

**OS CAMINHONEIROS E O TRANSPORTE DE GADO VIVO NA REGIÃO
NORTE DE MATO GROSSO, NO ANO DE 2015**

JUNIOR, Agnaldo Rodrigues Lopes¹
agnaldorodrigueslj@outlook.com

RESUMO

Este trabalho discutiu o transporte de gado na região norte de Mato Grosso, no ano de 2015. O objetivo era entender o trabalho dos caminhoneiros durante o período da viagem, desde o carregamento até a descarga. Para o levantamento dos dados, foram realizadas entrevistas com os trabalhadores. Partiu-se dos dados particulares para os gerais, dentro do método de abordagem indutivo. No caso do método de procedimento, foi o monográfico, que exigiu um estudo mais aprofundado em uma área específica, para, assim, conseguir resultados mais concretos sobre o problema de como os caminhoneiros realizam o transporte de gado vivo. Buscou-se explorar uma área sem estudos aprofundados e que merece um olhar mais crítico, pois esses trabalhadores vivenciam muitos problemas no dia a dia. Assim, foi possível entender que há muitas dificuldades enfrentadas por esses trabalhadores, como, por exemplo, o cuidado com o excesso de peso da carga, a responsabilidade com a manutenção do caminhão e até mesmo pela morte dos animais, caso ocorra durante a viagem.

Palavras-chave: Agronegócio. Transporte. Caminhoneiros.

ABSTRACT

This study discussed the cattle transport in northern Mato Grosso in the year of 2015. The aim is to understand how it was the work of truck drivers during the period of the trip from loading to unloading. For the data collection were realized interviews with the workers. The starting point was from private data to the general, within the inductive approach method. The method of procedure used was the monographic, which requires further study in a specific area, to get more concrete results on the problem of how truck drivers realize the transport of live cattle. It was sought to explore an area without depth studies and that deserves a more critical eye, as these workers experience many problems on day by day. Thus, it was possible to understand that there are many difficulties faced by these workers, for example, care for excess cargo weight, the responsibility for the maintenance of the truck and even the death of animals during the trip.

Keywords: Agribusiness. Transport. Truck drivers.

¹ Acadêmico do Curso de Gestão em Agronegócio do Curso da Faculdade de Direita da Alta Floresta (FADAF)

1 INTRODUÇÃO

O meio de transporte mais utilizado pelo agronegócio brasileiro é rodoviário, por onde se escoam mais da metade da produção agrícola e pecuária. E o grande aumento da produção acaba gerando uma demanda ainda maior por funcionários que atuam na área dos transportes e, por esse motivo, os caminhoneiros são levados aos seus limites, para realizarem o transporte o mais rápido possível.

O trabalho de iniciação científica teve como base o Agronegócio na região norte de Mato Grosso, mas, devido a sua vasta área de atuação, foi realizada uma delimitação do tema, que foi Transporte de animais em Mato Grosso. Com a delimitação do tema, surgiu a seguinte problemática: Como os caminhoneiros realizam o transporte de gado vivo na região Norte de Mato Grosso, no ano de 2015?

Diante disso, foi levantada a seguinte hipótese: Os motoristas devem seguir leis e normas, para que seus caminhões possam transportar esses animais, como ter um limite de peso, uma licença e cursos de especificação como transportar. E essa pesquisa tem como objetivos: Informar sobre como os caminhoneiros transportam os animais entre as cidades da Região Norte de Mato Grosso. E analisar sobre o que é preciso ter para que ocorra um transporte dentro das leis e normas requeridas.

A justificativa para a realização do trabalho se dá a partir da necessidade de levar a informação às pessoas, sobre como é feito o transporte dos animais, além de esclarecer como os caminhoneiros são auxiliados e preparados para realizarem os transportes de gados.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Metodologia

A pesquisa na área do transporte de gado teve como método de abordagem o indutivo. De acordo com Lakatos e Marconi (2010, p.68): “A indução é um processo mental por intermédio do qual partindo de dados particulares, suficientemente constatados, infere-se uma verdade geral ou universal, não contidas nas partes examinadas”. A pesquisa serve para ampliar os conhecimentos científicos tendo base em um campo pouco explorado de conhecimento.

