



CADERNOS

de Saúde
do
Trabalhador

Car regando o Brasil nas costas: trabalho e saúde das trabalhadoras e trabalhadores do ramo de transportes

AUTORA

Leny Sato

Doutora em Psicologia Social, professora do Departamento de Psicologia Social e do Trabalho do Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo.

COLABORADORES

Diretores da CNTT-CUT: Marta Carlota de Oliveira, Eduardo Alves Pacheco, João Braz Pereira, Luiz Antonio de Queiroz. Coordenadora de secretaria da CNTT-CUT: Tania Macedo. Secretário de Saúde do Sindicato dos Metroviários de São Paulo: Sérgio Roque. À CC.OO. (Federación de Comunicación y Transporte) um agradecimento especial pelo rico material produzido sobre condições de trabalho e saúde das trabalhadoras e trabalhadores no ramo de transporte, o qual forneceu subsídios importantes para a elaboração desse manual.

Índice

APRESENTAÇÃO	5
CARREGANDO O BRASIL NAS COSTAS	6
CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DAS TRABALHADORAS(ES) EM TRANSPORTE	8
A AÇÃO DAS ENTIDADES SINDICAIS	18
ENRIQUECENDO AS INFORMAÇÕES SOBRE A SAÚDE DOS TRABALHADORES	20



Apresentação

A CNTT-CUT vem participando de diversas atividades ligadas ao tema Saúde e Condições de Trabalho das trabalhadoras(es) em transportes. Seja por terra, água ou ar, este é um assunto que tem merecido nossa atenção.

Neste caderno, abordaremos de forma sucinta, alguns agentes causadores de sofrimento, doenças e lesões, assim como as ações que estamos desenvolvendo no sentido de orientar os sindicatos no reconhecimento das causas e encaminhamento das soluções necessárias. Questões como as novas tecnologias, que estão sendo implementadas nos sistemas de transportes, que deveriam estar voltadas também a amenizar a exposição dos trabalhadores a condições de penúria, são impostas sem que se discutam seus riscos e benefícios.

É preciso reconhecer que, "carregar o Brasil nas costas" é tarefa de muita responsabilidade, que requer seja reconhecida como atividade essencial também na hora de discutir condições de trabalho para quem a realiza.

Com esta simples leitura você conhecerá um pouco da história dessa categoria que, embora tão explorada, sente-se orgulhosa por ser responsável pelo transporte do progresso do país. Falam com palavras simples e gírias, muitas vezes se sentem incompreendidos e discriminados devido a falta de prioridade de alguns governos no que concerne às questões relacionadas a melhorias, sejam salariais, de condições de trabalho, saúde, entre outras que não são menos importantes.

Ora! Se as empresas investem na manutenção de seus maquinários, veículos e outros bens, nada mais justo que invista para que trabalhadoras(es) também estejam em boas condições, inclusive de satisfação pessoal. Que valorizem o trabalho desses profissionais!

A DIREÇÃO DACNTT-CUT

Remigio Todeschini
Executiva Nacional da CUT e
Coordenador do Coletivo Nacional de Saúde
no Trabalho e Meio Ambiente

CARREGANDO O BRASIL NAS COSTAS...

Certo dia, na cidade de São Paulo, um motorista de ônibus urbano, ao fim de uma longa conversa, com um misto de desabafo e de orgulho, disse: "o motorista é totalmente o progresso do país".

Antes, ele falava sobre o seu trabalho, sobre as dificuldades em realizá-lo, mas também sobre aquilo que lhe dava satisfação, numa conversa cheia de gírias e jargões próprios da linguagem da categoria, relatando acontecimentos que só os que pertencem a essa categoria profissional vivem e testemunham.

Essa é uma das frases que transmite uma das idéias que pode ajudar a caracterizar o que é o trabalho no ramo de transportes. Juntamente com ela, vem uma outra frase dita por trabalhadoras(es) desse ramo, que é:

"a gente carrega o Brasil nas costas".

O sentido dessa frase leva-nos a pensar no complexo produtivo e de trabalho do Brasil. Vemos que trabalhadoras(es) dos ramos industriais fabricam bens materiais, como os alimentos, o vestuário, os eletrodomésticos, as máquinas, os remédios, os automóveis, a matéria-prima para

uso em outras indústrias, enfim, uma infinidade de coisas. Trabalhadoras(es) do setor primário, plantam, colhem e extraem minérios. Mas quem os faz chegar em seus destinos são as trabalhadoras(es) em transporte. São essas trabalhadoras e trabalhadores que dinamizam a economia, garantindo o funcionamento do mercado e a vida social. E, mais ainda, garantem o transporte de trabalhadoras(es) para seus locais de trabalho, de seus filhos para as escolas, para as festas, para os estádios de futebol e para os sindicatos. Transportam também os empresários e executivos para fechar seus negócios e os políticos.

E carrega-se por ar, por terra e por mar...

O ramo de transportes define-se como aquele que presta serviços, o que provê serviços essenciais à população. Como também dizem algumas trabalhadoras(es), "é um gênero de primeira necessidade". E, se assim não fôsse, não existiria um dispositivo específico na lei de greve que põe algumas restrições quanto à realização de paralisações nesse ramo, tais como a exigência em notificar com antecedência a decisão da categoria em realizá-la e a manutenção de um mínimo de funcionamento de atividade (por exemplo: manter uma porcentagem da





frota em funcionamento). Essa lei refere-se aos serviços considerados essenciais, como é o caso também das trabalhadoras(es) no setor saúde.

Os outros segmentos de trabalhadoras(es) também consideram o ramo de transportes essencial, e isso pode ser observado em situações de greves. Uma greve no setor ferroviário, portuário, marítimo e de transporte rodoviário de cargas pode levar à interrupção de abastecimento de bens de consumo; no setor metroviário, ferroviário, aeroportuário e rodoviário intermunicipal e interestadual pode significar que pessoas não irão trabalhar, não irão à escola ... Uma greve no ramo de transportes certamente trará repercussões em outros setores do trabalho e da economia, pois interrompe-se um elo importante do ciclo produtivo.

O caderno de resoluções do IV Congresso da CNTT/CUT assim define o setor de transportes:

"Uma característica essencial dos transportes é que eles não constituem um fim em si mesmo. Ao contrário, eles devem ser pensados como atividades meio, isto é, como alavanca fundamental para o processo de desenvolvimento econômico e social do País. Os transportes constituem assim, um setor estratégico para a melhoria da mobilidade das pessoas e de bens, contribuindo dessa forma para a melhoria da qualidade de vida" (p. 18)

Uma outra característica também importante, presente em quase todas as atividades desse ramo, é o fato de os usuários (os consumidores) estarem presentes no momento em que o serviço é prestado (consumido). Como será visto adiante, isso tem implicações importantes para as condições de trabalho e para a saúde das trabalhadoras(es), mas, ao mesmo tempo, significa a possibilidade de ter nos usuários - muitos deles também trabalhadoras(es) - um aliado importante para a conquista de melhoria de condições de trabalho.

