

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS DA VIDA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
EM PSICOLOGIA**

RAMON ARAÚJO SILVA

**A REALIDADE DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS DE ACORDO COM A
TEORIA DE JUSTIFICAÇÃO DO SISTEMA**

**CAMPINAS
2020**

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS DA VIDA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
EM PSICOLOGIA**

RAMON ARAÚJO SILVA

**A REALIDADE DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS DE ACORDO COM A
TEORIA DE JUSTIFICAÇÃO DO SISTEMA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Psicologia do Centro de Ciências da Vida, da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como exigência para obtenção do título de Doutor em Psicologia.

Orientador: Prof. Dr. João Carlos Caselli Messias.

CAMPINAS

2020

Ficha catalográfica elaborada por Vanessa da Silveira CRB 8/8423
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

155.926 Silva, Ramon Araújo
S586r

A realidade dos caminhoneiros brasileiros de acordo com a teoria da justificação do sistema / Ramon Araújo Silva. - Campinas: PUC-Campinas, 2020.

158 f.

Orientador: João Carlos Caselli Messias.

Tese (Doutorado em Psicologia) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Ciências da Vida, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2020.


Inclui bibliografia.

1. Trabalho - Aspectos psicológicos. 2. Motoristas de caminhão. 3. Economia social. I. Messias, João Carlos Caselli. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências da Vida. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. III. Título.

CDD - 22. ed. 155.926

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS DA VIDA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM PSICOLOGIA
RAMON ARAÚJO SILVA
A REALIDADE DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS DE ACORDO COM A
TEORIA DE JUSTIFICAÇÃO DO SISTEMA

Tese defendida e aprovada em 19 de fevereiro
de 2020 pela Comissão Examinadora



Prof. Dr. João Carlos Caselli Messias


Orientador da Tese e Presidente da
Comissão Examinadora

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
(PUC-Campinas)



Prof. Dra. Heloisa Aparecida de Souza

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
(PUC-Campinas)



Prof. Dr. André Luiz Monezi Andrade

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
(PUC-Campinas)



Prof. Dr. Héctor Mauricio Cavieres Higuera

Universidad Católica Silva Henríquez (UCSH)



Prof. Dra. Liliã Andolpho Magalhães Guimarães

Universidade Católica Dom Bosco (UCDB)

AGRADECIMENTOS

À MÃO que tudo cria.

À minha esposa Ana Paula, pelo amor e apoio, e por acreditar em todos os meus sonhos.

Aos meus pais pelo amor e apoio incondicional.

Aos meus irmãos e demais familiares.

À Márcia, por ser uma orientadora comprometida, compreensiva e humana, por ter orientado meu trabalho de iniciação científica, minha dissertação de mestrado e por ter me aceitado no doutorado.

Ao professor João, por ter sido um orientador presente e dedicado e pelos importantes direcionamentos que deu a este trabalho. E, em especial por ter se desdobrado para superar as limitações de tempo impostas pelas circunstâncias que envolveram este estudo.

Aos colegas do grupo de pesquisa que deram importantes contribuições.

À CAPES, por financiar esta pesquisa.

Aos integrantes da banca, pelo cuidado e dedicação empregados ao avaliar o trabalho e pelas importantes contribuições que deram.

E, por último, e não menos importante, aos caminhoneiros de todo o Brasil. Em especial, agradeço aos participantes da pesquisa, que me permitiram adentrar “seus mundos” e realizar este trabalho, que, de fato, não existiria sem a importante contribuição que eles deram.

O presente trabalho foi realizado com o apoio da coordenação de aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001

RESUMO

SILVA, Ramon Araújo. *A realidade dos caminhoneiros brasileiros de acordo com a teoria de justificação do sistema*. 2020. 154f. Tese (Doutorado em Psicologia) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências da Vida, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Campinas, 2020.

O modal rodoviário ocupa lugar estratégico no transporte de cargas no Brasil e conta, atualmente, com mais de dois milhões de caminhoneiros. As condições de trabalho desses profissionais são penosas, precárias e desgastantes, mas, apesar disso, eles não conseguem utilizar estratégias coletivas para transformá-las. O objetivo deste trabalho foi compreender os aspectos psicológicos que impedem os transportadores autônomos de cargas de conquistar melhores condições de trabalho. Para o desenvolvimento desta pesquisa, de base fenomenológica, tomou-se como base a Teoria da Justificação do Sistema. Narrativas compreensivas foram utilizadas para apreender, fenomenologicamente, a experiência desses trabalhadores. Foi possível observar que, apesar de insatisfeitos com as condições de trabalho, os participantes empregam mecanismos psicológicos implícitos a fim de lidar com seu sofrimento e justificar tais condições. Tal realidade é explicada pela Teoria da Justificação do Sistema, que pressupõe a existência de um processo psicológico que legitima os arranjos sociais existentes à custa dos interesses individuais e do grupo. Tais legitimações se manifestam de diversas formas, como o fato de justificarem as condições de vida e trabalho como decorrência da origem humilde e da baixa escolaridade; possuírem uma autoimagem negativa; acreditarem que o sofrimento é algo característico da profissão; desacreditarem da possibilidade de mudança e depositarem suas esperanças em elementos externos de controle como Deus ou o governo. Ademais, observa-se que, em alguns momentos, encaram a profissão e o papel do caminhoneiro, se descrevendo como heróis, mecanismo de defesa utilizado para minimizar o sofrimento e negar a realidade; em outros momentos referem a si mesmos como bandidos, internalizando os preconceitos e estigmas que afirmam existir na sociedade. A partir da análise realizada por esta pesquisa, verificou-se que os autoestereótipos e a falsa consciência impossibilitam esse trabalhador de lutar adequadamente por condições dignas, e que a compreensão deste fato pela categoria possibilitará um posicionamento político adequado e uma busca efetiva por mudanças. Além disso, este estudo chegou à conclusão de que, devido às características específicas da profissão, a superação da justificação do sistema, pode fazer com que a economia solidária desponte no horizonte desta categoria, como um caminho viável para transformar as condições de trabalho e de vida destes profissionais.

Palavras-Chave: Trabalho, Caminhoneiro, Psicologia da Saúde Ocupacional, Teoria da Justificação do sistema, Economia Solidária.

ABSTRACT

SILVA, Ramon Araújo. *The reality of Brazilian truck drivers according to the System Justification Theory*. 2020. 154f. Thesis (Doctorate in Psychology) – Pontifical Catholic University of Campinas, Life Sciences Center. Pos-graduation Program in Psychology, Campinas, 2020.

The road modal occupies a strategic place in load transportation in Brazil and currently has more than two million truck drivers. The working conditions of these professionals are painful, precarious, and stressful, but despite this, they are unable to use collective strategies to transform them. The aim of this study was to understand the psychological aspects that prevent autonomous load transporters from achieving better working conditions. For the development of this research based on phenomenology, it was considered as base the System Justification Theory. Comprehensive narratives were used to seize phenomenologically the experience of these workers. It was possible to observe that despite being dissatisfied with working conditions, the participants use implicit psychological mechanisms in order to deal with their suffering and justify such conditions. This reality is explained by the System Justification Theory, which presupposes the existence of a psychological process that legitimizes existing social arrangements at the expense of individual and group interests. Such legitimations are manifested in several ways such as the fact that they justify living and working conditions as a result of their humble origins and low education level; they have a negative self-image; they believe that suffering is characteristic of the profession; they disbelieve in the possibility of change and place their hopes on external elements of control such as God or the government. Furthermore, it is observed that, at times, they describe themselves as heroes, a defense mechanism used to minimize suffering and denying reality; at other times they refer to themselves as criminals internalizing the prejudices and stigmas that they claim to exist in society. From the analysis carried out by this research it was found that self-stereotypes and false awareness make it impossible to fight adequately for dignified conditions for this worker, and that the understanding of this fact by the category will enable an adequate political position in and an effective search for changes. Furthermore, this study concluded that due to the specific characteristics of the profession, the overcoming the justification of the system can make the solidarity economy emerge on the horizon of this category as a viable way to transform working and living conditions these professionals.

Keywords: Work, Truck Driver, Occupational Health Psychology, System Justification Theory, Solidarity Economy.

RESUMEN

SILVA, Ramon Araújo. *La realidad de los camioneros brasileños según la Teoría de Justificación del Sistema*. 2020. 154f. Tesis (Doctorado em Psicología) – Pontificia Universidad Católica de Campinas, Centro de Ciencias de la Vida. Programa de Posgrado in Psicología, Campinas/SP, 2020.

El transporte por carretera ocupa un lugar estratégico en el transporte de carga en Brasil y actualmente cuenta con más de dos millones de camioneros. Las condiciones de trabajo de estos profesionales son dolorosas, precarias y extenuantes, pero a pesar de esto, no pueden utilizar estrategias colectivas para transformar las. El objetivo de este trabajo fue comprender los aspectos psicológicos que impiden que los transportistas de carga autónomos logren mejores condiciones de trabajo. Para el desarrollo de esta investigación, con una base fenomenológica, se tomó como base La Teoría de La Justificación del Sistema. Se utilizaron narrativas compresivas para emprender fenomenologicamente la experiencia de estos trabajadores. Aunque no estén satisfechos con las condiciones de trabajo, los participantes emplean mecanismos psicológicos implícitos para acomodar su sufrimiento y justificar tales condiciones, lo que se explica en La Teoría de la justificación del sistema, que presupone la existencia de un proceso psicológico que legitima los arreglos sociales existentes a expensas de los intereses individuales y grupales. Tales legitimaciones se manifiestan de varias maneras, como el hecho de que justifican las condiciones de vida y trabajo como resultado de sus orígenes humildes y baja educación; tienen una imagen propia negativa; creen que el sufrimiento es característico de la profesión; desacreditan la posibilidad de cambio y depositan sus esperanzas en elementos externos de control como Dios o el gobierno. Además, se observa que, a veces, se describen a si mismos como héroes, un mecanismo de defensa utilizado para minimizar el sufrimiento y negar la realidad; e otras ocasiones se refieren a sí mismos como bandidos, internalizando los prejuicios y estigmas que afirman existir en la sociedad. A partir Del análisis realizado por esta investigación, fue descubierto que los autoestereotipos y la falsa conciencia hacen que sea imposible para este trabajador luchar adecuadamente por condiciones dignas, y que la comprensión de este hecho por categoría permitirá un posicionamiento político adecuado y una búsqueda efectiva de cambios. Además, este estudio concluyó que, debido a las características específicas de la profesión, superar la justificación del sistema puede hacer que la economía solidaria emerja en el horizonte de esta categoría como una forma viable de transformar las condiciones de trabajo y de la vida de estos profesionales.

Palabras clave: Trabajo, Camionero, Psicología de la Salud Ocupacional, Teoría de La Justificación del Sistema, Economía Solidaria.

Lista de Abreviaturas

ANTT – Agência Nacional de Transportes

CBO – Classificação Brasileira de Ocupações

CLT – Consolidação das Leis de Trabalho

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

CNTTL/CUT – Confederação Nacional dos Trabalhadores em transportes e Logística da Central Única dos Trabalhadores.

ECOSOL – Economia Solidária

ETC – Empresa de Transporte Rodoviário de Carga

EUA – Estados Unidos da América

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

NTC & Logística – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística

OIT – Organização Internacional

NIOSH - National Institute of Occupational Safety and Health NIOSH

PSO- Psicologia da Saúde Ocupacional

PRF – Polícia Rodoviária Federal

SINDITAC – Sindicato Dos Transportadores Autônomos de Cargas

SMRT – Saúde Mental Relacionada ao Trabalho

TAC – Transportador Autônomo de Cargas

TJS – Teoria da Justificação do Sistema

UNICAM – União Nacional dos Caminhoneiros do Brasil

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	10
CAPÍTULO 1 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	13
1.1. Trabalho e Saúde Mental	13
1.2. Teoria da Justificação do Sistema	22
1.3. Transporte Rodoviário de Cargas	29
1.4. Condições de trabalho e dificuldades enfrentadas pelo setor.	32
CAPÍTULO 2 - MÉTODO	42
CAPÍTULO 3 - NARRATIVAS	50
Malaquias	50
José	53
Sebastião	56
Josias	59
João	62
Joaquim	68
NARRATIVA SÍNTESE	76
CAPÍTULO 4 – DISCUSSÃO	83
Condições de trabalho e saúde	83
Justificando as condições de trabalho e o sistema.	90
CAPÍTULO 5 - ECONOMIA SOLIDÁRIA: UM CAMINHO POSSÍVEL	122
CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
REFERÊNCIAS	140

APRESENTAÇÃO

“Um bandido, me sinto um bandido; quando saio de casa, entro na boleia e sento no banco do caminhão, me sinto um bandido”. (João)

“O negócio é conta, conta e mais conta, esse negócio aí das contas é que complica tudo, parece que foi inventado para o cara não pensar mesmo, ele só sabe que tem conta para pagar e mais nada. Aí, vem um problema atrás do outro, problemas mecânicos, acidente, multas, leis, aí só resta tentar resolver as coisas mais urgentes, e no fim o importante mesmo que é vida, vai ficando para trás.” (Joaquim)

Essas e diversas outras declarações presentes nas narrativas apresentadas neste trabalho explicam e justificam as razões pelas quais esta pesquisa foi realizada. Esta tese decorre da minha pesquisa de mestrado, intitulada “Vida de Caminhoneiro: Sofrimento e Paixão”, uma pesquisa etnográfica, ao longo da qual, para obtenção dos resultados, viajei com caminhoneiros por diversas regiões do país com o objetivo de compreender as perspectivas destes profissionais em relação às suas condições de trabalho e saúde mental.

A pesquisa de mestrado permitiu verificar que os caminhoneiros possuem condições de trabalho desgastantes, penosas e precárias. Esses profissionais enfrentam uma série de problemas diariamente. Entretanto, o mais complexo nesse contexto é que, apesar dos diversos problemas, eles têm grande dificuldade em se organizar coletivamente para lidar com as dificuldades do setor e promover as mudanças necessárias. Situação essa que se contrapõe à importância que os caminhoneiros têm para a economia do país, uma vez que, no Brasil, aproximadamente 2/3 de todas as mercadorias escoam por meio rodoviário.

A importância dessa categoria poderia contribuir para a conquista de melhores condições de trabalho, bem como tornar a figura desse trabalhador respeitada perante empresas e governo. Contudo, é intrigante que tais aspectos não sejam suficientes para beneficiá-los, pois os caminhoneiros parecem aceitar passivamente uma situação que pode ser altamente prejudicial à saúde.

A realidade vivida pelos caminhoneiros e a dificuldade da categoria em engendrar ações que possibilitem a transformação dessa realidade deram origem a esta pesquisa, que buscou compreender os *aspectos psicológicos* que impedem os caminhoneiros de conquistar melhores condições de trabalho. A justificativa pessoal para realização desta pesquisa é a necessidade de compreender melhor a realidade desses trabalhadores e responder algumas questões que surgiram durante o mestrado e não puderam ser respondidas em função da natureza e objetivo daquele estudo.

Socialmente, este estudo justifica-se por abranger uma categoria profissional que conta com mais de dois milhões de trabalhadores e que tem condições precárias de trabalho. Considerando que o cotidiano desses trabalhadores influencia seus familiares e amigos, verifica-se que um contingente de pessoas bem maior é afetado pelos problemas discutidos neste trabalho. Além disso, as duras condições de trabalho desses profissionais podem facilitar a ocorrência de acidentes de trânsito, atingindo todos aqueles que trafegam pelas rodovias do país. Destaca-se ainda que acidentes e doenças do trabalho geram custos para o Estado, o que, dentre outros fatores, torna este um problema social e de saúde pública.

Considerando que a ciência busca cooperar para a resolução de problemas, além de poder prestar importante auxílio no debate sobre os problemas relacionados às condições de trabalho, é pertinente utilizá-la para compreender os elementos responsáveis pela manutenção de uma situação de exploração que se perpetua há décadas.

Ante o exposto, o trabalho se inicia com a fundamentação teórica, localizada no primeiro capítulo, cujo objetivo é demarcar o referencial que sustenta esta tese, permitindo que o leitor tenha uma visão geral do público estudado e dos conceitos empregados nesta investigação. Para tanto, o capítulo em questão divide-se em quatro tópicos: o primeiro apresenta o histórico do setor de transportes no país; o segundo relata as condições de trabalho dos caminhoneiros; já o terceiro tópico deste capítulo é constituído pela apresentação da Teoria da Justificação do Sistema (TJS); e, por fim, o quarto tópico a respeito da Psicologia da Saúde Ocupacional. Estes dois últimos tópicos do primeiro capítulo fundamentam a discussão dos resultados.

No segundo capítulo, é apresentado o percurso metodológico percorrido para obter as respostas pretendidas, momento em que também são descritos os critérios de inclusão no estudo, o planejamento e a execução dos encontros. O terceiro capítulo é composto pelos resultados da pesquisa. As narrativas que foram discutidas com o grupo

de pesquisa são ali apresentadas, permitindo ao leitor vislumbrar a experiência vivenciada pelo pesquisador, e especialmente, o cotidiano e os posicionamentos dos pesquisados. Por fim, a narrativa síntese busca apresentar a experiência como um todo.

O capítulo seguinte é dedicado aos resultados finais da pesquisa. São apresentados os aspectos predominantes nas narrativas e discutidos à luz dos conceitos da Psicologia da Saúde Ocupacional e da Teoria da Justificação do Sistema. Neste capítulo compreendemos ser pertinente incluir também uma breve descrição da paralisação dos caminhoneiros ocorrida em maio de 2018 e suas repercussões.

O quinto capítulo traz um pequeno resumo sobre economia solidária, explicando no que consiste e qual sua importância, apresentando-a como uma alternativa para os caminhoneiros desde que estes consigam superar a justificação do sistema.

CAPÍTULO 1 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1. Trabalho e Saúde Mental

Este estudo parte da concepção de que o trabalho é determinante na vida do indivíduo, sendo importante para a construção das relações sociais, bem como para a organização do próprio mundo. A função mediadora do trabalho e sua relação com as demais esferas da vida também são reconhecidas por Dejours (2004) que o apresenta como um *continuum* privilegiado entre o inconsciente e o campo social.

Codo e Sampaio (1995) também ponderam que, no sistema capitalista, o trabalho possui uma dupla natureza, de ordem material e também ideológica. Materialmente, o trabalho se volta para produzir algo que seja útil para a sociedade. Ideologicamente, o trabalho está direcionado para transformação e produção, de modo a atender aos interesses capitalistas. Antes disto, o trabalho é uma atividade de transformação da natureza com objetivo de prover meios para a subsistência.

O trabalho não tem como única função prover meios para subsistência, não se restringindo apenas à sobrevivência, é, sobretudo, a uma questão de constituição humana e de diferenciação entre o indivíduo e o mundo que o circunda. Possibilita que o sujeito tenha clareza dos caracteres que o distingue dos demais, reconhecendo o que sente e interpreta como propriedades inerentes a sua pessoa em contraposição a tudo aquilo que não faz parte de si e de sua identidade (Costa, 1987)

A importância do trabalho e sua função psíquica também são ressaltadas por Lancman (2008) que afirma ser imprescindível para a constituição do sujeito e também da sua rede de significados. Para este autor, os processos envolvidos na atividade (como reconhecimento, mobilização, gratificação, mobilização da inteligência) vão muito além da realização do trabalho e estão intimamente ligados à constituição da identidade e da subjetividade.

Paparelli, Sato e Oliveira (2011) ressaltam a compreensão da saúde do trabalhador como um processo e não um estado, de modo que o mais importante é que o ser humano possa ser sujeito nesse processo e ter condições para intervir na causa do seu sofrimento. Nessa perspectiva, os trabalhadores são considerados, em sua diversidade e variabilidade, diferentes não só dos outros, mas também de si mesmos, nos múltiplos momentos e processos que vivenciam ao longo de suas vidas. Neste

contexto, a forma como o trabalho é organizado e o poder de intervir estão articulados ao processo de saúde.

A configuração do trabalho na atualidade, bem como as exigências e cobranças por produtividade tem sido apontada em diversos estudos como responsável pelo estresse e adoecimento dos trabalhadores, tornando necessário o debate sobre a responsabilidade que as empresas têm sobre os problemas de saúde mental dos mesmos (Organização Mundial da Saúde, 2005). Reformulando a compreensão que perdurou por muito tempo de que saúde era a ausência de doença, a OMS (Organização Mundial de Saúde), em 1948, eleva este conceito a um novo patamar, enfatizando dimensões até então ignoradas - a psicológica e a social -, que, juntas com a já reconhecida dimensão biológica, ampliam a visão vigente sobre saúde, especialmente ao alçá-la a um estado de perfeito bem-estar em todas essas dimensões. Essa perspectiva positiva de saúde engloba a possibilidade de a pessoa desenvolver suas competências, realizar-se enquanto indivíduo, sendo, portanto, a base para o bem-estar e o convívio efetivo em comunidade. (OMS, 2001; OMS, 2004)

A saúde do trabalhador e, especialmente, sua Saúde Mental, constitui um campo vasto de pesquisa, apresentando importantes estudos que envolvem diversas áreas (Psicologia da Saúde Ocupacional, Clínica da Atividade, Psicologia do Trabalho, Sociologia do Trabalho, Psicodinâmica do Trabalho, Medicina Social Latino-americana, Ergonomia, dentre outras). No entanto, é um campo bastante polêmico e que apresenta uma série de obstáculos a serem superados, dado o conflito inerente às necessidades do trabalhador e às exigências do capital.

É importante ressaltar que, segundo dados do Observatório Digital de Saúde e Segurança do Trabalho, de 2012 a 2018, o Brasil registrou 16.455 mortes e 4.5 milhões de acidentes. Os gastos da Previdência neste período com benefícios acidentários somaram R\$79 bilhões e 351.7 milhões de dias de trabalho foram perdidos com afastamentos previdenciários e acidentários (Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho, 2018). Os números chamam a atenção e mostram que, apesar dos diversos estudos, de diversas áreas que se empenham em investigar a relação entre trabalho e saúde e das diversas políticas públicas e campanhas voltadas para a saúde e segurança do trabalhador, a quantidade de acidentes, mortes e problemas de saúde ainda é bastante significativa e demanda atenção de todos os atores envolvidos.

Dentre as abordagens para investigação da saúde do trabalhador e para a construção de mecanismos para melhoria das condições de trabalho com objetivo de

promoção de saúde mental, tem-se a Psicologia da Saúde Ocupacional (PSO). A PSO foi criada por volta de 1990, nos Estados Unidos da América, por profissionais vinculados à Associação Americana de Psicologia (APA) e ao *National Institute of Occupational Safety and Health* (NIOSH), surgindo como um ponto de interseção entre a Psicologia Organizacional, Psicologia Clínica e Saúde Pública (Salanova, 2009; Fernández-Arata et al. 2016).

Na mesma direção, Sauter e Hurrell (1999) alertam para o fato de que as rápidas mudanças no contexto de trabalho fizeram com que a relação entre organização do trabalho e saúde passasse a ser o principal tema a ser debatido pela área de segurança e saúde ocupacional. As mudanças no ambiente de trabalho e sua organização em função dos avanços tecnológicos criaram necessidades novas e especiais de pesquisa e aplicação por parte dos psicólogos organizacionais. Essas mudanças, segundo os autores, exigiram a estruturação de um novo campo de estudo, que passou a ser conhecido como “Psicologia da Saúde Ocupacional”.

Essa importante área, que integra conhecimentos de diversas disciplinas como a Medicina do Trabalho, a Ergonomia e a Psicologia Organizacional, dentre outras, tem como objetivo utilizar a psicologia para melhorar a qualidade de vida no trabalho, protegendo os trabalhadores e promovendo segurança, saúde e bem-estar (NIOSH, 2013; Salanova, 2009).

Levando em consideração a noção de saúde postulada pela OMS, a PSO busca estudar e compreender não apenas os aspectos nocivos do trabalho, mas também o bem-estar psicológico dele decorrente. Segundo Coelho (2008), sua origem e desenvolvimento estão relacionados ao surgimento de novos riscos de saúde ocupacional, especialmente os de ordem psicossocial, e também se deve à conscientização sobre a importância de preveni-los.

O objeto de estudo da PSO é multidisciplinar e abrange modelos explicativos da saúde ocupacional e abordagens para prevenir doenças, proteger e promover a segurança, saúde e bem-estar no trabalho (Salanova, 2009; Sauter & Hurrell, 1999). A proposta dessa área é, portanto, manter, desenvolver e promover a saúde mental dos trabalhadores e de sua família. Os estudos neste campo estão voltados para o estresse ocupacional, bem-estar dos trabalhadores, satisfação e ergonomia do trabalho (Tetrick & Campbell, 2003; Pérez, 2017; Gil-Monte, 2012).