O método de procedimento escolhido foi o monográfico. De acordo com a pontuação de Lakatos e Marconi (2010, p.90): “O método monográfico consiste no estudo de determinados indivíduos, profissões, condições, instituições, grupos ou comunidades, com a finalidade de obter generalizações”. Portanto, para se compartilhar uma ideia, é necessário ter um aprofundamento sobre o tema para se obter os dados mais concretos.

Já a coleta de dados foi realizada em forma de questionário, conforme Lakatos e Marconi (2010, p.51): “A entrevista não é uma simples conversa. É uma conversa orientada para um objetivo definido: recolher por meio do interrogatório do informante, dados para a pesquisa”. Para realizar uma entrevista de boa qualidade, é necessário ter conhecimento do assunto e não desviar muito do seu propósito.

O estudo teve como técnica de pesquisa a pesquisa de campo, conforme Lakatos e Marconi (2010, p.169): “Objetivo de conseguir informações e ou conhecimentos a cerca de um problema ou de ainda descobrir novos fenômenos ou relações entre eles.” É importante, pois através dele podem-se comprovar fatos pela experiência e vivência, seja pela experiência de outras pessoas ou por experiência própria.

É importante lembrar que a técnica de pesquisa bibliográfica é parte fundamental para a pesquisa. “A pesquisa bibliográfica não é mera repetição do que foi dito ou escrito sobre certo, assunto, mas propícia o exame de um tema sob o enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras” (LAKATOS; MARCONI, 2010, p. 166). Portanto, através dessas pesquisas já existentes, podem-se analisar e comparar dados e também aprofundar nas partes menos exploradas da pesquisa.

Assim, a delimitação do universo da amostragem ocorreu a partir dos caminhoneiros que realizam o transporte gado na região norte de Mato Grosso, no ano de 2015. Diante disso, o tratamento dos dados coletados se deu com base nos autores estudados e nos conhecimento obtidos através das pesquisas bibliográficas e nas entrevistas com os caminhoneiros.

2.2 Embasamento Teórico

De início, é necessário que haja um conhecimento básico sobre o tema Agronegócio que de acordo com John H. Davis e Ray A. Goldberg (2005, p. 28): “É a soma das operações de produtos e distribuição de suprimentos agrícolas, das operações

de produção nas unidades agrícolas, do armazenamento, processamento e distribuição dos produtos agrícolas e itens produzidos a partir deles”. Portanto, é tudo que ocorre desde o plantio até a industrialização, é todo o processo pelo qual o produto passa até chegar ao consumidor.

Outro conceito importante sobre Agronegócio é dado por Antônio Maria Gomes de Castro (2005, p. 28): “O negócio agrícola é definido como um conjunto de operações de produção, processamento, armazenamento, distribuição e comercialização de insumos e de produtos agropecuários e agroflorestais. Incluem serviços de apoio e objetiva suprir o consumidor final de produtos de origem agropecuária e florestal”. Portanto, o agronegócio não é só produzir, mas sim analisar as carências do mercado consumidor e assim produzir o necessário. Além de não focar em uma área específica, mas sim em todas.

De acordo com Massilon J. Araújo (2010, p 9):

Para que haja produção agropecuária e para que o produto chegue ao consumidor, aparece um complexo de atividades sociais agronômicas, zootécnicas, agroindustriais, industriais, econômicas, administrativas, mercadológicas, logísticas e outras. Assim, a produção agropecuária deixou de ser “coisa” de agrônomos, de veterinário, de agricultor e de pecuaristas, para ocupar um contexto muito complexo e abrangente, que é o do Agronegócio, envolvendo outros segmentos.