Setores que compõem o ramo de transportes

A história das trabalhadoras(es) em transporte no Brasil está intimamente relacionada com a política nacional adotada pelos sucessivos governos para esse ramo. Tais políticas levaram ao crescimento e à diminuição de investimentos e de incentivos aos distintos meios de transporte existentes. Assim, presenciemos hoje o longo processo de desmantelamento do transporte ferroviário que deu espaço às grandes rodovias e, com isso o crescimento, da categoria de trabalhadoras(es) rodoviários e a diminuição dos ferroviários. Nos grandes centros urbanos emerge a categoria dos metroviários a partir da década de 70. Grandes empresários centralizam o setor rodoviário e aéreo, formando um verdadeiro cartel. Privatizam-se rodovias e empresas de transporte. Também como decorrência da política nacional de transportes, observam-se diferenças de oferta de meios de transporte nas áreas urbanas e rurais do Brasil. Em geral, os moradores das zonas rurais têm poucos meios de transportes coletivos, sendo que muitos deles, como é o caso dos bóias-frias, são transportados em caminhões, expondo-os a maiores riscos de acidentes de trajeto.

A política de transportes no Brasil incentivou o transporte individual, articulando-se ao crescimento da indústria automobilística, em detrimento do transporte coletivo. Assim, fez uma opção política e pouco democrática, já que esta opção sustenta-se no poder de consumo individual das cidadãs(ãos).

A CUT tem em sua base cerca de 703.463 trabalhadoras(es) dos setores de transporte Aéreo, Terrestre e Marítimo

Há uma grande diversidade de situações de trabalho internamente a esse ramo o que implicará em condições de trabalho variadas. Disso decorrem diversos problemas de saúde e as

ameaças à integridade física das trabalhadoras(es).

A prática sindical visando a melhoria das condições de trabalho e saúde requer a adoção de estratégias e meios para reconhecer e equacionar esses problemas bem como para encaminhar a sua resolução.

CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DAS TRABALHADORAS(ES) EM TRANSPORTE

É muito fácil ter-se a idéia de que o ramo de transporte congrega apenas aqueles trabalhadores que operam os meios de transporte, como por exemplo, o motorista, o motorneiro, o operador de metrô, o piloto de aeronaves. No entanto, deslocar pessoas e coisas envolve um complexo processo que garanta a condição dos meios para que o transporte se dê, bem como a própria atividade de transportar. Isto exige atividades características do setor industrial (por exemplo nas atividades de manutenção) e de serviços propriamente (operação, administração e tráfego). Internamente a cada um desses tipos de atividade - manutenção, operação, administração e tráfego - há também diferenças importantes quando se compara os setores Rodoviário, Aéreo, Ferroviário, Metroviário, Viário e Portuário.

São distintas formas de organização do trabalho, de instrumentos de trabalho e de trabalho propriamente, definindo a grande variedade

de funções e cargos. Estão presentes, por exemplo, a secretária, o controlador de tráfego, o conferente de cargas portuárias, o cobrador/trocador de ônibus, o bilheteiro de uma estação de metrô, o funileiro, o mecânico, o pintor. Essa é apenas parte de uma longa lista de trabalhadoras(es) que, além dos operadores, estão envolvidos na garantia dos deslocamentos, lista esta impossível de ser esgotada nesse manual.

Essa grande diversidade tem implicações diretas na conformação das condições de trabalho e, portanto, dos riscos aos quais as trabalhadoras(es) estão expostas. Estão presentes riscos de natureza:

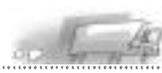
- ☛ física, como o ruído, vibração e radiação;
- ☛ química, como os solventes e metais pesados;
- ☛ mecânica, como aqueles que provocam acidentes de trabalho (máquinas e equipamentos);
- ☛ ergonômica, como a exigência de adoção de posturas incômodas e forçadas;
- ☛ as situações decorrentes da forma como se organiza o processo

de trabalho, como o trabalho em turnos e noturno, o trabalho aos finais de semana, o ritmo de trabalho, as relações interpessoais, o conteúdo do trabalho.

O que determina as condições de trabalho e a saúde das trabalhadoras(es)?

A exposição a esses riscos não é uma realidade naturalmente dada. Pelo contrário, a





adoção de tal ou qual tecnologia, de tal ou qual condição de trabalho é determinada pela forma como se dão as relações de trabalho.

Numa sociedade capitalista, o processo de trabalho visa cumprir a função de gerar lucro para os empresários e não o bem-estar dos cidadãos. Há basicamente duas formas para fazer isso: cobrar mais pelos serviços prestados e economizar no modo como se faz esse serviço. Na segunda forma busca-se economizar nos meios de produção (instrumentos de trabalho, produtos utilizados, local de trabalho, por exemplo) e super-explorar o trabalho humano (extender a jornada de trabalho e intensificar o ritmo de trabalho, por exemplo).

Vale dizer, então, que não é natural que se trabalhe em situações com altos níveis de ruído, manuseando produtos químicos como o chumbo e o benzeno, que se operem máquinas e equipamentos perigosos e em ritmo intenso; que não é naturalmente necessário adotar posturas incômodas e forçadas. E por isso, as condições de trabalho são determinadas pela forma como o trabalho humano é visto na sociedade - ou seja a ideologia de trabalho - que está associada às relações de trabalho. No nosso caso, o capitalista (proprietário dos meios de produção) compra o trabalho vendido pelos trabalhadoras(es). O trabalho não é realizado visando garantir bem-estar e boa qualidade de vida e saúde aos trabalhadoras(es) e à população em geral. A lógica que o governa em

nostra sociedade é a busca do lucro para os proprietários.

Mesmo quando se trata de empresas estatais, a lógica é a de mercado. Nesse contexto, o trabalhador, de pessoa fica reduzido a recurso humano.

Desta forma, as condições de trabalho e de saúde dos trabalhadoras(es), passa a ser uma questão de natureza política e econômica e não apenas de ordem técnica.