É importante destacar que a área em questão reconhece e valoriza os aspectos sociais relacionados ao trabalho, sendo compreendida como um ramo aplicado da

Psicologia Social que busca promover condições de trabalho justas e saudáveis que propiciem o crescimento e o desenvolvimento das pessoas, valorizando suas habilidades e capacidades e promovendo satisfação nas atividades laborais. Ademais, busca a transformação do ambiente de trabalho por meio da eliminação de riscos, está voltada para os riscos psicossociais, com enfoque no estresse derivado do trabalho e suas consequências, além de alinhar investigação e prática, buscando a aplicação do conhecimento produzido (Carlotto & Micheletto 2014).

Kompier (2002) afirma que as investigações nesse sentido têm mostrado que, para o trabalho ser saudável, são necessários níveis apropriados de demandas laborais psicológicas. Além disso, o trabalho não pode ser extremamente repetitivo e o trabalhador precisa gozar de autonomia e apoio social. Gil-Monte (2012) afirma que, além da possibilidade de se desenvolver, a atividade precisa oferecer condições para a utilização e aprimoramento dos talentos e habilidades, e que o bom desempenho precisa ser acompanhado de satisfação e bem-estar.

Ressalta ainda que, tendo como base a Saúde Pública, a Medicina Preventiva, a Psicologia Clínica e da Saúde, a PSO se torna um campo bastante amplo que não se confunde meramente com uma abordagem médica aplicada ao campo do trabalho. Este fato também é enfatizado por Cox et al. (2000) que enxerga a PSO como um campo diferente por ser uma abordagem direcionada à prática e que reconhece que muitos problemas da saúde ocupacional não são doenças no sentido estrito. Por isso, a PSO realiza um importante papel que difere da Medicina Ocupacional e da Medicina do Trabalho.

Segundo Schaufeli (2004), a PSO adota um modelo tradicional que perscruta aspectos positivos e negativos do trabalho que podem influenciar a saúde do trabalhador; na prática se concentra em estudos de acidentes de trabalho, estresse, desgaste emocional, violência, assédio no trabalho, impacto negativo do trabalho nas relações e dinâmica familiar, dentre outros. Hermosa e Perilla (2014) afirmam que este é um campo teórico e prático relativamente novo, no entanto, com um número significativo de pesquisas. Os teóricos da área enfatizam que a PSO considera a saúde mental não apenas da sua perspectiva afetiva, mas também os aspectos cognitivos, motivacionais e comportamentais.

A Psicologia da Saúde Ocupacional não se restringe ao ambiente do trabalho, nem aos trabalhadores com vínculo empregatício. Além disso, estuda o impacto do trabalho na vida pessoal e familiar. Na busca por compreender as relações de trabalho,

analisa o trabalhador individual, o grupo de trabalho, o ambiente de trabalho, o ambiente organizacional e o ambiente externo, concentra-se nos processos psicológicos e busca melhorar a qualidade de vida no trabalho. Analisa também os vínculos precários, o clima social e o impacto fora do ambiente de trabalho. É uma disciplina científica e uma atuação prática. Busca identificar fatores de risco e fazer intervenções em ambientes de trabalho visando sua redução e/ou eliminação (Schaufeli, 2004).

Ao tratar dos riscos emergentes e dos novos modelos de prevenção, a Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2004; OIT, 2012) declara que, devido às características do mundo do trabalho na contemporaneidade, os aspectos relacionados ao estresse laboral estão entre os principais fatores de risco para o trabalhador. É importante destacar que esses dois aspectos são caros à PSO, constituindo importante fonte de pesquisa e intervenção. Os fatores psicossociais no trabalho estão relacionados com a interação entre o trabalho (satisfação, conteúdo, ambiente e organização do trabalho) e as capacidades do trabalhador (características individuais, competências, necessidades e cultura) (OIT, 2004). Os riscos psicossociais relacionados ao trabalho são, portanto, circunstâncias negativas decorrentes da interação entre as características do trabalho e as características dos trabalhadores, que podem ocasionar danos físicos e mentais (Zanelli & Kanan, 2018).

Gil-Monte (2012) e Álvarez (2012) afirmam que fatores psicossociais podem favorecer ou prejudicar o trabalho e a qualidade de vida no ambiente laboral, podem estimular o desenvolvimento pessoal, mas também podem afetar a saúde e o bem-estar dos indivíduos. Neste último caso, segundo os autores, trata-se de risco psicossocial, fonte de estresse no trabalho com potencial para causar danos de diversas ordens sociais, físicas ou psicológicas.

Riscos psicossociais decorrentes do trabalho podem ser consequência de disfunção ou deterioração das características da tarefa, da organização ou do emprego. No que tange à tarefa, o risco pode ser decorrente da quantidade de trabalho, da falta de complexidade, monotonia, repetitividade, automação, ritmo de trabalho, precisão, responsabilidade, falta de autonomia, prestígio social da tarefa na empresa, desenvolvimento de habilidade etc. No que diz respeito às características da organização, os riscos psicossociais estão relacionados à estrutura da empresa, definição de poderes, estrutura hierárquica, canais de comunicação, informação, relações interpessoais, processos de socialização e desenvolvimento de carreira, etc (Jiménez, 2011; Cox & Cox, 1993; Gollac & Bodier, 2011; Guimarães, 2013).

A exposição a tais fatores não necessariamente causa doenças, mas é fonte de risco, e o trabalhador pode utilizar-se de estratégias de enfrentamento para lidar com tais riscos e eliminá-los ou pode, ainda, conseguir se adaptar à situação e conviver com tais riscos. Estes riscos são mais do que problemas individuais que os trabalhadores devem enfrentar, pois configuram problemas de saúde pública que demandam atenção de toda a população, especialmente dos governantes, quando sua taxa de prevalência é alta (Gil-Monte, 2012). Ao abordar os riscos psicossociais relacionados ao emprego, o autor cita o design do local, o salário, a estabilidade no emprego e as condições físicas do trabalho. Já em relação à organização do tempo de trabalho, os principais pontos são a duração e o tipo de trabalho, férias, turnos e trabalho noturno, dentre outros (Schaufeli 2004; Salanova, 2014).

A PSO valoriza ambiente e trabalhadores saudáveis, já que ambos são indissociáveis na promoção de saúde dos trabalhadores. Por esta razão, o cuidado com a saúde psicossocial dos trabalhadores deve ser uma questão de saúde pública, já que os trabalhadores passam parte significativa de suas vidas trabalhando (Carlotto & Micheletto, 2014; Gil-Monte, 2012; Penido, 2011). Juárez-Garcia (2007) afirma que a PSO teve um crescimento considerável e foi bem aceita em função das condições de trabalho existentes no mundo moderno, especialmente no que diz respeito ao aumento substancial das jornadas de trabalho, maiores demandas cognitivas e emocionais, incertezas no trabalho devido aos cenários de crise e desemprego, condições precárias, injustas e desequilíbrio no trabalho.

A abrangência desta área pode ser verificada no amplo número de publicações decorrentes de investigações que não se restringem ao vínculo empregatício formal, nem se atém apenas a variáveis restritas ao ambiente de trabalho. Exemplo disto é o *Journal of Occupational Health Psychology*, um importante periódico americano que contém publicações de estudos que perpassam os mais variados temas, dentre os quais podemos citar: os impactos do trabalho sobre as relações familiares (Ohu et al., 2019; Behson, 2002); a gravidade da violência no local de trabalho (Pihl-Thingvad et al.); desemprego e sofrimento (Hulshof et al, 2019; Zechmann & Paul, 2019); idade e adequação ao trabalho (Beier, et al. 2019); relação entre sofrimento, empreendedorismo e gênero (Chadwick & Raver, 2019).

A amplitude da PSO também é destacada por Carlotto e Micheletto (2014) que afirmam que, ao considerar os diferentes fatores de risco ocupacional, esta área dialoga com diversos campos de conhecimento e considera fatores externos (aspectos legais,

políticos, ideológicos e demográficos) organizacionais (estruturas de gestão, políticas de supervisão e métodos de produção), o contexto de trabalho (características do trabalho e aspectos relacionais) e o nível individual (características individuais, traços de personalidade, motivação e características sócio demográficas).

É necessário ressaltar também que a PSO tem se esforçado para não focar apenas nos aspectos negativos do trabalho, mas considerar efetivamente os benefícios e os diversos pontos positivos relacionados ao seu exercício (Schaufeli, 2004). Assim, esta área e modelos construídos a partir da mesma, a saber, : Modelo Demanda-Controle (Karasek, 1979); o Job Characteristics Model (Hackman & Oldham's, 1975) e o Modelo Esforço-Recompensa (Siegrist, 1996) revelam que uma ocupação profissional pode ter seus próprios fatores de risco associados ao estresse profissional, que podem ser vistos como exigências e recursos profissionais. As exigências profissionais estão diretamente relacionadas aos aspectos do trabalho que demandam esforços continuamente, o que acarreta algum custo físico ou psicológico. As exigências não são necessariamente negativas, e só se transformam em estressores quando ultrapassam o limite do suportável, requerendo esforços maiores do que aqueles dos quais o profissional conseguiria se recuperar normalmente (Schaufeli & Bakker, 2004).

Os recursos profissionais são os aspectos sociais, psicológicos, físicos e organizacionais do trabalho que estimulam o crescimento pessoal, o desenvolvimento e a aprendizagem, reduzem as exigências profissionais e os custos psicológicos e fisiológicos conexos e são úteis para o cumprimento das exigências do trabalho (Demerouti et al. 2001). Bakker, Demerouti e Schaufeli (2003) afirmam que exigências e recursos profissionais conduzem a processos psicológicos distintos. O primeiro seria o processo de “comprometimento da saúde”, derivado das exigências profissionais recorrentes como sobrecarga de trabalho em função das exigências organizacionais que acabam por esgotar os recursos psicofisiológicos dos trabalhadores, resultando na deterioração da saúde (Hakanen, Bakker & Schaufeli, 2006; Llorens, et al. 2006). O segundo é o processo motivacional, que decorre da disponibilidade de recursos adequados para exercício da atividade, tem como base a existência de recursos materiais e sociais que motivam os trabalhadores de forma a se engajarem e conquistarem resultados positivos (Hackman & Oldham, 1980).

Carlotto e Micheletto (2014) afirmam que Karasek (1979) concedeu importantes contribuições para o delineamento da PSO. Ao avaliar as contribuições feitas por este teórico, é possível identificar que a principal delas é o modelo Demanda-Controle-

Suporte social proposto em 1979, que se tornou um instrumento muito utilizado em diversos países. Este instrumento parte do pressuposto que as reações que afetam a saúde e o bem-estar são causadas pela ocorrência simultânea de demandas psicológicas elevadas e pouco controle sobre o processo de trabalho. O autor destaca que a demanda elevada não é necessariamente um problema, pois se o trabalhador tiver controle sobre o trabalho, o estresse decorrente pode ter um efeito positivo. A combinação de pouca demanda e pouco controle deixaria o trabalhador desanimado, desfavorecendo a aprendizagem e até mesmo levando à perda gradual de habilidades (Karasek, 1979; Karasek et al 1981; Karasek et al, 1998).

Para ser saudável, o trabalho precisa necessariamente ofertar ao trabalhador a possibilidade de influenciá-lo, controlá-lo e de compreender sua contribuição pessoal dentro de um contexto mais amplo, além de permitir um sentimento de pertença ao seu local de trabalho e prover condições para o desenvolvimento das capacidades pessoais e profissionais num contexto de aprendizagem permanente (Karasek et al. 1998; Karasek e Theorell,1990). Desta forma, ter controle sobre o trabalho e autonomia para decidir colaboram para que a pessoa obtenha prazer no trabalho, diminuindo a possibilidade de adoecimento conforme demonstram alguns estudos (Karasek e Theorell, 1990). Em suma, o modelo demanda-controle pressupõe que o desgaste mental decorre da interação entre as demandas do trabalho e o poder decisão do trabalhador.

As contribuições dadas pelo psicólogo Bertil Gardell e o médico Lennart Levi para a PSO também são destacadas por Carlotto e Micheletto (2014). Levi (1990) ressalta que as estruturas e processos sociais são a fonte dos riscos psicossociais que afetam o organismo humano e a saúde por meio de quatro mecanismos interligados: emocional, cognitivo, comportamental e fisiológico. O autor destaca que a saúde é influenciada por fatores situacionais como relações sociais e individuais como personalidade e estrutura de enfrentamento e ressalta que, apesar das poucas evidências diretas, há muitas evidências indiretas da existência de uma relação causal entre estressores psicossociais e morbimortalidade pessoal, o que torna urgente a realização de estudos orientados para a saúde.

Levi, Frankenhauser e Gardell (1986), ao discorrer sobre demanda, afirmam que uma grande carga de trabalho em um período de tempo determinado causa sobrecarga quantitativa. Por outro lado, a execução de tarefas repetitivas com baixo nível de dificuldade e exigência acarreta sobrecarga qualitativa. Esses autores, de modo geral, concordam que o estresse é um desequilíbrio entre as demandas do trabalho e a

capacidade dos trabalhadores de responderem a elas (Frankenhaeuser & Gardell, 1976; Levi, 1990).

Para compreendermos claramente o que vem a ser sobrecarga de trabalho, precisamos explicar o que é carga de trabalho. Este conceito tem sido largamente utilizado por diversos autores que possuem olhares parecidos sobre o processo de trabalho (Ex: Seligman- Silva, 2011; Laurel & Noriega, 1989). O conceito de carga adotado no presente trabalho é “o conjunto de requisitos psicofísicos a que o trabalhador é submetido ao longo de sua jornada de trabalho” (Levi, Frankenhauser e Gardell, 1986).

Levi (1999) sinaliza também que há grupos que possuem maior risco de estresse ocupacional, e que isso se deve, dentre outros fatores, à combinação entre longas jornadas de trabalho, baixo poder aquisitivo e inexistência de um repertório adequado de respostas para enfrentamento de situações complexas que possam ocorrer.

Levi (2011) também fornece importante contribuição ao elencar os fatores situacionais do trabalho que podem gerar desequilíbrio: sobrecarga de trabalho (excesso de trabalho, pressão por tempo de execução e tarefas repetitivas), trabalho de baixa demanda (conteúdo restrito, desestimulante, que exige pouco raciocínio e que acarrete isolamento social), conflito de papéis (quando as responsabilidades e hierarquia não estão definidas claramente), falta de controle (o trabalhador não consegue interferir no modo de execução do trabalho), falta de suporte social (relações sociais precárias ou inexistentes no ambiente laboral e/ou na vida pessoal), estressores físicos (exposição a agentes químicos e físicos, abrangendo a tensão ou medo resultantes da possibilidade de ocorrência de acidentes).

Além dos fatores situacionais da atividade, Levi (2011) destaca fatores que podem afetar a saúde do trabalhador: tecnologia de produção em massa (por diminuir a possibilidade de controle), processos de produção automatizados (em função das mudanças que acarretam nas atividades) e trabalhos em turno (por estarem em conflito com o ritmo biológico).

Em 1990, o Instituto Nacional de Segurança e Saúde Ocupacional americano (NIOSH) já reconhecia que os distúrbios psicológicos constituíam um dos principais problemas de saúde ocupacional. O instituto e os pesquisadores reafirmavam a necessidade de melhorar as condições de trabalho e os serviços de saúde mental dos trabalhadores, bem como de um maior número de pesquisas para compreender o

problema, além da necessidade de governo, empresa, trabalhador e academia unirem esforços neste sentido (Sauter, Murphy & Hurrell, 1990).

Penido (2011) enfatiza as expressivas mudanças que ocorreram no mundo do trabalho, ressaltando as sérias implicações que estas possuem para a saúde do trabalhador. Silva, Figueiredo e Franco (2015) informam que essas transformações podem gerar desgaste mental relacionado ao trabalho, entendido como cansaço e/ou fadiga. Além de transtornos que podem incapacitar o trabalhador, essas transformações podem, segundo Penido (2011), impedir que o trabalho seja digno, aquele que é seguro, respeita as normas e direitos fundamentais e a integridade psíquica e emocional do trabalhador.

Ressaltados os aspectos relevantes da PSO, o próximo tópico versará sobre a TJS que nos permite compreender as razões pelas quais os trabalhadores convivem com condições tão precárias de trabalho que podem causar diversos prejuízos à saúde. Condições essas que, de certo modo, ferem a dignidade deles não só como trabalhadores, mas também como cidadãos.

1.2. Teoria da Justificação do Sistema

Jost e Banaji (1994) ressaltam que o conceito de justificação desempenha relevante papel na teorização da psicologia social, servindo de base para diferentes estudos e colaborando para a compreensão de diversos fenômenos. Citam, como exemplo, diversos autores de áreas distintas (Freud, Lerner, Festinger, Wicklund e Brehm), que de forma direta ou indireta, postularam em suas teorias que as pessoas sempre tentarão justificar o atual estado das coisas e o contexto em que estão inseridas.

Pesquisas empíricas comprovaram que as pessoas buscam explicações ou justificativas para eventos sociais, seus próprios pensamentos, sentimentos, comportamentos, para comportamentos agressivos ou discriminatórios, de classe ou nível social dos outros, de sua própria posição ou condição social, para atos agressivos ou discriminatórios de outros membros do grupo, e para as diferenças sociais, dentre outros. Estas explicações fazem com que os indivíduos se acomodem e permaneçam numa situação de privação de bens materiais e inexistência das condições mínimas necessárias para a sobrevivência e, até mesmo, desenvolvam necessidades que colaborarem para a perpetuação da injustiça, da miséria e da agressividade (Jost & Banaji, 1994).

Jost et al. (2011) ressaltam que "sistema" é um termo reconhecidamente vago, e que o seu uso é proposital, com a intenção de permitir a inclusão de uma grande variedade de casos, dentre eles, arranjos sociais como aqueles encontrados em famílias, instituições, organizações, grupos sociais, governos, etc. Assim, justificativa sistêmica refere-se ao processo psicológico pelo qual as condições prevaletentes, sejam elas sociais, políticas, econômicas, sexuais ou legais, são aceitas, explicadas e justificadas simplesmente porque existem.

A justificação do sistema é um processo psicológico que legitima os arranjos sociais existentes às custas dos interesses individuais e do grupo. A psicologia social experimental fornece evidências de que os indivíduos geram crenças sobre si mesmos e estereótipos sobre grupos sociais de modo a justificar as situações existentes. É importante destacar que este processo, quase sempre, é de natureza inconsciente, o que possibilita que o indivíduo adote ideologias e seja influenciado por elas sem perceber e/ou pensar criticamente sobre isto (Jost, et al. 2010; Dirilen-Gumus, 2011; Blasi & Jost; 2006; Kay & Friesen, 2011).

Além da justificação do ego, que se dá por meio de estereótipos utilizados para proteger a posição e os comportamentos individuais, e da justificação de grupo, em que os estereótipos são utilizados para validar a postura e os comportamentos do grupo, há a justificação do sistema, que é um processo pelo qual os indivíduos adotam crenças e ideologias que legitimam o ordenamento social, validando a estrutura social e econômica, mesmo quando essa postura é conflitante com seus interesses pessoais e grupais (Jost et al. 2005). Isso significa que os indivíduos defendem ativamente e, até mesmo, reforçam os arranjos sociais existentes, em muitos casos, negando ou racionalizando injustiças e outros problemas, ainda que para tanto tenham que ir de encontro aos interesses pessoais e grupais (Van der Toorn e Just, 2014).

A teoria da justificação do sistema tem como principais objetivos compreender como e porque as pessoas apoiam o *status quo*¹, mesmo quando este apoio entra em conflito com os seus interesses pessoais e grupais, e analisar os antecedentes sociais e psicológicos e as consequências deste apoio, especialmente para as pessoas que fazem parte de grupos desfavorecidos socialmente (Jost & Hunyady, 2005; Sengupta et. al 2017). A teoria refere-se ao processo psicológico responsável pela preservação do

¹Forma abreviada da expressão latina *statu quo res erant ante bellum* que significa no estado em que as coisas estavam antes da guerra. Expressão popularizada que significa a condição de alguém ou estado atual de alguma coisa.

ordenamento social existente, a despeito dos evidentes prejuízos psicológicos e materiais que eles causam para os indivíduos e grupos desfavorecidos (Jost et al. 2003).

Ao invés de levantar questionamentos sobre a organização ou a legitimidade do sistema que produziu determinado arranjo ou resultado, é comum as pessoas atribuírem a si mesmas e a outros traços, consonantes com sua posição social, seja positiva ou não, a explicação para a configuração das coisas. Observa-se uma tendência que os sujeitos justifiquem o sistema mesmo quando estão cientes de que os arranjos ou resultados foram alcançados arbitrariamente e resultam em consequências negativas para eles (Jost e Hunyady, 2005).

Além dessa justificação que acontece a nível individual ou grupal, é necessário destacar a existência de ideologias que são consideradas como ideologias justificadoras do sistema, como por exemplo, a ideologia do mercado justo, ideologia da meritocracia, justificação do sistema econômico, oposição à igualdade, ética do trabalho protestante, crença em um mundo justo, crença na mobilidade individual e social, conservadorismo político (Jost & Hunyady, 2005). Apesar das diferenças e do fato de algumas se deterem somente a questões sociais e culturais, e outras estarem voltadas para o sistema econômico, essas ideologias possuem a mesma função, ou seja, legitimar os arranjos sociais existentes (Dirilen-Gumus, 2011).

A teoria da justificação social é de grande importância para a psicologia social, pois aponta para a existência de fenômenos psicológicos que, de certo modo, validam as mazelas sociais. Isso possibilita uma análise dos problemas sociais e, mais especificamente, uma análise dos processos envolvidos na justificação do sistema, além de uma análise dos aspectos subjetivos a nível individual e grupal, fugindo das tradicionais generalizações da assimetria nas relações de poder, que embora importantes e legítimas, não dão o devido valor aos processos psicológicos envolvidos nessas relações.

Neste sentido, filósofos e teóricos sociais afirmaram que a inexistência de rebeldia se devia meramente a aceitação passiva do poder e/ou das ideologias das elites dominantes, e raramente se considerou a possibilidade de os indivíduos de todos os segmentos da sociedade serem, de algum modo, compelidos – por razões psicológicas – a legitimar o contexto social em que estão inseridos e do qual dependem (Van der Toorn & Just, 2014). Desse modo, a teoria da justificação do sistema aborda essa lacuna existente na teoria e propõe a existência de um motivo geral por parte dos indivíduos para manter a imparcialidade e a legitimidade do *status quo*.

Graças à teoria da justificação do sistema, verifica-se que membros de grupos desfavorecidos, às vezes, compartilham da justificação do *status quo* e se acabam se tornando, pelo menos em parte, cúmplices em sua própria subordinação (Jost, Banaji & Nosek, 2004). A justificação do sistema é um processo implicitamente motivado e que pode, em função dos fatores situacionais, ocorrer em diferentes níveis. Há diferenças individuais no que diz respeito às necessidades epistêmicas, existenciais e relacionais, necessidades que influenciam a motivação da justificação do sistema. As pessoas são motivadas a defender o sistema social em que estão inseridas e isto ocorre porque o sistema atende a certas necessidades sociais e psicológicas, como o medo do sistema ruir ou ser de algum modo afetado, ou da sensação de dependência em relação ao sistema e seus resultados.

Para compreensão da teoria da justificação do sistema faz-se necessário a compreensão de dois conceitos caros a esta teoria e que estão inter-relacionados: auto estereótipo e falsa consciência. Estereótipos são crenças difundidas sobre grupos sociais, caracterizam-se pela separação das pessoas em funções, classes, posições ou status, e tendem a ser explicados e percebidos como justificáveis por aqueles que participam deles, por isso, os estereótipos exercem um importante papel na justificação do sistema e na produção da falsa consciência (Haine & Jost, 2000; Jost et al. 2005).

Sobre os estereótipos, Pereira (2002) afirma que, antes de observar o mundo, as pessoas o imaginam, e a interpretação deste mundo está diretamente associada à cultura, que de forma estereotipada determina a noção interna sobre o mundo exterior, de modo que mesmo antes de observar o mundo externo, já existe uma opinião prévia devido aos códigos da cultura. Estes códigos perpassam gerações, favorecem estereótipos e, por fim, defendem as tradições e posições sociais. Esta estereotipagem é utilizada para fins de exploração ao mesmo tempo em que impede a racionalização sobre essa exploração (Jost & Kay, 2005; Nosek et al. 2009).

É interessante destacar que, em alguns casos, os estereótipos são utilizados pelas pessoas favorecidas para defenderem suas condições. É possível rotular as pessoas como preguiçosas com a finalidade de legitimar o status socioeconômico de uma pessoa, de modo que para justificar a ocupação de altos cargos na sociedade é necessário denegrir outras pessoas. É possível justificar até a agressividade. Indivíduos agressivos, geralmente, tentam desqualificar suas vítimas, despindo-as de seus aspectos humanos e, em alguns casos, referindo-se a elas como selvagens ou bárbaros (Jost & Banaji, 1994; Lukes, 2011).

E o conceito de falsa consciência, discutido a partir de trabalhos como os de Cunningham e o de Eagleton, diz respeito ao conjunto de crenças que são contrárias ao interesse pessoal ou grupal de um indivíduo e que, portanto, contribuem para a manutenção da posição desfavorecida do sujeito ou do grupo. Sob certas circunstâncias, os estereótipos usados para justificar uma situação existente funcionarão mesmo à custa do interesse próprio individual ou coletivo (Jost & Banaji, 1994).

