



SER CAMINHONEIRO: AS CONDIÇÕES E RELAÇÕES DE TRABALHO NA REGIÃO DO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS

Doi: 10.4025/8cih.pphuem.3921

Sirlande Telis Cunha, UFMT

Guilherme Gustavo Henrique Salvati, UFMT

Resumo

O presente texto apresenta uma discussão acerca das condições e relações de trabalho dos caminhoneiros, no município de Rondonópolis, MT. Como forma de questionar a invisibilidade de uma profissão responsável por movimentar a economia da região, mas que se encontra em uma situação de exploração após a aprovação da Lei nº 13.103 de 2015, chamada de Lei do Caminhoneiro, responsável pelo aumento da jornada de trabalho e diminuição no tempo de descanso, aumentando assim o risco de acidentes e problemas de saúde dessa categoria. A investigação insere-se na metodologia de pesquisa histórica, na perspectiva do mundo do trabalho, utilizando como instrumento o registro digital (fotografia) e relatos de uma viajante no Estado de Mato Grosso. Os resultados da pesquisa indicam a precarização do local de trabalho e a desumanização do trabalhador, sobretudo após as mudanças com a lei mencionada anteriormente. Ela não contempla o caminhoneiro, porque não existe local apropriado para o descanso, assim como não existe intervalo na sua jornada de trabalho. Esta pesquisa contribuiu com as discussões sobre mundo do trabalho, sobretudo em um momento marcado pela perda de direitos trabalhistas com a Lei nº 13.467 de 13/07/2017.

Palavras Chave:

Caminhoneiro; Lei do Descanso; Lei do Caminhoneiro; Mundo do trabalho;

Introdução

Para Karl Marx, na obra "O capital", a base da sociedade está no trabalho, sendo uma característica fundamental do homem. Segundo o autor, o trabalho deveria ser humanizador, já que é a essência da condição humana, e, representa um eixo da história da humanidade. Mas não foi isso que aconteceu ao longo da história, na antiguidade o trabalho era uma atividade exclusiva dos escravos, pensando principalmente a partir de Grécia e Roma, onde filósofos como Platão e Aristóteles valorizavam a atividade política e referia-se ao trabalho como atividade inferior. O trabalho era visto como algo degradante e desgastante, sendo função apenas dos escravos. Na Idade Média, a escravidão deixa de ser a principal mão de obra, sendo agora uma relação de servidão, entre o senhor feudal e o camponês. Mas a concepção de trabalho pouco mudou, já que a Igreja Católica considerava essa uma atividade impura.

Foi na Era Moderna, a partir do século XVI, que essa concepção de trabalho como algo degradante passa por uma profunda mudança. Max Weber, em "A ética protestante e o espírito do capitalismo", mostra como a religião, no caso o protestantismo, dá um novo sentido ao trabalho, sentido esse que será incorporado pelo emergente capitalismo. Nessa nova concepção, o trabalho é colocado como uma atividade que aproxima o homem de Deus, e o seu sucesso (riqueza), é resultado do seu esforço. Durante a Idade Média a Igreja Católica colocava que se você tivesse nascido pobre, era uma vontade de Deus, e, portanto, você seria pobre pelo resto de sua vida. Com o protestantismo essa noção mudou, se eu trabalhar duro, meu esforço será recompensado, sendo que isso só dependerá de mim mesmo, surge também a ideia de meritocracia. Nessa nova visão, o trabalho passa a ser visto como algo prioritário, no qual se

deve buscar satisfação. No entanto, mesmo havendo toda essa construção ideológica, apoiada pela religião, não se conseguiu eliminar a insatisfação do trabalhador. O capitalismo terá sua história marcada pela resistência e luta dos trabalhadores em busca de melhores condições de vida e trabalho.

