

Análise do trabalho do motorista de caminhão canavieiro: constrangimentos e estratégias operatórias

Larissa Diniz Freitas, Nilton Luiz Menegon

Resumo: O objetivo deste artigo foi analisar o trabalho do motorista de caminhão canavieiro sob a perspectiva da teoria do Curso da Ação, identificando os constrangimentos, as estratégias operatórias e o reflexo do trabalho em suas vidas. Para isso foi utilizada a abordagem qualitativa com base na análise do trabalho sob a perspectiva do Curso da Ação. Foram acompanhadas 10 viagens de motoristas diferentes em uma usina sucroalcooleira, onde foram observadas suas ações e registradas suas verbalizações. Os dados colhidos foram organizados no modelo do signo tetrádico proposto pelo curso da ação. O intuito foi entender o que era significativo para os motoristas. Concluiu-se que a atividade de transporte de cana-de-açúcar é permeada por diversas variabilidades relacionadas às vias de acesso até as frentes de colheita, à condição dos caminhões e ao ritmo de trabalho, que o motorista tem que dar conta para conseguir entregar a carga dentro do tempo esperado. Estratégias operatórias são criadas visando o cumprimento da tarefa e da qualidade de vida.

Palavras chave: Curso da Ação, ergonomia da atividade, competência.

Analysis of the work of the sugarcane truck driver: constraints and operating strategies

Abstract: The objective of this paper was to analyze the work of the sugarcane truck driver from the perspective of the Course of Action theory, identifying the constraints, the operating strategies and the reflection of the work in their lives. For this, the qualitative approach was used based on the analysis of the work from the perspective of the Course of Action. Ten trips by different drivers were followed in a sugar and alcohol plant, where their actions were observed and their verbalizations were recorded. The data collected were organized in the model of the tetradic sign proposed by the course of action. The purpose was to understand what was meaningful to drivers. It was concluded that the sugarcane transportation activity is permeated by several variabilities related to the access roads to the harvest fronts, the condition of the trucks and the work rhythm, which the driver has to be able to deliver in order to be able to deliver the load within the expected time. Operative strategies are created aiming at the accomplishment of the task and the quality of life.

Key-words: Action Course, activity ergonomics, competence.

1. Introdução

Este estudo teve como incentivo uma fala de um operador de colhedora de cana-de-açúcar, na função há 7 anos. Ele tinha tentado ser motorista de caminhão canavieiro, mas não passou na experiência. Quando perguntado o motivo do desejo da troca de profissão, ele respondeu que na “colhedora trabalha mais, tem muita cobrança, todo mundo manda em você (...) Enquanto no caminhão você só dirige”. Reduzir uma atividade humana à uma única ação vai contra a uma vasta e consolidada teoria que estuda o trabalho, por exemplo, WISNER (1995), THEUREAU, (2014) e FERREIRA (2016) que acreditam que a atividade humana é infinitamente multifacetada, móvel e rica em variações de conteúdo e forma (ENGESTOM, 1999).

Além da importância de compreender o trabalho para transformá-lo em uma experiência positiva para o trabalhador, este estudo se justifica pela relevância do motorista de caminhão

no processo de Corte, Carregamento e Transporte (CCT) da cana-de-açúcar. Sem o transporte eficiente dos caminhões, o escoamento da cana para usina é interrompido, elevando os custos operacionais da produção sucroalcooleira (ZUQUETTE et al., 2015).

Assim, o objetivo deste artigo é analisar o trabalho do motorista de caminhão canavieiro sob a perspectiva da teoria do Curso da Ação, identificando os constrangimentos, as estratégias operatórias e o reflexo do trabalho em suas vidas.

2. Revisão Bibliográfica

2.1 Corte, Carregamento e Transporte (CCT) da cana-de-açúcar

Nas usinas sucroalcooleira, um dos processos que merece destaque pelos gestores agrícolas é o CCT, cujos custos de operação correspondem à cerca de 40% dos custos totais do processo canavieiro (PECEGE, 2012). O fluxograma desse processo tem início, dependendo da variedade da cana, após 12 a 18 meses do plantio, quando é realizada a colheita. A colhedora, então, corta e pica a cana e a despeja sobre um transbordo, tracionado por um trator. Após preenchido, o trator transporta a carga até a área de transbordamento, onde carregam os caixotes ali estacionados. Esses caixotes são, então, transportados por caminhões até o pátio da usina, onde são liberados, formando um estoque de cana para a moagem. Após a moagem, o caldo extraído é transformado nos produtos finais: açúcar e/ou etanol (FREITAS et al., 2019). Das máquinas utilizadas no CCT, os maiores responsáveis pela falta de cana nas usinas são as colhedoras e os caminhões (ZUQUETTE et al., 2015).

2.2 Teoria da atividade

Engestrom (1999) acredita que a atividade humana é multifacetada, móvel e rica em variações de conteúdo e forma. Logo, a teoria da atividade deve refletir essas características. Para isso, o autor definiu algumas premissas básicas, sendo uma delas a relação entre a atividade (oposto a passividade) como uma descrição geral das formas de vida e a ideia de atividade como uma formação cultural e histórica, orientada a objetos que tem sua própria estrutura.

