



Artigos Originais

Profissão motorista de caminhão: uma visão (im)parcial

Truck driver: a (un)partial view

Lúcio José Botelho¹

Lilian Elizabeth Diesel²

Jaira Freixiela Adamczyk³

Maria Terezinha Zeferino⁴

¹ Professor Adjunto IV, Universidade Federal de Santa Catarina.

² Geógrafa, Doutora em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Santa Catarina.

³ Assistente Social.

⁴ Professora Adjunta, Universidade Federal de Santa Catarina.

RESUMO – O presente artigo investiga as mudanças na vida dos caminhoneiros nos últimos 50 anos, já que a globalização intensificou a circulação de pessoas e cargas passa a ter além da demanda crescente uma necessidade de maior rapidez e fluidez. Utilizando análise temática, foram entrevistados 86 motoristas que trabalham ou trabalharam nesta função nos últimos 50 anos, no âmbito de uma Organização não Governamental que trabalha educação e treinamento de motoristas, da Região de Concórdia. Os resultados apontam para o aumento da pressão trabalhista sobre estes trabalhadores, diminuição do controle dos instrumentos de trabalho e a fragmentação da solidariedade.

Palavras-chave: Mundo do trabalho, Motoristas, Globalização.

ABSTRACT – Our paper investigates the changes in the lives of truck drivers in the last 50 years. The globalization has increased the movement of people and products are growing demand beyond the need for greater speed and fluidity. Using thematic analysis, we interviewed 86 drivers who work or have worked in this capacity over the past 50 years, under a non-governmental organization that works with education and driver training, from Concordia (SC) Region. The results point to increased pressure on these labor workers, diminished control of the instruments of labor solidarity and fragmentation.

Keywords: World of work, Drivers, Globalization.

1. INTRODUÇÃO

Uma das mais fortes características dos últimos 50 anos foi o crescimento gigantesco da produção e do consumo de bens e serviços, o que gerou a enorme necessidade de circulação de veículos automotores, nos diferentes modais, movido à força de uma indústria em constante expansão.

Com o mundo cada vez mais globalizado e internacionalizado, a circulação de pessoas e cargas passa a ter além da demanda crescente uma necessidade de maior rapidez e fluidez, desenvolvem-se rapidamente tecnologias, sejam de motores, de estruturas veiculares, seja de logística de transporte, seja de estruturas facilitadoras, como por exemplo, os containers, que servem com suas adaptações aos diversos modais, ficando em outro plano a infraestrutura geral de portos, aeroportos e rodovias e os condutores.

O sistema de transporte de cargas pelo modal rodoviário no Brasil, segundo Masson e Monteiro¹ é o principal tipo de transporte utilizado para a

movimentação da economia e suprimento de demanda. Sem este tipo de transporte os produtos não chegam aos consumidores e tampouco as indústrias.

São eles, os caminhoneiros, que dinamizam a economia do país através do sistema de transporte rodoviário. Portanto, os mesmos encontram-se expostos as mais distintas situações de risco através das condições inadequadas de trabalho, das longas jornadas de trabalho permanecendo distantes de casa por vários dias, vítimas da violência e dos acidentes de trânsito. A exposição e risco por parte dos caminhoneiros incluem também o estilo de vida, tornando-os vulneráveis as práticas do uso de drogas e

Autor correspondente

Lúcio José Botelho

Centro de Ciências da Saúde
Universidade Federal de Santa Catarina
Campus Universitário - Trindade
Florianópolis (SC) – CEP: 88040-900
Fone: (48) 3721.9388
E-mail: lucio@reitoria.ufsc.br

Artigo encaminhado 07/06/2011

Aceito para publicação em 10/09/2011

do sexo desprotegido¹⁻⁴.

Como toda a construção social, a forma de transporte rodoviário de pessoas e bens materiais envolve riscos que crescem proporcionalmente e afetam produtos e processos, levando a gigantescas perdas através da ocorrência de acidentes, que provocam as mortes, a invalidez temporária ou permanente além das perdas materiais.

Além da ocorrência dos acidentes de trânsito, os caminhoneiros pelo fato de praticarem o sexo desprotegido, apresentam relação à vulnerabilidade da AIDS e as DST's. Devido a esta problemática foram realizadas distintas intervenções de caráter educativo com os caminhoneiros. Os autores concluíram que a maioria dos caminhoneiros que participaram da pesquisa, já tinham adquirido uma DST e apontam então para a necessidade de um trabalho conjunto com os caminhoneiros⁵.