Portanto, para ele, existem muitos fatores onde não é necessário ter vários ramos atuando em partes diferentes, e sim um ramo que abrange tudo, e assim facilitando o trabalho de novas atividades no Agronegócio.

2.1.2 Transporte e Transporte de Gado

Há várias formas de transportes, mas a que se destacou abaixo foi o transporte rodoviário. Para Gilda Collet Bruna (2004, p. 891): “O transporte é um sistema usualmente caro devido à necessidade de contar com uma infraestrutura de vias. Por isso, manter uma política pública envolvendo o transporte significa implantar gestões continuadas, ou seja, aquelas em que o governo dá continuidade à implementação de programa de transportes”. De acordo com a autora, é necessário que haja um acompanhamento mais preciso das estradas brasileiras, dando-se maior suporte a reparos e fiscalizações pelo Brasil.

No entanto, para Genebaldo Freire Dias (2004, p. 891 - 892): “Uma cidade com um tráfego fluente proporciona a seus habitantes uma melhor qualidade de vida. Mais

economia, menos poluição, mais conforto. Embora a avançada tecnologia permita respostas e soluções para os problemas de transportes na cidade, a questão é essencialmente social”. Para ele, significa que ter boas estradas, além de melhorar a economia, melhora a qualidade de vida, ou seja, menos estressados melhoram o ambiente onde trabalham, assim produzindo mais. De acordo com o autor, os recursos existem para as melhorias, e isso só depende da conscientização do governo.

Para que haja um transporte seguro, é necessário seguir várias medidas e, de acordo com Mateus J. R. Paranhos da Costa, Murilo Henrique Quintiliano, Stavros Platon Tseimazides (2013, p 11):

O planejamento e a organização do transporte é responsabilidade de todos (fazendas, transportadoras, motoristas e abatedouros). Devendo-se definir previamente quais animais que serão transportados (categorias e números), o tipo de veículo a ser utilizado, o número de veículos necessários, as rotas a serem utilizadas, as datas e os horários previstos para o embarque e o desembarque e quem serão os motoristas responsáveis pelo transporte.

Portanto, é necessário que haja todo um planejamento antes que se comecem a fazer as atividades, e esse planejamento não parte só de uma pessoa, mas sim de todas envolvidas no trabalho.

Segundo Rodrigues (2000, p 33-35):

Antigamente o transporte de bovinos era feito por meio das boiadas, que eram tocadas pelas estradas pelos boiadeiros com seus berrantes, durante dias ou semanas. Mais tarde, porém, os bois passaram a ser transportados em trens e caminhões. Hoje em dia, apesar da “boiada” ainda ser utilizada, o meio de transporte mais empregado para bovinos é o rodoviário, sendo utilizados caminhões e carretas para esses serviços. Pode-se afirmar que o transporte rodoviário do Brasil começou com a construção, em 1926, da Rodovia Rio - São Paulo, única pavimentada até 1940. O governo Juscelino criou o slogan “50 anos em 5”. Construiu Brasília, trouxe a indústria automobilística para o país e rasgou estradas ao longo do território nacional, fomentando a demanda pelo transporte rodoviário. A partir de então a rodovia passou a ser encarada como fator de modernidade, enquanto a ferrovia virou símbolo do passado. A rápida ampliação da infraestrutura rodoviária explica-se pelo menor custo de implantação por quilômetro e menor prazo de maturação do que o correspondente na malha ferroviária. Quando o país dispuser de um sistema ferroviário eficaz, o nível de tráfego rodoviário pesado poderá ser reduzido, baixando consideravelmente o custo de manutenção das estradas e passando a atender melhor o fluxo turístico. O transporte rodoviário é um dos mais simples e eficientes dentre seus pares. Sua única exigência é que existam rodovias, porém, esse modal apresenta um elevado consumo de combustível. Inúmeros estudos comprovam matematicamente que, em distâncias superiores a um raio máximo de 500 km, o transporte rodoviário torna-se antieconômico pelo elevado custo de consumo energético. Por sua elevada flexibilidade, este modal é indicado para a distribuição urbana, cujas transferências são de pequenas distâncias, além das inevitáveis conexões com os demais modais.