Para o sociólogo Zygmunt Bauman, vivemos um período, no qual ocorre uma humanização da mercadoria e uma desumanização do homem e das relações sociais. Vivemos em um mundo onde tudo é facilmente descartável, desde os produtos que nós mesmos produzimos, até os laços sociais, que são agora feitos para serem consumidos, não mais produzidos. A frase máxima do capitalismo "o trabalho dignifica o homem", hoje já não faz mais sentido, porque esse mesmo trabalho nos "escraviza" e degrada. O mundo do trabalho se tornou, para a maioria das pessoas, um castigo perverso, pois faz de nós farrapos humanos.

Ser Caminhoneiro: As Condições e Relações de Trabalho na Região do Município de Rondonópolis

Em Rondonópolis, município localizado no estado de Mato Grosso, a principal atividade econômica é o agronegócio. A cidade é a segunda maior economia do estado, e está entre as 100 maiores economias do país, segundo dados do IBGE 2013. Obviamente, essa movimentação da economia rondonopolitana não é graças ao grande latifundiário, mas sim resultado do esforço daqueles que nem se quer são lembrados nas reportagens sobre o desenvolvimento econômico da cidade. Seja desde o trabalhador rural, responsável pelo plantio e colheita, até os caminhoneiros, responsáveis pelo transporte e entrega dos produtos.

Os caminhoneiros são uma categoria que faz parte dos trabalhadores invisíveis perante a sociedade, que só lembra da existência deles quando as estradas do país estão paradas, por conta das greves dessa categoria. Nesse exato

momento, aquela profissão que é responsável por mover a economia, se torna um incômodo social, alvo dos paneiros da classe média, que usam as estradas para viagens de lazer, e não percebem que aquilo ali é o meio de sobrevivência de milhares de famílias ao redor do país. Segundo dados do Ministério da Previdência Social, a profissão de caminhoneiro é a que mais mata no Brasil, foram 2.579 mortes entre 2005 e 2013, mais que profissões ligadas à construção civil e à energia elétrica. A pesquisa foi feita em 2014, mas muito provavelmente os números devem ter aumentado, sobretudo após a criação da Lei do Caminhoneiro (Lei nº 13.103), que entrou em vigor em abril de 2015.

A lei, uma reivindicação da própria categoria, foi para exigir o direito de trabalhar mais horas por dia. Parece contraditório uma greve trabalhista exigindo a extensão da jornada de trabalho. A origem desse desejo tem a ver com o pagamento de comissões. O caminhoneiro ganha de acordo com o número de viagens feitas, ou pelo cumprimento de metas, como a entrega de uma carga antes do tempo. Portanto, quanto mais rápido o profissional rodar pelas estradas e mais viagens fizer, mais ele recebe. Na época, a lei dividiu a categoria, parte deles, organizados em sindicatos, eram contra a nova lei, mas do outro lado, caminhoneiros donos do seu próprio caminhão, foram a principal força favorável ao aumento da jornada de trabalho, apoiados por empresários do agronegócio. A Lei do Caminhoneiro tirou os direitos adquiridos pela lei anterior, conhecida como Lei do Descanso. A nova regra permite uma jornada de trabalho de 12 horas por dia, contra dez da anterior. E também mudou os horários de intervalo e descanso. O projeto foi elaborado pela bancada ruralista do Congresso Nacional, com relatoria de Valdir Colatto (PMDB-SC).

Os caminhoneiros estão sujeitos, cotidianamente a uma longa

jornada de trabalho. Ficando noites sem dormir, longe de casa, fazendo da boleia do caminhão seu lar. Isso repercute no seu cotidiano, tornando o trabalho uma ocupação central para esses sujeitos. Considerada uma das principais dificuldades da atividade dos caminhoneiros devem-se, principalmente, à forte influência que a lógica capitalista exerce sobre o setor rodoviário de cargas, especialmente no que diz respeito à exploração da mais-valia que obriga os motoristas a cumprir uma extensa jornada de trabalho.

Não bastando a degradação desse trabalhador com uma jornada de trabalho que põe em risco sua saúde, e sobretudo, sua vida, ainda vemos uma total humilhação e desumanização desses profissionais em seus locais de trabalho. Existem fazendas na região de Rondonópolis e adjacências que não oferecem o mínimo de conforto, para o caminhoneiro e sua família, como um banheiro decente com chuveiro e vaso sanitário. Eles alegam que os caminhoneiros degradam os banheiros.