Estes profissionais, com o ritmo intenso de trabalho a que são submetidos, devido às longas distâncias a serem percorridas que na maioria das vezes com horários de entrega estabelecidos, as responsabilidades de entrega e seguridade tanto da carga quanto do veículo. Por estes fatores os caminhoneiros necessitam dormir na boléia, com alimentação conforto e segurança precária e acabam por desenvolver desgaste físico-mental, bem como, emocional-afetivo causando distintos distúrbios afetando a qualidade de vida do indivíduo^{7,8}.

A necessidade de cumprir os curtos prazos de entrega das cargas faz com que os caminhoneiros comprometam suas horas de sono, levando-os ao uso de substâncias psicoativas, como é o exemplo do rebite que é a mistura de cafeína, anfetaminas e álcool. Estas são situações que comprometem a qualidade de vida destes profissionais principalmente em relação à saúde⁷. O uso de bebidas alcoólicas e o uso de outras drogas não afeta somente a qualidade de vida de um indivíduo, mas, contribuem para o aumento da violência no trânsito⁸.

Com o exposto destacamos que as formas de mensuração utilizadas para aferir esta realidade são os indicadores econômicos e de saúde, que vem sendo construídos historicamente baseados em dados de ocorrências. A mortalidade e a morbidade por causas externas, e dentre elas os acidentes de trânsito tem sido responsáveis por perdas altamente significativas e como sua incidência é na maior parte em jovens, ganha um significado ainda maior de impacto.

O entendimento das diferenças, entre processos e sobre tudo sobre o centro da questão, que é o

condutor, ao mesmo tempo produto e processo, determinado e determinador foi o fio condutor do presente estudo.

Buscamos através do conjunto de motoristas que executavam e executam o trajeto entre os mesmos dois pontos, para a mesma empresa, há 50 anos, transportando os produtos por ela produzidos os pontos de convergência e de divergência, com base em três eixos condutores, a sexualidade, o uso de drogas e a profissão de caminhoneiro.

O objetivo do presente trabalho é compreender as mudanças do processo do transporte e da profissão de motorista de caminhão ao longo das últimas 5 décadas; através do discurso a percepção dos mesmos de sua profissão e da relação com a sexualidade e o uso de drogas estimulantes.

2 METODOLOGIA

A FABET, Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte, é uma organização não governamental que trabalha na educação e no treinamento de motoristas. Sua matriz é localizada em Concórdia, no oeste de Santa Catarina e agrega motoristas de caminhão.

A partir dos registros da FABET, foram contatados motoristas de caminhão que prestam ou prestaram serviços para a SADIA S.A, transportando alimentos de Concórdia para o leste do país, preferencialmente São Paulo.

Reunimos no auditório principal da FABET, um conjunto de 86 motoristas, de um total de 213 convidados através de correspondência. O meio foi carta, e-mail e reforçada por telefonemas do grupo condutor, os motoristas foram divididos por décadas, sendo os mais velhos motoristas de meados para final da década de 60, passando pelos 70, 80, 90 e primeira década do novo século.

Da correspondência constava o convite para participar da reunião, o propósito da mesma e a solicitação de autorização para a sua gravação, bem como os temas condutores. Os três eixos principais foram: a) A profissão propriamente dita, com ênfase no fazer caminhoneiro; b) o sexo e c) o uso de drogas e estimulantes.

Os depoimentos foram feitos de forma espontânea e estimulados a partir das intervenções provocativas feitos pelos condutores.

Para o primeiro eixo foram:

(1) Qual a viagem mais comum que vocês faziam?

- (2) Quem era dono de caminhão?
- (3) Como era ficar doente na estrada?
- (4) Quem já se acidentou?
- (5) Se você pudesse escolher, seria de novo caminhoneiro?

Para o segundo: sexo.

- (1) Vocês conheciam mulheres da estrada?
- (2) Vocês levavam mulheres da rua junto na viagem?

Para o terceiro: o uso de drogas e estimulantes

- (1) Vocês usavam drogas ou estimulantes?
- (2) Sabiam ou sabem de uso de drogas?

O presente artigo teve seus resultados oriundos do uso de pesquisa qualitativa. O tratamento das informações foi empreendido utilizando-se a análise temática, após leitura exaustiva para apropriação de conteúdo, seguindo o modelo para tratamento, redução e análise, conforme preconizado pela literatura⁹. O material sob o qual foi feita a leitura, resultou de gravações que foram transcritas na íntegra.