Os estereótipos justificam o sistema e as características específicas do papel que o indivíduo ou o grupo desempenha não surgem de motivações individuais, mas são resultantes do processamento das informações em um ambiente ideológico, mesmo que contrarie os interesses individuais e coletivos. As diversas perspectivas teóricas sobre estereótipos sugerem que os estereótipos são utilizados com a finalidade de exploração e, particularmente, com uma racionalização pessoal da mesma, e que existe uma tendência de as pessoas inferirem atributos estereotipados de informações sobre status ou posição, especificamente com o objetivo de justificar a diferença entre as camadas sociais. Assim, estereótipos dos trabalhadores como incompetentes, sujeitos, desprovidos de inteligência ou ineficazes podem servir à função ideológica de racionalizar sua situação econômica (Jost & Hunyady, 2005; Jost et al.; 2003, Van der Toorn & Jost 2014)

Os estereótipos servem para manter ideologias, especialmente as que justificam a exploração de certos grupos em detrimento de outros, e que eles explicam a pobreza ou a impotência de alguns grupos e o sucesso de outros de forma a fazer com que as diferenças sejam apresentadas como legítimas e naturais (Laurin, Kay & Shepherd, 2011). Se um conjunto de eventos produz determinados arranjos sociais, seja por acidente histórico ou intenção humana, os arranjos resultantes tendem a ser explicados e justificados pelo simples fato de existirem. Neste sentido, o indivíduo busca legitimar a situação existente pelo simples fato de ela existir, independente de seus determinantes e de suas consequências. Assim, as falhas do sistema são ignoradas, pois se ele existe, é legítimo. Estudos comprovam que, independentemente, de quem operacionaliza o sistema, e da natureza do sistema, ele gera uma espécie de apego psicológico que faz com que as pessoas defendam e reforcem sua legitimidade (Jost, 2018).

Jost e Banaji (2005) ressaltam que nem todos os estereótipos são formados ou mantidos pelo processo de justificação do sistema, mas que muitos acabam exercendo o papel de preservar o status, cumprindo funções ideológicas e explicando a pobreza ou

precariedade de alguns grupos e a condição favorável de outros, de modo a fazer com que essas diferenças pareçam legítimas e naturais.

Sobre falsa consciência, os autores afirmam que as pessoas subestimam a forma como os aspectos aparentemente positivos dos “poderosos” servem para legitimar e aprimorar as vantagens do controle social. E que essa falha no julgamento prático, essa dificuldade em enxergar a realidade devido aos estereótipos, fornece um astucioso mecanismo que trava a mobilidade social, situação em que os privilegiados pelo sistema são estereotipados inclusive pelos menos favorecidos, de maneira que o sucesso é “explicado” e “justificado”. Os menos favorecidos, por sua vez, são estereotipados como impotentes ou incapazes, de forma que sua condição seria bem merecida e devidamente justificada. Se os menos favorecidos são levados a acreditar em sua própria inferioridade, são impedidos de conquistar mudanças positivas (Jost e Banaji, 1994).

A falsa consciência é o conjunto de crenças contrárias aos interesses do indivíduo e do grupo ao qual pertencem; estas crenças cooperam para a manutenção da condição de desvantagem do indivíduo ou do grupo. É devido a este conjunto de crenças que as pessoas se acomodam em uma situação de privação material, acreditam que a posição que ocupam em determinado ordenamento social é reflexo de seu mérito e gozam de uma sensação de conforto procedente da concepção de que o sofrimento é mesmo merecido ou inevitável (Jost et al. 2003; Jost, 2018).

Outro aspecto importante em relação à justificação do sistema, conforme descrito anteriormente, é que a justificação não se dá ao acaso. Ao contrário disso, ela é devidamente motivada por atender a necessidades psicológicas e pessoais. Isso ajuda a entender por que é possível detectar, historicamente, um número impressionante de casos em que pessoas corretas, honestas e decentes acabam por justificar sistemas sociais considerados extremamente injustos por pessoas que não estão inseridas no sistema (Jost, et al. 2011). Existem fatores psicológicos profundos que motivam os indivíduos a aceitarem e, até mesmo, apoiarem o sistema social existente, ainda que esse sistema ofereça poucos benefícios individuais e para a comunidade (Jost, Banaji & Nosek, 2004).

Geralmente o endosso de crenças que justificam o sistema resulta em alto prazer e aumenta a emoção positiva (Wakslak et al. 2007). A motivação para essa passividade e apoio pode, em partes, decorrer de um importante mecanismo psicológico que impede o indivíduo de perceber a real dimensão de seus problemas e a necessidade de envidar ações para resolvê-los (Jost et al. 2010). Diversos autores concordam que esse

mecanismo realmente funciona como um paliativo, pois ajuda as pessoas a lidarem com realidades, incluindo as indesejadas. No entanto, possui alto custo social, uma vez que retira a motivação extremamente necessária para promover importantes mudanças e progressos sociais (Jost & Hunyady, 2005; Kay, Jimenez & Jost, 2002; Jost et al. 2010; Wakslak et al. 2007). Neste sentido, justificar o sistema tem um efeito tranquilizador e pode até mesmo ser “anestésico” por permitir que o indivíduo se sinta melhor no que diz respeito ao *status quo* e o lugar que ocupa nele (Jost et al. 2011).

Jost et al. (2011) ao empreenderem uma revisão sistemática com o objetivo de explicar como e o quanto a justificação do sistema é motivada, defenderam cinco evidências de tal motivação: (1) a justificação do sistema está ligada às diferenças individuais no autoengano e na motivação ideológica; (2) situações de ameaça do sistema tendem a suscitar respostas defensivas em nome do sistema; (3) a justificação do sistema leva ao processamento seletivo e tendencioso de informações em favor de conclusões que servem ao sistema; (4) a justificação do sistema exhibe várias outras propriedades de busca de objetivos, incluindo as propriedades de "equifinalidade" e "multifinalidade" de Lewin; e (5) o desejo de fazer o sistema parecer bom e justo inspira esforços comportamentais em termos de persistência e desempenho de tarefas.

Na impossibilidade de aprofundar todos os relevantes fatores que evidenciam a motivação da justificação do sistema, ressalta-se a última evidência e, especialmente sua relação com os esforços empreendidos pelos trabalhadores. Os indivíduos tendem a se dedicar mais quando acreditam que o sucesso é decorrente do trabalho, de modo que essa crença e também a de que o seu trabalho é relevante para a sociedade em que está inserida acaba fazendo com que este trabalhador se dedique mais e valorize seu trabalho (Jost et al. 2011).

Alguns aspectos em relação à teoria da justificação do sistema devem ser destacados, um deles é que esta teoria não defende que as pessoas sempre percebem o *status quo* como totalmente justo, pois os motivos da justificação do sistema variam entre indivíduos, grupos e situações. (Jost et al. 2011). Outro aspecto importante é que nem sempre a justificação do sistema ocorre de forma explícita. Em muitos casos, essa justificação ocorre de forma implícita. Alguns estudos evidenciaram que grupos desfavorecidos, embora buscassem de diversas formas apoiar o grupo e reafirmar sua posição, demonstraram apoio e legitimaram grupos privilegiados pelo sistema quando expostos a testes e perguntas invertidas com o objetivo de verificar o quanto justificariam o sistema implicitamente (Jost, Banaji & Nosek, 2004).

Muitas vezes, o grau de justificação do sistema é maior por parte de membros de grupos desfavorecidos. (Jost. et al. 2003). Os estudos mostram, ainda, que devido ao fato de a motivação para justificação do sistema ser maior entre grupos menos favorecidos, quanto maior for a desigualdade econômica de uma sociedade, maiores serão os níveis de justificação (Jost & Hunyady, 2003). No entanto, não é possível desconsiderar os efeitos nocivos dessa justificação do sistema, não apenas no tocante às dificuldades que ela impõe ao progresso social, mas também aos prejuízos psicológicos decorrentes da legitimação do *status quo*. Jost e Thompson (2000), por exemplo, ressaltam que estudos mostram que os afro-americanos legitimam, implicitamente, seu *status quo* e acreditam que a desigualdade é justa e necessária, no entanto, sofrem no que diz respeito à autoestima e neuroses por possuírem sentimentos conflitantes em relação aos membros do grupo em que estão inseridos. É importante destacar que essa teoria não afirma que a desigualdade é sempre aceita passivamente e que as pessoas não se opõem a ela, mas tenta explicar porque é tão comum que as pessoas aceitem situações de desigualdade e não lutem para transformá-las (Jost & Banaji, 1994).

Apresentado o referencial teórico que orienta esta pesquisa, apresentaremos nos próximos itens a realidade da comunidade pesquisa, incluindo o histórico do setor de transportes, a forma como ele se encontra organizado, o cotidiano dos caminhoneiros, bem como os principais problemas deste setor apontados pela literatura existente.

1.3. Transporte Rodoviário de Cargas

O transporte de cargas na época do Brasil colônia era realizado majoritariamente através dos mares (Furtado, 1959). Em 1850 passa a ocorrer por meio de trens (Castro, 2005). No século XX as rodovias passam a ser o principal meio de transporte de cargas (Garcez, 1970). O presidente Juscelino Kubitschek ampliou, segundo Gordinho (2003), os investimentos em transporte e energia, impulsionado a preferência pelo sistema rodoviário por meio da instalação da indústria automobilística e do estímulo à construção de rodovias.

Goulart (1959) destaca que, quando surgiu no país, o caminhão era sinônimo de mudança, progresso e aventura. Além disso, era útil para levar cartas e encomendas, ocupando lugar de destaque entre os meios de transporte. Nesse contexto, o caminhoneiro era respeitado e valorizado pela sociedade, já que além representar o

progresso, os caminhoneiros levavam as notícias, encomendas, davam caronas e prestavam diversos favores (Goulart, 1959; Vilaça, 1961).

Nessa época, as rodovias assumem o protagonismo do transporte no país, milhares de quilômetros são asfaltados, e os políticos defendem grandes investimentos no setor (Resende, 1973). Washington Luís e Juscelino Kubitschek se destacaram como governantes que impulsionaram a construção de rodovias (Gordinho, 2003; Silva, 2011). No Plano Nacional de Viação, elaborado durante a política desenvolvimentista do governo de Eurico Gaspar Dutra, no final da década de 1940, é enfatizado que o transporte ferroviário persistiu como meio basilar de transporte da produção até aquele período, momento em que as estradas de rodagem, e os caminhões começavam a ser fundamentais para o transporte de mercadorias (Passos, 1952).

Este contexto histórico explica o desequilíbrio existente entre os modais de transportes no Brasil, como se pode verificar na tabela 1.

Tabela 1.
Movimentação Anual – Transporte de Cargas

Modal Milhões	(TKU*) Participação	(%) Modal	Autônomos	
			Modal	Rodoviário
Rodoviário	485.625	61,1		
Ferrovário	164.809	20,7	Autônomos	526.239
Aquaviário	108.000	13,6		
Dutoviário	33.300	4,2		
Aéreo	3.169	0,4		
Total	794.903	100%		

Fonte: CNT – agosto 2017– Adaptado

* Tonelada Transportada por Quilômetro Útil

Goulart (1959) afirma que além de surgir nas estradas, o caminhão também passou a ocupar o imaginário social como sinal de progresso, aventura e evolução. A rapidez e a capacidade de carga fizeram com que os caminhões se mostrassem mais eficientes que os trens, que, com suas linhas ultrapassadas eram demasiadamente lentos. Nessa época o caminhoneiro passa a exercer uma importante função em muitas comunidades, levando e trazendo notícias, cartas e encomendas, além de fornecer caronas numa época em que transporte coletivo era raro e caro.

Em pouco tempo o caminhão havia, com facilidade, superado os demais meios de transporte, e o caminhoneiro obteve o respeito e simpatia da população. O caminhão e o caminhoneiro se tornaram símbolos de progresso e evolução (Goulart, 1959; Villaça, 1961). Essa opção, no entanto, é alvo de importantes críticas, já que este modal de transporte é um dos mais caros e também causa relevantes danos ao meio ambiente. Azevedo (1964) faz importantes críticas a esta escolha, e associa os investimentos na área a interesses políticos e econômicos, dentre eles, o interesse da indústria automobilística e também da elite brasileira que almejava boas estradas para utilizarem seus carros.

No entanto, há autores que atestam existir justificativas razoáveis para que essa opção tenha sido feita, como Galvão (1996) que afirma que esta opção se deveu ao fato do sistema ferroviário não ter sido capaz de acompanhar o desenvolvimento econômico do país, e que uma análise das condições econômicas, políticas e sociais do Brasil mostram claramente que inexistia justificativa econômica para manter ou ampliar a malha ferroviária do país.

Apesar do impulso inicial, o setor rodoviário não recebeu os investimentos necessários, situação que se agravou com a longa recessão econômica que o país passou após sair do milagre econômico (Corrêa, 2009). Os investimentos insuficientes e a precariedade das rodovias brasileiras também são destacados por Vianna (2007) que destaca que o problema não se restringe às péssimas condições das vias asfaltadas, mas está relacionado ao baixíssimo índice de rodovias asfaltadas, que totalizam 12,2% do total de estradas existentes no país.

O descaso com o setor fica claro quando são feitas comparações com as vinte maiores economias do mundo no livro *O Mito do Rodoviarismo*, cenário em que o Brasil ocupa apenas a 13ª posição em extensão de rodovia pavimentada. Em se tratando do percentual de rodovias pavimentadas em relação ao total de estradas existentes, o país ocupa a última posição. O país que ocupa a penúltima posição possui 30,5% de rodovias pavimentadas contra apenas 12,2% do Brasil (Vianna, 2007). Esses dados demonstram que, apesar do Brasil ter priorizado as rodovias em detrimento de outros modais, o país não faz os investimentos necessários no setor. Apesar deste ser apenas um dos muitos problemas de infraestrutura que afetam o país, afeta direta e gravemente os participantes desta pesquisa.

As péssimas condições das estradas brasileiras também são apontadas pela CNT (2014), que afirma, dentre outras coisas, que metade das rodovias do país está em estado

péssimo, ruim, ou regular, e que boa parte da outra metade apresenta problemas significativos. Os baixos investimentos no setor apontam para o descaso com os caminhoneiros, já que o transporte de cargas é de fundamental importância para a economia do país, representa mais de 4% do PIB, e, geralmente, tem crescido em percentuais bem acima do que o PIB geral (Araújo, Bandeira e Campos, 2014).

Essa breve apresentação tem o objetivo de contextualizar o “protagonismo” das rodovias no país, explicando sua origem, e apontando as críticas a esta opção, visando, sobretudo, demonstrar que apesar de ser o modal mais utilizado, as estradas brasileiras não receberam, nem recebem a devida importância, e que o percentual de rodovias asfaltadas é muito pequeno. Tal contexto permite vislumbrar o ambiente em que o caminhoneiro realiza seu trabalho. Sobre a composição deste setor, sabe-se que ele é formado majoritariamente por homens, 93% segundo o IBGE (2010) e por pessoas de baixa escolaridade IBGE (2007).

1.4. Condições de trabalho e dificuldades enfrentadas pelo setor.

Caminhoneiros são profissionais que dirigem veículos automotores de carga, constituído por dois ou mais eixos, em trechos urbanos ou rodoviários. O caminhoneiro tem como obrigações, conduzir o veículo com zelo, prudência e observando os princípios da direção defensiva, zelar pelas condições de segurança do veículo, respeitando as normas de trânsito, cumprindo as determinações relativas ao tempo de direção e de descanso. Também está sob sua responsabilidade a carga, e ele deve estar sempre à disposição da fiscalização pública das vias (Lei n 12.619, 2012).

Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) os motoristas de carga realizam as seguintes atividades:

Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança (Brasil, 2014).

Um importante aspecto relacionado à atividade dos motoristas de caminhão são os diferentes tipos de relações de trabalho existentes na categoria. A primeira relação de

trabalho existente é a mais tradicional, em que o caminhoneiro é empregado de uma empresa em conformidade com as normas de Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Esses trabalhadores prestam seus serviços para os fabricantes e/ou comerciantes detentores de frota própria ou para empresas de transportes. A segunda é do autônomo, na qual, tendo caminhão próprio, presta serviços para empresas. A terceira é a do motorista que presta serviços ao autônomo.

Segundo a legislação, o Transportador Autônomo de Cargas – TAC é a pessoa física que tem o transporte rodoviário de cargas como sua atividade profissional e que, para tanto, deve comprovar ter pelo menos um veículo automotor de carga, ainda que no regime de sociedade ou arrendamento, além de ter pelo menos três anos na atividade ou aprovação em curso específico. Araújo, Bandeira e Campos (2014) com base em dados da CNT (2012) afirmam que os autônomos são responsáveis por transportar mais de 60% das cargas que transitam pelo país.

A lei faz distinção entre TAC-agregado e TAC-independente, sendo que o primeiro coloca o veículo de sua propriedade ou posse, “que pode ser dirigido por ele mesmo ou por presto, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa”, e o segundo é aquele que presta os serviços sem exclusividade, “mediante frete ajustado a cada viagem” (Lei N° 11.442, 2007).

Conforme descrito, a lei permite que o TAC ceda o seu veículo para outro profissional, denominado TAC-auxiliar, dirigir/trabalhar. E ressalta que este caso não caracteriza vínculo empregatício, bem como não existe vínculo de emprego entre o embarcador e o transportador autônomo (Lei N° 11.442, 2007)

A não existência de vínculo empregatício não impede a subordinação desses trabalhadores às empresas de transportes, denominadas pela lei como ETCs: “Art. 2º, II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal” (Lei 11.442 de 5 de Janeiro de 2007). Pelo contrário, é possível constatar a existência de um controle rígido dessas empresas sobre o trabalho desenvolvido pelo TAC e pelo TAC-auxiliar.

Ante a inexistência de vínculo empregatício, a renda do trabalhador autônomo provém do frete². Obviamente, a renda só é contabilizada após a dedução das diversas

²O dicionário Michaelis da língua portuguesa define frete como: **1** Transporte fluvial ou marinho. **2** Carregamento do navio. **3** Aquilo que se paga pelo transporte de alguma coisa. **4** Coisa transportada. **5** Recado, incumbência. **F. redondo:** a) carregamento completo; b) preço desse carregamento. Neste trabalho, utilizei a palavra prioritariamente

despesas com o caminhão, dentre as quais estão os gastos com combustível, pedágios, manutenção, gastos com alimentação e higiene pessoal durante das viagens, além do financiamento, já que boa parte dos caminhões de propriedade dos autônomos é financiada.

O TAC auxiliar é comissionado e sua renda é calculada a partir do valor bruto do frete, respondendo por algo entre 10 e 15% deste, tendo como valor médio 12%. A situação dos empregados de empresas de transporte é semelhante em termos dos ganhos por comissão, já que o mais comum nessa relação é que o salário seja composto por um valor fixo somado a comissões sobre viagens, valor do frete ou quilômetros percorridos, o que induz o funcionário a trabalhar mais para obter maiores ganhos.

Ressaltamos que diversos autores têm destacado que a relação entre ETC e TAC é de terceirização, e que ela tem crescido no setor de transportes (Huertas, 2013; Araújo, Bandeira e Campos, 2014). Essa terceirização pode ser caracterizada como quarteirização, já que os fabricantes terceirizam os transportes para as ETCs, e estas, por sua vez, repassam aos TACs, objetivando a redução de custos. Tal redução ocorre por meio da prática de fretes tão baixos que são insuficientes para que os trabalhadores arquem com os custos operacionais, obrigando os trabalhadores a se sujeitarem a longas jornadas, além de negligenciar as manutenções do veículo e ter dificuldade em trocá-lo por um mais novo (Araújo, Bandeira & Campos, 2014).

Dados do Ministério da Saúde, da Previdência Social e do extinto Ministério do Trabalho, apontam que os caminhoneiros são os trabalhadores que mais morrem em acidentes de trabalho. Segundo o IPEA (2009), o setor de transporte é o que registra maior carga semanal de trabalho.

A literatura e os dados estatísticos confirmam a predominância do transporte rodoviário na movimentação de cargas no país. Takitane et al. (2013), apoiados nos dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e, ainda, no DATASUS, reafirmam a importância deste setor para a economia. Dados de 2016 da CNT mostram que 61% do transporte de cargas no Brasil é realizado por rodovias.

Nesse cenário, os caminhoneiros assumem grande importância para a economia do país. Em 2009, IBGE e CNT apontaram que o setor de transportes empregava cerca de quatro milhões de pessoas e que a frota nacional era de 1,9 milhões de caminhões. A União Nacional dos Caminhoneiros – UNICAM – por sua vez, afirma que no Brasil há

para designar o valor da carga a ser transportada. Portanto, a palavra assumiu especialmente o significado descrito no item 3.

dois milhões de caminhoneiros, sendo 800 mil empregados e 1,2 milhões de autônomos. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (2015) apresenta números semelhantes: frota de aproximadamente dois milhões de caminhões, 187 mil empresas de transporte rodoviário e cerca de 900 mil trabalhadores autônomos. É importante destacar ainda que o setor emprega mais de 3,5 milhões de pessoas (Araújo, Bandeira e Campos, 2014).

Em 2015, dados Pesquisa Nacional por Amostra de domicílio (PNAD) realizada pelo IBGE mostram que os dois milhões de caminhoneiros em atividade no Brasil possuem perfil educacional e socioeconômico reduzidos. Um levantamento realizado pela CNT em 2016, contou com 1066 caminhoneiros, sendo 68,4 da amostra constituída por autônomos, revelou que a grande maioria é do sexo masculino, tem entre 30 e 50 anos de idade, possui, em média, de 15 a 18 anos de experiência, ganham entre R\$ 3.300,00 e R\$ 4.100,00. Além disso, metade dos caminhoneiros está endividada e percebeu que a crise financeira afetou a demanda do setor. Estes profissionais declararam trabalhar em média 11 horas por dia e percorrerem 10.000 km mensalmente.

Além de todos os fatores já citados que fazem com que essa profissão seja altamente nociva do ponto de vista da saúde do trabalhador, o risco de DSTs e HIV é maior entre os caminhoneiros, isso se deve a maior rotatividade de parceiras e maior exposição às relações sexuais desprotegidas por parte deste grupo (Cerqueira-Santos, 2015). Diversos outros estudos apontam para a maior vulnerabilidade dos caminhoneiros à contaminação por HIV, especialmente dos caminhoneiros de longa distância, podendo contribuir para disseminação do vírus (Ferraz, 2005; Rocha, 2008; Teles et al. 2008).

As condições de trabalho dos caminhoneiros são conhecidamente penosas, precárias e desgastantes, conforme descrito na bibliografia existente sobre o assunto. Masson e Monteiro (2010) afirmaram que a produção bibliográfica sobre esse tema era escassa até aquele momento, mas, felizmente, existem estudos como o de Ribeiro (2009), Rosa (2006) e Santos (2007), que trazem importantes denúncias sobre as condições de trabalho dessa categoria.

Ainda sobre o trabalho dos caminhoneiros, Masson e Monteiro (2010) afirmam que ele envolve uma série de riscos à saúde que vão desde a solidão até a organização do trabalho, além de jornadas e as noites de sono perdidas, que os levam a utilizar drogas e/ou estimulantes para realizar as viagens. A existência de problemas de saúde, como a pressão arterial elevada, decorrentes de estresse do trabalho, entre os caminhoneiros é afirmada por Cavagioni et al. (2009).

A reestruturação produtiva e a tecnologia foram responsáveis por mudanças substanciais no trabalho dos motoristas de caminhão (Chahad & Cacciamali, 2005). Botelho et al. (2011) verificaram que o caminhoneiro vivenciou a diminuição do seu controle sobre os instrumentos de trabalho e um aumento de pressão sobre o exercício da atividade. Esse controle demasiado e os curtos prazos para realização de entregas acabam fazendo com o que o caminhoneiro utilize drogas estimulantes.

Ulhoa et al. (2010) afirmam que as condições de trabalho são estressantes e que podem comprometer a saúde, especialmente devido às longas jornadas e às irregularidades dos horários. Afirmam, ainda, que esses trabalhadores estão expostos a diversos estressores de ordem ambiental. Em Soares, Soares e Nery (2005), é possível verificar que o exercício dessa atividade apresenta sérios riscos à saúde. As longas jornadas de trabalho que afastam os caminhoneiros do convívio familiar produzem estresse e pode ter várias consequências sobre a saúde, dentre as quais, problemas cardiovasculares, que são muito comuns (Saltzman & Belzer, 2007).

Estes riscos incluem a possibilidade de acidentes de trânsito como resultado do cansaço e do estresse. Os caminhões são a segunda categoria de veículos automotores que mais se envolve em acidentes de trânsito (Oliveira, et al, 2016). É importante ressaltar que o alto número de acidentes envolvendo caminhões não é exclusividade do Brasil, estudos mostram que o número de acidentes fatais envolvendo motoristas de caminhão aumentou de 2003 a 2007 e também de 2009 a 2012 nos Estados Unidos da América (Smith, 2015). No entanto, o número anual de acidentes fatais envolvendo caminhoneiros no Brasil, chega a ser 11 vezes maior do que nos EUA (Bacchieri & Barros, 2011).