Principais riscos à saúde das trabalhadoras(es) em transporte

Esse manual não tem por objetivo esgotar a discussão de todos esses riscos e de seus efeitos para a saúde. Para suprir essas informações, sugere-se consultar os outros fascículos da coleção "Cadernos de Saúde do Trabalhador" do INST-CUT. Eles tratam do ruído, lesões

por esforços repetitivos, acidentes com máquinas, riscos químicos e sobre os métodos de avaliação de riscos e de acidentes. Faz parte dessa coletânea, manuais que se dedicam a outras categorias profissionais e, também estes poderão trazer conteúdos que sejam úteis para as trabalhadoras(es) em transporte. Por isso, sugerimos que eles sejam consultados.

Apresentamos abaixo um quadro com os riscos mais frequentes a que estão expostos os trabalhadoras(es) de manutenção do ramo de transportes. Decerto, uma série de outros riscos não citados



QUADRO I

Principais riscos de acidentes de trabalho, de doenças e de intoxicações para os trabalhadoras(es) de manutenção no ramo de transportes

Acidentes de trabalho	projeção de partículas - esmirilhadora, rebarbadora explosão por soldagem alogênica golpes com amoladoras, rebarbadoras incêndio com produtos inflamáveis queda de objetos metálicos e outros explosão de atmosferas deflagrantes queda de altura e no mesmo nível eletricidade radiação
Doenças e intoxicações	ruído vibração inalação de gases, fumos e vapores contato com solventes, tintas, etc... exposição à intempéries trabalho noturno e em turno alternado posturas forçadas e incômodas

poderão ser encontrados a depender da especificidade de cada setor.

Há uma série de produtos químicos utilizados nas atividades de manutenção, os quais podem causar diversos problemas, como por exemplo os neurológicos (tremores, esquecimento, dificuldade de manter atenção, nervosismo, etc..). Alguns desses produtos são os solventes que podem conter benzeno, tolueno, estireno, xileno e os metais pesados ferro, cobre, níquel, zinco, chumbo. Emprega-se ainda o amianto, uma fibra mineral cancerígena, em juntas de motor e lonas de freio.

Por sua vez, os acidentes de trabalho (queimaduras, queda, cortes, perfuração) podem levar a perdas com sequelas importantes que

venham a dificultar não só a continuidade de trabalho na mesma atividade, mas gozar a vida social e familiar plenamente.

Já as atividades administrativas, técnicas e de atendimento ao público apresentam as seguintes características: trabalho com computadores (com risco de contrair as lesões por esforços repetitivos); trabalho de atendimento telefônico ao público, presentes, por exemplo, nas companhias aéreas; trabalho de atendimento pessoal ao público; diversas atividades administrativas e técnicas de retaguarda às atividades de operação, manutenção e viário. O trabalho nessas situações oferece poucos riscos de acidente de trabalho propriamente, mas explica muitos problemas de saúde física e mental.



Na operação temos grande diversidade de situações a depender do setor. Os trabalhadores no setor rodoviário urbano não podem escapar do tráfego e da poluição ambiental (do ar, sonora, visual); para os rodoviários intermunicipais, interestaduais e internacionais há os riscos de acidentes graves e os impedimentos de convívio familiar; também os aeronautas sofrem essas dificuldades quanto aos relacionamentos familiares e as constantes mudanças de fuso horário, no caso das viagens de longa distância; para os metroviários há o trabalho isolado, em ambientes em geral monótonos; os ferroviários têm vivenciado situações semelhantes às acima citadas e a crescente automação do trabalho.

Por sua vez, no tráfego viário, ao organizar a circulação de veículos e pedestres, fiscaliza e promove práticas educativas. Por serem atividades realizadas ao ar livre, as trabalhadoras(es) estão sujeitas às intempéries e à poluição (sonora, visual e do ar) durante longas jornadas de trabalho em pé, ocasionando problemas de articulação dos membros inferiores, de coluna e de perda auditiva.

***Um problema generalizado:
o esforço físico e mental***

Quando vamos aprofundando o conhecimento sobre os problemas que acometem as trabalhadoras(es) de transporte, vemos que há algo presente de modo quase generalizado entre eles, independente da função e do setor em que trabalham. Começamos a compreender porque eles sentem que carregam o Brasil nas costas.

Se ouvirmos os motoristas de coletivos urbanos, é muito comum vê-los dizendo que "chapéu de bico mistura", os metroviários dizendo que "fulano é código 13", os aeroportuários consideram que o trabalho é pesado, que eles ficam transpassados, que o trabalho abala o sistema nervoso etc...

Essas frases, que povoam as conversas dessas trabalhadoras(es), dizem muito sobre quais são as principais agruras no seu trabalho: é a grande exigência de esforço físico e mental que trazem como consequência a fadiga e os problemas de saúde mental.

Os problemas de saúde associados ao esforço físico e mental são de tal modo importantes - acometem um grande número de trabalhadoras(es) - que tem feito com que diversos estudos sejam desenvolvidos, buscando caracterizar as condições de trabalho que demandam esses esforços e os efeitos para a saúde das trabalhadoras(es). São estudos realizados por serviços públicos da área da saúde e do trabalho, por universidades e institutos de pesquisa, pelos sindicatos e centrais de trabalhadoras(es) e pelas empresas.

Sabemos que essas queixas também estão presentes entre trabalhadoras(es) desse ramo em outros países, inclusive nos de Primeiro Mundo, como Suécia, Dinamarca, Noruega, Inglaterra e Espanha. Se nesses países, onde as condições de vida são melhores identificam-se problemas significativos de saúde entre essas trabalhadoras(es), podemos ter uma idéia de como eles se agravam quando nos voltamos às condições de trabalho em países como o Brasil, onde as condições de infraestrutura viária, portuária e aeroportuária é precária; onde as condições de vida da população que transporta bem como a que se serve dos transportes muitas vezes ultrapassou o limite da dignidade; onde não há prioridade para o transporte coletivo; onde pessoas podem gastar até 2 horas por dia para serem transportadas de suas casas ao trabalho; onde a violência em alguns centros urbanos faz parte do cotidiano e, infelizmente, seja visto como normal.

Nos países europeus há vários estudos sobre problemas físicos, como os de coluna, e problemas mentais, como o que denominamos

de stress. Há também um grande número de estudos sobre o trabalho e a saúde dos pilotos de aeronaves pois considera-se que a segurança dos passageiros depende grandemente das condições de trabalho e da saúde dessas trabalhadoras(es). Motoristas de coletivos urbanos são também muito estudados pois basta olhar o seu trabalho para concluir-se que é um trabalho desgastante. Os motoristas rodoviários também são bastante estudados pois as longas jornadas, o trabalho isolado e a pressão do tempo são importantes para os problemas de saúde. Enfim, há muito conhecimento acumulado sobre as trabalhadoras(es) do ramo de transporte. Todos esses estudos confirmam a vivência das trabalhadoras(es).

