadores.

Incorporar o cotidiano e as experiências vividas pelos motoristas que prestam serviços para a Sadia, às reflexões sobre as relações de trabalho na atualidade, possibilita a revelação de outras histórias sobre os caminhoneiros e sobre as empresas as quais estão submetidos.

FONTES

1- NARRATIVAS ORAIS

Cláudio Henrique Marins Amaral – 37 anos, casado e pai de dois filhos. Motorista de caminhão há dezenove anos. Aprendeu a profissão com o pai que também era caminhoneiro. Entrevista realizada em agosto de 2006.

João da Silva – 55 anos, casado e pai de dois filhos. Motorista caminhoneiro que se aposentou recentemente por doença cardíaca. Atualmente, mesmo não podendo viajar, realiza algumas viagens para outros motoristas que precisam resolver problemas particulares em Uberlândia. Também carrega e descarrega os caminhões na Sadia, quando os motoristas o pagam para que os mesmos possam descansar. Entrevista realizada em agosto de 2007. (Nome fictício)

Luismar da Silva Júnior – 27 anos, casado e pai de três filhos. Foi motorista da Haas Transportes, circunstância em que transportava mercadorias da Sadia da cidade Uberlândia para Recife. Entrou com um processo judicial contra a transportadora e também contra a Sadia por danos morais, por ser impedido de realizar seu trabalho. Ganhou uma indenização equivalente a sessenta salários mínimos. Entrevista realizada em outubro de 2009.

Josefa da Silva – 40 anos, casada, do lar. Esposa de caminhoneiro vinculado à Sadia, que viaja constantemente com o marido para a região nordeste, para amenizar a ausência do marido em casa. Entrevista realizada junho de 2009. (Nome fictício)

2- PERIÓDICOS

Revista “Veja”. Ed. 2114, maio de 2009.

Revista LOGWEB. Ed. 46, dez 2005.

Revista “O Carreteiro”. Ed.373, out. 2005.

Revista “O Carreteiro”. Ed.382, jul. 2006.

Jornal “Acelerando”. Ano 12, nº 28, Abr. 2006.

3- SITES

www.camara.gov.br

www.estradas.com.br

www.martins.com.br

www.memorialattiliofontana.com.br

www.sadia.com.br

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Antonio de. *Os trabalhadores e seus espaços: cultura, experiência e cotidiano nos estudos históricos sobre identidade coletiva*. In: *Política, Cultura e Movimentos Sociais: contemporaneidades historiográficas*. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, 2001.

ALVES, Giovanni. *Trabalho e mundialização do capital – A nova degradação do trabalho na era da globalização*. Londrina: Editora Práxis, 1999.

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho – Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2002.

BLOCH, Marc. *Apologia da História ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2001.

DAL ROSSO, Sadi. *Mais Trabalho A intensificação do labor na sociedade contemporânea*. São Paulo: Boitempo, 2008.

DAMATA, Roberto. *Relativizando: uma introdução à antropologia social*. Petrópolis: Vozes, 1981

FENELON, Déa Ribeiro. In. *Outras histórias: memórias e linguagens*. São Paulo: Olho d'Água, 2006.

HARVEY, David. Do fordismo à acumulação flexível. In: *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993.

KHOURY, Yara Aun (Orgs.). *Outras histórias: memórias e linguagens*. São Paulo: Olho D'Água, 2006.

LARA, Silvia Hunold. *História, memória e museu*. São Paulo.

LUFTI, Eulina Pacheco; SOCHACZEWSKI, Suzanna; JAHNEL, Teresa Cabral. *As representações e o possível*. In: MARTINS, José de Souza. *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996.

LE GOFF, Jacques. *A História do Quotidiano*. In: DUBY, George et. al. *História e Nova História*.

MACIEL, Luci Helena. *Enfrentando estradas, construindo caminhos: experiências de motoristas do transporte rodoviário*. 2005. Tese (pós-graduação) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

MELO, Ianni Sousa Borges. *A Nova Ordem do Trabalho: Um Estudo de caso sobre o grupo Martins*. 2002. Monografia (Graduação) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

PAOLI, Maria Célia. *Os trabalhadores urbanos na fala dos outros: tempo, espaço e classe na história operária brasileira*. In: LOPES, José Sergio Leite. *Cultura & Identidade Operária*; aspectos da cultura da classe trabalhadora. São Paulo: Marco Zero, 1987.