Quanto aos acidentes, é importante ressaltar ainda que 32,3% deles e 18,7% dos acidentes fatais ocorrem devido à falta de atenção e ao sono ao volante. (Ministério da Justiça, 2015). Esses dados são preocupantes, pois os motoristas de rotas longas são constantemente obrigados a trabalhar com sono, o que naturalmente diminui a atenção. Neste contexto, as condições de trabalho obrigam esses profissionais a se colocarem em uma situação de risco constante, oferecendo risco também à vida dos demais cidadãos que circulam pelas rodovias do país.

Outro fator de risco para os caminhoneiros é a ocorrência de roubos e furtos, já que esta é, comprovadamente, a categoria mais exposta a este tipo de violência (Carneiro, 2000). O que repercute negativamente sobre a saúde mental destes trabalhadores já que estudos mostram que o medo de ser assaltado é constante entre

esses profissionais (Moreno & Rotemberg, 2009; Ulhôa et al., 2010). A falta de segurança nas estradas brasileiras também é apontada como um fator crítico por Rosa (2006).

Além de ocupar a oitava posição entre os países mais perigosos no transporte de cargas (Agência Brasil, 2017), o Brasil possui estradas em péssimas condições. Pesquisas mostram a baixa qualidade das rodovias do país aumentam a probabilidade de acidentes, afetam o desempenho dos veículos e diminuem a qualidade do serviço prestado. A Confederação Nacional de Transportes constatou que 58,2% das rodovias brasileiras apresentam algum tipo de problema e 48,3% possuem deficiências no pavimento, dentre vários outros problemas (CNT, 2016).

Em Ribeiro (2009), constata-se que o exercício do ofício demanda grande competência dos motoristas de caminhão, e a pouca segurança nas estradas, associada às condições nocivas de trabalho, acarretam desgastes de ordem física e psicológica. Além das precárias condições de trabalho, diversos problemas agravam a situação, dentre eles, Huertas (2013) destaca os seguintes: baixos valores do frete praticados, formas de pagamento e relações de trabalho abusivas, longas jornadas de trabalho e a falta de segurança nas estradas. O autor destaca ainda que tais pontos precisam ser debatidos pelos autônomos.

Ferreira e Alvarez (2013) realizaram um estudo com uma amostra significativa estatisticamente, a partir da aplicação de questionário a 5.544 condutores profissionais de caminhão, objetivando compreender como o trabalho influencia na saúde e na qualidade de vida destes trabalhadores. Os resultados mostram que 40,27% exercem jornadas diárias de 8 a 12 horas, 36,19% têm jornadas de 12 a 16 horas e 15,83% admitem trabalhar mais que 16 horas diariamente. Além disso, 41,62% dos participantes recebem por produtividade. 53% dos caminhoneiros consideram que o trabalho afeta sua saúde física e 43%, a mental. Problemas de relacionamento, em geral devido a sua atividade profissional, foram apontados por 72,39% dos caminhoneiros e 23,52% utilizam drogas para não dormir ao volante. Números significativos também se relacionam aos que apresentam problemas como fadiga (33,93%), nível de atenção diminuído (28,05%), reflexos diminuídos (27,14%), solidão (27,14%), raciocínio afetado (14,02%), sonolência (54,75%), irritabilidade (30,76%) e distúrbios gastrointestinais 19%.

O uso de anfetaminas e outras drogas para suportar as longas jornadas de trabalho tem se tornado algo cada vez mais comum entre os caminhoneiros. (Oliveira et

al. 2013). Ferreira et al. (2008), mais de 2/3 dos caminhoneiros entrevistados fizeram uso de anfetaminas ao longo da vida e um número próximo de 40% admitiu o uso no ano de realização da pesquisa. Teles et al. (2008) identificaram que 30% dos caminhoneiros entrevistados faziam uso de anfetamina. Um estudo realizado por Nascimento, Nascimento e Silva (2007) demonstrou que 66% dos caminhoneiros que participaram da pesquisa fazem uso de anfetaminas para conseguir atender as demandas e cumprir com os prazos de entrega, o mais preocupante é que 27% dos participantes admitiram ter se envolvido em acidentes devido ao uso da droga.

Dados do CNT (2019) nos permitem aventar que além desses pontos não terem sido debatidos pelos caminhoneiros, outros percalços surgiram e os problemas se tornaram ainda piores graças à crise econômica que assola o país, já que o boletim estatístico divulgado pela confederação e apresentado na Tabela 01 mostra um número de autônomos quase 40% menor em comparação com boletim divulgado pela mesma instituição em 2014.

É preciso destacar também que, segundo Moreno e Rotenberg (2009), há dois perfis principais de motoristas profissionais, a saber, os que realizam pequenas viagens, geralmente envolvidos em coleta e entregas de mercadoria em sua própria cidade ou região, e aqueles que viajam longas distâncias. São perfis bastante diferentes, já que os primeiros praticamente não dirigem à noite e também não ficam distante de suas famílias por longos dias. O segundo grupo, o de motoristas de rotas longas, trabalha por longos períodos, convive pouco com seus familiares e sofre pressão a maior parte do tempo para cumprir contratos e prazos. Este segundo grupo é objeto de pesquisa deste trabalho.

Silva (2015), além de destacar vários dos fatores já descritos, aponta a existência de um afeto dos profissionais em relação à atividade que desempenham, à qual muitos se referem como “uma paixão”, “um vício”. O mesmo estudo aborda o significativo e frequente “uso funcional de drogas” que pode levar ao “uso disfuncional”, a fragilidade e fragmentação dos sindicatos, conforme relato dos entrevistados e, principalmente, a grande possibilidade desse cotidiano de trabalho afetar a saúde e, em especial, a saúde mental desses trabalhadores.

Os motoristas de rota longa são altamente demandados devido aos diversos riscos que envolvem o exercício da atividade (Cavagioni et al. 2009). A lista de problemas enfrentados pelos trabalhadores do setor é extensa e tem se mostrado de difícil solução. Conscientes, pelo menos em parte, das suas condições de trabalho, os

caminhoneiros expressam suas reivindicações, mas aparentemente não têm conseguido êxito nessa empreitada. Isso fica evidente diante dos retrocessos dos poucos avanços que haviam sido obtidos com a Lei 12.619/2012 conforme apontado por Silva (2015) e, ainda, a constante realização de movimentos – ou mesmo a intenção de realizá-los – que, geralmente, não redundam no atendimento aos clamores da categoria.

O descaso com a categoria fica evidente na aprovação tardia da lei que regulamenta a profissão, já que, até 2012, ela inexistia e os profissionais não estavam amparados legalmente, não possuíam jornada de trabalho definida, nem tinham qualquer respaldo em relação às condições de trabalho (Beek, 2011). No entanto, esse marco tão importante na história da categoria teve duração limitada. Os próprios caminhoneiros, pressionados pelos empresários que afirmavam que eles ganhariam menos, fizeram reivindicações para que a lei fosse afrouxada e eles pudessem passar mais horas ao volante. Sua solicitações foram atendidas pelo governo. (Silva, 2015)

Dessa forma, fatores como autonomia, sindicato, cooperativa, greve, legislação e o próprio trabalhador, que em um primeiro momento se apresentam como possíveis vias de solução de alguns problemas, são, muitas vezes, cooptados pelo sistema e passam a fazer parte do problema. Os sindicatos, que foram criados para representar os trabalhadores parecem, algumas vezes, não cumprir essa função (Rosa, 2006; Scaramella, 2004; Silva, 2011; Silva 2015).

Os motoristas reclamam constantemente do fato de não existir sindicatos competentes (Rosa, 2006) e afirmam que não se filiam a eles porque as entidades não são verdadeiramente representativas. Denunciam que alguns sindicatos não são idôneos e desconfiam dessas instituições (Rosa, 2006). A fragmentação do sindicato da categoria também é citada por Oliveira (2012) e Silva (2015). Santos (2007) destaca que, aparentemente, os sindicatos encontram dificuldades em desempenhar seu papel de forma a atender às principais necessidades dos trabalhadores do setor.

Em relação aos movimentos realizados pelos trabalhadores é importante destacar que há reivindicações históricas que não foram atendidas e há também cooptação dos movimentos pelo empresariado. Scaramella (2004) afirma que a grande greve de 1999 foi, em boa parte, controlada por empresas, e, portanto, fortemente influenciada pelos interesses dos patrões. Alguns movimentos parecem ser desvirtuados, como o realizado em fevereiro de 2015 (Silva, 2015).

A respeito deste movimento recente, Tarso Vilela de Resende, doutor em planejamento e logística pela universidade de Illinois (EUA), em entrevista concedida à

Folha de São Paulo afirmou que, aparentemente, a greve não foi um movimento só dos caminhoneiros, já que as reivindicações eram muito conflitantes (Lucena, 2015). Silva (2015) afirma, ainda, que a greve resultou em prejuízos para os caminhoneiros, especialmente no que diz respeito ao menor rigor em relação à Lei n 12.619/2012, especificamente dos artigos que regulamentavam a jornada de trabalho.

Graças à intermediação das empresas, os trabalhadores perderam a condição de “autônomos” e passaram a ser terceirizados, como apontado por Oliveira (2012) e Huertas (2013), o que, além de representar dependência dos trabalhadores em relação às empresas, leva à inexistência de vínculo e de retaguarda previdenciária. Tal fato representa a transferência de riscos (Reis, 2011), graças à utilidade que têm para atender às necessidades sazonais das empresas (Santos 2007). Santos (2007) afirma que, na segunda metade dos anos 1990, começaram a surgir cooperativas de caminhoneiros, porém, como “formas de emprego disfarçado, os dividendos destas não são repartidos de forma igualitária e muitas possuem empregados sem registro em carteira” (p. 110). O autor afirma também que não há preocupação, por parte das cooperativas, com os trabalhadores, tampouco com as condições de trabalho, já que acreditam que reduzir direitos trabalhistas e sociais é o bastante e representará maior lucro para os associados. Ressalta ainda que essa alternativa é algo que serve a poucos e que não resolve o problema do setor rodoviário. É importante ressaltar que, embora se autodenominem cooperativas, na prática, elas não adotam os princípios da economia solidária, comportando-se como “empresas”.

Segundo Silva (2015), a tecnologia, que poderia de algum modo ser útil ao trabalhador, é, como nos outros setores, utilizada para ditar o ritmo do trabalho. Caminhões mais potentes e modernos, bem como o rastreamento e acompanhamento via celular não melhoraram a carga de trabalho. Ao contrário, em alguns casos, aumentaram, e, de modo geral, intensificaram o controle por parte das empresas. A melhoria das estradas também dá condições para que trabalhem durante a noite em locais onde, antes, era impossível trafegar. Ainda segundo Silva (2015), a legislação que poderia beneficiar os trabalhadores nem sempre se efetiva, ainda que a Lei N° 12.619/2012 trouxesse benefícios aos trabalhadores

O governo não fomentou seu cumprimento porque não tinha recursos, nem a intenção de criar meios para a construção de lugares adequados de parada e descanso. Os empresários, percebendo a possibilidade de diminuição do lucro, estimularam os motoristas a pensar que seria impossível a manutenção da renda se trabalhassem menos.

O trabalhador, por sua vez, que seria o grande beneficiário da lei, não conseguiu entender isso e, reproduzindo sem críticas o discurso do empresariado, colocou o retrocesso da lei na pauta de reivindicações da categoria (Silva, 2015). Assim, totalmente imersos na lógica capitalista, conseguem pensar e agir contra eles mesmos devido à alienação: “A exploração produz a exaustão e a exaustão obscurece a consciência, abrindo caminho à alienação” (Seligmann-Silva, 2011, p.23). Para além da alienação e do obscurecimento da consciência, nota-se a existência de uma falsa consciência, derivada dos estereótipos, e que faz com que esses trabalhadores, de algum modo, legitimem a configuração do sistema em que estão inseridos.

É importante ressaltar que existe uma tendência nos movimentos por parte dos trabalhadores em “centralizar as reivindicações nos aspectos salariais, deixando de lado as questões de saúde” (Seligmann-Silva, 2011, 391). Dessa forma, o trabalhador, em alguns momentos, é levado a agir contra si mesmo, sem ao menos ter consciência disso. Alienados e submissos, não conseguem enxergar claramente suas condições de trabalho e as contradições do sistema e, assim, agem de forma a mantê-lo.

No próximo capítulo será apresentado o método utilizado para a realização desta pesquisa. Também serão apresentados os devidos aspectos que possibilitam a visualização dos procedimentos adotados para alcançar os resultados pretendidos e responder a questão que deu origem a este estudo.

CAPÍTULO 2 - MÉTODO

Aspectos metodológicos

Para confecção deste trabalho, de natureza qualitativa, optou-se por utilizar Narrativas Compreensivas (Brisola, Cury & Davidson, 2017) para compreensão dos problemas encontrados no cotidiano dos caminhoneiros, abordando as concepções destes profissionais sobre suas relações com o trabalho, com o objetivo de desvelar os aspectos psicológicos que impossibilitam os caminhoneiros de conquistarem melhores condições de trabalho.

É importante ressaltar que a pesquisa qualitativa responde a questões particulares e lida com um nível de realidade que, por sua natureza, não pode ser quantificada, trabalhando com um universo de diversos significados, crenças, aspirações e motivações (Minayo, 1994). Convictos de que as razões que explicam a perpetuação das condições penosas e precárias do ofício dos caminhoneiros não podem ser quantificadas, mas, antes, carecem de ser compreendidas, recorreremos à fenomenologia para nos debruçar sobre este fenômeno e captar o sentido que eles têm de sua realidade.

A Fenomenologia, que surgiu na segunda metade do século XIX, inspirada pelas análises de Franz Brentano sobre a intencionalidade da consciência humana, objetiva descrever, compreender e interpretar os fenômenos que se apresentam à percepção. Ao repensar os fundamentos da ciência e se esforçar por sistematizar a fenomenologia, Edmund Husserl, que se filiou ao pensamento de Brentano, passa a ser o grande expoente deste método (Holanda, 1997).

O método fenomenológico pode ser definido como uma “*volta às coisas mesmas*”, isto é, aos fenômenos, aquilo que aparece à consciência, que se dá como objeto intencional. “Voltar às próprias coisas” significa não se deixar levar pelas aparências, e não aceitar passivamente conceitos que aparentemente são justificados pelo simples fato de terem sido aceitos como verdadeiros por muito tempo (Husserl, 2012).

Neste sentido, a compreensão de um fenômeno só é possível por meio de uma redução fenomenológica ou *Epoché*, que significa colocar entre parênteses toda a existência efetiva do mundo exterior, empenhando-se, assim, em conhecer a “coisa mesma” sem influência de qualquer conhecimento *a priori* ou suposição que poderia contaminar a compreensão (Husserl, 2012). Busca-se, portanto, chegar à intuição das essências, acessando o conteúdo inteligível e ideal dos fenômenos. Libertando-se das

opiniões pré-concebidas, compreende-se a coisa tal como ela é e se mostra. (Holanda, 1997; Zilles, 2007)

É importante ressaltar que a fenomenologia surge como uma crítica clara aos métodos positivistas, objetivistas e experimentais predominantes na Psicologia e nas ciências de modo geral (Holanda, 1997). A crítica sintetizada nas palavras “*as meras ciências de fatos criam meros homens de fato*” (Husserl, 2012), aponta claramente para a necessidade de valorização da subjetividade e de ruptura com os métodos positivistas em todo e qualquer movimento que objetiva compreender a vida cotidiana. Desta forma, o autor defende a fenomenologia como forma de compreensão dos fenômenos, de desnudamento da realidade reificada e de acesso ao *mundo da vida*.

A instrumentalização da fenomenologia se dá por meio da redução fenomenológica que nos possibilita o conhecimento das essências eidéticas. O conceito de consciência intencional, isto é, a consciência é sempre consciência de algo, e esse algo é um fenômeno que se mostra à consciência, aponta para a função da fenomenologia, que é descrever o que se mostra à consciência. E isso ocorre num processo em que, suspendendo todas as crenças que temos e que regem nossa existência, chegamos ao fenômeno tal qual ele é. Essa suspensão dos juízos da chamada “atitude natural” é que caracteriza a redução fenomenológica ou epoché. (Husserl, 2001; Husserl, 2012)

A descrição do fenômeno tem como objetivo expor o objeto, o fenômeno, a vivência exatamente como é ou se dá, livre de qualquer interpretação. A descrição também se esmera na busca por desnudar os significados implícitos do processo de pesquisa, dos discursos e das vivências, facilitando a posterior interpretação (Dittrich & Leopardi, 2015). A interpretação, por sua vez, é a busca pelo significado, o exercício de encontrar nas linhas e entrelinhas o sentido da experiência (Dittrich & Leopardi, 2015), a base de sustentação do discurso.

Desta forma, os estudos fenomenológicos buscam desvelar o fenômeno via descrição e compreensão das experiências subjetivas vividas (Brisola, Cury & Davidson, 2017). A importância dada ao “reconhecimento das subjetividades” presentes não apenas no processo de pesquisa, mas, sobretudo, no cotidiano, é reflexo dos novos e importantes direcionamentos dados à ciência, movimento esse que foi influenciado pela fenomenologia e pelas críticas feitas por diversos autores, dentre eles, Husserl, que destacou os problemas do positivismo, que para ele residiam na incapacidade de suas bases objetivistas e naturalistas, captarem a riqueza da vivência humana,

impossibilitando a compreensão do ser e estar no mundo. Essa deficiência do positivismo, segundo o importante teórico, impedia a ciência de fazer justamente o que há de mais caro e urgente ao indivíduo: discutir os problemas relativos ao sentido da existência humana num mundo que se tornara hostil (Husserl, 2012).

Em síntese, a fenomenologia é a busca pela essência das coisas, um movimento para além do que é dado em direção à realidade tal como ela é, livre de juízos prévios, uma busca por desvelar o fenômeno, libertando-o de todas as camadas criadas graças à contaminação resultantes dos juízos, conceitos, crenças e embaraços oriundos da naturalização e legitimação da vida cotidiana e dos fenômenos nela imbricados.

Ao adotar o referencial fenomenológico como norte para a realização deste estudo, iniciou-se o processo de pesquisar qual seria a forma mais eficiente de acessar tal experiência, e, naturalmente, a primeira técnica aventada foi a realização de entrevistas áudio-gravadas, mas considerando as palavras de Brisola, Cury e Davidson, (2017) e de Weber (1986), que afirmam que embora esse processo possa apresentar resultados significativos, há o risco de mal-entendidos e de se concentrar nas interpretações do pesquisador e não do pesquisado, optou-se pelo uso da narrativa compreensiva.

A narrativa, técnica de pesquisa que se aproxima de uma “relação de intersubjetividades” (Dutra, 2002), é útil ao pesquisador que busca a compreensão de um fenômeno ou experiência (Kramp, 2014). É uma importante forma de recuperar a capacidade de comunicar a experiência, que propiciando um diálogo entre o vivido pelos pesquisados e a subjetividade do pesquisador, desvela os significados da experiência vivida coletivamente (Benjamim, 1985). Ao enfatizar a dialogicidade inerente à narrativa, Benjamim (1985) declara que essa técnica de pesquisa exige um encontro entre quem narra e o seu interlocutor. A narrativa pode ser uma via de acesso ao vivido.

Do encontro entre pesquisador e pesquisado, da aproximação através da fala e da expressão corporal, do desvelar dos estados de contato e de afetação do mundo, das incertezas e imprevisibilidades da vida é que a narrativa se constitui. Narrativa, que não é apenas o “contar algo”, é, sobretudo, algo constituído na “vida vivida”, que busca perpetuar as experiências humanas, já que a substância de que é formada a narrativa é a própria vida humana (Benjamim, 1985). Neste sentido, a relação que se desenvolve entre pesquisado e pesquisador é parte inerente da pesquisa, já que ambos constituem o estudo (Brisola, Cury & Davidson, 2017).

Ao possibilitar que se estruture e dê sentido à experiência, a narrativa se torna estratégia eficaz para compreensão sistemática das experiências pessoais e de seus significados (Kramp, 2004). Após a realização do encontro com o (s) pesquisado (s), o pesquisador faz uma primeira versão sobre o vivido, e depois uma segunda, momento em que ele se distancia da descrição e se aproxima da interpretação, e, a cada novo movimento, novos significados emergem (Ramos, 2002).

A narrativa valoriza a experiência de uma pessoa em interação com o seu contexto pessoal, familiar, político e social, motivo pelo qual boa parte dessa arte é constituída de evitar explicações, de modo que a exatidão com a qual os dados são apresentados possibilite ao leitor uma visão clara dos elementos narrados, e exista uma margem de liberdade para que ele interprete o exposto (Benjamim, 1994). É importante destacar também que, para a Narrativa, as conversas são bem mais que uma entrevista, motivo pelo qual são chamadas de encontros, já que não é uma busca por obter informações, mas um ouvir cuidadoso, constituído pela valorização e troca de ideias (Brisola, Cury & Davidson, 2017).

Por todos os predicados expostos, é possível verificar que, embora Benjamim não tivesse pensando em aplicá-las em estudo científico, o uso de narrativas é bastante pertinente em estudos qualitativos. Por essa razão, seu uso em diversas áreas do conhecimento tem se expandido, como exemplo pesquisas na área da Psicologia (Fadda, 2015; Zini, 2013), Educação (Cunha, 2013; Sousa e Cabral, 2015; Boldarine, 2010). Voltadas para a área do trabalho temos: Clínica do Trabalho (Amador et al. 2016; Rocha e Amador, 2019), narrativas organizacionais (Rese et al. 2010), narrativas de trabalho (Bastos e Rollemberg, 2008; Duarte, 2015), dentre outras.

O número cada vez maior de pesquisas qualitativas que se utilizam da narrativa atesta sua utilidade e capacidade de produzir diferentes teias de significados e diversos caminhos de interpretação (Weick, 1995). Destaca-se também que, conforme afirmam Brisola, Cury e Davidson (2017), Narrativas Compreensivas são uma forma utilizada pelo pesquisador para realizar a redução eidética, tão cara à fenomenologia e que representa, justamente, o retorno as “coisas mesmas” por meio de sucessivas aproximações (Husserl, 1997).

Enfatizamos quão úteis podem ser as narrativas para compreensão do processo de trabalho e de sua diversidade. A narrativa, que em tempos remotos foi utilizada pela literatura e desde sempre serviu para transferir conhecimentos e reconstruir histórias, ao ser reorganizada e utilizada pela ciência, serviu num primeiro momento, mais

especificamente à reconstrução de histórias de vida e a biografias. Porém, tem se expandido e, atualmente, é utilizada para apreender diversos fenômenos.

Considerando que as narrativas descrevem a história do passado, expõem o presente e projetam o futuro (Czarniawska, 1998), concluímos que, se direcionada à vida profissional, a narrativa pode ter como centro a vivência do trabalhador acerca de seu ofício. Na mesma direção, Ricoeur (2010) faz um retorno a Agostino e cita “o presente do futuro, o presente do passado e o presente do presente” (p.39) mostrando que é nesse lapso temporal chamado presente que a narrativa se desenvolve.

É importante ressaltar que a escrita da narrativa é um processo que se inicia a partir do impacto que o encontro tem sobre o pesquisador. Ao escrever, o narrador busca se aproximar do mundo do participante e da experiência, evitando análises, julgamentos ou conclusões. É um processo de produção gradual, aprofundado com o decorrer dos dias. A experiência vivida com o participante é lembrada e explorada constantemente (Brisola, Cury & Davidson, 2017).

A primeira narrativa é mais descritiva, e a sua leitura impacta o pesquisador, que com um olhar diferente enxerga novos significados, vê com maior clareza. A releitura é efetuada até que não existam mais impressões e significados novos. Durante este processo, a leitura das narrativas é feita para um grupo selecionado, que farão comentários sobre as narrativas. É importante que este grupo seja ético, respeitoso e tenha a intenção de compreender os objetivos da pesquisa, a percepção da experiência do participante e o encontro entre pesquisador e participante (Brisola, Cury & Davidson, 2017).

A leitura das narrativas para o grupo, conforme ressalta Brisola, Cury e Davidson (2017) se dá com o objetivo de verificar a validade e oportunizar a escuta das impressões que a narrativa terá sobre outros pesquisadores para possibilitar que o pesquisador faça uma análise do trabalho realizado, verificando se ele de fato respeitou seus sentimentos e os dos participantes.

Procedimentos

Apresentado o método utilizado neste estudo e sua base conceitual, descrevemos os procedimentos adotados para consecução da pesquisa. O primeiro passo adotado foi a submissão do projeto de pesquisa à avaliação do Comitê de Ética em Pesquisa da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, que foi acompanhada do registro do

mesmo na Plataforma Brasil em 28/10/2016. A aprovação foi obtida em 10/12/2017 com a emissão do parecer 1.915.773(CAAE: 61579716.0.0000.5481).