São distinguidas três gerações na evolução dessa teoria. A primeira geração foi marcada pela ideia da mediação, representada pelo triângulo de Vygotsky (1980), cujos componentes de cada vértice são sujeito, objeto e artefato de mediação. A introdução de artefatos culturais nas ações humanas foi revolucionária, tornando imprescindível a consideração dos meios culturais na compreensão do indivíduo (ENGESTROM, 2016).

Leontiev ampliou o foco da teoria, construindo a segunda geração, mostrando como a divisão de trabalho trouxe na evolução histórica a diferenciação entre ação individual e uma atividade coletiva. Engestrom, dando continuidade a esse estudo, adicionou ao modelo triangular de Vygotsky outras três entidades: regras, comunidade e divisão do trabalho (ENGESTROM, 2016). O entendimento das inter-relações entre as ações individuais e as atividades coletivas, evidenciaram contradições existentes entre os sujeitos e as outras entidades do modelo. Essas contradições são as forças motrizes do progresso dos sistemas de atividade.

O surgimento da terceira geração foi uma resposta a diversidade cultural e a internacionalização das atividades. O objetivo era compreender o diálogo, as perspectivas e as redes de diferentes sistemas interativos. Dessa forma, Engestrom (2016) expandiu o modelo incluindo a interação de sistemas e a transformação dos objetos compartilhados.

Neste artigo, além das contradições, entende-se que há uma descontinuidade na atividade, que vem da disciplina da Ergonomia também nutrida do conceito de atividade Vygotskyano.

2.3 Paradigma da descontinuidade na ergonomia da atividade

Hubalt (2004) separa a ergonomia por dois paradigmas: a da descontinuidade e da continuidade. A primeira surge de um conflito de lógicas originadas da “temática do E”, onde diz que a tarefa executada pelo trabalhador tem “duplo constrangimento”, ou seja, o operador tem que fazer depressa “E” bem feito “E” com um efetivo menor (prazo/qualidade/custo) e assim por diante. O autor adiciona aí o conceito de competência que seria o gerenciamento que o operador faz dos “Es”, prescritos implicitamente nas tarefas.

A descontinuidade é desdobrada por Hubalt (2004) em níveis. O primeiro é a diferença entre atividade e comportamento. O trabalho real, os compromissos que o operador faz para agir, o que ele arrisca, não se vê. O comportamento é somente a parte manifesta do trabalho. O outro nível é o que distingue os termos tarefa e atividade. A diferença entre o prescrito e o real é descrita por Wisner (2004) como uma diferença a ser reconhecida, irreduzível.

A descontinuidade aborda as situações de trabalho como contexto de atividades vividas, onde a realização do trabalho ou pelo trabalho resulta em uma realização de si e por si. O Homem é visto como centro de decisão, intérprete dos acontecimentos. E os sistemas de produção são vistos com a ótica da complexidade, assim os pontos de vistas são irreduzíveis, exigindo o gerenciamento da tensão entre eles (HUBALT, 2004).

Para entender o trabalho do motorista de caminhão canavieiro e responder o objetivo aqui proposto, foi utilizada o método de Análise do Trabalho da teoria do Curso da Ação (CA), inserido também na Ergonomia da Atividade, que entende que os conhecimentos dos operadores advindo das experiências e aprendizados são incorporados ao sujeito.

2.4 O curso da ação

A teoria do CA é um método científico desenvolvido por Jacques Theureau que analisa o trabalho através do objeto teórico “curso da ação”. Responde-se com essa análise questões referentes a significação para o ator sobre seu trabalho, tendo o estudo em seu contexto social (THEUREAU, 2014). Essa visão de trabalho converge com a defendida por vários autores (WISNER, 1995, 2004; FERREIRA, 2016) que argumentaram que a atividade transcende os comportamentos físicos, sendo uma mobilização das capacidades físicas, cognitivas e emocionais do trabalhador para lidar com as situações. O método aqui discutido faz parte da Antropologia Cognitiva Situada, onde o operador é o criador permanente da própria atividade, que depende daquilo que ele compreende da própria situação (WISNER, 1995).

Contrapondo-se com teorias ligadas ao cognitivismo, a teoria do CA emerge de pesquisas que tem como fundamento a enação (THEUREAU, 2004, 2014), segundo a qual a ação emerge em situação impregnada de saber (VARELA et al., 1991). O CA aborda também a cognição de modo coerente com a autopoiese (MATURANA & VARELA, 1980), que tem cada indivíduo como um sistema autônomo, que se autorregula, de autoprodução e em interação com as perturbações do meio. A cognição está entre o ator e a situação da qual fazem parte os outros atores e instrumentos, revelando assim uma inteligência coletiva, distribuída entre os integrantes das equipes (THEUREAU, 2004).