3 RESULTADOS

A profissão de motorista de caminhão sofreu ao longo das últimas décadas modificações significativas. Uma mudança radical que vai do arcabouço legal, relacionada com leis de transporte de cargas e produtos passando por novas e mais velozes vias e indo até a revolução tecnológica que tomou o espaço dos caminhões, seja do ponto de vista mecânico, seja no de informática.

Assim os depoimentos refletem os diversos momentos vivenciados pelos caminhoneiros, os primeiros na década dos 60.

(...) era um caminhão F600 a gasolina, carregava nas 2ª. feiras e na 3ª. o amigo carregava aqui e iam embora se encontravam na estrada em São Cristóvão/Curitibanos. Viagem até o Rio de Janeiro, caminhão carregado, dirigiam 35 a 40 horas seguido, usavam uma lona térmica para conservar o produto, compraram de um japonês injetavam CO₂ na lona para manter os produtos resfriados, pois eram cargas de mortadela que saía do freezer a 8º C e tinha que chegar no Rio de Janeiro a no máximo 12º C, carregava 7.500Kg.

A estrada não era totalmente pavimentada, e o trajeto era praticamente sem paradas, pois os caminhões frigoríficos só surgiram alguns anos depois.

A carga, com CO² comprimido aumentava em muito o risco de acidentes.

Sequer havia o conhecimento do momento histórico, em que uma empresa local e familiar assumia a responsabilidade de abastecimento de um mercado muitas vezes maior que o de origem, e mais do que motoristas, necessitava de colaboradores na acepção da palavra,

Na viagem a primeira coisa que ele olhava era se tinha machado, foice para retirar os paus da estrada e um cabo de aço, pois as vezes ventava a noite e caíam árvores nas estradas. A nossa preocupação não era assalto, era voltar para casa. Retornava trazendo o cofre com o dinheiro para entregar na Empresa.

A profissão era exigente, tinha de saber fazer mais que conduzir o veículo, pois os recursos de oficina ou mesmo de borracharia eram praticamente inexistentes. Cada viagem constituía uma pequena aventura, já que também as comunicações eram bastante precárias.

Meu primeiro caminhão foi um Chevrolet dos ano 50, boca de sapo. As vezes tinha pau atravessado na estrada não podia passar, era puro barro, as vezes passavam por dentro de propriedades, tinham vários portões, ia para São Paulo, levava em torno de 37 horas, tirava o presunto do freezer envelopava colocava no caminhão cobria com lona, dormia aonde a estrada fazia curva, paravam de 7 a 8 motoristas no mesmo lugar e dormiam, não tinha restaurante. Caminhão era sempre novo com 25 mil Km a Empresa trocava, porque se quebrasse perdiam toda a carga. Não tinha asfalto, tinha em alguns trechos paralelepípedo. Paravam em qualquer lugar e comiam o que levavam, comida caseira. Viagem a noite era tranquilo. Se furasse o pneu não tinha borracheiro, enchia o pneu com a bomba manual, engatava a vela para encher o pneu. Motorista tinha que ser borracheiro, mecânico, linguiceiro, para entender de carga. Quando tinha gelo na estrada, botavam gasolina no leito da estrada, derretia o gelo e passava o caminhão.

Acrescenta ao relato o fato de também carregar todo o dinheiro, em espécie, das vendas da semana em São Paulo.

Trazia o cofre da Sadia de São Paulo para Concórdia, para camuflar escreviam pregos velhos encima da caixa, onde estava cheia de dinheiro, não tinha banco em Concórdia, nem em Joaçaba.

A multiplicidade dos significados é mais uma vez exposta com profundidade neste depoimento. Cada

motorista de caminhão se sentia membro de uma família, pois mais do que trabalhadores eram de tamanha confiança que transportavam o produto da comercialização. Havia sempre a expectativa de ser o escolhido da carga verdadeira, pois todos traziam uma caixa e somente o que transportava a carga real era quem sabia.

O percurso era praticamente sem comunicação, estes da fase inicial relatam

Não tinha rádio no caminhão, somente no final dos anos 70 a Sadia botou radio no caminhão, para controle da frota.