O caminhoneiro, tem a necessidade de equipar o seu caminhão como se fosse uma casa ambulante, levando nele uma cozinha, para preparar a sua comida, pois na maioria dos lugares, onde carregam ou descarregam a carga, não oferecem nem um café puro imagine um almoço ou uma janta. Na imagem abaixo, captada por Sirlande Telis Cunha em maio de 2015, na BR 364 entre Rondonópolis e Alto Graças, podemos ver essa situação.

Nesta imagem podemos reforçar como é o cotidiano do caminhoneiro que, escoar a safra de algodão, soja e milho da Cidade de Rondonópolis e do Norte do Mato Grosso. Aqui ele prepara a sua comida em um lugar insalubre, com tudo improvisado. A imagem reforça o descaso que a sociedade política tem com essa classe, pois criam leis, mas não proporcionam reais condições de trabalho a esses indivíduos. A cozinha está acoplada a carreta do caminhão, e ela deve estar equipada de modo que não altere nada na estrutura, pois o documento do caminhão não pode ser alterado, por conta da cozinha

ou outro equipamento que favoreça o conforto do motorista. Assim, como a cama, que também faz parte do cavalo do caminhão.

Figura 1: Na sua hora de descanso o caminhoneiro faz o seu almoço.



Fonte: Sirlande Telis Cunha, Rondonópolis (MT), 2015.

Perceba como é tenso o cotidiano do motorista de caminhão, pois as estradas do estado do Mato Grosso são péssimas, mesmo as que já foram privatizadas ainda não conseguiram as ampliações adequadas. A BR 163, com mais de 3,5 mil km de extensão, é hoje a principal rodovia federal que corta o território matogrossense e a mais utilizada pelo setor produtivo do Estado. São aproximadamente 1,7 mil km que passam por 21 municípios, sendo que a maioria é de grande produção agrícola, especialmente soja, milho e algodão no estado de Mato grosso, como afirma uma reportagem do Globo Rural de janeiro de 2016:

A rodovia BR-163, no trecho que liga Mato Grosso ao Pará, está em condições péssimas, especialmente no lado paraense. A conclusão é da Comissão de

Logística da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja-MT) e do Movimento Pró-Logística, também ligado à entidade, que realizaram uma viagem técnica pelo local entre os dias 14 e 17 de janeiro de 2016.

Como é possível a má conversão dessa BR, no norte do Mato Grosso afetar um motorista que trabalha em uma empresa de transporte em Rondonópolis, que está localizada no sul do estado? Um motorista de caminhão que é contratado por uma empresa de transporte de grãos em Rondonópolis, também é afetado pelas péssimas condições desta rodovia, porque ele tem que se descolar até onde estão os grãos para transportá-los. Compreender o cotidiano de uma pessoa que vive vinte quatro horas dentro e fora do seu local de trabalho sem as condições de trabalho adequada é viver em um campo minado. É viver sob o jugo de uma adrenalina amarga. Os riscos contra a sua vida são eminentes.

Figura 2: Local de triagem para carregar ou descarregar o grão na fazenda Pau da Onça.



Fotografias por Sirlande Telis da Cunha, em julho de 2016 na fazenda 'Pau da Onça', no município de Santa Rita do Trivelato, MT

As imagens acima constituem e representam a hostilidade que é tratado o motorista de caminhão, pelo proprietário destas fazendas em Mato Grosso. Podemos observar que, este caminhão faz parte de uma paisagem desolada, não existe nenhuma árvore, para amparar e proteger a

pessoa do sol escaldante do Mato Grosso, que ultrapassa os 40° C, e, nem todos os caminhões possuem ar condicionado. Aqui se o motorista e a sua família chegarem a noite encontram uma escuridão total. Há dois banheiros, mas são trancados. Fazer comida nesta escuridão é um desafio desanimador, é melhor dormir com fome mesmo, pois o refeitório é apenas para os funcionários da fazenda. Existem também os desafios proporcionados pelas empresas localizadas na zona urbana, temos como exemplo: Óleos Minu (Guararapes, São Paulo), ADM (Rondonópolis, MT), Cargil (Primavera Do Leste, MT), Vale S.A (Araxá, MG) e a Vale (Catalão, GO). As empresas citadas, além de oferecerem péssimas condições para o caminhoneiro, não admitem que captem imagens de seus pátios de triagem.