Theureau define o CA como a atividade de um ou mais atores engajados em uma situação, que é significativa para esses últimos, quer dizer mostrável, narrável e comentável por eles a todo instante mediante condições favoráveis (THEUREAU, 2014). Quando o ator indica, narra e comenta sua ação, ele tem como objeto não somente o evento efetuado, mas também as ações consideradas ou previstas e seu raciocínio propriamente dito. Quando ele narra o

raciocínio, ele revela tanto o que foi feito de forma consciente, mas também os elementos “não conscientes” durante o CA, os quais são reconstituídos por um processo de reflexão (THEUREAU, 2004). Dessa maneira, para a coleta de dados, Theureau (2014) enfatiza que somente os dados provenientes de observações e de verbalizações do CA devem ser considerados. Outros dados diferentes participam somente se estiverem articulados com os dados primeiros. Em termos semiológicos, o CA consiste em um encadeamento de signos tetrádicos, tríade “aberto-representâmen-instância de referencial” subjacente a toda unidade de ação, onde cada componente busca responder (THEUREAU, 2014):

- a) o “aberto” representa a situação da ação e caracteriza o campo de possibilidades aberto para o sujeito em ação, numa dinâmica orientada para objetivos consecutivos. Em função do engajamento do ato com a situação, ela é transformada a cada ocasião do engendramento de cada signo tetrádico. Esse elemento busca saber o que o ator espera, percebe ou interpreta;
- b) o “representâmen” é uma atualidade determinada pelo ator, é a atividade perceptiva no curso da ação aqui e agora (os julgamentos perceptivos, proprioceptivos e mnemônico). Esse signo pretende responder qual elemento da situação o ator está considerando;
- c) a “instância de referencial” é a implementação de sequência de regras que realiza a intermediação entre o aberto e o representâmen, advindo de toda “densidade de experiências” do ator. Essa experiência é o produto da transformação da percepção e das competências dos indivíduos. Esse signo responde quais conhecimentos estão sendo mobilizados e está relacionado às regras de ofício do ator;
- d) a “unidade de curso da ação” é também uma atualidade determinada pelo ator, que é construída a partir do aberto graças à instância do referencial. É o resultado dos últimos três componentes. Encontram-se aqui as ações, comunicações e sentimentos produzidos.

3. Método de pesquisa

Este estudo tem abordagem predominantemente qualitativa, a qual se justifica pelo interesse centrado na compreensão dos constrangimentos e estratégias operacionais produzidas pelas atividades vividas dos motoristas, a partir das perspectivas e significados atribuídos para estes. Adota-se a abordagem qualitativa às pesquisas da história, das relações, das representações, das crenças, das percepções e das opiniões dos atores em relação ao modo como vivem, constroem seus artefatos e a si mesmos, sentem e pensam (MINAYO, 2010).

Esta pesquisa foi estruturada na teoria do CA, cujo objetivo foi o diálogo e a interação dos pesquisadores com os motoristas de caminhão canavieiro de uma usina sucroalcooleira centro-oestina para compreensão de suas experiências, estratégias e atividades que eram para eles significativas. Assim, observações do CA desses trabalhadores e registros de suas verbalizações foram realizadas de dentro da cabine dos veículos, durante 10 viagens que aconteciam entre a usina e as frentes de colheita. Para entender as restrições e efeitos extrínsecos à atividade, diálogos realizados com um líder de manutenção e com um supervisor foram considerados. Esta pesquisa foi realizada entre os meses de junho e setembro de 2018.

A investigação foi construída na perspectiva da cognição situada (THEUREAU, 2014) implementadas numa situação real. Analisar o trabalho pela teoria do CA é justificada pela natureza dinâmica do processo de transporte de cana que envolve a todo tempo, mudanças de variáveis e tomadas de decisão. Por esse carácter, entende-se que o CA contribui para entender como o ator percebe a situação, o que para ele é relevante e quais perturbações ele

admite. Par isso, foram utilizadas como técnicas de coleta de dados observações, entrevistas não estruturadas (questionamento de dúvidas sobre eventos que aconteciam), filmagens e fotografias. As anotações foram feitas em um diário de campo. Os equipamentos utilizados para capturar áudios e imagens foram um aparelho celular e uma câmera de aventura.

As visitas ocorreram em diferentes dias da semana, nos 3 turnos de trabalho: A (6h30 às 14h30), B (14h30 às 22h30) e C (22h30 às 6h30). A duração dessas visitas variou entre 40 a 60 minutos, dependendo da distância entre a usina e a frente de colheita. Não foi feita uma seleção dos participantes à priori, a cada visita à usina era acompanhado um motorista diferente e o critério de escolha era o primeiro motorista alocado pelo setor de logística para a frente de colheita que os pesquisadores eram destinados a ir pelo supervisor. Os trabalhadores acompanhados, as datas de visitas e os turnos foram os seguintes: Motorista 1 (21/06, turno B); Motorista 2 (27/06, turno C); Motorista 3 (03/08, turno A); Motorista 4 (11/08, turno A); Motorista 5 (29/08, turno A); Motorista 6 (30/08, turno A); Motorista 7 (30/08, turno A); Motorista 8 (11/09, turno C); Motorista 9 (12/09, turno C); Motorista 10 (12/09, turno C); Líder de manutenção (03/08, turno A) e Supervisor (11/08, turno A).

Os dados colhidos foram reunidos. No primeiro momento, foi digitalizado o diário de campo. Em conjunto, as filmagens e gravações de áudios foram transcritas completando as informações do diário. Tendo todas as informações digitalizadas, iniciou-se a análise do material seguindo o signo tetrádico proposto por Theureau (2004).

4. Resultados

4.1 Tarefa

A tarefa do motorista canavieiro era realizar o transporte da cana-de-açúcar entre as frentes de colheita e a moenda da usina. Esse trabalho era gerido e controlado por uma empresa terceirizada, contratada pela usina onde foi feita a pesquisa.

O controle dos motoristas era feito através da telemetria, um sistema que permitia o monitoramento completo da frota de caminhões, identificando desvios de dirigibilidade dos condutores. Essa identificação se dava por meio do controle em tempo real da dirigibilidade, do cumprimento de manutenções e alertas automáticos de excessos de velocidade.