Outro relato, da conta das dificuldades de resolver problemas de quebras e de interrupção da viagem, como “caminhão quebrou e ele pediu ajuda numa casa, foi atendido pela pessoa com cachorros e arma de fogo, saiu correndo, subiu na carroça para se salvar dos cachorros. O agricultor viu que ele usava um macacão da Sadia, não atirou e levou o mesmo com seu jipe até a cidade para pegar o guincho”, ou “peguei uma lameira e tive de subir de ré, vários ficaram e levou três dias pra chegar o socorro, não tínhamos comida e a água era a da chuva”, ou ainda “cheguei num top de terra com 200m de chão de terra vermelha, tive que subir de ré, passei 3 noites na estrada, sem janta, sem nada com frio e com fome”.

Tais condições expressam de forma inequívoca a questão do trajeto, e dos determinantes de sucesso, entendido o mesmo como chegar com a carga intacta no tempo previsto.

Neste sentido o fato de ser o mesmo trajeto e as cargas semelhantes, torna a análise vinculada a variáveis como o tempo, as condições estruturais e pessoais, e algumas referências são inequívocas, porém do ponto de vista do frete e do transporte, passam pela estrutura e arcabouço social.

Há mesmo uma certa romantização, uma identificação com liberdade e autonomia, uma aura de orgulho e ao mesmo tempo de humildade, expressa em um discurso categórico “a gente dominava o caminhão, hoje o caminhão domina a gente” ou “o motorista era bem tratado, guardavam até sobremesa separado para o motorista”.

Esta relação de liberdade, de autonomia, de entendimento de mundo era até a década dos 80 o ponto mais importante, desde a previsão do tempo “Para fazer a previsão do tempo, carregava e olhava para cima”, até levar comida de casa por ter pouco bons lugares para parar eram significativos.

A ênfase em um esteriótipo, “se conhecia um caminhoneiro de longe” ou

(...) rasgava a camisa nas costas pelo balanço das “costelinhas” da estrada”, em contrapartida com o que é hoje “motorista pode até dirigir de terno e sapato engraxado, a cabine tem até ar condicionado.

Essa alusão, feita pelos antigos, junto com algumas referências a necessidade de força física e de habilidades extra condução foram as marcas concordantes, em contrapartida os motoristas atuais, embora concordem com a perda da autonomia, fizeram questão de ressaltar “(...) agora tem que ter escola pra dirigir, pois tem de entender também de computador”.

A afirmação de que “antigamente uma viagem até São Paulo, comprava até cinco pneus, hoje não dá mais. Dava até para voltar vazio”, retrata o aspecto econômico da valoração, no que os atuais concordaram, a fase inicial, era do pequeno proprietário, aquele que era dono do caminhão, a grande maioria hoje é empregado e dirige caminhões cujos valores extrapolam o poder aquisitivo da maioria. ora de saída e de chegada e por este motivo a empresa sempre colocava caminhões novos e revisados para as viagens.

O ponto de maior concordância entre todos, no referente ao transporte em si, foi de que antigamente “o motorista era solitário, viajava sozinho, mas era solidário, se quebrava todos paravam pra ajudar”, e que hoje é bastante diferente.

A viagem em si era algo bastante incerto, este grupo resalta o fato de levarem carga perecível, quase inauguraram uma nova forma, havia hora para cumprir, o que gerava muita pressão e levava a estratégias para não dormir, “tocava gaita de boca, mordida a língua e tomava uma cerveja caraca, que era feita de sangue de boi e era muito forte”.

Pela natureza do trabalho, chegar a tempo, carregar e estar sempre atento, o uso de estimulantes sempre esteve presente. Há uma claríssima divisão temporal entre meios e drogas; se na década de 60 lançavam mão de substâncias simples,

(...) queria chegar em casa que ficava a 100km, descarreguei e fui para um bar, onde tomei uma xícara de nescafé sem açúcar e coca-cola, tomei 2 xícaras e uma garrafa média de coca-cola: cheguei em casa as 7 horas da manhã, deitei e o coração saltava forte, não tinha jeito de dormir.

O imaginário e as experiências passavam de um a um, “nunca tomei nada, só não comia salada que dava

sono, molhava duas toalhas e sentava em uma e botava a outra na cabeça e podia tocar a noite toda”.