Sabe-se que há uma série de problemas de saúde associadas ao esforço físico e mental, como por exemplo:

- ☛ os problemas de coluna e articulações
- ☛ as lesões por esforço repetitivo
- ☛ irritabilidade emocional
- ☛ nervosismo em suas distintas manifestações
- ☛ sensação de esgotamento mental (dificuldades em manter a atenção, em desenvolver o raciocínio, dificuldades de memorização, etc...)
- ☛ problemas gástricos e intestinais (úlceras, gastrites, colites, dores de estômago)
- ☛ hipertensão e problemas cardíacos
- ☛ abuso de bebidas alcoólicas e uso de estimulantes

Interessante notar que as trabalhadoras(es) do ramo de transportes reconhecem bem que esses são os problemas de saúde que os atingem. Reconhecem pelas informações dadas pelos colegas e pela experiência pessoal no trabalho.

É difícil dizer o quê especificamente no trabalho em transporte pode explicar esses problemas: Será o ritmo de trabalho, a pressão para cumprir horários e metas, ou a duração da jornada ou o trabalho em turno alter-

nado? Será a tecnologia empregada pelas empresas? Será o conteúdo do trabalho que demanda muita responsabilidade ou, ao contrário, é monótono demais? Poderíamos concluir que se deve à rigidez de procedimentos ou à existência de procedimentos incongruentes? Não seriam então as relações interpessoais, muitas vezes com o público, e o poder advindo dos escalões superiores da hierarquia? Na verdade, é tudo isso e muitas outras coisas mais. E isso tudo é determinado pela forma como se organiza o processo de trabalho.

No caso dos problemas de esforço físico e mental não se pode dizer que há apenas um fator que seja exclusivamente responsável. Ao contrário, dizemos que há um contexto de trabalho conformado pela presença e interação entre todos aqueles fatores citados acima, e outros mais, que também mudam a cada dia de trabalho e a cada momento.

A fadiga

A alta frequência da fadiga entre as trabalhadoras(es) em transporte é inegável. Isso pode ser observado pelo fato de existirem publicações de entidades sindicais específicas sobre esse assunto.

A fadiga é caracterizada por sensações de cansaço físico e mental e ela passa a ser considerada fadiga patológica ou crônica quando o cansaço não é recuperado com os períodos de sono e descanso. Começam a aparecer distúrbios de sono, insônia, irritabilidade, sensação de desânimo, dificuldade para realizar qualquer atividade, de trabalho ou não, perda de apetite. Sentimo-nos fatigados quando temos a sensação de que "não dá mais para trabalhar", de que "já passou do limite", quando "estamos transpassados".

Muitas vezes pensamos que a fadiga é um problema apenas físico (o corpo cansado) e



devido aos esforços físicos no trabalho, como por exemplo, quando se carregam e transportam pesos manualmente (como as contínuas exigências de movimentação no carregamento de objetos na carga e descarga de trabalho nos portos e aeroportos); o trabalho dos motoristas e ajudantes de caminhão; as diversas funções nos setores de manutenção. No entanto, isso é apenas parcialmente verdadeiro. Ocorre que, além de a fadiga estar associada a esses esforços devido à atividade física intensa, há também uma série de situações nas quais aparentemente não há esforço do corpo, como por exemplo o trabalho de controle de tráfego nas salas de controle do metrô e na ferrovia, nos aeroportos e no sistema viário das cidades; nas diversas atividades administrativas e técnicas em todos os ramos. Ficar sentado, operando a vigilância de equipamentos automatizados e esperando que alguma intercorrência apareça para atuar pode ser sentido como tão desgastante quanto transportar várias caixas de objetos durante a mesma jornada de trabalho. Isso porque o nosso corpo também requer movimentação. Ser obrigado a ficar parado, com pouco espaço de movimentação também exige esforço físico.

Ao lado disso, muitas vezes esses trabalhos de vigilância de equipamentos têm uma dupla exigência de natureza contraditória: manter-se atento e pronto a atuar frente às intercorrências mas, ao mesmo tempo, o local de trabalho pode ser extremamente monótono. É um trabalho que gera a sonolência, mas, ao mesmo tempo, requer atenção. Esse exemplo, que não é o único, mostra que há o esforço mental.

Há ainda aqueles tipos de atividade nas quais o trabalho dá-se mediante o grande contato com o público, ainda que não requeira grande movimentação física. O contato interpessoal com o público é sabidamente um

aspecto desgastante do trabalho. Cada cliente atendido tem suas exigências, sua pressa e, por vezes, pouca disponibilidade para compreender que quem os atende também é gente.

Muitas vezes, esses clientes trazem problemas a serem resolvidos mas nem sempre o atendente tem autonomia ou condições para responder às solicitações pois, em geral, as regras de funcionamento das empresas dão pouca margem para contemplar a situação particular de cada cliente.

Em geral, aquelas trabalhadoras(es) que estão em contato direto com os clientes/usuários - mesmo que através de um atendimento telefônico - são consideradas o cartão de visitas da empresa e, por isso, muitas exigências lhes são feitas, como: aparência física, cordialidade, tom de voz, etc. Ser considerado o cartão de visitas da empresa sem dúvida implica em muito esforço mental e emocional. Pode-se observar essa situação no caso das(os) comissárias(os) de bordo, das(os) atendentes de balcão em empresas aéreas, etc.

Da mesma forma que essas atividades não implicam em esforço mental apenas, o trabalho de caminhoneiros, de manutenção e de carga e descarga também não demanda apenas esforço físico. Eles têm que estar atentos para cumprir metas, para não cometer erros no trabalho, sofrem a pressão por fazerem parte de um processo de trabalho que nem sempre lhes dá condições adequadas de trabalho. Trabalhar no setor viário implica também em ter nas mãos grande responsabilidade, onde acidentes de trânsito, às vezes de grandes proporções, podem ocorrer ou causar grandes transtornos para a população como um todo, principalmente nos grandes centros urbanos, nas ferrovias e rodovias. Dado o crescimento do tráfego aéreo em aeroportos de grandes centros, os riscos de acidentes aumentaram.

É importante ressaltar que todo e qualquer

trabalho sempre demandará algum nível de esforço físico e mental simultaneamente, ainda que possa ser identificada a preponderância de uma ou de outra. É impossível separar corpo e mente. Importante ressaltar também que dentre os esforços mentais estão os de ordem emocional e não apenas a atenção, o raciocínio e a responsabilidade.