Aos motoristas eram dados bônus se cumprissem as metas estabelecidas. O supervisor explicou que o caminhão que voltava carregado do campo, trazia junto um documento que continha espaços reservados para quatro categorias de etiqueta: etiqueta do líder da frente da cana colhida, etiquetas dos tratoristas que transbordaram suas cargas nos caixotes, etiquetas dos operadores de colhedoras que cortaram a cana e, por fim, etiquetas dos motoristas que dirigiram o caminhão com a cana até a usina. Quando chegava na sede, o caminhão passava por uma balança, que aferia o peso da carga, e uma sonda colhia uma amostra da cana, analisando sua qualidade (porcentagem de impurezas). Então, no fim, o bônus de cada trabalhador era calculado de acordo com a avaliação dessas amostras.

4.2 Atividade: Curso da ação

Na sequência elementos do signo tetrádico foram considerados de forma independente. Trata-se de situar as observações realizadas frente ao referencial conceitual e tirar dele as consequências pertinentes ao estudo em curso.

4.2.1 Elementos da situação (aberto)

O setor de logística recebia dos líderes das frentes de colheita informações sobre o tempo de

carregamento dos caminhões em seus pátios. A partir disso, eles alocavam os motoristas de acordo com a prioridade das frentes que demandariam caminhões para o escoamento de sua produção, considerando o tempo de carregamento e de deslocamento do caminhão entre usina e campo. As frentes estavam posicionadas em um raio de até 47 km de distância e o acesso se dava por vias asfaltadas (rodovias) ou por estradas de terra (carreadores). Assim, o motorista se deslocava com o caminhão vazio da sede até a frente alocada. Chegando ao destino, poderiam ocorrer duas situações:

- a) o motorista era o primeiro da fila e não havia caixotes carregados. Então, logo na chegada, já desacoplava os caixotes vazios do caminhão no pátio da frente, esperava seu carregamento com o transbordamento de 4 tratores-transbordos, variando em 18 toneladas de cana cada um, para depois acoplar os caixotes cheios;
- b) o motorista não era o primeiro da fila. Ele entrava na fila e logo quando tivesse vaga no pátio, desacoplava os caixotes vazios e acoplava os cheios, quando prontos.

Com os caixotes carregados e acoplados, o caminhão era transportado até a moenda da usina.

Os motoristas trabalhavam em caminhões fixos, com exceção dos folguistas, transportando 2 caixotes articulados. Os turnos de trabalho eram de 8 horas também fixos. Na troca de turno, poderiam acontecer duas situações: o motorista conseguia terminar sua última viagem e sua posição final era na sede da usina ou o motorista se encontrava ainda em trânsito entre a usina e o campo ou vice-versa. No primeiro caso, o motorista registrava o ponto no horário do fim do turno e era dispensado. No segundo caso, o motorista responsável pela troca de turnos passava recolhendo com um veículo pequeno os colegas nas rotas determinadas e deixava os parceiros do turno seguinte. Uma vez recolhidos todos, iam até a sede da usina para registrar o ponto e serem dispensados.

Assim, alguns motoristas eram responsáveis pelas trocas de turno. Os motoristas 1 e 8 explicaram que a empresa, no começo, oferecia essa função, mas ninguém se disponibilizava, porque era muito trabalho, “chega em casa tarde” (motorista 1). Então como forma de incentivo, a empresa passou a oferecer benefícios para essa função adicional, “aí ficou mais concorrido” (motorista 1). Os benefícios eram a adição de R\$500 ao salário; 30% de desconto na compra do veículo que dirigiam quando a empresa renovava a frota; e, trabalhar com caminhão de 2017, ou seja, os caminhões mais novos disponíveis na empresa (em 2018).

Os motoristas que trocavam os turnos eram os únicos que tinham frente fixa (motorista 2 e 8). Isso quer dizer que suas viagens eram feitas somente entre a usina e uma frente específica. O motorista 8 pontuou que a desvantagem dessa função era quando chovia, os “troca-turnos” não eram dispensados igual os demais colegas. Porém, ganhar R\$ 500 a mais “ajudava bastante” (motorista 8), visto que a empresa não remunerava horas extras e horas *in itinere*.

Condições das vias

Ao longo das vias entre a usina e o canal, não era raro surgir contratempos. Havia acampamentos de sem-terra nas margens das vias, estradas estreitas, curvas anguladas, estrada de terra e a interferência de outros usuários das rodovias. Para evitar colisões entre veículos, alguns carreadores eram destinados somente para a circulação dos caminhões vazios (rotas para as frentes) e outros, para a circulação dos caminhões cheios (rotas para usina).

O limite de velocidade era estabelecido pela empresa. Nas rodovias os caminhões podiam rodar até 70 km/h e nas estradas de terra, até 40 km/h. Quando em curvas, subidas e descidas,

ou seja, em locais que aumentavam o risco de tombamento, o limite era de 20 km/h. Essa velocidade era controlada ao longo da jornada por telemetria, e se não respeitada, descontava-se do bônus de produção e resultava em advertência, reciclagem ou demissão do operador (motorista 1). “Isso aqui dedura tudo, se ele apita, pronto, sabe que vai descontar alguma coisa do prêmio de produção, pode ser chamado atenção” (motorista 3).