PORTELLI, Alessandro. *História oral como gênero*. In: *Projeto História*. São Paulo: PUC – Educ., 2001.

SANTOS, Luciane dos. *Moro no mundo e passeio em casa: vida e trabalho dos caminhoneiros*. In: ANTUNES, Ricardo; SILVA, Maria A. Moraes. (ORGS.). *O avesso do trabalho*. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

SANTOS, Rosselvelt José. *Pesquisa empírica e trabalho de campo: algumas questões acerca do conhecimento geográfico*. *Revista Sociedade & Natureza*, Uberlândia, n°11, p.114, jan./dez., 1999.

SILVA, Marcos A. da. *História: o prazer em ensino e pesquisa*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

THOMPSON, E.P. *Formação da classe operária inglesa*. A árvore da Liberdade. Rio de Janeiro, Paz e Terra, v. 1, 3ª ed., 1997.

ANEXOS

ANEXO I

Sadia	Diário de Bordo		Data/Hora:	18/5/2009 14:25:51	Número:	AL-22773
	Origem: UBERLÂNDIA CD - MG Endereço: ROD. BR 365 KM 637 Bairro: ZONA RURAL		Fone: (34)3218-9815 Fax: (34) 3218-9366 CEP: 38405228	Out-Look: SADIA UBERLÂNDIA Contatos:		

Cavalo	Carreta	Frota	Lacre	Transportadora	Motorista	Tel. Motorista
HHK-5618	HHK-5542	0	14248	GIRA	CLAUDIO HENRIQUE	(34)3213-6114

Dados da Viagem					
Destino da Viagem:			RECIFE - PE		
Prev. Fim:			22/5/2009 15:00:00		
Produto		Temperatura na Entrega			Faixa de Temperatura
		P1	P2	P3	
CONGELADO					
-18°					

1ª Entrega	Proposta:	CTRC:	0
Nº da NF:			
Destino:	SADIA S/A	Cidade/UF:	Recife - PE

	Data	Hora	Carimbo e Assinatura do Cliente	OBSERVAÇÕES
Saída	18/05/09	14:25		
Previsão de Chegada	22/05/09	15:00		
Chegada no Destino				
Início da Descarga				
Término da Descarga			Nome:	Fone:
Entrega do Pedido				
Anomalia de Entrega	/ /	/ /	/ /	OUTRAS:

ORIENTAÇÕES AO MOTORISTA

- Durante o transporte a temperatura da carga deve ser mantida de acordo com o especificado no campo "temperatura do transporte". Caso contrário todos os possíveis custos serão cobrados da Transportadora.
- No caso de qualquer problema durante o trajeto, ligar para o telefone de contato da Origem da Carga.
- No caso de entrega em CLIENTE, ligar imediatamente após a chegada para o telefone de contato da Origem.
- Após a entrega o motorista deve OBRIGATORIAMENTE devolver para a Unidade de Origem o canhoto da Nota Fiscal, o Termo de Recebimento de Paletes PBR assinado e carimbado e o DIÁRIO DE BORDO com todos os campos preenchidos.
- A devolução deve ser feita somente pessoalmente ou utilizando o correio, no prazo máximo de 15 dias.
- No caso de demora na descarga, ligar em até 3 horas para a Origem. Caso não descarregar ligar em até 12 horas, para solicitar senha.

Todos os carros sinistrados (roubo, capotamento, batidas) que estiverem transportando produtos Sadia deve ser imediatamente acionada a Empresa Buonny através do telefone 0800-7030373.

ORIENTAÇÕES ESPECIAIS

- Declaro haver recebido as mercadorias constantes da carga do veículo com as características descritas acima, em perfeitas condições e comprometo-me em obedecer todas as orientações ao motoristas descritas neste.

1ª - Leitura do hodômetro na hora do carregamento: _____ horas

2ª - Leitura do hodômetro na hora do destino: _____ horas

SOS CARGAS Ligue:
0800-7030373
24 horas
Buonny - Líder Comissária de Avarias

Informações Relativas ao Rastreamento ligue:
(49) 3361-1777
ANGELLIRA
Rastreamento Satelital

Sr. Motorista:
para finalizar Viagem desligue
ignição do veículo
em área aberta e
aguarde 3 minutos

Assinatura do Motorista _____

ANEXO II

02

Sadia

UNIDADE UBERLÂNDIA

NORMAS DE SEGURANÇA E CONDUTA DENTRO DA UNIDADE

Sr. MOTORISTA

Para seu maior conforto, solicitamos que todos os motoristas se atentem aos procedimentos abaixo relacionados, pois os mesmos possuem a finalidade de proporcionar uma boa estadia em nossa Unidade e ao mesmo tempo assegurar o seu retorno.