Para uma evolução rápida, é preciso muito trabalho e investimentos. O transporte rodoviário é uma opção para escoar a produção brasileira, então, é preciso melhorar aquilo que começou com JK para tornar o Brasil ainda melhor.

2.3 Resultados e Discussões

Diante dessas colocações conceituais, busca-se entender na prática como acontece o trabalho de transporte de carga vivas no Norte de Mato Grosso. Para tanto, entrevistou-se os caminhoneiros, que explicam, a partir da experiência deles, como tem ocorrido esse processo na região. Não é uma pesquisa conclusiva, devido ao número de trabalhadores entrevistados, somente dois, mas os dados são importantes e reveladores para um trabalho de iniciação científica.

O senhor Expedito Aparecido Ditos tem 46 anos, mora atualmente em Alta Floresta, no Bairro Jardim Araras, e trabalha na área de transporte há 18 anos. De acordo com Expedito, para se realizar o transporte dentro das leis e normas, é necessário estar com: “Documento do gado, nota fiscal, Guia de Trânsito Animal (GTA), caso não tenha os documentos necessários, o motorista pode pegar uma fiscalização e ficar preso. E o gado que foi apreendido vai voltar para sua origem, ou seja, de onde veio. Além do motorista receber penalidades”. Portanto, para que não ocorram transtornos durante a viagem, o motorista tem que estar sempre com os documentos em mãos.

Segundo Expedito, existem algumas formas de se calcular o peso dos animais antes de chegar com o caminhão a balança, que são: “Baseando-se pelo termo de quantidades dos pesos de cada boi que vai no caminhão. Ou, às vezes, no local tem uma balança para pesar corretamente cada boi e, dessa forma, é calculado o peso que vai no caminhão”. Assim, existem algumas regras para se calcular o peso dos animais no local de embarque, evitando futuros problemas com a fiscalização.

Ao ser questionado se é preciso realizar cursos ou especificações para o transporte do gado, ele respondeu o seguinte:

Não necessariamente é preciso ter um curso, mas tem que ter um treinamento para transportar senão de repente ocorre uma perda ou morte do gado porque a pessoa não sabe transportar corretamente. No caso o boi pode cair e o motorista só quer saber de chegar logo ao destino e não olha o gado, assim ele pode acabar morrendo. Mas mesmo sem o treinamento ele pode transportar, mas sem a experiência necessária.

Portanto, não basta saber dirigir, é necessário ter um conhecimento sobre os procedimentos na hora de se realizar o transporte dos animais. Para ele, os motoristas

devem obrigatoriamente fazer uma parada para olhar os animais. “Depende da estrada que se anda, se for asfalto é recomendado parar para olhar a cada 2 horas, e, se for estrada de chão, depende da qualidade do trajeto, deve olhar a cada 30 quilômetros”. Portanto, é sempre bom parar de tempos em tempos para olhar os animais e verificar como eles estão.

O trabalhador explica o que deve ser feito caso ocorra alguma emergência:

Como se um animal morrer durante o trajeto só se removerá o boi quando chegar ao destino. Em caso de um animal cair e não conseguir levantar, é preciso remanejar de um curral para o outro do caminhão e tentar levantar ele, e se não conseguir fazer o animal levantar, é preciso amarrar a cabeça dele e puxar no alto da gaiola para que outros animais não caiam em cima dele e acabem asfixiando ele.