As rotas eram sinalizadas, ou deveriam ser sinalizadas, indicando a direção das frentes de colheita e os trechos onde os motoristas deveriam dirigir com a velocidade reduzida de 20 km/h. Todavia, os motoristas reclamavam sobre a insuficiência ou a falta de visibilidade dessas sinalizações (motoristas 1 e 4). As placas que orientavam a direção das frentes poderiam ser mais visíveis, “deveria ser do tamanho de um sinal de trânsito” (motorista 1).

O líder de manutenção explicou que na chuva, caminhão e ônibus não andavam na estrada argilosa. Eles tinham que parar e esperar. Na troca de turno, os carros pequenos recolhiam, então, quem estivesse nos lugares inacessíveis pelos ônibus. “Caminhão cheio não pode sair da estrada batida, se não atola!” (motorista 1). Esses tipos de veículos paravam porque deslizavam muito e o risco de tombamento aumentava.

Quando acontecia algum acidente com o caminhão, além dos problemas que poderiam acarretar ao motorista e dos danos na máquina, desestabilizava a logística de transporte da cana-de-açúcar: “Se um caminhão vira, tem que vir reboque, para a frente, transtornos (...) O caminhão quando está carregado muda seu ponto de equilíbrio e aumenta as chances de tombar, especialmente se o motorista estiver com sono” (motorista 1).

Condições do Caminhão

Apesar de ser relativamente nova a frota de caminhões, a maioria dos motoristas acompanhados reclamaram de seu banco. O motorista 1 disse que o banco era bom, mas mesmo assim “acaba com a coluna”. Esse motorista trabalhava com um caminhão da frota nova, e sabia que os caminhões mais antigos eram mais desconfortáveis.

O motorista 9 foi o único que não reclamou. Ele conversava na tenda, enquanto esperava os caixotes serem carregados, com outro motorista sobre o quanto que a situação de trabalho deles ali era diferente da situação de trabalho de onde ele vinha (estado do Nordeste). Disse que em sua região, o corte de cana ainda era manual e os caminhões que “puxavam” a cana tinham mais de 20, 25 anos de serviço. Lá na sua cidade “que era serviço duro, aqui o povo reclamava com tanto recurso” (motorista 9).

4.2.2 Referencial operacional comum (Instância de referencial)

O referencial operacional comum constitui aquilo que era compartilhado pelos motoristas enquanto regras a serem seguidas ou atualizações das regras no aqui e agora da operação. O uso de regras ou de regras já atualizadas é bem evidente em situações de estabilidade operacional. Instabilidades exigem nova atualização das regras. Interessa neste momento caracterizar o referencial comum e os aspectos mais rotineiros do trabalho para entender a instância de referencial dos operadores. Os aspectos rotineiros do trabalho constituem invariantes. Designam ações e comunicações que se repetem durante o ciclo de formulação. A dinâmica temporal destas ações e comunicações pode variar em função dos elementos constituintes da situação, porém estas se repetem a cada tipo de operação.

O motorista 8 relatou que as frentes terceirizadas, eram as mais distantes. Por serem longes, era nessa rota “que sempre acontece QRM (quebras), falta de petróleo” (motorista 8).

Continuou dizendo que os motoristas que eram alocados para esses destinos, principalmente aqueles que estavam prestes a tirar folga ou concluir o turno, ficavam contrariados, “porque se eles saem do pátio até a frente, que é longe, vai o motorista troca-turno catando todos que estão na rota de sua frente” (motorista 8). Quanto maior a distância, mais demorado era esse percurso. Então voltavam até a sede para registrar o cartão de horário para irem para casa. “Chega muito tarde. Ninguém quer” (motorista 8).

A empresa era terceirizada da usina e tinha seu contrato já vencido. O motorista 4 explicou que já tinha iniciado uma nova licitação com outras empresas de logística concorrentes da atual. Nada garantia que a empresa atuante seguiria na operação da usina. Entretanto, o motorista 4 não estava preocupado com o emprego, pois ele disse que, mesmo se a atual empresa perdesse, a nova entrante teria que contratar motorista de qualquer jeito. Ele parecia que sabia da política salarial das outras empresas, citou que em certa companhia pagava-se menos na carteira, “mas de vale-alimentação e outros benefícios, o salário final superava o presente” (motorista 4). Concluiu dizendo que na carteira, a empresa atuante era quem pagava mais, mas as outras tinham a vantagem de ter mais benefícios por fora da carteira que superava o salário presente (motorista 4).

Sobre o salário, o motorista 5 também reclamou, justificando que ultimamente tinha caído muito. Foi a mesma opinião do motorista 7 que lembrou que antes ele ganhava R\$3300, mas agora ele ganhava somente R\$2300. Explicou também que aquela era uma vida corrida, que tinha muita meta para cumprir, porém a remuneração por atingir essas metas era baixa: se fizesse 40 viagens, só ganhava R\$200 de bônus de produção por mês.

O motorista 9 veio de Pernambuco e explicou que foi contratado pela empresa, quando essa foi até o Nordeste buscar motorista, porque aqui não encontravam pessoas qualificadas para o trabalho. Disse que entre muitos que foram para se candidatar a vaga, desistiram tão logo souberam do salário que seria pago. Outros se candidataram e vieram para o estado, mas logo voltaram. “Restaram poucos do que foram até agora, sete, eu acho” (motorista 9). O motorista 9 estava há 4 meses nesse serviço.