As diversas solicitações, os diversos problemas e demandas no trabalho (conteúdo de trabalho, tipo de atividade, contato ou não com o público) serão agravados caso a jornada de trabalho seja muito longa; caso as viagens impliquem em mudanças de fuso horário; caso os prazos sejam apertados, muitas vezes impossíveis de serem cumpridos; caso o trabalho seja organizado em turnos alternados, com sistemas de folgas que não respeitem os finais de semana; caso o trabalho exija que as pessoas pousem fora de casa, como ocorre no transporte rodoviário, ferroviário, portuário e aeronauta. Entre as aeronautas, são freqüentes as alterações do ciclo menstrual devido às mudanças de fuso horário.

Um dos aspectos mais estudados com relação ao trabalho em turnos alternados refere-se ao descanso e sono. Sabidamente, o sono noturno tem uma qualidade melhor do que o sono diurno. Para driblar a irregularidade dos horários de sono, há casos de trabalhadoras(es) que adotam a auto-medicação. Tomam estimulantes para se manterem acordados à noite, e remédios para dormir de dia, forçando o corpo a funcionar não de acordo com o relógio biológico, mas de acordo com o relógio criado pela empresa. Essa é uma prática perigosa para a saúde, e há casos em que essa combinação de remédios foi determinante para a ocorrência de acidentes.

Afadiga está associada a ocorrência de acidentes de trabalho, incluindo-se os de trânsito. Isto porque, a fadiga leva as trabalhadoras(es) a perderem a capacidade de resposta a estímu-

los que exigem sua ação. Em geral as situações que causam acidentes aparecem rapidamente, requerem trabalhadoras(es) alertas, descansados e tranqüilos. Além disso, o mais importante, é contar com máquinas e equipamentos que sejam seguros.

Os motoristas rodoviários, com o objetivo de cumprir metas tomam os famosos "rebites", o que agrava ainda mais o problema e, ao mesmo tempo, tomam para si a responsabilidade de dar conta do trabalho. Tomar os "rebites" é declarar que são os motoristas que devem se adaptar às condições para cumprir os prazos impostos pelas empresas.

Diante da complexidade que caracteriza a fadiga, o mais adequado é dizer que ela é simultaneamente física e mental, até porque, o corpo e a mente não podem ser separados.

Os problemas de saúde mental

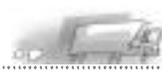
"o nervoso que eu sinto deve-se ao meu jeito ou ao trabalho que faço?"

"Sinto-me assim por causa da minha natureza?"

"Será que eu sou fraco?"

Essas são perguntas que sempre nos fazemos. Sempre queremos saber a causa dos problemas vividos. E sempre buscamos uma única causa.

Na nossa sociedade temos por hábito concluir que os problemas de saúde mental sempre se devem ao jeito e às estórias de vida das pessoas: "ela sempre foi nervosa", "a família dele tem problemas", "ele teve um problema quando era criança". Esse tipo de explicação acaba culpabilizando as pessoas pelo seu sofrimento no trabalho. Quando adotamos esse raciocínio para pensar os problemas de saúde mental das trabalhadoras(es), é como se as pessoas tivessem a obrigação de se "encaixar" nas regras que organizam o nosso trabalho. Parece que dizemos o seguinte: "o trabalho é assim mesmo, a gente deve se adaptar a ele".



Como se a organização do trabalho fosse algo "natural" criado por Deus e não pelos homens.

Essa explicação que culpabiliza as pessoas simplesmente esquece que pessoas são diferentes, têm estórias diferentes, gostam de coisas diferentes, têm diferentes habilidades, têm diferentes ritmos, constroem diferentes expectativas e projetos de vida. Há dias em que estão bem-humoradas e outros não, há dias em que estão com toda a paciência do mundo e em outros não querem ver ninguém pela frente. E as pessoas têm o direito de ser como são.

Gente é assim!

Acontece que quando as empresas contratam as pessoas, o fazem adotando uma lógica, um raciocínio que acredita que pessoas podem ser transformadas em recursos humanos. Se pensarmos bem, a palavra recurso reduz a pessoa a coisa, a objeto, a máquina. Uma máquina bem-humorada sempre, que não falhe, que não tenha preferências, e que não reclame. É certo que em algumas funções e cargos quer-se que essa máquina seja inteligente e criativa, mas ainda assim não deixa de ser uma máquina.

Muitas vezes, o trabalho é organizado de tal forma que as possibilidades de as trabalhadoras(es) regularem os acontecimentos são mínimas e não deixam espaço para que elas procurem adequar as exigências do trabalho ao jeito de cada um naquele dia. Dizemos que há trabalhos nos quais as trabalhadoras(es) têm pouco controle. Ter pouca possibilidade de controle implica em desrespeitar o limite que cada um de nós agüenta. E não podemos negar que pessoas têm limite, que varia de dia para dia e de hora para hora.

Sabidamente, um trabalhador do ramo de transportes disse: "a pessoa pode ser o maior santo, mas uma hora ela também vai acabar estourando. Esse serviço é nervoso". Essa fala mostra-nos alguns aspectos importantes: a) o

serviço que é nervoso; b) independente do jeito de ser da trabalhadora(dor) haverá um momento no qual ele também não aguentará; c) mesmo a trabalhadora(dor) "santa(o)" tem um limite. Sendo assim, a causa dos problemas de saúde mental no trabalho reside na falta de sintonia na relação trabalho-trabalhador. E a sintonia é possibilitada pelo exercício de controle da trabalhadora(dor) sobre os contextos de trabalho. Ter controle significa poder interferir no planejamento do trabalho.

Pode-se identificar essa falta de sintonia no relacionamento com os usuários, com o funcionamento e ritmo das máquinas e equipamentos, nos relacionamentos com colegas de trabalho, com os chefes e subordinados, aos horários apertados, à desorganização, à impossibilidade de compatibilizar o cumprimento de regras e procedimentos com o andamento real do trabalho, dentre outras coisas.

Quando não é possível exercer essa ação que sintonize o trabalho com o jeito do trabalhador, os problemas de saúde mental aparecem, sinalizando que o limite foi ultrapassado. Eles não se manifestam apenas na forma de doenças estruturadas; não necessariamente fazem com que as trabalhadoras(es) sejam afastados do trabalho porque podem aparecer como sofrimento emocional, cansaço mental, perda da paciência, pensamentos depressivos, agressividade, necessidade de descarregar em alguém, dificuldade de raciocinar e de se manterem atentos.