Após o aval do Comitê de Ética, adentrei o campo. Esse movimento foi facilitado pela minha “rede de relações” (Hammersley & Atkinson, 2001). Conheço algumas pessoas que trabalham nessa atividade, que possibilitaram contatos com trabalhadores que poderiam ser sujeitos da pesquisa. Como previsto, não existiram dificuldades para tanto. Ao realizar a pesquisa de mestrado pude perceber que os caminhoneiros, em sua maioria, são bastante receptivos, hospitaleiros e estão sempre dispostos a conversar. Apesar da hospitalidade e receptividade do caminhoneiro, a execução demandou esforço devido à disponibilidade de tempo do pesquisador e a disponibilidade dos caminhoneiros em transportar um “*carona*”. Tais dificuldades foram amenizadas por alguns contatos que serviram como verdadeiros facilitadores do trabalho de campo, realizando o papel que Hammersley e Atkinson (2001) denominam como “padrinho”. Deste modo, o irmão de Sebastião, Malaquias e José realizam esse papel, apresentando outros caminhoneiros, explicando-lhes como funcionava a pesquisa e fornecendo informações a meu respeito.

A forma de realização dos encontros escolhida foi a realização de viagens juntamente com os caminhoneiros. Tal decisão foi tomada com base nas constatações de que eles passam pouco tempo em casa, e não seria agradável explorar esse tempo de convívio familiar que já é escasso. Quando estão parados em terminais de descargas estão sempre tensos buscando fechar um novo frete e, o mais importante, viajar com os pesquisados permitiria um contato mais próximo como a realidade que os envolve, tornaria o encontro mais pessoal, demandaria mais empatia de ambas as partes e disposição real do pesquisando de participar da pesquisa. Por fim, esse convívio próximo com os caminhoneiros, ainda que por pouco tempo, se mostrou bastante profícuo para a consecução dos objetivos desta pesquisa.

As características desta pesquisa e o método adotado, não permitem que o pesquisador passe despercebido, como em outros contextos, pelo contrário, a concordância dos participantes da pesquisa foi fundamental, pois viajaria com eles, em seus caminhões.

Ao ser prestando pessoalmente aos participantes, ou ao contatá-los por meio de ligação telefônica, informava o objetivo da pesquisa, os procedimentos a serem adotados e necessidade da realização do encontro que se daria na viagem. A maioria aceitou, dois se recusaram. Expliquei também que, para participar da pesquisa, era

necessário estar trabalhando como caminhoneiro no transporte rodoviário de cargas, aceitar voluntariamente participar da mesma e assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

Convite aceito e esclarecidos os detalhes, surgia então o grande problema: como realizar a viagem e onde encontrar os participantes. Caminhoneiros autônomos de rota longa viajam por todo o Brasil, e nem sempre possuem rota certa, então foi necessário ajustar a disponibilidade do pesquisador à agenda demandada pelo ofício do pesquisado para conseguir encontrá-los no percurso que estavam realizando. Eu me deslocava de ônibus até uma das cidades pelos quais passava o caminhoneiro, nos encontrávamos no local combinado e seguíamos viagem.

Para que o leitor possa visualizar o perfil dos participantes desta pesquisa, cujos nomes foram alterados por razões éticas, apresentamos a Tabela 2 que traz estas informações.

Tabela 2

Caracterização dos participantes da pesquisa

Pseudônimo	Idade	Tempo de profissão	Escolaridade	Estado Civil	Filhos
João	40	18	Ens. Fundamental incompleto	Casado	3
Joaquim	30	5	Ens. Fundamental	Solteiro	0
José	64	46	Ens. Fundamental incompleto	Casado	2
Sebastião	43	20	Ens. Fundamental	Casado	2
Malaquias	36	18	Ens. Fundamental incompleto	Casado	2
Josias	23	1	Ens. Fundamental	Casado	1

Fonte: Elaborado pelo autor.

A primeira viagem foi realizada com João. Encontramo-nos em Brasília e seguimos juntos até Roda Velha/BA. Foram percorridos 480 km e a viagem teve duração aproximada de nove horas. A segunda viagem foi realizada com Joaquim. Saímos de Contagem/MG e viajamos até Vitória da Conquista/BA, percorrendo 840 km em doze horas e trinta minutos. A terceira viagem foi realizada com Malaquias. Encontramo-nos em Montes Claros e seguimos até Vitória da Conquista/BA, perfazendo 470 km em 9 horas. A viagem com Josias teve início em Brasília/DF e foi finalizada em Ribeirão Preto/SP, após percorrermos 700 km em 11 horas. Os dois últimos encontros foram realizados entre as cidades de Jequié/BA e Montes Claros/MG, que ficam a uma distância de 625 km uma da outra. José e Sebastião seguiam juntos em caminhões diferentes, as 12 horas de viagem foram divididas entre as boleias dos dois caminhões.

Tomando como base as Narrativas Compreensivas, ao invés de fazer questionários ou perguntas objetivas como quais são os problemas enfrentados no trabalho e quais são as dificuldades em modificar as condições de trabalho, optou-se por usar a pergunta norteadora “como é ser caminhoneiro no Brasil?”, com a expectativa de que, ao elaborar a resposta, o caminhoneiro narrasse sua rotina e trajetória profissional, e que na narrativa, as alegrias, anseios, dificuldades e expectativas fossem revelados.

As narrativas deste estudo foram lidas no grupo Psicologia e Trabalho: Abordagem Experiencial, ao qual esta pesquisa é filiada. Esta leitura por parte do grupo ocorreu em meados de 2019, momento em que os integrantes emitiram suas opiniões sobre as narrativas, fazendo críticas, sugestões e apontando importantes caminhos ao pesquisador, que esclareceu os detalhes necessários e realizou as alterações necessárias.

Após esse processo de leitura, releitura e de compartilhar as narrativas com pares, estas foram redigidas em sua versão final e os aspectos significativos foram discutidos a partir da Psicologia da Saúde Ocupacional e da Teoria de Justificação de Sistema. As narrativas e a narrativa síntese serão apresentadas no capítulo a seguir.

CAPÍTULO 3 - NARRATIVAS

Malaquias

Malaquias se mostrou reflexivo, profundo e inteligente. O encontro foi bastante agradável e a conversa fluiu com facilidade. Malaquias parece estar sempre absorto em pensamentos e ideias, brilhante, passeia com facilidade, rapidez e segurança pelos mais diversos assuntos. Malaquias impressiona pela sabedoria, visão holística de mundo e propriedade com que discorre sobre diversos assuntos importantes, sobre os quais, até pessoas com formação acadêmica teriam dificuldade de arrazoar.

Falei com ele que diria ao meu grupo de pesquisa que seria bem interessante se todos viajassem com ele, não só na boleia do seu caminhão, mas nas ideias e pensamentos. Ele não escondeu um sorriso de satisfação e, ao mesmo tempo, de desconfiança.

Malaquias é um sujeito marcante e com um estilo bastante peculiar, quando nos encontramos ele usava uma toca que o deixava parecido com cantores de *rap*, me lembrou Charles Brown, Gabriel Pensador e outros. Conversando, vi que ele guarda pequenas semelhanças com estes e outros como Raul Seixas e Renato Russo.

É necessário pontuar que a negociação para realização deste encontro não foi muito fácil. Eu me encontrava em Brasília/DF e Malaquias estava carregando sua carreta em São Paulo/SP com destino à Recife/PE. Precisávamos marcar para nos encontrar em algum lugar no meio do caminho, eu precisava de uma previsão, pois teria que faltar ao trabalho e decidir qual o meio de transporte utilizaria para encontrá-lo. Depois de muitas tentativas, ele dá uma risada e fala: *“Pode ser, pode não ser, não se esqueça de anotar aí, isso já é dado de sua pesquisa, o imprevisível reina nessa correria nossa, não temos nem podemos dar garantia de nada”*. De fato, vários imprevistos - como trânsito lento e acidentes - ocorreram; nosso encontro só ocorreu às 07h00 da sexta-feira seguinte na cidade de Montes Claros/MG.

De pele clara e baixa estatura, Malaquias é parcialmente calvo e estava com a barba descuidada, de touca, com um estilo próprio, um pouco largado e mal cuidado. Apesar disso, aparenta ter exatamente os 36 anos que declarou ter, dos quais, mais da metade foi passada na estrada. Originário de uma família de caminhoneiros (irmãos, tios e primos), ele começou a dirigir aos 16 anos em trechos em que isso era possível e, assim que completou os 18 anos, tirou habilitação para dirigir. Logo depois, começou a

conduzir caminhões trucados³, e, na sequência, passou a trabalhar com carretas, o que faz há 10 anos. Estudou até a oitava série do ensino fundamental e é pai de dois filhos, uma menina de onze anos e um menino de seis. Ele carrega fotos da família coladas no lado esquerdo do para-brisa, um pouco acima do painel.

Orgulha-se da família e dos filhos inteligentes, relata com orgulho que a filha está escrevendo um livro, no qual afirma, entre outras coisas, que os sentimentos é que tornam a vida colorida e que é preocupante a falta de consciência sobre a gravidade daquilo que nós, seres humanos, deveríamos, mas deixamos de fazer. Ele diz que a alegria dele é saber que essas crianças não sofrerão como ele, que eles são inteligentes demais para entrar na “barca furada” que ele entrou e que cumpre múltiplas jornadas diariamente, justamente, para poder proporcionar as condições necessárias para que eles construam uma vida bem diferente da que leva.

Aproveitei o assunto e perguntei sobre como é viver distante da família. Ele me conta que é difícil, doloroso, mas é assim que tem que ser, e que a vantagem é que toda vez que chega em casa, acontece uma nova lua de mel. Perguntei se os filhos não reclamavam. Ele responde que não. Eu provoco, ele demonstra certo incômodo com a situação e explica *“não, não reclamam, meus filhos são conscientes e sabem da importância do que eu faço, sabem que quando saio de casa não é para brincar, que saio para uma guerra, para uma batalha, e que o objetivo é garantir o sustento deles”*. Fiquei refletindo sobre a mudança de humor, se ela se devia apenas a uma explicação de algo claro para ele e obscuro para mim, ou ao fato de ser um mecanismo de defesa. Talvez ele se culpe e se preocupe tanto que busca convencer a si mesmo de que está tudo bem, de que não há nenhum problema.

Outro momento de embate foi quando o confrontei sobre o fato de “a culpa ser sempre do outro” e da mudança depender sempre de “Deus”. Perguntei se ele não queria se eximir da responsabilidade e da culpa e que Deus fizesse a parte que cabia a ele (o caminhoneiro). Ele se sentiu acuado, ficou pensativo diante destas provocações e disse em tom de brincadeira que eu o estava colocando “contra a parede” e querendo fazer com que entrasse em contradição ou se confundisse.

³A palavra Truck em português significa caminhão. No Brasil o termo tem sido utilizado para nomear o caminhão 6x2, que também é chamado de trucado. O **caminhão truck ou trucado** possui um conjunto de eixos misto. Sendo um simples (uma roda de cada lado) na frente e dois duplos (duas rodas de cada lado) atrás A configuração permite que o veículo tenha, em média, uma capacidade de peso bruto total de 20 toneladas.

Eu continuei provocando e só depois expliquei que era necessário para promover reflexão e, assim, pensarmos em algumas coisas de maneiras diferentes das que havíamos pensado até então. Estava tentando estimular algo novo justamente por perceber que ele tinha facilidade em raciocinar. Reflexivo, ele admite se acomodar e culpar terceiros, mas que há algum tempo vinha pensando nas coisas que eu disse, e, que, possivelmente, nosso encontro seria um divisor de águas na sua vida, de modo que ele lutaria para fazer aquilo que está consciente que deve fazer.

Aproveita o momento para explicar que por ser uma categoria grande, se existisse união, poderia fazer uma verdadeira resolução, pois unidos seriam muito fortes, podendo conquistar independência das transportadoras. Estas, na sua concepção, existem apenas para explorar o caminhoneiro, já que, apenas para emitir a nota fiscal, ficam com mais da metade do valor do frete. Explica ainda que o problema é que apesar de muitos afirmarem que *“duas cabeças pensam melhor que uma”*, na prática, agem como se acreditassem apenas que *“muitos cozinheiros estragam a sopa”*, preferindo acreditar que em algum momento conseguirão uma *“sorte grande”*, descartando a necessidade de se unir aos colegas.

Antes desta discussão, Malaquias havia declarado que os caminhoneiros são desunidos, que é difícil dialogar com a categoria. Afirmou ainda que, em partes, isso se deve ao fato de o caminhoneiro viver sempre imerso em dívidas e obrigações, o que impossibilita este trabalhador de parar para refletir sobre sua vida, e, muitas vezes, até optar, voluntariamente, por não fazer tal reflexão, já que só geraria mais sofrimento, pois a situação é, praticamente, irremediável.

Olhando para mim, com uma expressão de cansaço e sofrimento que destoava da rapidez com que ele falava sobre diversos assuntos, Malaquias lamenta pela vida que leva. Explica que perdeu as contas dos dias que perdeu na oficina, explica que um caminhão que roda de 12 a 18 mil km por mês é altamente exigido, e, a menos que seja um caminhão muito novo, os problemas são constantes. Esses problemas, segundo ele, acabam levando o lucro, a paciência, a paz e também o tempo que poderia ser usado para ficar em casa, convivendo com os familiares.

Suspira fundo e explica que os problemas mecânicos não são a única dificuldade, pois a ocorrência de acidentes e reformas nas rodovias também tornam as viagens completamente imprevisíveis. Além disso, as empresas utilizam os caminhões como depósitos, o descarregamento demora dias e, em alguns casos, até semanas. Só quando há espaço no depósito é que os caminhoneiros podem, finalmente, fazer a

entrega das mercadorias. Essa demora também ocorre no momento do carregamento, pois há empresas que demoram para confeccionar a nota e liberar o caminhoneiro para iniciar a viagem.

Em um momento do encontro, demonstrando sua indignação com a realidade em que vive, diz que: *“A vida de caminhoneiro é a mais miserável que existe, é uma loucura, uma insanidade”*. E explica que não é fácil viver como vive, trabalha muito, ganha pouco, come mal, dorme mal e é desrespeitado em todos os lugares. É vítima de preconceitos nos postos de combustível e durante a carga e descargas. Segundo ele, além disso, caminhoneiro é visto como cachorro e existe um ditado recorrente entre eles que *“caminhoneiro é igual a cachorro, se chutar uma lata de lixo, saem dez motoristas de dentro”*. Relata que, por diversas vezes se sente como um marginal, como se tivesse cometido algum tipo de delito para ser tratado como é. Pensa um pouco mais, e então, explica que essa sensação se deve também as condições severas de trabalho, que de algum modo ele se sente como se estivesse sendo castigado por algo errado que fez.

No final do encontro, Malaquias faz a seguinte afirmação *“Se você quiser saber se Deus existe, vem dirigir um caminhão, na hora que você chegar num lugar sem um centavo no bolso ou na hora que um louco drogado surgir do nada na sua direção, e em tantos outros momentos difíceis, você verá a mão de Deus.”* Essa frase demonstra sua confiança no sobrenatural, mas também demonstra o nível de insegurança e medo em que ele vive. Aponta para a sensação de desamparo e de viver a mercê da própria sorte.

José

José transparece serenidade, demonstra ser maduro, prudente, consciente, resiliente, mas também resignado. De fala suave e pausada, transmite tranquilidade e segurança. Bem vestido para os padrões da categoria, sua energia faz com que aparente estar bem. Veste uma bermuda esporte fino verde, uma camisa de malha, sandálias e óculos de grau; cabelo grisalho, cavanhaque bem feito. Aos 64 anos, esbanja simpatia e bom humor. Cauteloso e observador emenda uma frase após a outra com propriedade de quem entende da vida e, especialmente, da vida na estrada; de quem já viveu bastante e tem muito a compartilhar. Gentil e prestativo parece estar sempre preocupado com o outro e disposto a servir.

Curioso, quis saber detalhes da pesquisa a que me dedicava e da qual ele acabara de se tornar um importante participante. Perguntou sobre como funcionava e quando eu

defenderia minha tese. Relatou que tem uma filha doutora em Farmácia. Cuidadoso, se demonstrou preocupado com meu conforto e bem-estar, procurando tornar a experiência o mais agradável possível. Ofereceu água, indagou sobre a temperatura da cabine, afastou os objetos para que eu pudesse acomodar minhas coisas, ofereceu a casa dele para eu dormir e, ante minha negativa, providenciou um veículo e um funcionário do posto de combustível do qual ele é cliente para me levar até a rodoviária.

Toda essa atenção também se refletia na direção segura e suave que confirmam toda a habilidade adquirida em quase meio século de profissão, que ele desejou exercer desde a infância, graças a influência do irmão que já “*se divertia*” no asfalto. Assim que pôde, engajou-se na profissão realizando um “*sonho de menino*”. Ao responder a algumas dúvidas que vão surgindo durante o encontro, ele faz questão de deixar tudo muito claro, num movimento muito rápido escolhe as palavras apropriadas e, por duas ou três vezes, me pede auxílio para evocar a palavra mais adequada para a ideia que deseja transmitir.

Apesar de ser muito cauteloso ao dirigir, faz questão de fazer contato visual sempre que possível. Amante da estrada, apaixonado pelo que faz se mostra preocupado com a pressão das filhas e esposa para que ele se aposente. Relata que foi muito difícil desistir de trocar seu veículo (ano 2011) por um de última geração devido à pressão delas que afirmaram que se ele não confia em deixar ninguém trabalhar no caminhão usado, imagina se deixaria alguém trabalhar com um caminhão zero e top de linha. A compra do caminhão prolongaria sua vida na estrada. Contrariado, ele cedeu.

Demonstra ser preocupado e cuidadoso com a família; nela encontra seu porto seguro. Fala com orgulho das filhas e netos, até revela que a mais velha, em função de sua maturidade e sensatez, exerce certo poder sobre ele, e que a neta, de 04 anos de idade e reside com ele, parece ser seu xodó. Ele relata, com alegria, que havia conversado com ela há pouco no telefone e ela estava muito chateada por ter preparado um trabalho para apresentar na escola e o transporte escolar ter atrasado. Pensando na família, revela que dentre os muitos problemas e dificuldades da profissão, o mais grave com certeza é ter passado e passar a maior parte do tempo longe das “mulheres da sua vida”.

José admite ter uma situação privilegiada, diferente da grande maioria de seus companheiros. As várias décadas na estrada aliadas à sua perspicácia, esforço e muita sorte, lhe permitiram adquirir um cavalo mecânico automático e um implemento de 9 eixos, capaz de transportar 50 toneladas de carga, hoje quitado. Esse veículo lhe garante

uma renda razoável, especialmente por ter as filhas criadas e “estabelecidas” na vida. Ter um caminhão desses quitado é fazer parte da elite da estrada, que só não é melhor do que cegonheiros e frotistas, um grupo muito pequeno segundo o próprio José.

Esta condição diferenciada, no entanto, não é o bastante para que ele se blinde às dificuldades peculiares do ofício, nem para que ele poupe críticas e deixe de apontar inúmeros problemas na profissão. Dentre eles, a jornada de trabalho e as dores nas costas. Olha para mim e afirma que trabalha pouco, em média treze horas por dia, dado que a legislação não permite que veículos como o dele transitem em rodovias simples após às 18h. Tal média é bem menor do que as dezoito horas diárias que rodava até pouco menos de uma década, quando, depois de trinta e oito anos de trabalho sofrido, conseguiu presentear a si mesmo com o atual caminhão, chegando a um grupo seletivo conforme mencionado.

Relata ter consciência de que treze horas é muito para os padrões atuais e para a saúde. Faz uma pequena pausa e afirma que é cansativo, força a coluna e é perigoso para ele e para outros, pois, após algumas horas, a atenção e capacidade, bem como os reflexos, diminuem. Ainda assim, afirma que é suportável e não se vê trabalhando de outra forma, pois não conseguiria dirigir por menos horas e ficar longe de casa por um período maior do que tem ficado, já que faz rotas longas. Pensa um pouco e fala que as longas jornadas não gerariam tanto sofrimento se não fossem a falta de reconhecimento e discriminação por parte da sociedade, pois, trabalhar várias horas, auxiliar, de algum modo, a economia do país, levar alimento às mesas dos brasileiros e ser vítima de preconceito é revoltante.

Para ele, o que mais pesa nas longas jornadas, não é o físico, mas o emocional, pois não ser respeitado é doloroso, causa sofrimento, e, em suas palavras, o faz se sentir humilhado. Solicitado a explicar melhor, ele limpa a garganta, faz uma pausa e diz que *“humilhado é a palavra exata para o que sente, pois é humilhante trabalhar tanto, numa atividade tão importante para a sociedade, ser tratado como um animal e se sentir ferido em sua dignidade e humanidade”*.

Indagado sobre união e laços de solidariedade na categoria, ele foi taxativo, ao responder que esses não existem. E explica calmamente que, a seu ver, isso se deve a falta de cultura dos caminhoneiros, pois a maioria possui pouca escolaridade. Então, torna-se difícil ter um diálogo produtivo e claro com a maioria dos companheiros de estrada. Explica que isso atrapalha a construção de projetos em comum e impossibilita a organização para obter melhores condições de trabalho. Para ele, a ignorância dos

caminhoneiros é o combustível para a falta de união e organização, e, conseqüentemente, a explicação para permanecerem numa situação de exploração e injustiça.

Faz questão de expor que a situação, em suas palavras “*menos desconfortável*” que conquistou dentro do setor se deveu ao esforço pessoal, mas reconhece que se a categoria fosse unida, as coisas teriam sido mais fáceis. Na sua concepção, uma categoria grande e importante como a dos caminhoneiros possui potencial para fazer grandes transformações e, especialmente, para comprovar que as transportadoras que contratam os fretes com os embarcadores são completamente desnecessárias e servem apenas para ficar com o lucro que deveria ser dos verdadeiros trabalhadores e responsáveis por fazer “*o transporte de carga acontecer*”.

Pensa um pouco e afirma que os caminhoneiros também são responsáveis por essa situação, já que muitos deles acabam estabelecendo uma “*espécie de competição*”, uma concorrência desleal que acaba prejudicando a eles mesmos. Explica que isso ocorre especialmente no momento do carregamento e de combinar o valor do frete, situações em que é comum que colegas de trabalho aceitem trabalhos por valores baixíssimos e paguem “*propina*” para “*passar na frente*” de outros pais de família que estão na fila para carregamento há dias.

Perguntando se tinha algo mais a dizer, José diz que não. Eu agradeço e desembarco desta viagem em Montes Claros/MG.

Sebastião

Sebastião se mostrou bastante agitado durante o encontro, também demonstrou estar tenso, preocupado, ansioso e empolgado, aparenta estar vivendo algo novo, contente com isso, mas ao mesmo tempo temeroso e atento para não cometer falhas que possam estragar as coisas. Ele viajava em comboio com José, dirigindo um caminhão parecido (um ano mais velho, câmbio manual e capacidade menor de carga – 12 t – do que o do amigo). Transportava 36 toneladas de adubo, havia saído de Maceió/AL com destino à Carbonita/MG.

Sebastião se mostrou muito disposto a colaborar com a pesquisa. Imediatamente após ter descido do caminhão de José, informei a ele sobre a pesquisa e ele aceitou. Combinamos que seguiríamos juntos até Salinas/MG e depois eu voltaria a viajar com

José até Montes Claros/MG. Quando começamos a viajar, o PX⁴ começou a tocar e ele, após falar com alguns caminhoneiros e com José, disse: *“Vou ter que desligar agora, pois vou dar uma entrevista para a TV”* referindo-se à pesquisa. No início da conversa, ele perguntou se eu filmaria, eu disse que não, mas ao notar que isso poderia estimulá-lo eu falei que poderia filmar uma parte, mas o vídeo não seria utilizado, pois o importante para a pesquisa era o encontro que estava acontecendo. Diminuindo o volume do rádio, ele fala: *“pronto, agora podemos conversar”*.

Sebastião tem 43 anos de idade e 20 “de estrada”, como ele mesmo se refere à profissão. Atencioso e empenhado em ser claro e ajudar na elaboração do trabalho. Brincando pergunta se sairia na televisão, após entrar na brincadeira, reafirmo que não, seria apenas para fins acadêmicos, e que dificilmente o vídeo seria assistido, já que só o fiz por sugestão dele, pois o encontro, o diálogo e as informações prestadas já eram suficientes.

Ele consente e se mostra ansioso pelas perguntas. Parece motivado e feliz por participar, e, de certo modo, parece também querer provar a si mesmo que é bom o bastante para prestar informações claras e auxiliar em algo que ele demonstra ter ciência do significado e importância. Essas impressões iniciais se confirmam no final do encontro quando ele diz: *“espero ter ficado bom, pois não sou letrado, fui criado na roça, tenho pouco estudo”*. Momento em que eu o deixei consciente de que ele havia ajudado bastante, que se saiu bem, que possui desenvoltura e eloquência. Ele demonstrou contentamento.