O salário diminuía e a atividade era cansativa. Apesar de estar feliz com a mudança de turno do C para o A, repetitivamente o motorista 3 dizia: “mas essa vida judia da gente”. Apontava para a estrada e falava “é assim todos os dias: vou e volto das frentes” (motorista 3). O motorista 5 mostrou o mesmo sentimento: “o cara que é acostumado a dirigir caminhão de asfalto não dá conta de puxar cana, pois é a mesma coisa sempre, vai e volta, com cana e sem cana” (motorista 5). Mas entre as idas e vindas, a pressão de produção também existia. O motorista 6 comentou sobre a pressão sentida no pátio das frentes, porque enquanto o caminhão estivesse trabalhando, o trator não podia entrar no pátio e vice-versa. Então ele tinha que ser rápido para acoplar e desacoplar o caminhão dos caixotes, porque a frente tinha pressa para despachar cana, e o trator tinha pressa para ser liberado.

Ainda sobre cobrança do ritmo de produção, o tempo de acoplamento e desacoplamento eram contabilizados e considerados na composição do bônus salarial. O motorista 6 se orgulhava que conseguia desacoplar e acoplar o caminhão nos caixotes em até 2 minutos. Porém, havia situações em que o operador não conseguia atingir tempos tão ágeis. Foi o caso do motorista 7, que disse ficar contrariado quando a empresa cobrava dele uma situação que não tinha culpa. Explicou que, por exemplo, se ficasse com o caminhão por mais de 5 minutos com o motor ocioso, começavam a descontar da sua produção. Mas o processo de acoplamento dependia também do sistema de funcionamento do caminhão. Quando o

motorista ligava o veículo para acoplá-lo aos caixotes, tinha que esperar a bomba de ar injetar ar para todas as rodas dos caixotes. Se isso demorasse mais de 5 minutos, que não era raro, esse tempo excedido era descontado dos trabalhadores. Ele disse que essa era a pior situação.

Como os caminhões e turnos eram fixos, eram estabelecidos acordos de cooperação entre os parceiros. Por exemplo, havia um trato coletivo de que se chegasse na troca de turno e a carga não conseguisse chegar à usina, os dois motoristas dividiam as etiquetas do transporte da carga, ou seja, ambos ganhavam com a viagem. Contudo, o motorista 4 estava irritado com o parceiro do turno anterior. Reclamou que o parceiro não compartilhou a etiqueta com ele, pois ele era folguista, colando a etiqueta no espaço destinado aos motoristas, de modo que não dava para encaixar do motorista 4 junto. Os folguistas cobriam os trabalhadores de folga, ou seja, cada dia trabalhava em um caminhão diferente. “O cara não quis dividir a carga, só fez isso porque eu sou folguista, porque com os parceiros dele fixos, ele divide” (motorista 4).

Trabalho noturno

O motorista 3 tinha 2 semanas que estava trabalhando no turno A. Nos últimos 3 anos ele estava no turno C, mas “não aguentava mais”, pois a “lua judia muito” (motorista 3). Tinha muita enxaqueca, dor de cabeça. Não dormia com a mulher. Dormindo durante o dia, qualquer barulho do filho ou dos vizinhos incomodava, estressava. Ia para o trabalho já cansado. “A farda chega carregava um peso” (motorista 3).

O motorista 8 foi otimista e disse que eram suficientes apenas 3 a 4 horas de sono para aguentar o trabalho noturno. Porém, quando dava 3 horas da manhã era a hora que o sono batia. Daí tomava uma água gelada, café, e estava novo de novo. O motorista 10 também falou o mesmo: “pior hora é as 3h que dá muito sono”. Na verdade, esse horário foi mencionado por todos os trabalhadores do turno C encontrados nas visitas. Um fator que ajudava na chegada do sono eram atividades monótonas, que não exigiam estado de alerta. O motorista 10, por exemplo, preferia ser alocado em uma viagem para frente do que ficar no pátio. O motorista 8 explicou que o câmbio automático ajudava na sonolência, enquanto “mexer na alavanca ajudava o camarada ficar mais atento” (motorista 8).

O risco de acidente devido ao sono era real. Uma semana antes à visita do motorista 8, no fim do turno B, um caminhão carregado tombou em uma rotatória, porque o motorista dormiu.

4.2.3 Representamen (percepções)

Para elucidar o engajamento e as percepções, consideram-se ocorrências onde apresentam desvios em relação ao padrão esperado. Três situações de ocorrências foram observadas.

Situação #1

Na viagem com o motorista 1, o caminhão entrou em uma curva estreitas, estrada de terra, e esqueceu de reportar isso no rádio (reportou somente quando estava fazendo a curva), pois naquele trecho não passava mais que um caminhão. Além disso, ali ficava um acampamento dos sem-terra na margem da estrada. Outro caminhão estava voltando de uma das frentes com os caixotes carregados, no sentido contrário e também não reportou sua posição no rádio. Apesar da falta de comunicação, os motoristas tiveram sorte, uma vez que o outro caminhão não tinha avançado muito no gargalo da curva e um senhor que ali morava, ajudou na orientação das manobras.