Enfim, como dizem as trabalhadoras(es): "o sistema nervoso fica abalado"

Nesse momento, alguém poderia dizer: "mas isso é muito complicado!". Diríamos que é complexo e não complicado. Diríamos ainda que querer "simplificar" essa complexidade nos conduz a transformar pessoas em recursos humanos. É também essa complexidade que nos explica por que, de 20 pessoas trabalhando na mesma função, na mesma empresa e sub-

metidas às mesmas regras, podemos ter 10 que adoecem e outras 10 que suportam aparentemente bem trabalhar sob essas condições. Das 10 que adoecem, temos ainda uma variedade de quadros: alguns sentem dor de estômago, outras têm colite, outras ainda observam a pressão arterial sofrer alterações. Por outro lado, observamos que pessoas trabalhando em situações completamente diferentes desenvolvem quadros patológicos semelhantes: o mecânico de manutenção, o maquinista, o controlador de tráfego e o bilheteiro de estação podem, por exemplo, desenvolver gastrite e sofrimento emocional.

Além do sofrimento vivido pelas próprias trabalhadoras(es), os problemas de saúde mental podem repercutir no relacionamento familiar, explicando conflitos e violência contra cônjuges, filhos e parentes próximos. Muitas vezes as trabalhadoras(es) demonstram seu sofrimento através do desinteresse pelas atividades de lazer e culturais.

Uma frase freqüentemente dita pelas trabalhadoras(es) do ramo de transportes é: "eu gosto do que eu faço mas não do jeito que tem que fazer". Vemos que de modo geral, sentem orgulho do que fazem, conhecem e valorizam o significado social e econômico do seu trabalho, mas gostariam de poder fazê-lo de um modo diferente. Gostariam de poder interferir no planejamento do trabalho e contar com equipamentos adequados de modo a diminuir o esforço físico e mental e, conseqüentemente, a fadiga e os problemas de saúde mental.

Uma menção especial deve ser feita à situação dos controladores de tráfego aéreo (aeroportuários e militares da aeronáutica) que carregam em suas mãos grande responsabilidade pelo transporte de aeronaves. Trata-se de um trabalho extremamente "nervoso" pois a tomada de decisão que orienta os pilotos de aeronaves pode evitar a ocorrência de grandes acidentes aéreos. Relatos dramáticos de espou-

sas desses controladores mostram que a falta de equipamentos adequados e de condições mínimas de trabalho exigem esforços sobre-humanos para garantir a segurança dos vôos. Eles têm crises emocionais, sofrem de depressão e relatam problemas de convívio familiar e social devido às altas exigências do trabalho. Essa situação se agrava ainda mais porque o número de vôos aumenta a cada dia e, conseqüentemente, o volume de trabalho. Condições semelhantes são vividas pelos controladores de tráfego ferroviário e metroviário.

Entre os aeroportuários, observa-se que o trabalho realizado no pátio implica em grande esforço físico e mental, estando expostos às intempéries, ao barulho em níveis absurdos. Trabalham em condições nas quais há excesso de estimulações (visual, auditiva e poluição do ar). Assim, é inevitável que eles fiquem "zuretas".

Automação no ramo de transportes

A introdução da automação no ramo de transportes tem crescido significativamente, principalmente em alguns setores nas áreas de operação, de controle de tráfego, de atendimento e de administração. E, mais recentemente, vimos a introdução da catraca eletrônica no transporte rodoviário urbano. Se de um lado a automação pode significar maior segurança e conforto; de outro, ela está associada a maior esforço mental, problemas visuais, à lesão por esforço repetitivo, à monotonia. De modo geral, o planejamento do trabalho é realizado privilegiando-se a otimização da tecnologia implantada e não considerando o limite das pessoas. Além disso, como o emprego de tecnologias informatizadas requer menos quantidade de trabalho humano, opta-se por reduzir o número de postos de trabalho ao invés de reduzir a jornada semanal de trabalho, o que manteria o nível de empregos.

A adoção de novas formas de organização



do processo de trabalho e da automação pode modificar o conteúdo do trabalho, do ritmo e o modo como se dinamizam as relações interpessoais. Cada vez mais os controles gerenciais sobre as trabalhadoras(es) estão embutidos nos equipamentos informatizados, muitas vezes prescindindo do encarregado ou supervisor para garantir as metas gerenciais. Ao lado disso, criam-se novos papéis de trabalho através dos quais se exige a polivalência e o aumento de responsabilidade sem com isso aumentar a autonomia das trabalhadoras(es) sobre as atividades que desenvolvem.

Diante das contínuas inovações novos problemas de saúde poderão emergir.

Buscando amenizar as exigências do trabalho

As trabalhadoras(es) não ficam passivos frente às diversas exigências do trabalho. Ao contrário, buscam evitar ao máximo as consequências da falta de sintonia entre os contextos de trabalho e o jeito de cada um. Desta forma, procuram evitar ao máximo as doenças, os acidentes e o sofrimento no trabalho. Para tanto, criam "jeitinhos" próprios para lidar com a situação. São formas de se adaptar e de mudar as prescrições do trabalho de modo a amoldar, o máximo possível, o que deve ser feito às características pessoais de cada um.

Tais práticas funcionam como se fôsse um desabafo. Em geral, os(as) trabalhadoras(es) constroem essas estratégias de adaptação coletivamente; constroem também uma linguagem própria que possibilita manter a privacidade mesmo estando em público.

Se de um lado, esses "jeitinhos" possibilitam amenizar os esforços demandados pelo trabalho, de outro eles não resolvem o problema em sua origem (mudando as regras, o ritmo de trabalho e os procedimentos). É bom frisar que algumas dessas práticas também

podem gerar benefícios para os usuários - quando, por exemplo, o operador imprime maior velocidade nos carros - e para gerentes e empresários, ao burlarem regras inaplicáveis frente aos problemas reais ou aumentando a produtividade. É por isso que quando aeronautas e aeroviários fazem a operação-padrão, o ritmo de trabalho diminui, a produtividade cai, reduzem-se os lucros dos empresários e os usuários ficam irritados.

Esses "jeitinhos" melhoram o trabalho e fazem o "trabalho andar mais".

O trabalho no ramo de transportes é penoso

Dadas as características do trabalho no ramo de transportes, muitas das atividades aí exercidas foram consideradas penosas pela lei da Previdência Social que em 1960 definiu as regras para a aposentadoria especial. Alógica adotada por essa lei é a de que há determinadas atividades profissionais que potencialmente desgastam mais a saúde dos trabalhadoras(es) e, por isso, eles teriam direito a se aposentar com menor tempo de trabalho do que outros. Dentre esses motivos estava a penosidade, que, embora não contasse com uma clara definição, podia-se deduzir que era devido a esforços, sofrimentos físicos e mentais.