Na área industrial (após a portaria) favor observar as normas abaixo:

- ✓ É obrigatório o uso de camisa ou camiseta;
- ✓ É proibido fumar nas dependências da empresa;
- ✓ A velocidade máxima permitida dentro das dependências é de 20 Km/h;
- ✓ É obrigatório o uso do cinto de segurança;
- ✓ É obrigatório o uso de calçados fechados dentro das dependências da empresa;
- ✓ É obrigatório o uso de calça comprida dentro das dependências da empresa;
- ✓ Durante a noite ao fazer manobras no pátio, os faróis devem estar ligados e não somente os faroletes;
- ✓ É proibido movimentar o caminhão com pessoas sobre a carroceria ou cabine do veículo;
- ✓ É obrigatório o uso de calço nos pneus quando for realizar qualquer tipo de manutenção no veículo (não usar somente o freio de mão);
- ✓ Todo dano causado pelo veículo será responsabilidade da empresa contratada e do motorista;
- ✓ É proibido preparar ou consumir alimentos nos caminhões; A empresa não se responsabiliza por objetos deixados no interior dos veículos;
- ✓ O seu veículo será revistado pelo membro da segurança patrimonial na entrada e saída da Empresa;
- ✓ É proibido o consumo de bebidas alcoólicas nas dependências da empresa;
- ✓ É proibido o porte de armas dentro das dependências da empresa;
- ✓ **O motorista infrator das normas acima citadas ficará proibido de entrar na empresa por 60 dias;**
- ✓ O Setor de Segurança Patrimonial estará a sua disposição para esclarecer quaisquer dúvidas que por ventura possam surgir.

Estas medidas visam a sua segurança e a de nossos funcionários.
O não cumprimento destas normas implicará em notificação para Empresa contratada.

Ao sair favor devolver esta norma na portaria

SESMT / SEGURANÇA PATRIMONIAL

ANEXO III

Sadia Diário de Bordo Data Carreg.: 04/07/2006

Unidade de Origem : RECIFE

FROTA	PLACA	Transportadora:	Nome do Motorista:
***	HCC 3840	GIRA	CLAUDIO
CTRC	1225	LACRE	1263
Horímetro:	Quant. notas	15	

TEMPERATURA DOS PRODUTOS

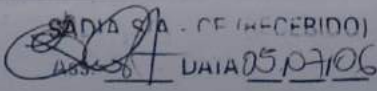
		Padrão	Temp. Embarque
Congeladas	SIM	-18°C	
Resfriados	SIM	0°C	
Banha / Salgados	SIM		

Ao chegar no Posto Fiscal "Mata Fresca" ligar para(85) 3066-3600 falar com William ou Oliveira.

SOS CARGAS Ligue:
0800-7708767
 24 horas
 Buanny - Líder Comissária de Avarias

1ª ENTREGA

Nº Nota Fiscal:

Cliente:	SADIA	CIDADE	MARACANAU
Item	Data	Hora	
SAÍDA	04/07/2006	01:12	
Previsão de Chegada	04/07/2006	20:00	
Chegada ao Destino	05/07/06	02:20	
Início da Descarga	05/07/06	02:49	
Término da Descarga	05/07/06	03:25	
Temperatura do produto na abertura do caminhão: Secos:		Banha / Salgados:	
Congelados:		Resfriados:	
Arrumação da carga () Boa () Ruim		embalagem Danificada: () sim () Não	
Observação:			
Cliente:	CIDADE		
Item	Data	Hora	
Saída			
Previsão de Chegada			
Chegada ao Destino			
Início da Descarga			
Término da Descarga			
Temperatura do produto na abertura do caminhão: Secos:		Banha / Salgados:	
Congelados:		Resfriados:	
Arrumação da carga () Boa () Ruim		embalagem Danificada: () sim () Não	
Observação:			

ANEXO IV

[illegible]