No entanto, antes de saber disso, o motorista 1, pensando que o colega já tinha entrado no gargalo, tentou de todas as formas encostar o caminhão na margem da curva estreita, de

forma que o outro pudesse passar. Ele tentou manobrar o caminhão o mais próximo possível das casas construídas à margem, tirando inclusive, um poste de madeira que estava fincado na frente de uma das casas. Com a ajuda de um pedaço de madeira, ele a colocou na horizontal entre a frente do caminhão e o poste, de modo que o caminhão empurrasse a madeira, derrubando o poste do caminho. Ele entrava e saía muitas vezes da cabine a cada avanço que dava, verificando como estavam posicionados os dois caixotes atrás.

No fim, o senhor foi até o motorista 1 e avisou que do outro lado tinha como passar os dois caminhões. Essa situação mostrou o risco de acidentes ao longo das estradas e a atenção que os motoristas tinham que ter quando entravam em gargalos, para reportar e evitar colisões. Além do risco para o motorista, havia também o risco para os moradores do acampamento.

Situação #2

O motorista 7 disse que sentia muita pressão no trabalho e uma estratégia que ele usava para não chegar em casa tarde era “ir bem devargazinho” nas viagens que aconteciam próximo ao fim do turno, com o objetivo de chegar à usina depois das 14h (fim do turno A). Esclareceu que se chegasse antes das 14h, a logística poderia aloca-lo em outra viagem longe, e então ele chegaria em casa tarde. Essas horas a mais de trabalho quando feitas, eram somadas ao banco de horas, logo não eram remuneradas. O motorista 6 relatou algo parecido, disse que era “uma pressão danada, mas se a pessoa não quiser ficar doida, o segredo era não fazer entrar na mente e fazer seu serviço no seu ritmo, mas sempre continuado”.

Situação #3

Era lei que na rodovia os caminhões tinham que cobrir suas cargas. Então, para poupar trabalho e encurtar o tempo de operação e liberação do pátio das frentes, os motoristas pegavam caminhos alternativos pelas estradas de terra, para não precisar usar as lonas.

4.3 Os traços do trabalho na vida cotidiana

O motorista 6 trabalhava há 21 anos com caminhão canavieiro. Ele disse que não tinha tempo para nada, pois acordava às 4h30, preparava “a boia”, se arrumava e ia trabalhar. Dependendo das frentes que viajava, poderia chegar às 18h em casa. Então ficava um pouco com a família e já dormia. Explicou que a logística poderia ajudar ou não o motorista, quando esse precisasse sair cedo, “depende de como eles te veem” (motorista 6). Com o trabalho ocupando quase todo seu dia, o motorista 6 seguiu relatando que as pessoas que trabalhavam em usina tinham que deixar todas suas manias. Se gostasse de ir à igreja, se gostasse de ir em festas, já não ia mais. “Para pegar um domingo de folga, a pessoa deve esperar 40 dias!” (motorista 6).

O consumo do tempo pelo trabalho foi também mencionado pelo motorista 3, mas de uma forma positiva, porque ele tinha sido recém transferido para o turno A e a sua percepção de qualidade de vida havia melhorado. Explicou que teve que se acostumar com os novos horários, mas que agora a vida era outra: ia no parque com a família, os olhos não estavam profundos como ficavam antes no turno C, ajudava nos afazeres domésticos. Tinha mais tempo para a família e para frequentar a igreja e acordava no dia seguinte novo para trabalhar.

Assim como alguns colegas, o motorista 3 tinha um segundo trabalho para completar a renda familiar, o de vistoriar caminhões. No caso do motorista 10, que veio de uma cidade do interior paulista, estava há um ano no estado procurando fazenda para trabalhar. Como não achou, trabalhava “puxando cana” à noite. De dia ele confeccionava artesanatos em couro. No dia da visita ele disse que não tinha dormido “mexendo com as coisas de couro em casa”.

5. Discussão e conclusão

A atividade do motorista de caminhão canavieiro estava longe de ser “só dirigir”. A partir das verbalizações analisadas, percebe-se a complexidade do trabalho: os motoristas tinham que dirigir na velocidade permitida em cada trecho “E” acoplar/desacoplar rapidamente as cargas nos pátios “E” prestar atenção ao rádio “E” consumir pouco combustível “E” atingir as metas de produção “E” chegar cedo em casa. Essas variáveis, algumas vezes conflitantes entre si, eram percebidas, interpretadas e articuladas pelos motoristas, de forma a encontrar o melhor resultado possível para a empresa e para si próprio. Hubalt (2004) explicou esse gerenciamento de competências como a lógica do duplo constrangimento.

Além disso, percebe-se que o sistema da atividade de transporte da cana contava com regras de ofício determinadas tanto pela organização (exemplo, limites de velocidade em função do trecho da estrada), quanto pelos próprios operadores (compartilhamento de etiquetas), contava com os artefatos utilizados nas operações (caminhões, sinalização, vias), com a divisão de trabalho entre os setores, com a comunidade envolvida e com os objetivos pessoais (chegar cedo em casa) e os objetivos da tarefa (entregar a carga com menor tempo possível). Esse sistema de atividade estava relacionado com, pelo menos, outros dois sistemas, o de colheita da cana e o logístico. Esses três sistemas trabalhavam para um objetivo em comum, o abastecimento ininterrupto de cana na moenda da indústria e seus objetivos individuais e formas de operar variavam de acordo com a demanda dos três sistemas.