E, na verdade, ele é bastante eloquente. Fala “corretamente” e tem boa dicção, não encontra dificuldade para responder às perguntas, exceto quando indagado sobre o porquê dos caminhoneiros afirmarem que formam uma categoria forte com capacidade para parar o país e não conseguirem, sequer, sair da inércia que a profissão os impõe, também sobre o motivo da desunião e o que poderia ser feito para que tivessem consciência de classe. Ciente da dificuldade da questão, ele diz *“acho que não vou conseguir responder essas perguntas e talvez nem possa ser respondido, talvez nem exista resposta para isso...”*.

⁴O Rádio do Cidadão, também conhecido como PX, é o serviço de radiocomunicações de uso compartilhado para comunicados entre estações fixas e/ou móveis, realizados por pessoas físicas, utilizando o espectro de frequências compreendido entre 26,96 MHz e 27,86 MHz. Tecnologia simples é a preferida dos motoristas para comunicação, por ser prático, barato e útil nas estradas. Fontes: 1. <https://planetacaminhao.com.br/radio-px-um-aliado-dos-caminhoneiros/2>. 2. <https://www.anatel.gov.br/setorregulado/radio-do-cidadao>

Olhei para ele, convicto de estar diante de alguém que tinha noção do que estava sendo construído ali. Ele balbuciou alguma coisa, parou e aproveitou o som do rádio PX que permanecia ligado com o volume baixo e diz: *“está vendo aí, isso é desunião, como o ‘cara’ fala que vai atrapalhar um colega de profissão, que vai impedir o companheiro de ultrapassar, a desunião está presente nas pequenas e nas grandes coisas, desse jeito não muda nunca”*. Aproveita o assunto e relembra o que havia me falado sobre não ser valorizado, perguntando *“como alguém vai valorizar esta profissão, se o próprio profissional não se valoriza, nem respeita o colega de profissão? Este é o grande problema”*...

Neste momento, ele respira fundo, se ajeita – como o fez inúmeras vezes durante a viagem - no banco que ele afirma ser confortável e demonstra chateação e insatisfação com os colegas de profissão. Discorre sobre isto, cita algumas situações de competição e individualismo entre os parceiros de profissão, reflete sobre a vida, tenta amenizar sua própria dor e se autoconsolar dizendo que estas dificuldades estão presentes em todas as profissões, que não são exclusividades do caminhoneiro, que é “coisa do ser humano”.

Sebastião é alto, forte sem ser gordo nem atlético, veste uma bermuda xadrez e uma camisa, ambas de cores claras, calça uma sandália simples. Tem o cabelo cerrado e a barba feita. Sua força física e voz firme contrastam com sua declaração de que algo que o incomoda é ter que carregar e descarregar o caminhão, o que acontece com certa frequência. Ele trabalha com um graneleiro⁵ que tem lonas e cordas pesadas, é trabalhoso fazer a carga e descarga, ele parece revoltado e afirma que as empresas deviam ser “corretas nisso”, pois o caminhoneiro, além de ser mecânico, zelador, vigia também precisa ser descarregador. Este último papel é o que mais o incomoda, pois, segundo ele, os caminhoneiros trabalham sentados e não possuem força, nem preparo físico para isto. Comecei a pensar que, se para ele é difícil, como seria para aqueles que não gozam do mesmo vigor físico, ou são mais velhos, como José.

Sebastião se demonstra resignado ao falar sobre a família. Ele diz que ficar distante é difícil, pois a mulher reclama, o filho reclama, mas “não há o que se fazer, a realidade é esta e pronto”. Demonstra orgulho e paixão pela família, mostra a foto do casamento da filha e diz que a sua alegria é saber que os filhos, principalmente o filho

⁵Semi-reboque, carroceria aberta apropriada para o transporte de grãos. Esse tipo de carroceria é usado em transporte de alta quantidade de grãos, como o próprio nome diz. As cargas mais transportadas em graneleira são milho, soja, cereais, adubos e até fertilizantes. Pode ser utilizada em caminhões de tipo truck, carreta (cavalo simples ou LS), bitrem e rodotrem

(diz isso por saber que a profissão é predominantemente exercida por pessoas do sexo masculino), não passará pelo sofrimento que ele passa.

Também se mostra resignado em relação ao risco de acidentes e assaltos inerentes à profissão e diz que já presenciou muitas cenas de acidente, já perdeu muitos amigos, incluindo o seu irmão caçula, de 34 anos, que morreu há nove meses em um acidente de caminhão, mas que não há o que se fazer, somente confiar em Deus e tomar cuidado, nem se pode pensar nestas coisas, o melhor é trabalhar e não perder tempo com divagações desta espécie.

Falava com firmeza e rapidez. Diferente da serenidade de José, Sebastião imprimia ritmo e velocidade ao diálogo. Apesar da agitação, a clareza e compreensão não ficaram comprometidas, pois ele fazia pausas adequadas. Pausa maior ele fez quando falou sobre o tratamento dispensado pela população, empresas contratantes e governo. Suspira e fala que isso é inaceitável, um desrespeito sem limites e desumano, que é muito injusto ser tratado como cachorro enquanto colabora para a economia do país. Repete algumas vezes que o caminhoneiro é desvalorizado e injustiçado, que a greve que ocorreu no ano anterior mudou um pouco a visão da sociedade, mas que o preconceito permanece e é generalizado.

Josias

Josias é alto, robusto, tem olhos verdes muito claros e penetrantes, mas, de modo geral, parece um daqueles meninos altos e gordos dos filmes americanos, que são bem maiores que o restante da turma, e, por isso, impõem medo as outras crianças, mas, apesar da aparência, possuem coração grande e boas intenções. Ao longo do diálogo ele se mostra um pouco inseguro, às vezes parece ser inocente, ingênuo, no sentido da sua pureza ante as dificuldades presentes e futuras. Introspectivo, parece viver num mundo paralelo, inacessível ao interlocutor, algo que lhe é muito próprio, do seu jeito distante e desconectado.

Em muitos momentos, ao ser indagado, ele para, pensa, fica reflexivo. Diante de algumas perguntas parece ficar com medo e até mesmo atacado pelo interlocutor. Responde a todas as perguntas de forma breve, com frases curtas, sem dar muitos detalhes e sem deixar margens para que um diálogo mais profundo seja estabelecido. Josias tem 23 anos, dirige caminhão truck há pouco mais de um ano e está trocando sua habilitação para categoria “E”. Em breve estará habilitado para dirigir carretas.

Sonha em melhorar de vida e comprar um “caminhãozinho”, conforme relatou. Por enquanto, segue dirigindo o caminhão do tio, que não está trabalhando em função de problemas familiares e lhe arrendou o veículo. Ele diz que a situação não é fácil, mas confia que vai dar tudo certo. Ele reconhece os problemas, mas ao mesmo tempo, parece ignorá-los. De algum modo, ele se mostra como alguém que, alertado sobre a ocorrência de um tiroteio, decide passar pelo meio e arriscar, a buscar uma alternativa. Ele afirma saber de todos os problemas do setor, mas ainda assim quer fazer carreira nesta área. Indagado sobre os motivos, ele pára, respira fundo e afirma acreditar que as coisas vão melhorar. Então pergunto se há algum sinal, algum motivo para acreditar que ocorrerá uma mudança, ele afirma que não há nenhum sinal, mas que tem esperança e fé em Deus.

Josias ressalta que “*só Deus*” para resolver tantos problemas, e então começa a enumerá-los “*é frete baixo, é pedágio e combustível, é estrada muito ruim, tudo isso coopera para você trabalhar no vermelho, sem condições de fazer todas as manutenções necessárias, você roda com o carro com problemas, pneu liso, correndo risco de sofrer um acidente ou ficar no ‘prego’ no meio do deserto com caminhão quebrado. Também tem empresas que enrolam para carregar, descarregar, emitir notas. Tudo é um imprevisto. Você é humilhando pela sociedade que acha que caminhoneiro é lixo, nem lugar para descansar tem, se pára num posto e não abastece é expulso do pátio, se for dormir na beira da rodovia a polícia rodoviária federal multa. Isso quando você pode parar para dormir né? Quando não precisa adiantar a viagem para pagar os boletos. Então você não tem estrutura, nem condições para nada. Numa situação dessa, só Deus mesmo.*”

Pergunto se ele usa anfetamina, ele olha para mim com um olhar irônico e responde: “*Quem não usa? Se um caminhoneiro de rota longa falar para você que não usa, pode desconfiar, porque ele está mentindo, pode até ser... Mas, são raras as exceções, trabalhando como a gente trabalha, tendo que pagar as contas e sustentar a família, não tem outro jeito, ou toma ou desiste, muda de profissão*”

Ao explicar os motivos pelos quais ingressou na profissão, ele deixa claro que no interior, onde ele mora, as oportunidades de trabalho são poucas, e, como ele estudou pouco, as coisas são ainda mais difíceis. Assim, ser caminhoneiro lhe parece uma ótima alternativa, já que apesar do salário ser baixo, ainda é bem maior do que o que ele conseguiria se fosse trabalhar “fichado” em qualquer empresa da sua cidade. Relata que

se casou recentemente, e que tem uma filha de um ano para sustentar. Por esta razão não pode pensar muito, nem ficar esperando que o trabalho ideal apareça.

Ser caminhoneiro para ele é, como se mostra para grande parte da categoria, a realização de um sonho de infância. Cresceu vendo alguns parentes próximos “pilotando” caminhões e, desde muito cedo, se sentiu determinado a se tornar motorista profissional. Quando a oportunidade apareceu, ele a agarrou com todas as forças. Relata que já percebeu que não há união por parte da categoria, no entanto, há pequenos grupos de caminhoneiros que são muito solidários, mantém contato constante e conversam pelo WhatsApp. Estes estão sempre preocupados com os demais integrantes do grupo, passam dicas, dão conselhos, orientações sobre cargas, rotas, blitz, acidentes, problemas mecânicos nos veículos, e sempre que podem, viajam em comboio.

Esse contato com esses caminhoneiros, faz com que ele enxergue a possibilidade de ter uma grande família na estrada. Perguntado se isso poderia redundar em lutas e melhorias para a categoria, ele diz esperar que sim, no entanto, acha improvável, já que, com tantas obrigações para cumprir e com tantas horas de trabalho, é difícil pensar em soluções e se organizar para reivindicar direitos. Para ele, esses grupos são bons para dar dicas, ajudar na resolução de problemas e fazer companhia quando estão na mesma rota, mas que ir além disso não é tarefa fácil, pois exigiria tempo e acarretaria mais cansaço para quem já vive tantos problemas. *“Peitar o governo e os empresários”*, em suas palavras, seria quase fatal, já que levaria a um esgotamento tremendo, exigindo uma energia do caminhoneiro, que ele acredita não existir, por ser minada pelo trabalho demasiadamente pesado.

Ele fala que, além desses grupos que são mais próximos, também é possível conversar com diversos caminhoneiros pelo radioamador, mas que esse contato é rápido e não dá pra estabelecer vínculos, acha pouco provável que debates sobre as condições de vida e trabalho dos caminhoneiros via PX pudessem evoluir para algo proveitoso.

Complementa dizendo que não sabe se essas conversas e organização em torno de mudanças e transformações seriam produtivas, já que as dificuldades são imensas e o caminhoneiro, por mais que tente, jamais terá força para enfrentar os “poderosos”, e que talvez a velha máxima *“manda quem pode, atende quem tem juízo”* faça parte também da vida do caminhoneiro, e, que, mesmo não tendo certeza disso, às vezes ele pensa que é melhor evitar sofrer ainda mais.

Nesse momento, eu o confronto com a afirmação que ele havia dado anteriormente, a respeito de ter esperança que as coisas mudariam. Ele, meio

desconcertado, diz que tem esperança, sim, mas que duvida que isso possa acontecer por meio da organização coletiva, pois, em primeiro lugar é “muita gente”, que trabalha solitariamente, não possui um mesmo espaço físico para exercerem suas atividades profissionais. E, em segundo lugar, porque eles não possuem nem estudo, nem tempo suficiente para fazer esse tipo de movimento. Que o tempo que se perderia conversando esses assuntos pode ser usado para trabalhar mais e pagar as contas. Pergunto de novo: “E sua esperança está em quê”? Como é que as coisas vão mudar?” Ele pensa um pouco e fala: *“Eu tenho esperança em Deus, para essa situação aí meu amigo, só um milagre.”*

A essa altura do encontro, eu já comecei a achá-lo bem falante, muito diferente do jovem tímido e calado que parecera durante quase todo o encontro. Sua inocência quase pueril, agora contrastava com uma dura visão da realidade, uma descrença na mudança, uma resignação comovente, e uma “suposta” esperança que não parecia muito genuína.

A viagem está terminando, diante da oportunidade de falar algo mais sobre como é ser caminhoneiro no Brasil e de como se sente, Josias responde que ser caminhoneiro é ser um “*sonhador*” e que ele nutre esperanças que esse sonho se realize.

João

Abril vai chegando ao fim e, finalmente, um mês após o previsto, o meu encontro com João aconteceu. Foram muitos os contratemplos que impediram que o encontro acontecesse conforme pretendíamos, dentre eles, atraso devido à falta de cargas e para descarregar. Conforme combinado, ele, que iniciou a viagem em Goiânia/GO, parou no km 10 da DF003 (Brasília/DF) onde eu o aguardava. João é branco, aparenta ter em torno de 1,75 de altura, está vestido com uma bermuda xadrez folgada, camiseta, usa luvas e boné, fala bastante, mas, ao mesmo tempo sua voz parece *bem cansada* e ele parece ter que pensar muito para falar; demora pensando e formulando as falas.

Embarquei nessa viagem e a primeira coisa que ele me perguntou é se eu queria que ele abaixasse o vidro da porta do passageiro. Eu respondi que sim e ele explicou que teria que fazê-lo porque o botão da porta do passageiro estava com defeito, só o motorista conseguiria abaixar o vidro.

Neste momento, fez questão de explicar que estava com aquele caminhão há três meses, que se estivéssemos no seu caminhão antigo eu teria muito mais conforto, pois era um caminhão seminovo, que “dava gosto” trabalhar e viajar, diferente do atual que já tinha 19 anos de uso e uma série de “defeitinhas”, mas que logo ele consertaria. Neste instante, ele demonstra todo o seu pesar por ter sido obrigado a trocar de caminhão, explica que havia pagado 40 parcelas de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) e faltavam apenas 20 parcelas, mas a difícil situação em que o caminhoneiro brasileiro vive fez com que ele abrisse mão de um sonho.

Observei que o caminhão realmente parecia velho, mas estava bem cuidado. Notei que vender o caminhão novo causou em João uma dor que ainda não havia sido curada, e que ele se ressentia desse fato, bem como se sentia envergonhado por estar num caminhão velho, era como se ele tivesse fracassado. Tentei tranquilizá-lo, mas não obtive sucesso. Trocar de caminhão, aparentemente, foi um evento traumático, e ele vai precisar de mais tempo para aceitar isto.

Sobre as dificuldades financeiras, ele relata que há duas décadas, a atividade se tornou inviável, e que os caminhoneiros, em sua maioria, continuam nessa atividade, ou por serem “cabeça-dura” ou por não ter alternativa. Nesse momento, eu pergunto em que grupo ele se encontra e, sem titubear, ele responde que no grupo dos que não possuem opção. Explica que tem quarenta anos de idade, só estudou até a quinta série do ensino fundamental e não tem o que fazer, caso tivesse, já teria mudado de profissão.

Impactado pela sua desesperança, busco me certificar se é realmente assim que ele pensa. Indagado, ele responde que é exatamente o que eu escutei, que não tem expectativa alguma, sequer esperança em relação às condições de trabalho. Olha para mim e resignado declara: *“isso aqui não tem futuro, não muda, não melhora, somos escravos e assim continuaremos; o governo pouco se importa com o trabalhador, e o próprio caminhoneiro não se importa. Por outro lado, os caminhoneiros são desunidos, é cada um por si e Deus por todos.*

Neste momento o questiono se a grande greve que ocorreu no ano anterior (2018) não teria sido um momento de união, e, se sim, qual a razão disso ter ocorrido. Ele olha para mim, meneia a cabeça, diz “ham-ham”, indignado continua: *“não, a greve não demonstra qualquer tipo de união, a greve não significou nada mais que desespero, isso sim, foi um ato de desespero, e, ainda assim, de poucos”*. O que ocorre é que o caminhoneiro vive numa situação de “quase fome”, perde aqui, recupera ali, recupera aqui, perde ali, vive no limite, acumulando dívidas e “penando” para sobreviver. O que

ocorreu no ano anterior foi que com a alta constante do diesel e sem o reajuste dos fretes, o caminhoneiro já estava passando fome, foi por isso que alguns tomaram atitude.

Ele, então, olha para mim, e encabulado diz: *“para você ver como não existe união nem reflexão. Mesmo numa situação como essa, a maior parte da categoria não queria parar, só parou porque alguns, que, apesar de estarem desesperados, conseguiram raciocinar e perceber que não adiantava trabalhar para passar fome, que em três meses estaríamos todos sem caminhão. Esses poucos caminhoneiros tiveram a coragem e ousadia de parar e de impedir que os demais continuassem viajando”*.

Relata que alguns caminhoneiros, infelizmente, tiveram que bloquear estradas e obrigar os colegas de profissão a pararem, caso contrário não haveria greve. Que os tristes episódios em que caminhoneiros jogaram pedras em caminhões, que, a propósito, causou uma fatalidade, não são, de maneira alguma, justificáveis, mas demonstram bem a situação de desespero de pais de família que estavam começando a *“ver o alimento faltar em casa”*, e que, apesar disso, não podiam contar com o apoio de colegas que estavam na mesma situação.

Num misto de orgulho e revolta ele declara: *“eu, mesmo com prestação de quatro mil reais para pagar por mês, e mesmo tendo prestações atrasadas, fiz questão de parar e ajudar a categoria, não por ser melhor que ninguém, mas por entender que era ignorância demais continuar trabalhando para passar fome, quase fui preso e recebi uma multa de R\$ 5.000”*. Balançando a cabeça diz que estas são as razões pelas quais ele sabe que não vai mudar, não vai melhorar, a menos que seja um milagre, a menos que Deus queira, caso contrário, motorista é desunido e o governo não se importa com os trabalhadores de modo geral, e muito menos com os caminhoneiros. Emenda afirmando que *“caminhoneiro é a classe mais desprezada que tem, governo acha que caminhoneiro é um monte de burro, de peão que tem mesmo a obrigação de penar para levar a economia do país nas costas, pois parece que eles pensam que nascemos com uma espécie de castigo, que somos inferiores, destinados a sofrer para que alguns ganhem nas nossas costas”*.

Em algumas de suas falas, João deixa transparecer que o problema da desunião se devia ao egoísmo, em outras a justificativa para esse problema era as dificuldades e longas jornadas que impediam os caminhoneiros de refletirem, pedi para que ele explicasse melhor. Depois de parar e pensar um pouco, ele responde: *“bem, as duas*

coisas. Continuo achando que é mais por egoísmo do que por falta de tempo e condições de parar para pensar”.

Para justificar sua resposta, ele diz compreender que, com tanto trabalho, realmente é muito difícil parar e pensar, e a preocupação pode impedir que alguma reflexão seja feita, mas isso não muda o fato de o motorista pensar muito nele mesmo, e explica que é comum caminhoneiros pagarem para carregar ou descarregar na frente dos outros, e isso comprova que não há respeito, nem união, que um *“caminhoneiro está a três dias esperando numa fila, aí outro chega, paga e passa na frente”*. Conclui dizendo que corrupção há em todos os lugares e no setor de transportes não é diferente; *“enquanto o caminhoneiro puder levar vantagem, ele vai levar sem se preocupar com o prejuízo causado a outrem.”*

Explica, ainda, que muitos caminhoneiros aceitam fretes que, sequer, cobrem os custos da viagem, um tipo de concorrência predatória que, além de prejudicar a si mesmos, prejudicam toda a categoria e colaboram para que as coisas continuem como estão. Questionado sobre os sindicatos, ele é direto: *“nem me fale sobre isso, porque não existe, só existe para que os integrantes do sindicato tirem proveito, com isso o caminhoneiro não pode contar, pelo contrário, pode ficar preparado que a qualquer momento eles arrumarão mais uma forma de nos ‘passar a perna’”*.

As duas informações me deixam bastante surpreso, primeiro saber que, na concepção de João, a greve foi forçada e não espontânea, e depois saber que os caminhoneiros enxergam a seus pares como adversários a serem vencidos. Ele pára de falar e me pede para encontrar um número na agenda e ligar para que ele possa falar na empresa. Já em contato com a empresa, avisa a atendente que ainda não foram liberadas “as macros” para o rastreador e que a viagem foi iniciada mesmo sem a liberação, porque não poderia esperar. Pediu para que liberassem o quanto antes para evitar problema. Ao término da ligação, ele explica que a carga é rastreada, que a empresa observa e comanda toda a viagem por meio do equipamento de rastreamento, mas que, por incrível que pareça, dessa vez a empresa não havia começado o rastreamento e ele estava tocando a viagem sem ser rastreado, que esperava que eles não o importunassem depois.

João explica que é primeira vez que isso está acontecendo com ele, pois, geralmente, *“as empresas são muito chatas com esse negócio de rastreamento, é como se você fosse um objeto ou um animal monitorado pela empresa”*. Diz então, que *“é assim, você está aqui dirigindo e existe um sujeito lá dentro de uma sala com ar-*

condicionado supervisionado seus passos, você não pode parar sem avisar, nem deixar de parar no local pré-estabelecido, não pode abrir a porta, não pode ir muito rápido nem devagar, que logo eles mandam mensagem ou bloqueiam. É proibido bloquear um caminhão em movimento, mas tem empresa que bloqueia, já aconteceram diversos acidentes, alguns deles fatais por conta de bloqueios desse tipo”.

Ele manifesta muito incômodo com o rastreador e me diz que eu poderia agradecer por aquele pequeno incidente. Caso contrário, eu veria como “é chato” e até mesmo teria que ter entrado no caminhão pela porta do motorista, já que até a porta do passageiro é bloqueada e não pode ser aberta. Lembrou de um episódio em que foi bloqueado em movimento, diz que teve sorte, pois o caminhão dele não cortava totalmente o combustível como acontece com a maioria, apenas reduzia a velocidade a 20 km por hora, então viajou mais de 50 km quase parando até chegar num local onde tinha sinal para ligar para a empresa e solicitar o desbloqueio. O mais chocante para ele, é o fato de alguns funcionários ficarem apostando para ver quem bloqueia mais caminhões.

Ele avisa que gosta de almoçar cedo, pois comida para motorista já é preparada de qualquer jeito, se for deixar para mais tarde, “*só acha resto, aí é pior ainda*”. Às 11h30min paramos num posto e almoçamos. Para confirmar a tese dele, o macarrão e o jiló, de fato, pareciam “estragados”, o restante da comida estava regular. Após a refeição, seguimos viagem.

Aproveitando a parada para o almoço, eu perguntei para ele sobre sua rotina de trabalho. Ele esclareceu que optou por uma “*rotina tranqüila*” por isso trabalha das 05h às 22h, no máximo 23h; admite que quando era mais novo já tomou muito arrebite e já chegou a dirigir 48 horas sem parar para dormir ou descansar, mas que com o tempo foi entendendo que não fazia muito sentido e que, apesar de todo esse trabalho, continuava com as mesmas dificuldades financeiras.

Sua indignação fica clara novamente quando fala da “lei do descanso”. Explica que até concorda com a lei e reconhece que, de certo modo, ela beneficia os trabalhadores, mas, que no fim, é mais uma comprovação de que o governo está disposto apenas a criar deveres e nunca a ofertar direitos aos trabalhadores. A lei, segundo ele, foi criada sem consulta ou aprovação dos motoristas, e, pior, foi criada a obrigação de parar, mas não foram ofertados pontos de apoio onde os motoristas possam parar.

Bastante indignado, João discorre sobre o tratamento que a sociedade aos caminhoneiros, relação essa que pode ser resumida em palavras como desprezo, desrespeito e discriminação. Falando sobre as empresas, ele deixa claro que em algumas delas o caminhoneiro é tratado, em suas palavras, como “presidiário”, totalmente desrespeitado. Conta que existem muitas empresas em que os funcionários tratam o caminhoneiro com rudeza e, por vezes, até os ignoram. Sobre como sente diante deste cenário, ele acrescenta: *“um bandido, me sinto um bandido; quando saio de casa, entro na boleia e sento no banco do caminhão, me sinto um bandido”*.

Declara que nos postos de combustíveis os caminhoneiros são igualmente destratados. Na grande maioria, o caminhoneiro só recebe um tratamento decente se for abastecer uma grande quantidade de diesel, caso contrário, tem que pagar até 12 reais por um banho de 5min, e, em alguns casos, até 100 reais para pernoitar. Caso contrário é “convidado”, nem sempre de forma educada, a se retirar do pátio do posto. Preocupado com a forma que eu poderia interpretar tais afirmações, ele faz questão de pontuar: *“não é que a gente queira tratamento especial, nem que ninguém tire o chapéu para gente, a única coisa que queremos é respeito, como qualquer pessoa merece, nada mais do que isso, mas parece que é pedir muito”*.