As bolinhas e o rebite passaram a fazer parte das viagens e da vida a partir dos 70, as anfetaminas eram as mais comumente usadas “tomei a primeira vez numa viagem no Rio Grande do Sul, viajei a noite toda sem sono, tomei apenas um, não deu um pingão de sono, das 10 da noite às 6 da manhã”. Alegam as distâncias e o tempo pra justificar o uso do rebite, “conheço companheiros que quando pegam carga de camarão em Fortaleza e tem que chegar em São Paulo, tomam o rebite, o Red Bull com uísque, tem que fazer em 3 dias sem dormir”.

O uso de álcool, aparece tanto como medicamento como “estimulante” e essa relação é bastante interessante, e demonstra tabus e costumes,

(...) o que usava como remédio, era alho, limão e cachaça (desinfetante) e “graspa” (ia na pipa e era melhor do que sonrisal). Dor de cabeça forte, desmanchava um melhoral na cachaça. Tomava duas doses de conhaque São João da Barra com leite ia pra debaixo da coberta e suava muito.

As longas viagens com velocidade constante geram sono, “o melhor mesmo é quando sente sono parar e dormir por uma hora” ou ainda “se o sono chegar, pare e descanse, o sono é o maior amigo da morte”.

Mas é somente nos últimos anos que as drogas ilícitas passaram a fazer parte das estradas e relatos sobre o uso de cocaína corajosamente apareceram na conversa, dividindo claramente o grupo,

(...) na nossa época não existia drogas como maconha e outras drogas, antes nem conheciam, só tinha o cigarro Belmont e Liberty e lança perfume para brincar, não tinham facilidade de acesso, também não sabia o que fazia mal ou não.

Em contrapartida, um dos mais novos diz que os riscos aumentaram com o uso de drogas como a cocaína “o cara toca o tempo que quiser, os olhos esbugalham”.

No campo da sexualidade outra fronteira explorada, que demarcou fortemente traços temporais e mudanças de hábitos e costumes, os mais antigos contam “que paravam nas casas da luz vermelha, quando eles iam para o litoral, diziam que iam para a festa de natal, por causa da luz vermelha” havia lugares demarcados e também a gonorréia “era que nem gripe, mas tinha cura” aludindo a HIV/AIDS.

Uma grande mudança é a relação dentro do caminhão, parado ou em movimento, “fazem sexo oral com o caminhão andando”, tal afirmação constituiu um dos únicos momentos de tensão, pela não aceitação de forma veemente por parte de dois dos antigos de tal prática.

A prostituição de menores, todos afirmaram é coisa recente, assim como cuidados como camisinha. Também referiram que as mulheres viajam mais hoje “o caminhão é quase uma casa” e que tem mulher que dirige e leva o marido.

Fora dos eixos de provocação, houve referência ao peso do transporte por caminhões bi-trens, além de corrupção e propinas nas estradas, e todos, sem exceção, afirmaram que se pudessem escolher, escolheriam ser caminhoneiros.

4 DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após vários estudos abordando a questão dos acidentes e da violência do trânsito¹⁰, na maioria das vezes relacionada, do ponto de vista da causalidade com o condutor, este trabalho percorre um trajeto um tanto diferente.

Há claramente uma distância abissal entre o universo dos motoristas de caminhão e o do acadêmico pesquisador, e há também uma enorme diferença entre motoristas de décadas diferentes¹¹.

A singeleza da percepção de ser reconhecido como motorista de caminhão, pelo estereótipo do “macho”, de camiseta, forte, dominador do ofício e da máquina, mecânico, borracheiro, conhecedor do tempo e autônomo antes de qualquer coisa, foi à tônica da expressão dos mais velhos.

Providos de um senso de solidariedade e de independência, partícipes do processo de evolução da empresa, e completamente alienados da importância estratégica e política para o momento. Foram eles o mais importante elo de ligação entre a produção, numa pequena cidade do interior de Santa Catarina e os grandes centros de consumo, foram eles os responsáveis literalmente pela circulação do dinheiro e da expansão que determinou uma nova forma de produção, os integrados¹².

Acompanharam os processos de evolução, no mais das vezes sem a percepção do que ocorria em volta, o crescimento exponencial do mercado, seja interno, sudeste e centro do país, seja externo, oriente médio, geraram necessidades acima das suas possibilidades.

Na década de 70 a empresa cria uma companhia aérea para viabilizar o transporte, que, no entanto mostra-se menos eficiente do que o rodoviário e este volta a ter força, não mais com serviços individualmente prestados, mas através da modernidade de grandes frotas de empresas, e os motoristas percebem, sem maiores aprofundamentos esta gritante perda de autonomia e liberdade.