Pode-se dizer que a experiência do motorista era um fator que ajudava na prevenção de acidentes, como visto no discurso do motorista 1 quando ele apontou que o ponto de equilíbrio do caminhão mudava de acordo com sua carga e não saber isso poderia aumentar as chances de tombamento; ou quando o motorista 6 se orgulhava de sua rapidez no acoplamento/ desacoplamento das cargas, liberando rapidamente o pátio da frente e assim contribuindo para a disponibilidade das máquinas agrícolas.

Theureau (2004) desenvolveu a ideia de que a cognição está entre o ator e a situação, que também tem outros atores e instrumentos, e isso se dava por meio da construção de uma inteligência coletiva. Pode-se constatar tal inteligência na situação #1, onde o motorista 1 entrando em uma curva fechada, imaginou a possibilidade de outro colega estar vindo na sua direção e, assim que percebeu isso, reportou ao rádio sua posição, mesmo que tardiamente. Quando o outro motorista avisou que também já tinha entrada na curva, ambos começaram a traçar estratégias para conseguirem os dois passar pela via, até perceberem, com a ajuda de uma terceira pessoa, que existia um trecho de alargamento no caminho.

A pressão era elemento presente, quer seja vinda das frentes, do setor logístico, ou da empresa. Cobranças eram feitas em relação ao tempo de preparação das cargas e quanto ao motor ocioso. Outras cobranças, especialmente relacionadas a velocidade eram as que mais incomodavam, pois, mesmo sendo um procedimento de segurança, os motoristas se sentiam sem autonomia e muitas placas de sinalização eram difíceis de serem visualizadas.

O trabalho noturno trazia um constrangimento constante: o sono. Estratégias eram compartilhadas entre os motoristas, caso o cansaço chegasse: realizavam atividades não rotineiras, pois não eram automatizadas por eles e por isso, os ajudavam a ficar acordados.

As jornadas de trabalho eram longas dependendo das rotas de viagem e da função troca- turnos. Estratégias operatórias eram realizadas pelos operadores para tentar aumentar a qualidade de vida e tempo de descanso. Esse foi o objetivo pessoal mais mencionado: chegar

cedo em casa. É importante lembrar que chegar cedo significava trabalhar as 8 horas e poder voltar para casa tão logo pudessem. Além da estratégia de andar mais devagar na última viagem, ter um bom relacionamento com o pessoal da logística era um meio de consegui-lo.

Por fim, uma contradição pode ser aprofundada em outros estudos. O trabalho do motorista canavieiro era circunscrito por pressões de vários setores e por cobranças, as jornadas eram longas e os salários, baixos. Do outro lado, os motoristas 9 e 4 mostraram em suas falas que a oferta por pessoas habilitadas para essa função era escassa na região estudada. Uma análise quanto à dimensão emprego e atividade do trabalho do motorista canavieiro, como propôs Ferreira (2016), pode ser necessária.

Referências

ENGESTROM, Y. **Aprendizagem Expansiva**. 2ª ed. Campinas: Pontes, 2016.

FERREIRA, L. L. O trabalho que analisamos. In: Congresso Brasileiro de Ergonomia, 18., 2016, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2016.

FREITAS, L. D.; BORGES, T. M. D.; MARTINS, A. S.; PANAINO, R. C.; NEGÃO NETO, J. B.; GODINHO FILHO, M. Análise e proposta de redução de lead time no processo de corte, carregamento e transporte de uma usina de cana-de-açúcar no estado de São Paulo: um estudo de caso. **Gestão e Produção**, v.26, n.3, 2019.

HUBALT, F. Do que a ergonomia pode fazer a análise. In: DANIELLOU, F. **A ergonomia em busca de seus princípios: debates epistemológicos**. São Paulo: Edgard Blücher, 2004. p.105-140.

MATURANA, H. R.; VARELA, F. **Autopoiesis and cognition**. D. Reidel, Dordrecht, 1980.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 12. ed. São Paulo: Hucitec, 2010.

PECEGE - Programa de Educação Continuada em Economia e Gestão de Empresas Custos de produção de cana-de-açúcar, açúcar e etanol no Brasil: acompanhamento da safra 2011/2012—Centro-Sul. Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2012.

THEUREAU, J. L'hypothèse de la cognition (ou action) située et la tradition d'analyse du travail de l'ergonomie de langue française. **Activités**, v. 1, n.2, 2004. p. 11-25.
<http://dx.doi.org/10.4000/activites.1219>.

THEUREAU, J. **O curso da ação: método elementar**. Tradução de Marlene Machado Zica Vianna. Belo Horizonte: Fabrefactum, 2014.

VARELA, F.; THOMPSON, E.; ROSCH, E. **The embodied mind: cognitive science and human experience**. Cambridge: MIT Press, 1991.

VYGOTSKY, L. S. **Mind in society: The development of higher psychological processes**. Harvard university press, 1980.

WISNER, A. Questões epistemológicas em ergonomia e em análise do trabalho. In: DANIELLOU, F. (coord.). **A ergonomia em busca de seus princípios: debates epistemológicos**. São Paulo: Edgard Blücher, 2004.

WISNER, A. **Réflexions sur l'ergonomie: 1982-1995**. Octares Ed, 1995.

ZUQUETTE, G.; BOZUTTI, D. F.; Costa, M. A. B. Análise dos fatores críticos de sucesso na logística de abastecimento em empresas do setor alcooleiro. In: ENEGEP, n. 35, 2015, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: ABEPRO, 2015.