Mas alguém poderia contra-argumentar: "mas qualquer trabalho gera sofrimento!" De fato, momentos de sofrimento, de esforço e de incômodo estão presentes em qualquer trabalho, mesmo naqueles que gostamos e que escolhemos fazer. Porém, o problema é quando eles são sentidos como demasiados, quando sentimos que fomos transpassados, denunciando que o limite subjetivo foi desrespeitado e, além disso, não temos meios para interferir no trabalho. Quando o sofrimento, o esforço e o incômodo passam a explicar os problemas de saúde física e mental.

A AÇÃO DAS ENTIDADES SINDICAIS

Para dar conta desses problemas acima discutidos, deve-se:

- ☛ organizar as Comissões de Saúde e Trabalho (COMSATs) nos sindicatos;
- ☛ atuar em sintonia com a CUT nas diversas instâncias;
- ☛ organizar a ação sindical no local de trabalho, através das CIPAs etc...

Alguns aspectos devem ser reconhecidos como norteadores da ação sindical em saúde:

- ☛ ter como meta alcançar a melhoria das condições e da organização do trabalho. Isto porque, se são elas que não respeitam o limite das pessoas, de nada adianta apenas tratar as trabalhadoras(es) já adoecidas(os) e acidentadas(os);
- ☛ as condições de trabalho que afetam a saúde dos trabalhadores também afetam a segurança e a qualidade dos serviços prestados à população;
- ☛ não existem procedimentos-padrão que poderão ser adotados para todas as categorias e situações;
- ☛ essas ações não poderão ter apenas uma abordagem técnica, mas requererá uma ação política, através das centrais sindicais, sindicatos, comissões por local de trabalho e CIPAs, envolvendo ativamente os trabalhadores de base;
- ☛ as ações em saúde

do trabalhador requerem um trabalho contínuo de identificação e análise dos problemas, eleição de prioridades e definição de estratégias para atuar em vários níveis.

☛ por ser um ramo iminente prestador de serviços, deve-se, quando possível, articular ação sindical com o movimento social mais amplo, ou seja, com a população que se utiliza dos serviços prestados.

Identificando e analisando os problemas

1. Um princípio: uma primeira pergunta diz respeito a quem pode identificar os problemas de condições/organização do trabalho e de saúde. Entendemos que são as trabalhadoras(es) que vivenciam cotidianamente e realizam o trabalho os que têm um conhecimento insubstituível sobre o que é bom e o que é ruim na atividade laboral. Em função disso, deve-se iniciar a identificação desses problemas pelo

que dizem as trabalhadoras(es). Essa visão é contrária àquela de que apenas os técnicos especializados podem proceder à identificação e análise dos problemas.

2. níveis de identificação dos problemas de saúde e condições/organização do trabalho: (a) no âmbito de cada categoria de trabalhadoras(es); (b) no âmbito da base de cada sindicato; (c) no âmbito de cada local de trabalho. É em função da existência





desse vários níveis que se coloca a importância em contar com organizações de trabalhadores em cada local de trabalho que poderão atuar juntamente com os diretores sindicais para o delineamento de uma política sindical de saúde.

3. como fazer o levantamento dos problemas. Não existe um jeito melhor de se fazer esse levantamento. Tudo vai depender da organização das trabalhadora(es) no local de trabalho e em seus sindicatos. Vai depender também das condições materiais que se têm. A técnica não é o mais importante, mas sim garantir que as trabalhadoras(es) efetivamente participem de modo a possibilitar o delineamento de uma ação sindical em saúde. (a) É importante haver um espaço nos sindicatos no qual trabalhadoras(es), mesmo individualmente, possam apresentar suas queixas e problemas. E talvez os sindicatos possam aproveitar estruturas que já possuem e que são procurados por muitos trabalhadores, como por exemplo os serviços de assessoria jurídica. Cada uma dessas queixas individuais poderá fazer parte de um banco de dados que, ao lado de outras fontes, poderá elaborar um perfil de problemas naquela base sindical. Há diversos modos de construir um mapeamento de problemas na categoria e precisamos dele para elegermos prioridades de ação sindical em saúde. (b) Os encontros, seminários e cursos sobre saúde e condições/organização do trabalho oferecidos também para trabalhadoras(es) de base é uma oportunidade na qual duas atividades podem ocorrer simultaneamente: a de formação e a de identificação de problemas. (c) Nos locais onde existam Centros de Referência de Saúde do Trabalhador (CRSTs), além de os sindicatos participarem ativamente de sua gestão e das ações nas empresas de sua base, pode-se buscar informações sobre atendimentos de trabalhadoras(es) da cate-

goria. O mesmo pode ser buscado nos serviços públicos de saúde que atendam adultos. (d) No âmbito de cada local de trabalho podem ser empregadas as reuniões com grupos de trabalhadoras(es) por área, setor, turno, etc...; as conversas individuais; aplicação de questionários. Uma metodologia importante a ser empregada é o mapeamento de riscos, já bastante disseminada no meio sindical no Brasil, influenciada pelo movimento sindical italiano. Quanto aos acidentes de trabalho, há a metodologia da árvore de causas.

4. a busca de assessoria e informações técnicas: Após a identificação dos problemas de condições/organização do trabalho e saúde a partir do que informam os trabalhadores, muitas vezes teremos necessidade de aprofundar o conhecimento sobre efeitos à saúde, de melhor caracterizar os problemas de saúde e as doenças, de identificar as formas de melhoria das condições/organização do trabalho e também as de tratamento dos problemas de saúde já instalados. O aprofundamento da análise poderá ser obtido através de informações e assessoria técnica na CUT, nas Universidades, nos Serviços Públicos de Saúde do Trabalho e órgãos de pesquisa.

5. definindo prioridades de ação: aqui também não há um melhor jeito de definir as prioridades. O importante é que elas sejam discutidas e elaboradas com as trabalhadoras(es) envolvidas em cada situação e/ou local de trabalho.

A formação em saúde e trabalho

De acordo com o IV Congresso Nacional da CNTT, os sindicatos e a CUTdevem:

- ☛ formar conselheiros de saúde, assessores, cipeiros através de seminários e cursos;
- ☛ realizar pesquisas caracterizando o impacto das condições de saúde sobre a saúde;

- ☛ formar dirigentes;
- ☛ divulgar a metodologia de Árvore de Causas;
- ☛ promover cursos de iniciação para cipeiros;
- ☛ promover formação voltada para atacar os efeitos da periculosidade, penosidade e insalubridade, buscando a superação destas condições de trabalho e da monetização da saúde.