As comunicações são grandemente implementadas e junto com ela o controle. Cada motorista tem data e hora de sair e chegar, ponto para parar e na grandeza tecnológica do automatismo, cuida unicamente do volante, que é hidráulico, não mais necessitando de força, e ao ligar o “piloto automático” segue um roteiro previamente traçado, tão tecnológico que se ousa afastar-se do programado, o caminhão pára por falta de combustível.

E, no entanto, independentemente do gigantesco aumento do fluxo, sentem-se mais solitários do que quando andavam horas sem encontrar ninguém. Se param por problemas, ninguém se preocupa em parar, talvez pela impotência explícita de não poder consertar, talvez pela lógica de ter traçado previamente onde, quando e como parar.

Porém as raízes podem ser ainda mais profundas, definitivamente a solidariedade não é a mesma, o irmão da estrada, lema e tema não é mais tão irmão. A realidade é que a profissão é outra.

Assim como a profissão, os estimulantes também são. As drogas evoluíram enormemente e sejam elas lícitas ou ilícitas, fazem parte do fazer pressionado de chegar e partir todo o tempo, carregando e cuidando de patrimônio às vezes maior do que suas possibilidades de ganho¹.

Misturam-se fenômenos, o esteriótipo some, mulheres assumem a profissão, as profissionais do sexo também modificam o fazer e o controle automatizado embarca um novo tipo de prazer, o sexo com o caminhão em movimento, síntese de toda a discussão de apressamento e não desvio do trajeto, conseqüência e causa se misturam para a determinação social do novo, o sexo oral, o caminhão automatizado em movimento e a vida sem parar²⁻⁵.

Esta realidade é parte da apreensão possível de ser feita desde a perspectiva acadêmica de ouvir e cotejar com modelos explicativos, nossa opção de simplificar a análise, talvez seja demarcada pelo que se chamou de romantismo sanitaria, com inspiração de Josué de Castro ou Carlos Gentile de Melo, mas talvez também seja uma forma de compreensão e de entendimento de uma realidade tão tangível que só a vivência

desvende com clareza, ou não é poético imaginar um condutor em uma estrada deserta de terra, andando a 60 Km/h com mais 500Km para percorrer, tocando uma gaita de boca e tendo tempo e velocidade compatíveis para admirar o por do sol.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Masson VA, Monteiro MI. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Rev Bras Enferm* 2010, 63(4): 533-40.
2. Rocha E M. DST e AIDS em região de fronteiras: um estudo com caminhoneiros no estado de Rondônia. Cacoal, RO: UnB. 2008.
3. Teles SA, Matos MA, Caetano KAA, Costa LA, França DDS, Personi GC et al. Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. *Rev Panam Salud Publica* 2008; 24(1): 25-30.
4. Villarinho L, Bezerra I, Lacerda R, Latorre MRDO, Paiva V, Stall R et al. Caminhoneiros de rota curta e sua vulnerabilidade ao HIV, Santos, SP. *Rev Saúde Pública* 2002; 36(4): 61-7.
5. Santos CRL, Bueno, SMV. Pesquisa-ação com caminhoneiros sobre sexualidade e DST-AIDS. *J Bras Doenças Sex Trans* 1999; 11(1): 11-21.
6. Hoffman AL. (Dissertação). Qualidade de vida dos motoristas de caminhão usuários do Programa Rodopac: um estudo de caso. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis; 2003.
7. Masson VA, Monteiro MI. Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. *Rev Bras Enferm* 2010, 63(1):79-83.
8. Minayo MCS. Os muitos Brasis: saúde e população na década de 80. São Paulo: Hucitec, 1999.
9. Minayo MCS. O desafio do conhecimento. Rio de Janeiro: HUCITEC, 1999.
10. Zeferino MT. (Dissertação). Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas: estudo de caso junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no estado de Santa Catarina. Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.
11. Botelho LJ, Diesel LE (org). *Acidentologia – risco e prevenção: visão multidisciplinar*. Florianópolis: Editora Ilha Mágica, 2009.
12. Diesel LE, Botelho LJ. *Acidentes com Caminhões: Riscos*. In: Diesel LE, Botelho LJ (org). *Acidentologia – risco e prevenção: visão multidisciplinar*. Florianópolis: Editora Ilha Mágica, 2009.