Nas viagens que realizei na boleia do caminhão do meu companheiro, com meus filhos, vivi momentos bem peculiares¹. Em julho do ano passado quase fui atacada por dois javalis no pátio de espera de carga na Vale S.A (Araxá, MG). Convivi com urubus no pátio de triagem da Louis Dreyfus Company em Mato Grosso. Fui eu e meus filhos, clandestinamente, junto com a carga, para o tombador da Óleos Minu (Guararapes, São Paulo), porque não havia lugar adequado para nós ficarmos, era duas horas da manhã e fazia muito frio. No tombador não é permitido pessoas, nem o motorista pode ficar no caminhão, se fossemos pegos meu companheiro sofreria punições, uma delas seria não poder descarregar mais na empresa. Quase assaltaram o caminhão com a carga no Triângulo Mineiro. Na Cargil (Primavera do Leste, MT) não existe banheiro disponível para o caminhoneiro e sua família.

O motorista contratado em Rondonópolis tem a necessidade de deslocar até os locais onde estão as cargas. Eles saem do município de

Rondonópolis com grãos, farelo, casquinha perolada da ADM (Archer Daniels Midland), para fazendas no próprio estado do Mato Grosso, estado de Goiás e Minas Gerais e voltam carregados de Adubo da Vale S.A. Até mesmo porque o caminhoneiro tem que pagar as suas despesas (oficina, combustível e outros gastos), assim como as despesas da empresa e o seu salário, dessa forma, se tem a necessidade de estar carregado, tornando-se um celeiro sob rodas.

A vida em sociedade seria bem mais interessante desde que, o trabalho oferecesse mais benefício, ao invés de alienação da atividade produtiva. O liberalismo econômico devia pensar mais no bem-estar social do trabalhador, do que na quantidade de mercadorias para o consumo. Pensar o trabalho como existência da vida, é um evento que está arraigado no imaginário de uma boa parte das pessoas. Imaginário esse que se encontra borrado, com sangue, suor e lágrimas.

Entender o cotidiano do caminhoneiro, não é buscar no imaginário uma profissão da aventura e do bordejão, porque viver na estrada é algo perigoso e estressante, o trânsito é violento, as estradas são na sua grande maioria precárias; o salário é comissionado. O trabalhador mesmo trabalhando de carteira assinada, tem a obrigatoriedade de cumprir metas, para fazer seu salário. De acordo com a nova lei que entra em vigor em novembro de 2017 (Lei nº 13.467), o caminhoneiro só tem a perder quanto aos seus direitos trabalhistas, porque ele já trabalhava sob os acordos feitos diretamente com o patrão, mas ainda tinha o sindicato para auxiliá-lo, agora pela nova lei ele terá pouco, ou até mesmo nenhum apoio desse enfraquecido sindicato.

Referências

BAUMAN, Zygmunt. Vida para Consumo: a transformação das pessoas em mercadoria. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de

¹Relatos de Sirlande Telis Cunha

Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

MARX, Karl. O Capital, Livro I. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

WEBER, Max. A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo. São Paulo: Pioneira, 1987.

<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/leido-caminhoneiro-torna-mais-perigosa-aprofissao-que-mais-mata-8859.html>

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/rondono>

polis/panorama

<http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/nomeclatura-das-rodovias-federais>

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm

<http://revistagloborural.globo.com/Noticias/Infraestrutura-e-Logistica/noticia/2016/01/br163-precisa-de-192-km-de-asfalto-entre-sinop-e-santarem-diz-aprosoja-mt.html>