Ele volta a discorrer sobre o tratamento dispensado pela sociedade, pontua que as pessoas têm uma visão totalmente distorcida sobre os caminhoneiros, pois a população acha que caminhoneiro é desordeiro, bagunceiro, “raparigueiro”, bêbado, usuário de drogas, e aumenta o tom de voz ao afirmar que essa uma generalização é absurda, completamente errada, um verdadeiro ataque à categoria. Para ele, é claro que tem um ou outro caminhoneiro que realmente *“ não presta, não honra a categoria, mas isso tem em todos os lugares, gente boa e gente ruim tem em qualquer lugar.”*

Indagado sobre como se sente ao ser tratado desta forma, João responde que se sente um *“nada”*, *“um lixo”*, e emenda: *“no fim é isso que somos, se a sociedade nos trata assim, se a gente, de certa forma aceita, e nada muda, nem fazemos nada para mudar, é isso que somos”*.

Tento não demonstrar o quanto suas últimas palavras me sensibilizaram, seu olhar era de alguém que de fato se sentia desrespeitado em sua humanidade. Pensei quão difícil seria lidar, diariamente, com todas essas situações. Lamenta as dificuldades da profissão, meneia a cabeça e diz: *“é meu amigo, não é fácil ser caminhoneiro neste país, não é fácil”* e explica que a maior dificuldade é ficar longe da família, ter que passar datas comemorativas longe dos seus entes queridos e que, depois, o pior é

trabalhar tanto para receber tão pouco e não ser respeitado por ninguém, que a discriminação é algo que pesa muito. Conta que ficar sentado durante tantas horas também é muito penoso, e que o problema mais comum entre os caminhoneiros é dor na coluna, problemas osteomusculares. Pergunto se esta é a razão pela qual ele se mexe constantemente no banco, ele confessa que esses movimentos visam encontrar uma posição melhor, pois ele sofre com dores decorrentes do exercício da atividade.

Ele lembra que a empresa ainda não liberou “*as macros*” e que a carga não está sendo rastreada, e diz: “*você viu que eu liguei e pedi, depois isso dá problema, e ainda sobra para mim, porque o errado sempre é o motorista.*” A viagem segue tranquilamente, a estrada tem pouco movimento e a região é formada por planaltos e planícies, o que ajuda bastante. João faz questão de destacar que aquela estrada é muito boa, tanto o relevo como as condições de conservação da rodovia, que eu precisava ver depois de Feira de Santana/BA, onde existem muitas serras e as estradas estão em mau estado de conservação.

O relógio marca 17h30min, chegamos à cidade de Roda Velha/BA, a conversa estava boa, mas eu precisava ficar por ali. João ainda teria mais dois dias de viagem até chegar à Recife/PE, onde descarregaria as 14 toneladas de fraldas descartáveis que estava transportando.

Joaquim

Indicado por Malaquias, Joaquim tem 30 anos, concluiu o ensino fundamental, é solteiro, mas revela que se casará no final do ano e pretende ter filhos. De pele escura e estatura média, calvo e forte, me recebeu de forma muito gentil e animada. Encontramo-nos no Anel Viário de Belo Horizonte/MG, numa quinta-feira do mês de outubro, por volta das 13h da tarde e seguimos juntos até Vitória da Conquista/BA, onde nos despedimos por volta das 02h00 do dia seguinte.

Assim que entrei no caminhão, ele perguntou se eu já havia almoçado, respondo que sim, ele fala que já almoçou, mas que se fosse preciso pararia novamente, diz que o almoço estava péssimo, mas que isso é bastante comum, que são poucos os lugares onde a comida é boa, cita as exceções, dentre elas, o restaurante que eu havia almoçado com Malaquias. Ele confessa que bebeu bastante refrigerante para compensar o fato de ter comido pouco, nesse momento eu me lembro de uma situação parecida que vivenciei

em outro momento de pesquisa em que eu e o caminhoneiro com que viajava fizemos a mesma coisa.

Joaquim se mostra um sujeito de bem com a vida, brincalhão e sorridente conta muitas histórias e piadas. Relata que tem muitos parentes caminhoneiros, incluindo quatro dos seus oito irmãos. Conta também que sua família é empreendedora e que todos investiram em pequenos negócios desde cedo, e que alguns acabaram “*se firmando*” no ramo de transportes.

Explica que durante muito tempo se dedicou ao comércio de laticínios, mas teve outros trabalhos, se considera um vencedor por ter conseguido comprar duas “*casinhas*” (sic) em sua cidade e ter juntado dinheiro para comprar o caminhão truck – agora carregado com 15 toneladas de cimento – em que nós estávamos. O caminhão é seminovo, bonito, personalizado e “chama a atenção”, o que demonstra o zelo, dedicação e apego do seu dono.

Ele revela que já atuava no ramo de transportes, mas com um automóvel, e que teve que esperar muito tempo para finalmente conseguir realizar seu sonho de infância, se tornar caminhoneiro, e que estava vivendo esse sonho há cinco anos, brincalhão como sempre ele revela que vem tentando fingir que esse pesadelo é um sonho. Confessa que se decepcionou com a realidade do setor, que seus irmãos falavam para ele não se tornar caminhoneiro, que brigavam com ele, mas ele não acreditava que poderia ser tão ruim como eles falavam, mas que agora, ele sente na pele, dia após dia, as duras consequências de sua teimosia.

Esse é um dos poucos momentos que ele parece falar sério. Seu semblante muda, fica carregado. Mas não permanece assim por muito tempo, logo ele volta a brincar e a rir, fala que apesar de tantos problemas, a vida de caminhoneiro é também uma aventura, todo dia está num lugar diferente, vivendo uma realidade diferente, conhecendo gente diferente, aprendendo novas histórias, e que isso é muito bom, que esta foi a única parte em que ele não se enganou. Diz que apesar das dificuldades, o fato de controlar uma máquina gigante, de enfrentar desafios e perigos e dar conta do recado o faz se sentir bem. Mas pensa que não precisava ser tão difícil, que poderia ser um pouco menos sofrido.

Nesse momento, ele fica sério e acusa a sociedade, o governo e as empresas de desrespeito e preconceito, vira para mim, olha firme e diz: “*Você já viu alguém ser tratado como cachorro por trabalhar?*” Eu respondo que teoricamente não, mas que frequentemente o trabalhador se vê despido, mesmo que de forma sutil e implícita, de

sua condição e dignidade humana pelo patrão. Ele faz uma pausa, pensa e parece compreender o que eu disse. Concorde que, ainda que de maneira sutil, os trabalhadores de modo geral são desrespeitados, mas afirma que, no caso dos caminhoneiros isso acontece de forma direta, constante e abusiva, e que não é feita só pelos empresários, mas por toda sociedade e explica: *“Para e pensa: qual é o motivo de sermos tratados como cachorros? É o simples fato de trabalharmos como caminhoneiros, então nossa profissão é a razão pela qual nós somos desrespeitados e atacados constantemente. Não é algo que a gente faz ou tenha feito, é a profissão que a gente exerce”*. Eu concordo com ele, e pontuo compreender a importância do que ele está falando. Ele demonstra satisfação por ser compreendido.

Depois de respirar fundo, afirma que governo acha que eles não têm direito como os outros trabalhadores, que não têm direito a nada, não recebem nada do que reivindicam e que os governantes sempre mentem para eles. *“Quando tentamos ou fazemos qualquer paralisação, logo aparece alguém para dizer que está do nosso lado, e que tudo será resolvido, mas basta que a gente desista da ideia de parar ou volte a trabalhar para que eles esqueçam das promessas que fizeram”*. Segundo ele, os políticos acham que eles não têm direitos mesmo, nem de fazer greve como os outros trabalhadores: *“agora querem nos multar por pararmos de trabalhar, mas eles tem razão, se os próprios caminhoneiros acham que não podem, nem devem parar, quem é quem vai pensar diferente”*.

Joaquim desabafa dizendo que a sociedade acha que são vagabundos, bandidos, que em vários lugares vê olhares diferentes. Sente que são menosprezados nos comércios, onde recebem tratamento diferente, e até mesmo nos postos de combustíveis que, de alguma forma, são mantidos por eles. Ainda assim, são maltratados e expulsos do pátio se não abastecerem. Afirma que as empresas são “folgadas”, pois acham que eles podem esperar “o tempo que elas bem quiserem” para carregar ou descarregar. Não se importam se eles ficam parados dias ou até mesmo semanas na porta de uma delas, esperando uma simples nota ou a vez de esvaziar a carroceria, sem banheiro ou infraestrutura mínima. Ressalta que poderia falar de várias outras coisas, de outros momentos ou pessoas, mas isso era só para dar uma noção do que passam.

Fico sensibilizado com suas palavras, afirmo imaginar quão difícil é a situação. Ele olha para mim e diz: *“Hum-hum, nem te conto meu amigo, nem te conto, para falar tudo que acontece nessa vida de caminhoneiro, você ia precisar passar alguns meses indo para o Nordeste e voltando comigo, e, ainda assim, você não ia entender nem*

metade do problema.” Argumenta que só quem passa por tudo aquilo sabe mesmo como é, quem está de fora pode entender um pouco, mas nunca vai entender plenamente. Conta que trabalha que nem louco, perde noite de sono, fica longe de todo mundo, passa todo tipo de risco para ganhar “uma mixaria” ou para chegar o final do mês e ficar devendo. Pede que eu me lembre disso na pesquisa, do fato de ser muito comum pagar para trabalhar em um trabalho tipo escravo. Comenta que, nem ele nem ninguém pode reclamar, pois no fim, o governo, a sociedade e as empresas estão certos mesmo;. São eles que escolhem esse trabalho, ninguém os obrigou a nada. O caminhão quebra com frequência, ele próprio passa a maior parte da vida, em primeiro lugar, na estrada, em segundo no pátio das empresas esperando a boa vontade delas e em terceiro, nas oficinas. Um caminhão como o que dirige é muito exigido: “roda 15, 20 mil km por mês carregado com 14, 15 mil quilos, tem que dar problema mesmo, pode ser novo que dá problema.”

Acrescenta que, além dos problemas, há acidentes na estrada, obras de recuperação dos asfaltos, cujo transtorno não os aborrece tanto, pois as rodovias do país estão em péssimas condições, representando perigo para vida de todos e mais um fator para atrasar as viagens.

Joaquim falava sem parar, emendava uma fala na outra, parecia tão tomado pela indignação que estava difícil interrompê-lo ou fazer alguma pergunta. A cada frase ele parecia reviver as agruras da vida. Dava a impressão de que estava, mentalmente, vivenciando cada uma das situações que expunha. Reclamou também da falta de locais seguros para parada e descanso, pontuou algumas coisas sobre a polícia, falando que de modo geral eles eram cordiais, mas que muitos não eram gentis, e que alguns não se preocupam com a segurança dos motoristas.

Depois de falar sobre estes fatos por algumas horas, e de até mesmo de brincar com algumas situações, ele finalmente se mostra satisfeito e começa a fazer algumas pausas, parece ter consciência de ter dito muito daquilo que o angustiava e também que ele achava importante para a minha pesquisa. Foi interessante notar que, apesar da sua indignação, ele fazia piadas quase todo o tempo.

Aproveito este momento e faço algumas perguntas, inclusive sobre o uso de anfetaminas. Ele dá uma risada e diz que a coisa mais comum na estrada é o uso de “*arrebite*”, que isso não precisa nem perguntar, que é o mesmo que perguntar se “*crianças tomam mamadeira ou bebem leite*”, pois o uso desta substância faz parte da vida do caminhoneiro. Trata-se de algo tão natural que eles conversam sobre o assunto

todo o tempo, todo mundo tem disponível em suas boleias e que é comum um emprestar para o outro ou comprar para o colega quando encontra alguma promoção.

Joaquim relata acreditar que a grande maioria utiliza, pois conhece pouquíssima gente que não faz uso. Ainda assim, no caso destes, não está seguro de que estejam falando a verdade. Rindo, ele fala *“a parada é a seguinte, ou usa ou morre meu amigo, você escolhe.”* Argumenta que é preciso decidir entre querer morrer aos poucos ou morrer de uma vez, vítima de um acidente por ter dormido ao volante. Entende ser melhor suportar os efeitos colaterais, pois se o efeito passar, é possível adormecer a qualquer momento: *“tem que ficar atento, se o efeito estiver passando, joga outro por cima e segue o baile, na estrada nós somos artistas e o show precisa continuar”*.

Pensativo sobre aquilo, aproveito o momento de descontração para fazer outra pergunta importante. Desejo compreender por qual razão uma categoria tão grande como a dos motoristas não consegue modificar as condições de trabalho que segundo seu relato são tão precárias. Resgato sua própria expressão *“nem o caminhoneiro acredita que pode fazer greve, nem ele acredita que tem direitos”* e peço para que ele me explique.

Ele olha para mim novamente, faz cara de riso, demonstra sarcasmo e diz *“Ah, meu amigo, eu preciso te explicar uma coisa, anota o que eu estou te falando, caminhoneiro é peão, sabe o que é peão? PE-ÃO...repete a palavra vagarosamente e em alto e bom som, é isso que somos”*.

ele diz que não há muito para explicar a não ser que “peão” é um trabalhador bruto, tratado como burro velho, de visão estreita e com pouca possibilidade de lutar pela mudança. Considera que o peão caminhoneiro é um tipo de escravo moderno. Aparentemente um caminhão de trinta anos atrás e um caminhão novo são muito diferentes, mas continuam sendo caminhões, continuam servindo para transportar carga e, apesar de todos os recursos e tecnologia, sua base é a mesma. Por isso, conclui que o peão caminhoneiro não deixa de ser escravo também.

Essas palavras me chamaram bastante atenção, fixo os olhos nele, ele parece sentir que eu estou interessado e isso o deixa ainda mais a vontade para falar. Ciente de estar falando algo importante, ele pára, olha para o alto, parece estar pensando em como continuar sua explicação com a mesma precisão e clareza com a qual começou. Ele retoma dizendo: *“Você acha que um peão, escravo tem condições de reivindicar alguma coisa?”* Ainda que afirme que vivem para comer e nada mais, também diz que vivem de esperança, de que um dia algo vai acontecer e vai mudar essa realidade.

Espera que pelo menos seus filhos não sofrerão como eles sofrem e comenta que, para todos seus colegas de estrada, uma das poucas alegrias é a certeza de que o filho não viverá a mesma coisa. Joaquim quer ter filhos em breve e garante que, aconteça o que acontecer eles, não vão passar pelo mesmo que ele, ainda que ele tenha que bater neles para fazê-los entender o que ele não entendeu quando seus irmãos disseram que isso não era “*coisa de gente*”.

“Mas voltando lá ao negócio do “peão”, nós somos peões, a maioria não estudou, ou estudou pouquinha coisa, então a gente não consegue pensar muito nessas coisas, pensamos muito bem, muitas vezes somos até mais espertos do que esse pessoal estudado, mas não pensamos do mesmo jeito, não temos paciência para ficar inventando coisas e formas para chamar a atenção de ninguém, e, para falar a verdade, a maioria não consegue pensar nem nessas coisas que eu estou te falando aqui. O negócio é conta, conta e mais conta, esse negócio aí das contas é que complica tudo, parece que foi inventado para o cara não pensar mesmo, ele só sabe que tem conta para pagar e mais nada. Aí, vem um problema atrás do outro, problemas mecânicos, acidente, multas, leis, aí só resta tentar resolver as coisas mais urgentes, e no fim o importante mesmo que é vida, vai ficando para trás.”

Ele faz uma pequena pausa e, eu pergunto se há união, e se tem como dialogar e utilizar os recursos tecnológicos para falar sobre esses problemas. Novamente ele ri sarcasticamente, e diz que não existe união, pois não há tempo para pensar nem na própria saúde. Relata que ninguém vai apostos de saúde, ninguém faz exames, e que só tomam remédios “*na marra*”, pois não sobra tempo para nada. Eles pensam em suas famílias, pois é tudo o que têm. Contudo, se não pensam em si mesmos, como pensariam em união? “*Aqui meu amigo, infelizmente é cada um por si e Deus por todos*”. Não queria que fosse assim, mas entende que as dificuldades da vida os obrigam a sobreviver sozinhos e não deixam tempo nenhum para pensar em união. “*Aqui se alguém puder passar o outro para trás, carregar na frente, ‘roubar’ um frete, oferecendo um preço menor, pode ficar certo que ele vai fazer isto*”.

Para ele, a vida é cruel e os obriga a agir de forma desesperada para continuar vivendo. Sente-se em meio a uma guerra, numa lógica do “*salve-se quem puder*”. A dificuldade em se unirem se deve à falta de estudo e ao fato de ninguém os escutar. Se pararem, “*morrem de fome*” e perdem o caminhão por causa das dívidas. Somado a isso, “*há muita gente*” no setor com formas muito distintas de pensar e isolados, cada um no seu caminhão. Essa condição é muito diferente das empresas nas quais as pessoas

trabalham em um mesmo setor. “*Geralmente, esse povo que faz greve tem mais cultura, são mais organizados, não sei se um dia os colegas estradeiros chegarão nesse nível não.*”

Pensativo sobre tudo aquilo, faço questão de agradecê-lo e dizer que todas aquelas reflexões são muito importantes e que contribuíram bastante pra o meu trabalho.

Continuamos conversando sobre diversas coisas, ele pergunta se eu preciso de algo e informa que se precisasse parar, eu poderia avisá-lo. Ele não gosta de parar muito, pois prefere adiantar a viagem e cumprir o contrato; sua maior alegria é chegar na empresa, descarregar e saber que a missão foi cumprida. Rindo, ele fala que a maior tristeza é saber que tudo começa de novo, mas em seguida ele alerta que é brincadeira, pois é “*ruim, mas é bom*”, que ele sofre, mas se diverte.

Como eu não tive necessidade parar, a única parada que fizemos foi às 20h para jantar, da qual eu não guardo boas recordações. Mais uma vez a tese de que eles são desrespeitados em todos os aspectos, inclusive na alimentação que lhes é ofertada, foi confirmada. A viagem seguiu tranquila. Assim como os demais caminhoneiros, ele se mexia bastante no banco, de vez e em quando levantava o braço, esticava, fazia movimentos com o pescoço, por isso, repeti a pergunta feita a outros participantes sobre sentir dores em função do trabalho. Ele ri e fala que já está parecendo um velho, pois “*dói tudo*”. Faz questão de pontuar que exerce a profissão há pouco tempo e nem quer imaginar como será daqui a alguns anos.

O relógio marca 02h23 da manhã. Estamos em Vitória da Conquista/BA, fim de viagem para mim. Agradeço a Joaquim pela gentileza com que me tratou e pela importante contribuição que ele deu ao meu trabalho. Ele parece ficar feliz com minhas palavras, insiste para continuarmos, pois acredita que ainda tem muito a contar e alerta que só há um risco, “*o de eu ficar louco*” com tanta coisa que vou escutar, “*pois caminhoneiro é tudo louco*”. O simples fato de optar por uma profissão como essa, já é, para ele, um sinal claro de loucura. Eu explico que adoraria seguir com ele, mas não poderia. Desta forma, nos despedimos, ele segue sua viagem, e eu procuro um lugar para dormir.

Cinco dias depois fui surpreendido com a triste notícia de que Joaquim morreu em um acidente no percurso de volta. Por volta das 02h00 da quarta-feira seguinte, ele perdeu o controle do caminhão que, numa curva, saiu da pista e colidiu com um barranco. A polícia suspeita que ele tenha dormido, pois inexistiam marcas de pneus no asfalto, o que leva a crer que ele não fez uso dos freios. Esta notícia me abalou

profundamente, e me fez refletir ainda mais sobre a complexidade desta profissão, que além de ser precária, penosa e desgastante, é também a que mais mata.

NARRATIVA SÍNTESE

Estar com os caminhoneiros foi uma experiência rica e gratificante. Eles se mostraram bastante receptivos e prestativos. Interessados pelo trabalho que eu desenvolvia, fizeram diversas perguntas. Apesar da pouca ou de nenhuma esperança, fizeram apelos, ainda que indiretos, para que eu fizesse um bom uso dessa pesquisa, denunciando as precárias condições de trabalho às quais são expostos diariamente.

Demonstram viver num ambiente singular, de riqueza rara. Os caminhoneiros possuem um estilo próprio de vida, que inclui um jeito particular de se comunicar e de se relacionar, até mesmo a linguagem é muito peculiar, repleta de gírias e expressões próprias. O cotidiano na estrada os obrigou a fazer diversas adaptações no modo de ver e viver a vida. Em alguns momentos se mostram fortes destemidos e até inabaláveis ante os perigos e dificuldades, mas basta aprofundar o assunto que logo a sensibilidade, a preocupação e as fragilidades são manifestas.

Senti-me acolhido e bastante à vontade, confortável diante dos participantes da pesquisa. O único problema foi conciliar a viagem com a minha rotina acadêmica e profissional, problema agravado pela imprevisibilidade característica da “vida na estrada”. As viagens foram marcadas e canceladas diversas vezes devido a atrasos no carregamento, liberação das notas, acidentes, estradas interditadas, problemas mecânicos e outros. Isso, por si só, constitui um achado da pesquisa: de fato é impossível planejar qualquer coisa nesta profissão. As coisas vão acontecendo sem uma ordem clara e os motoristas são reféns do imprevisível.

Os encontros possibilitaram certa proximidade com estes trabalhadores, já que eu, enquanto pesquisador, ao obter consentimento para inclusão do participante na pesquisa, recebia automaticamente autorização para adentrar o caminhão e acompanhá-lo durante o seu trabalho. Desta forma, recebia, de certo modo, aval para compartilhar de sua privacidade e de seu cotidiano, o que em, síntese, significava, fazer parte, mesmo que, por apenas algumas horas, do seu universo particular.

Os caminhoneiros conversavam sobre diversos assuntos, refletiram sobre pontos importantes de suas vidas e do trabalho que realizam, fizeram desabafos e, de certo modo, se utilizaram do encontro, para fazerem, mais uma vez, uma espécie de apelo, talvez por estarem tão desesperados e não saberem exatamente a quem ocorrer, acabam por tentar todas as alternativas possíveis, incluindo aí a possibilidade de este pesquisador fazer algo pela categoria.

Apesar dos diálogos, marcados por diversas pausas e expressões faciais, percorrerem diversos assuntos, centralizavam-se sempre nos mesmos aspectos, principalmente a falta de reconhecimento e as condições precárias de trabalho. As falas são permeadas por uma espécie de indignação com a percepção de que a sociedade, de modo geral, não reconhece a importância destes profissionais, e os discriminam. Eles também repetem, constantemente, que as condições de trabalho são desumanas, mas não parecem se preocupar com as consequências destas para a saúde; suas reivindicações se concentram nos aspectos monetários.

Evidenciou-se que os caminhoneiros possuem um afeto significativo relacionado à profissão, que começaram a sonhar em exercê-la muito cedo e que há uma dualidade na forma que enxergam e vivenciam a profissão, oscilando entre sonho e pesadelo. Demonstram carregar uma visão romântica da profissão desde quando eram crianças, atrelando o seu exercício à aventura, ao poder, à autonomia e à possibilidade de estarem diariamente em lugares diferentes, conhecendo e conversando com pessoas diferentes. Mas descrevem uma realidade contrária às expectativas que possuíam.

Esses profissionais organizam e vivenciam sua vida a partir do caminhão. É comum que o trabalho ocupe certa centralidade na vida do trabalhador, mas, nesse caso específico, a vida do caminhoneiro parece ser pautada pelo caminhão, com o quê, de certa forma, se estabelece uma relação de amor e ódio. Amor porque é seu segundo lar, sua fonte de sustento, o objeto concreto da realização de um sonho; mas é também razão de sofrimento em função da rotina imposta pela forma como o trabalho da categoria está organizado no país, além dos imprevistos, da necessidade de manutenção constante, das contas, e de todos os outros problemas decorrentes da profissão.

Existe uma relação muito próxima com o caminhão. Por um lado, o idolatram, tentam personalizá-lo, sonham em comprar um mais novo, relatam ter uma competição implícita para ter caminhão mais novo ou mais potente, o que, por sua vez, sinaliza o status que o profissional ocupa dentro da categoria e também o conforto do qual ele desfruta. Por outro lado, o consideram como a materialização do seu sofrimento. Sentimentos que refletem a relação que possuem com a profissão, geralmente de um sonho tão desejado, que se transformou em uma espécie de pesadelo interminável.

Os participantes cuidam do caminhão com muito zelo e dedicam boa parte do seu tempo em mantê-lo limpo, além de cuidar da manutenção, fazem reparos constantes, cuidam de toda a parte burocrática para que ele esteja sempre em condições de trafegar pelas rodovias do país. E, quando seus veículos começam a apresentar problemas com

uma constância maior, devido ao fato de serem altamente demandados, eles ficam ainda mais ansiosos e preocupados.