Sugerimos que seja consultado o fascículo 1 dos Cadernos de Saúde do Trabalhador do INST-CUT, "Construindo a organização no local de trabalho – Manual de ação sindical em saúde do trabalhador e meio ambiente", especialmente dedicado à ação sindical em saúde.

ENRIQUECENDO AS INFORMAÇÕES SOBRE A SAÚDE DOS TRABALHADORES

Recomendamos a consulta dos manuais que fazem parte dessa série de publicações da CUT.

Recomendamos

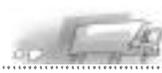
também a busca de informações na central sindical, em sindicatos e bibliotecas das faculdades, universidades e órgãos de pesquisa. Em geral, as centrais sindicais e os sindicatos mantêm intercâmbio com sindicatos e centrais de outros países, os quais enviam material de interesse dos trabalhadores. Abaixo encontram-se algumas indicações de leitura.

- ☛ Acordos coletivos dos diversos setores que compõem o ramo.

- ☛ CC.OO. - Apuntes para um método de trabajo con los delegados de prevención. Espanha, s.d.
- ☛ CNTT-CUT - Resoluções e memória do IV Congresso Nacional de Trabalhadores em Transporte da CUT. São Paulo, setembro de 1999.
- ☛ CUT - Saúde, meio ambiente e condições de trabalho - conteúdos básicos para uma ação sindical em saúde. São Paulo, outubro de 1997.
- ☛ Dejours, Ch. - A loucura do trabalho - estudo de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Oboré, 1987.
- ☛ DIESAT - As condições de trabalho na área operativa - estudo na OPM realizado pelo DIESAT e Sindicato dos Metroviários de São Paulo. Relatório de Pesquisa, mimeo, 1985.
- ☛ DIESAT - De que adoecem e morrem os trabalhadores. São Paulo, Imesp, 1984.
- ☛ DIESAT - Insalubridade - morte lenta no trabalho. São Paulo, DIESAT/Oboré, 1989.

- ☛ DIESAT - Relatório sobre condições de trabalho e saúde dos aeronautas. Relatório de pesquisa, 1984.
- ☛ Fetcomar-CC.OO. - Fatiga y conducción en carretera. Madrid, 1997.
- ☛ Ministerio de Trabajo, Empleo y Formación de Recursos Humanos. Encuesta sobre condiciones de trabajo en el transporte internacional de cargas por carreteras. (Mercosur, sub-grupo de trabajo 10, comisión temática 3). Argentina, abril 2000.
- ☛ Sato, L. - A representação social do tra-





balho penoso. In: M.J.P. Spink (org.) O conhecimento no cotidiano - as representações sociais na perspectiva da psicologia social. São Paulo: Brasiliense, 1993.

☛ Seligmann-Silva, E. - Saúde mental e automação: a propósito de um estudo de caso no setor ferroviário. Cadernos de Saúde Pública, 13(supl. 2): 95-109, 1997.

☛ Seligmann-Silva, E. - Desgaste mental no

trabalho dominado. Rio de Janeiro: Cortez/UFRJ Editora, 1994.

☛ Sindicato dos Trabalhadores em Transporte de São Paulo, Departamento de Medicina Preventiva da Faculdade de Medicina da USP, Fundacentro-CTN - Estudo das condições de trabalho e saúde dos motoristas e cobradores urbanos de São Paulo. Relatório de Pesquisa, 1991.





Rua Caetano Pinto, 575 - Brás
São Paulo - CEP 03041-000
Tel.: (0XX11) 3272 9411
ramais: 153 e 291
Fax: (0XX11) 3272 9610
Homepage: www.instcut.org.br
E-mail: inst@instcut.org.br

Diretor responsável
Remigio Todeschini

EQUIPE TÉCNICA

Coordenador executivo
Domingos Lino

Consultor técnico
Nilton Freitas

Assessores técnicos
Fátima Pianta
Luiz Humberto Sivieri

EQUIPE DE FORMAÇÃO

Escola São Paulo

São Paulo/SP

Escola Sul

Florianópolis/SC

Escola Sete de Outubro

Belo Horizonte/MG

Escola Centro Oeste

Goiania/GO

Escola Marise Paiva de Moraes

Recife/PE

Escola Amazonas

Belém/PA

Escola Chico Mendes

Porto Velho/RO

Capa

Marco Godoy

Projeto gráfico e diagramação
PIXEL Comunicação e Design

Fotolito

Kingpress

Impressão

Kingraf - gráfica e editora

OUTUBRO 2000

A ORGANIZAÇÃO É O MELHOR REMÉDIO



Organização por Locais de Trabalho

O remédio mais eficaz contra
acidentes e doenças do trabalho

CUT
BRASIL

CUT
BRASIL

CENTRALÚNICADOS TRABALHADORES

Rua Caetano Pinto, 575 - Brás - CEP03041-000 - São Paulo - SP- BRASIL

Tel.: (0XX11) 3272 9411 - Fax: 3272 9610

Homepage: www.cut.org.br - E-mail: executiva@cut.org.br

EXECUTIVA NACIONAL DACUT - 1997/2000

Presidente: João Antonio Felício. **Vice-Presidente:** Mônica Valente.
Secretário Geral: Carlos Alberto Grana. **Primeiro Secretário:** Remígio Todeschini. **Tesoureiro:** João Vaccari Neto. **Secretário de Relações Internacionais:** Kjeld Aagaard Jakobsen. **Secretária de Política Sindical:** Gilda Almeida de Souza. **Secretário de Formação:** Altemir Antonio Tortelli. **Secretária de Comunicação:** Sandra Rodrigues Cabral. **Secretário de Políticas Sociais:** Pascoal Carneiro. **Secretário de Organização:** Rafael Freire Neto. **Diretoria Executiva:** José Jairo Ferreira Cabral, Maria Ednalva Bezerra de Lima, Elisângela dos Santos Araújo, Luzia de Oliveira Fati, Rita de Cássia Evaristo, Lúcia Regina dos Santos Reis, Jorge Luis Martins, Lujan Maria Bacelar de Miranda, Temístocles Marcelos Neto, José Maria de Almeida, Júnia da Silva Gouvêa, Wagner Gomes, Gilson Luis Reis, Júlio Turra. **Suplentes:** José Gerônimo Brumatti, Francisco Alano, Aldanir Carlos dos Santos, Wanderley Antunes Bezerra, Rosane da Silva, Dirceu Travesso, Mônica Cristina da S. Custódio.