É preciso ter um raciocínio rápido da situação e resolver o problema o mais breve possível. Segundo ele, caso haja problemas durante a viagem, é preciso: “Depende do problema, se o problema for estrada, a alternativa é descarregar em um curral mais próximo, e, se o problema for no caminhão, é preciso remanejar a carga de um veículo para o outro e seguir viagem”. Portanto, dependendo da situação, o motorista tem que tomar algumas medidas rápidas para melhorar o bem estar dos animais.

Para Expedito, as empresas são de grande importância na hora de imprevisto durante o trajeto como: “Elas auxiliam mandando outro caminhão, pessoas e, caso haja problemas com pontes, ela é a responsável por enviar mensagens para a prefeitura arrumar a ponte para passar ou mandar uma rota alternativa para prosseguir”. Ou seja, são as empresas as responsáveis por acharem alternativas para os motoristas seguirem os seus caminhos.

De acordo Expedito, ao chegar ao destino e verificar que houve perdas durante o trajeto, o que se deve fazer é:

Ficar com o prejuízo a empresa dona do caminhão que paga por que ela é a responsável por morte dos animais durante o trajeto, mas junto com o motorista. E, em casos do animal estar velho ou ferido, e o proprietário querer embarca-lo mesmo assim, é preciso assinar um documento que ele tem consciência de que, caso esse animal morra, a responsabilidade será dele e não da empresa e motorista. Caso ele não queira assinar, ele pode escolher outro motorista ou, se o motorista aceitar mesmo sem assinar, a responsabilidade é toda do motorista.

Portanto, a responsabilidade fica a par da empresa e do motorista ou, caso o animal que morreu seja o animal que o proprietário autorizou a ser transportado doente ou ferido e ele tenha assinado um documento de conscientização, a responsabilidade é toda do proprietário.

Para Expedito, a manutenção dos caminhões é muito importante e o responsável por ela: “São os dois porque, se o motorista não comunicar a empresa sobre como o caminhão está, ela não poderá arrumar nada, já que quem conhece os defeitos do caminhão é quem dirige ele. E, assim, um comunica e o outro conserta”. Portanto, é muito importante a comunicação entre empresa e funcionário e assim trabalharem por um bem melhor.

Outro trabalhador é o senhor Sebastião Gilavert Forareis, que tem 47 anos, mora em Paranaíta e trabalha como caminhoneiro há 8 anos. Para Sebastião, ao se realizar o transporte de gado vivo, é preciso estar atento a algumas normas e leis como: “Manter o caminhão em bom estado, ter a documentação do gado na mão, documento do caminhão e habilitação em dia”. Ou seja, manter tudo em dia é muito importante na hora de se realizar o transporte.

De acordo com Sebastião, para a verificação de peso dos animais, no local existem algumas regras e, caso a fazenda não tenha uma balança para pesar os animais: “Se pesam os animais por cabeça, ou seja, um em um, ou se faz um cálculo baseado na quantidade de animais. Caso sejam machos são 17 cabeças e, se forem fêmeas, 20 cabeças”. Portanto, é muito importante saber o peso aproximado dos animais no caminhão, para que não haja problemas com a fiscalização.

Segundo Sebastião, é recomendado fazer uma vistoria dos animais para saber se eles estão bem, mas isso: “Dependendo das condições das estradas, se estiverem mal conservadas, a cada 20 quilômetros, e, estando em bom estado, a cada 100 quilômetros”. Assim, dependendo das condições do trajeto, pode variar o tempo de verificação dos animais.

De acordo com ele, caso haja emergência durante o caminho, é preciso tomar algumas medidas: “Como tomar decisões na hora do acontecimento de acordo com o ocorrido, para que o problema não se agrave ainda mais. Como, por exemplo, não deixar os animais deitados ou caídos, porque se não, eles podem ser pisoteados e mortos”. Ou seja, tomar as decisões o mais rápido possível, mas decisões conscientes, para não agravar mais ainda o problema.

Para ele, há vários problemas que os caminhoneiros enfrentam durante suas jornadas e várias alternativas a se fazer quando isso acontecer: “Primeiro, resolver o problema o mais rápido possível, segundo, pedir auxílio da empresa caso o problema não possa ser resolvido no local e, terceiro, a empresa deve ajudar os funcionários de

forma rápida e eficiente para que eles possam seguir suas viagens”. As empresas são de grande importância na hora de se resolver problemas durante a viagem.

Segundo Sebastião, após chegar ao destino e constatar que houve perdas durante o caminho, o problema fica a par do “motorista já que é ele o responsável pela perda e pagamento pelo animal morto ou, em caso de quebração, o frigorífico aciona a emergência para abate do animal imediato”. Portanto, a responsabilidade em caso de perdas é do motorista e ele deve pagar pelo animal morto.

Para Sebastião, a manutenção dos caminhões fica sob responsabilidade “do motorista em caso do motorista ser particular e da empresa se o caminhoneiro trabalhar para uma”. Portanto, responsável por fazer a manutenção do caminhão pode ser empresa ou motorista em caso de ser particular.

Diante dos depoimentos dos trabalhadores do transporte, é possível constatar aquilo que o autor Rodrigues (2000) destacou, em seu texto, sobre as boiadas, que elas têm ficado cada vez mais no passado. Não que não existam, mas atualmente essa movimentação é feita por caminhões e que seguem algumas normas para a segurança do transporte, como pontuaram os caminhoneiros.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com os dados obtidos nas entrevistas, é possível constatar que os caminhoneiros passam por muitas situações difíceis, sendo necessário que haja total interação entre empresa e funcionário. E, ainda, devem correr maiores investimentos na infraestrutura das rodovias do país e que sejam por parte do governo e não da iniciativa privada que faz gerar depois altos valores em pedágios. O governo poderia melhorar qualidade do transporte, de tal modo que possa reduzir gastos na manutenção dos caminhões e, assim, reduzir custos operacionais.

No caso dos dois entrevistados, eles mostraram que a percepção quanto aos danos causados pela má condição das vias é o grande responsável pela demora do transporte. Porém, concordam que não basta melhorar as vias, mas sim criar formas para que novos caminhoneiros adquiram experiência para realizarem o transporte bovino de forma segura, visto que há uma grande parcela dos caminhoneiros que não passaram por nenhum tipo de curso ou especificações para dirigir. A maioria adquiriu o conhecimento pela experiência. Portanto, o Brasil necessita de maiores investimentos nas rodovias.

REFERÊNCIA

ARAUJO, Massilon J. - **Fundamentos de agronegócio**. 3. Ed - São Paulo: Atlas, 2010.

BRUNA, Gilda Collet, JUNIOR, Arlindo Philippi, ROMÉRO, Marcelo de Andrade. **Curso de gestão ambiental**. Barueri, SP: Manole, 2004.

COSTA, Mateus J.R. Paranhos da, QUINTILIANO, Murilo Henrique, TSEIMAZIDES, Stavros Platon. **Boas práticas de manejo, transporte/ Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Secretaria de Desenvolvimento Agropecuário e Cooperativismo**. Brasília: MAPA/ACS, 2013.

DIAS, Genebaldo Freire. **Educação ambiental: Princípios e Práticas**. 9. Ed - São Paulo: Gaia, 2004.

FIDALGO, Maycon. Disponível em:

<www.agricultura.gov.br/comunicacao/noticias/2014/10/seminario-sobre-transporte-de-cargas-vivas-aconteceu-nessa-terca-feira/> Acessado em:09/04/15

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina Andrade. **Fundamentos da Metodologia Científica**. 3. Ed. São Paulo: Atlas. 1991.

PARISE, Andrea. Disponível em: <www.canalrural.com.br/noticias/pecuaria/proposta-para-normatizacao-transporte-cargas-vivas-levada-conselho-nacional-trabalho-7828/> Acessado em:09/04/15

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à Logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.