A relação com o caminhão, de certo modo, sintetiza a vida e o trabalho do caminhoneiro. Cuidar do caminhão, mantê-lo em ordem, pagar as contas geradas por este equipamento e pelo exercício da atividade são as preocupações constantes do caminhoneiro, além de cumprir com o contrato (frete) entregando a mercadoria no prazo e nas condições acordadas. Essa conjuntura impede que o caminhoneiro tenha espaço para pensar em outras coisas, tão ou mais importantes, como sua vida, sua saúde, a própria situação de exploração em que se encontra, e, em sua família e demais relações.

De modo geral, os participantes da pesquisa demonstram preocupação com a família e expressam o afeto que sentem pela mesma e ainda a tristeza e/ou culpa pelo pouco tempo que passam em casa, mas reconhecem que não conseguem fazer muito pela família além do sustento, interferindo pouco na dinâmica familiar. Com exceção de Malaquias, que se acha compreendido pelos filhos e acredita que o seu exemplo e determinação suprem a falta, os demais reconhecem que fazem menos do que sentem que deveriam.

Diante desse quadro, os olhares, suspiros e meneios de cabeça demonstram uma sensação clara de impotência diante das condições de vida e trabalho. Os pesquisados deixaram claro que se sentem incapazes de modificar a situação em que se encontram e de conseguirem ter algum controle sobre a mesma, sentem-se reféns do governo, das empresas, dos imprevistos, da forma como o setor está organizado e do tempo, no caso deste último, precisam investir quase todo o tempo na atividade, tendo pouco tempo para vida pessoal e família.

Além da sensação de impotência, este cenário faz com que os caminhoneiros sintam-se perdidos e desesperançados. Não sabem exatamente a quem recorrer, nem o que fazer para mudar esta situação. E, por fim, possuem pouca ou nenhuma expectativa de que o quadro mudará. Resignados, ainda que não falem diretamente, demonstraram estar cansados demais para pensar em alternativas ou envidar qualquer tipo de esforços para transformar a situação de que tanto reclamam. Romantizam a profissão, falam que são heróis, guerreiros e que levam a economia do país nas costas, mas se contradizem durante a maior parte do tempo, afirmando que são bandidos, lixo e que não há o que se fazer para alterar a realidade que vivem.

Esses profissionais se sentem menosprezados no exercício de sua profissão, verbalizam claramente que gostariam de ser respeitados como trabalhadores que são, e

que sofrem por ser tratados e vistos como marginais por boa parte da sociedade. É impressionante observar que, apesar do cenário caótico por eles descrito que resulta no desgosto e angústia verbalizados, não se criam laços de solidariedade, o que acaba maximizando a dor. Eles falam, com certo pesar, que os colegas de profissão não se preocupam com ninguém, são individualistas, alimentam a utopia de que um dia conseguirão melhorar de vida e, por esta razão, são desunidos.

Todos esses fatores ganham forma no cansaço físico e mental expresso e demonstrado por estes trabalhadores. A expressão facial, a postura corporal e os diversos movimentos no banco do veículo, tentando achar uma posição melhor para dirigir e/ou amenizar a dor na coluna, além de alguns movimentos com os braços e pernas na tentativa de alongar, mostram que esta atividade tem a capacidade de exigir o máximo daqueles que a desempenham, e que, nesse contexto, a palavra exaustão, nem sempre é suficiente para fornecer uma visão geral do quadro.

Confesso, que em alguns momentos, tive a impressão de estar tendo um *déjà vu*, pois tinha a nítida sensação de que já tinha tido aquela conversa, visualizado aquelas expressões e vivenciando aquele clima de desânimo e resignação. Os caminhoneiros têm experiências muito parecidas, dores bem semelhantes e até as expressões, exemplos ou jargões que utilizam são os mesmos. O que demonstra que há uma cultura própria da categoria, e para além disso, que o sofrimento, de fato, é real e democrático.

É necessária muita atenção para captar detalhes novos, pois, embora cada pessoa seja única e o encontro também, os afetos e falas ali presentes eram muito semelhantes. Apesar da dificuldade, foi possível notar diferenças entre os participantes, muito mais relacionadas à personalidade, aspectos pessoais e estratégias de enfrentamento do que à realidade, ao cotidiano, aos problemas dele decorrentes e à forma como estes os afetam.

Apesar da idealização em relação à profissão e de se dizerem “apaixonados por ela”, ao ponto de confessarem que não a deixariam por nada, os caminhoneiros não conseguem encontrar momentos prazerosos e divertidos no ofício. Ao contrário, consentem que o ofício é permeado por dificuldades e desgostos. Não obstante, esses profissionais expressam sua esperança de que algo vai mudar, acontecer, e de que, em algum momento, o sobrenatural agirá em favor deles.

Outra forma de lidar com as dificuldades presentes é relembrar a forma como começaram a atuar no setor. Focam a memória para falar de um tempo distante, de quando ainda meninos se encantaram pelos caminhões, falam de parentes ou vizinhos que eram motoristas e que, de certo modo, passaram a ser idolatrados por eles na

infância. Ressaltam que conseguir se tornar um motorista foi uma grande conquista e exaltam a conquista do caminhão próprio, ainda que velho e com diversos problemas, como um grande feito.

Apesar de tantas semelhanças, os caminhoneiros, obviamente possuem diversas peculiaridades e idiossincrasias. A simpatia e serenidade de José encantam. Sempre preocupado com bem-estar do outro, demonstra levar a vida com leveza. Malaquias, por sua vez, se destaca pela rapidez com que *trafega* por diversos assuntos. Com habilidade, faz ligação entre eles e filosofa sobre o trabalho e a vida, mas se mostra muito incomodado com as condições de trabalho, além de entrar em contradição quando confrontando com suas próprias afirmativas a respeito de uma categoria forte, mas, ao mesmo tempo, impotente. Incômodo também sentido por Joaquim, que apesar de sua alegria e das piadas constantes, se mostra fortemente abalado pela situação da qual é refém, e sem expectativas em relação a um futuro que, infelizmente, já não existe mais para ele.

Uma preocupação sempre presente está relacionada com os filhos. Todos os participantes da pesquisa demonstraram ser bastante contrários à ideia de sua prole enveredar pelo mesmo ofício que eles. Sentem-se orgulhosos e satisfeitos somente em pensar que seus descendentes não passarão pelos mesmos sofrimentos. Essa esperança parece trazer alívio e, de certo modo, justificar o sofrimento presente, pois estão sofrendo para que os filhos não sofram.

Josias, que de enigmático se tornou bastante comunicativo ao final do encontro, é o que mais destoa dos demais participantes. É o mais jovem, e de certo modo, mais alheio aos problemas enfrentados pela categoria, mas, semelhante aos demais, vê poucas possibilidades dentro e fora da profissão. Sem ter muitas alternativas, prefere apostar sua vida e juventude num ofício em que, em suas próprias palavras, só Deus pode operar uma transformação para conferir decência e dignidade aos que o exercem.

João tinha na face e nas palavras um ar de amargura, de um trabalhador e pai de família que teve suas condições de trabalho precarizadas. Entre uma frase e outra, a queixa decorrente de ter trocado um caminhão seminovo por um velho aparecia, e junto com esta queixa, sua revolta com o governo, com as empresas e com os companheiros de estrada que, em sua opinião, por serem desunidos, são os que mais cooperam para que a difícil situação se prolongue ou piore.

Sebastião, por sua vez, demonstrava empolgação e animação. Posteriormente, José informou que ele acabara de se tornar sócio no caminhão que dirigia. Seu trabalho

lhe garantiria 50% do lucro após a dedução das parcelas do veículo, e após a quitação ele se tornaria proprietário de metade do caminhão. Este fato permitiu que eu entendesse melhor o seu comportamento. Sebastião foi o que atribuiu maior importância ao encontro, parecia ver nele, a chance de dar voz às suas inquietações, importância que também pôde ser vista em sua preocupação em saber se o saldo do encontro foi positivo e se ele havia conseguido auxiliar a contento.

Os encontros sempre terminavam com falas otimistas como *“uma hora a coisa muda”*, *“é isso, vamos ter que fé, que uma hora dá certo”*, *“apesar de todos os problemas, se Deus quiser, as coisas melhoram”* ou *“vamos continuar aí torcendo para dar certo”*. Essas e outras falas apareciam sempre no momento próximo à despedida, quando eu perguntava se havia algo importante que eles queriam compartilhar.

A acolhida inicial era igualmente demonstrada ao final, como se fôssemos conhecidos de longa data; os caminhoneiros realmente são muito acolhedores. Ao descer da boleia, ficava sempre reflexivo sobre a riqueza do universo destes profissionais, sobre a singularidade de cada um, e também sobre o contraste disto com o quão penoso e precário é o trabalho que desempenham, sobre a escassez de alternativas, de esperanças e de ações para transformá-lo.

As narrativas, de modo geral, giraram em torno de sofrimento, dor, angústia, revolta, indignação, sensação de serem injustiçados, impotência e desesperança. Mas, além disso, demonstrou que os seres humanos possuem uma grande capacidade de adaptação, mesmo no que diz respeito às situações extremas. Os caminhoneiros se consideram importantes para a economia do país, apesar de declararem que são vítimas de preconceitos oriundos de todas as esferas da sociedade. Em alguns momentos, declaram que são fortes, e capazes de parar o país, mas em suas falas e atitudes demonstram que se consideram impotentes para lutar contra as condições que lhes são impostas, além de reconhecerem que se sentem como lixo e bandidos.

Os encontros com esses trabalhadores possibilitaram que eu compreendesse como funciona a rotina de trabalho e a implicação que a mesma tem sobre a vida deles. Busquei ouvir atentamente cada um deles, especialmente por eles demonstrarem grande necessidade de falar, o que pode decorrer do trabalho solitário bem como da sensação de que não são ouvidos pela sociedade de modo geral e, especialmente, pelas instâncias que deveriam se sensibilizar com a realidade que eles vivenciam. Apesar dessa escuta atenta, interagi com esses profissionais, demonstrando que compreendia os problemas e sofrimentos relatados, que me sensibilizava em alguns momentos, assim como, em

algumas circunstâncias, confrontei estes profissionais com suas próprias falas por notar incongruências nos discursos, algo que aconteceu mais especificamente com Malaquias.

A imagem do caminhoneiro, apresentada pelos participantes da pesquisa, é a de um homem sofrido, resignado, refém do próprio destino, sem muitas esperanças ou expectativas, mas que tenta animar a si mesmo com os argumentos de que as coisas vão melhorar e de que Deus agirá em favor deles.

Esses trabalhadores falam pouco sobre si mesmos. Seu discurso é sempre sobre o caminhão e a estrada, o que demonstra que a vida deles se resume ao ofício. Encontrar o homem por trás do trabalhador é tarefa difícil, e ao mesmo tempo só é possível nesta situação e neste personagem/papel. Mesmo quando falam sobre a família, falam a partir do trabalho, do trabalho que é responsável pela distância, justificada pelo papel de trabalhador guerreiro, destemido e dedicado.

CAPÍTULO 4 –DISCUSSÃO

Condições de trabalho e saúde

Dado que o objetivo deste trabalho tenha sido compreender os aspectos psicológicos que impedem os caminhoneiros de modificarem suas condições de trabalho, faz-se necessário, primeiramente, compreender quais condições são estas. Essa compreensão nos permite divisar a complexidade e nocividade do sistema que está sendo justificando e suas possíveis implicações sobre a saúde dos trabalhadores.

Partindo da perspectiva da Psicologia da Saúde Ocupacional, que considera que o trabalho tem aspectos positivos e negativos, tentamos destacar os aspectos positivos da atividade realizada pelos TACs. Alguns caminhoneiros são taxativos em afirmar que estes inexistem, que a profissão é caracterizada por diversos problemas, mas outros, no entanto, afirmam que apesar de todas as dificuldades, o ofício permite que eles estejam sempre conhecendo pessoas e lugares diferentes e que confere uma liberdade que não existe nos trabalhos tradicionais nos quais o empregado fica restrito ao espaço físico da empresa.

Por outro lado, o ofício é permeado por vários aspectos negativos, dentre estes, um dos que mais se destacou são as múltiplas jornadas. Em consonância com a literatura sobre o assunto, os participantes da pesquisa admitiram dirigir por diversas horas seguidas, comprometendo a própria saúde e aumentando o risco de acidentes nas estradas. Alguns admitiram que, para conseguir executar as múltiplas jornadas, fazem uso de anfetaminas.

Essas condições de trabalho não permitem aos trabalhadores gozar de condições amplas de saúde partindo da definição postulada pela OMS (1948). Num contexto em que dormem pouco, comem mal, ficam muitos dias fora de casa, fator que compromete o convívio social, enfrentam diversos problemas e perigos, é impossível que gozem de um *completo estado de bem-estar biopsicossocial*.

Tendo como referência as condições psicossociais que podem levar ao estresse ocupacional e que envolvem a relação entre *esforço* no trabalho (tais como pressão de tempo, interrupções, responsabilidades, demandas crescentes, pressão na atividade) e *recompensas* (gratificação monetária, respeito/apoio no trabalho e segurança/oportunidade na carreira) de acordo com Siegrist (1996; 2012), passamos, então, a avaliar as condições de trabalho dos TACs.

A pressão de tempo é fator característico desta profissão, eles estão sempre se esforçando para chegar ao destino e realizar a descarga, seja por pressão da empresa que contratou o frete, seja por necessidade de trabalhar mais para pagar as contas, ou ainda devido aos diversos imprevistos característicos da profissão, tais como acidentes, problemas mecânicos, reformas na rodovia e outros. Com relação as interrupções elas ocorrem com frequência e estão diretamente ligadas aos imprevistos descritos acima que são tão comuns na profissão e que foram vivenciados pelo pesquisador.

No que tange às responsabilidades, elas também são muitas e muito grandes. O caminhoneiro é, conforme relatado pelos participantes, o vigilante, pois precisa tomar conta do caminhão, mesmo quando consegue dormir precisa ficar atento para evitar que o caminhão ou a carga sejam roubados. É o zelador, pois tem a obrigação de cuidar do caminhão, muitas vezes é obrigado a descarregar a carga, além de ter que fazer o gerenciamento, manutenção, pagar as contas que são sempre altas, e prospectar fretes. Além disso, os citados imprevistos podem levá-lo a terminar o mês endividado, o que gera preocupação e stress. Demandas crescentes e pressão na atividade também são características da profissão e podem ser visualizadas nas linhas acima.

Quanto às recompensas enfatizadas por Siegrist (1996), os caminhoneiros relatam que os rendimentos são baixos, girando em torno de R\$ 3.000,00 a R\$ 4.000,00, e que após a dedução dos gastos com higiene e alimentação na estrada, esses valores, geralmente, são reduzidos em 50%. Ressaltam que, no caso do autônomo, é comum que em alguns meses comecem a surgir dívidas em função do veículo, altamente exigido, demandar manutenções constantemente e, quando essas se acumulam, acabam obrigando o caminhoneiro a vender o veículo e passar a trabalhar como empregado. Os caminhoneiros se dizem discriminados pela sociedade, pelo governo e pelas empresas às quais prestam serviço, o que demonstra que não gozam de apoio.

Trabalham sozinhos, isolados, numa atividade de alto risco sendo a profissão que registra maior número de acidente de trabalho fatal, além do risco de roubos conforme já mencionado. Portanto, o nível de segurança na atividade é extremamente baixo. As oportunidades na carreira também inexistem. Embora não tenhamos aplicado o modelo Esforço-Recompensa (Siegrist, 1996), tomando como base as condições psicossociais que ele enfatiza e analisando as narrativas dos caminhoneiros, concluímos que o trabalho apresenta grande risco psicossocial, podendo levar o trabalhador ao estresse ocupacional e ocasionar diversos outros prejuízos.

Se partirmos da concepção de Karasek (1979) que o trabalho pode promover bem-estar e saúde ou, pelo contrário, afetar a saúde do trabalhador de forma negativa a depender da relação demanda-controle, ou seja que as reações que afetam a saúde e o bem-estar são causadas pela ocorrência simultânea de demandas psicológicas elevadas e pouco controle sobre o processo de trabalho, concluiremos facilmente que este é um trabalho nocivo à saúde. Os caminhoneiros são altamente demandados conforme relatado acima e possuem pouquíssimo controle sobre o trabalho. Estão sujeitos a todo tipo de imprevisto que vai desde a chuva, acidentes, reformas, problemas mecânicos, até a disponibilidade das empresas para realizarem a descarga, já que comumente elas utilizam os caminhões como verdadeiros depósitos ambulantes.

Os TACs, embora teoricamente sejam autônomos, não possuem controle nem autonomia sobre o trabalho razão pela qual as possibilidades de obter prazer por meio do trabalho são diminutas, ausência de prazer esta que pode, segundo (Karasek, 1981), gerar adoecimento, uma vez que o pressuposto deste autor é que o desgaste mental é resultante da interação entre as demandas do trabalho e o poder de decisão do trabalhador. O caminhoneiro se diz refém das transportadoras, que comandam o trabalho dele, assim o trabalhador, muitas vezes, é obrigado a esperar dias para carregar ou descarregar o caminhão, ou mesmo para a emissão de uma simples nota. Além disso, todos os passos do caminhoneiro são monitorados pelo rastreador que pode ser usado para bloquear o caminhão a qualquer tempo. Guimarães (2013) alerta pra o fato de que altas demandas e poucos recursos, em geral, tem consequências negativas para os trabalhadores e para os demais aspectos e agentes envolvidos no processo de trabalho.

Partindo da concepção de Levi, Frankenhauser e Gardell (1986), podemos pressupor que os caminhoneiros sejam afetados por *sobrecarga quantitativa*, haja vista que eles estão continuamente realizando longas jornadas. Além disso, esses profissionais também podem ser afetados pela *sobrecarga qualitativa*, pois apesar de viajar por diferentes lugares e estarem sempre em movimento, as tarefas de dirigir, guiar o volante e trocar marchas são repetitivas. Partindo da concepção dos mesmos autores, também é possível afirmar que a atividade é estressante, pois o desequilíbrio entre as demandas do trabalho e a capacidade desses trabalhadores em conseguir atendê-las é tão grande que eles são obrigados a recorrer ao uso de anfetaminas.

O conceito de carga de trabalho, definido como “o conjunto de requisitos psicofísicos a que o trabalhador é submetido ao longo de sua jornada de trabalho” (Levi, Frankenhauser e Gardell, 1986), evidencia que diversas são as cargas existentes no

ofício dos motoristas de caminhão. Dentre as cargas físicas, é possível citar os ruídos (motor, buzina, outros veículos etc.) e a temperatura que varia de lugar para lugar e pode ser bastante alta no interior do veículo, especialmente daqueles que não contam com climatizador.

A ergonomia dos assentos nem sempre confortáveis dos caminhões e a longa permanência na mesma posição podem acarretar problemas osteomusculares, conforme relatos pelos participantes, que, juntamente com as longas jornadas, trabalho noturno, horários incertos para atender as necessidades fisiológicas e o uso de arrebitos compõem o quadro geral das cargas fisiológicas existentes na atividade. No tocante às cargas psicológicas, é possível citar a insegurança, o medo de acidentes e de roubos, a imprevisibilidade do ofício, a necessidade de concentração e atenção difusa, o trabalho solitário, o rastreamento e as obrigações financeiras, dentre outras. Essa relação de cargas de trabalho demonstra quão nociva essa profissão pode ser à saúde do trabalhador.

A presença de diversas cargas psicológicas é preocupante, já que segundo Guimarães (2013), apesar dos riscos psicossociais serem pouco explorados em estudos e dificilmente serem reconhecidos como responsáveis por doenças ocupacionais, não são menos graves que os fatores físicos e podem exercer grande interferência no desempenho do trabalho. Se estes aspectos não são levados em consideração em condições de trabalho comuns (que possuem horário regular, local fixo, vínculo empregatício), no caso atípico dos caminhoneiros, ainda é mais difícil reconhecê-los, preveni-los e controlá-los. Se os caminhoneiros não encontram tempo para cuidar da saúde física e de doenças (Nascimento, 2003), é provável também que não dediquem tempo à saúde mental e aos aspectos positivos e/ou de promoção da saúde geral.

As peculiaridades da profissão são determinantes para que os caminhoneiros façam parte dos grupos que possuem maior risco de estresse ocupacional conforme postulado por Levi (1999), já que tanto as longas jornadas, como o baixo poder aquisitivo estão presentes. É necessário ressaltar também que diante dos incidentes que são constantes, é impossível que os caminhoneiros possuam um repertório suficientemente adequado para lidar com todas as situações que possam ocorrer. A profissão também se encaixa no tipo de trabalho que, segundo Guimarães (2013), evidentemente expõe aos trabalhadores a riscos psicossociais.

Guimarães (2013) ressalta que no atual contexto de reestruturação produtiva e avanço tecnológico, são várias as exigências as quais os trabalhadores estão sujeitos, e

que tais exigências resultam da necessidade contínua de aumentar a produtividade e reduzir o contingente de trabalhadores, o que implica na pressão do tempo e em tarefas de maior complexidade, bem como na precarização das relações de trabalho, o que pode gerar tensão, fadiga e esgotamento profissional.

A necessidade de aumentar a produtividade no setor de transportes resultou em caminhões com maior capacidade de carga, que, além de gerar desempregos, exige maior atenção e paciência do motorista pelo risco maior de causar acidentes e menor desempenho. Já destacamos que a pressão por tempo é algo natural no setor, e a tarefa se tornou ainda mais complexa ao exigir que o caminhoneiro esteja sempre atento a qualquer mensagem enviada pelo rastreador, bem como o utilize sempre para notificar qualquer parada ou ação para evitar o bloqueio. Como se pode constatar, tensão, fadiga e esgotamento fazem parte do cotidiano destes trabalhadores. Em relação à precarização das relações, cabe salientar que existe uma relação de subordinação entre o TACs e as empresas para as quais eles trabalham, no entanto, não há vínculo empregatício.

Todos os fatores citados por Levi (2011), Gil-Monte (2012), Schaufeli (2004) e Salanova (2014) que podem gerar desequilíbrio estão presentes na atividade dos caminhoneiros. Ressaltamos que tais fatores não necessariamente causam doenças, mas, além de ser fonte de riscos, podem também operar de modo a impedir que o indivíduo goze plenamente de sua saúde. No caso dos caminhoneiros que, conforme citado neste trabalho, raramente se utilizam dos serviços de saúde, é provável que pequenos problemas perdurem por muito tempo podendo desencadear problemas graves.

É importante atentar para as mudanças no mundo de trabalho, incluindo as decorrentes do avanço tecnológico, que podem gerar alterações na organização do trabalho e acarretar prejuízos físicos e mentais aos trabalhadores (Sauter e Hurrell, 1999; Silva, Figueiredo e Franco 2015; Juárez-Garcia, 2007; Guimarães, 2013). A tecnologia também afetou a organização do setor de transportes de cargas, diminuindo a autonomia dos caminhoneiros e aumentando o controle sobre eles graças à popularização do telefone celular e a implantação dos rastreadores.

Essas tecnologias, que são bastante úteis e podem servir para a segurança do motorista, são utilizadas pela empresa para controlá-los, de modo a obrigá-los a trabalhar em alerta o tempo todo. A sensação de poder ser bloqueado a qualquer momento em função de um erro do sistema, o que não é raro, gera apreensão e angústia para os caminhoneiros. Além disso, os caminhões novos e as estradas, que também são úteis e desejáveis, foram utilizados para estimular as longas jornadas. Os caminhões

antigos nem sempre possibilitavam trabalhar por períodos tão longos como os atuais, e as estradas não asfaltadas também mitigavam as possibilidades de transitar à noite.

Partindo do pressuposto de que a relação entre a atuação profissional e funcionamento psíquico é imprescindível para compreensão da dinâmica mental e saúde do indivíduo (Silva, Figueiredo & Franco 2015), é difícil não constatar que a profissão pode influir negativamente sobre o funcionamento do indivíduo. Por outro lado é difícil imaginar que o trabalhador possa, por meio da profissão, desenvolver suas competências, realizar-se enquanto indivíduo, gozando de bem-estar e convivendo *efetivamente* em comunidade em conformidade com a perspectiva positiva de saúde da OMS (OMS, 2001; OMS, 2004).

A solidão, o isolamento, o distanciamento dos entes queridos e as implicações desses elementos na dinâmica familiar foi outro ponto destacado pelos caminhoneiros. Embora exista a concepção de que o caminhoneiro é “*um homem livre*”, que está constantemente em contato com pessoas diferentes, a verdade é que, na maior parte do tempo, este profissional se encontra restrito à cabine do caminhão, trabalha sozinho e isolado, o que acaba por impactar negativamente sua relação com a família, prejudicando a dinâmica familiar e o convívio social.

A falta de reconhecimento social e o fato de serem discriminados são vivenciados como um fator psicossocial de risco pelos caminhoneiros. Eles demonstram sofrimento e pesar devido ao tratamento dispensado pela sociedade.

Doenças de ordem física e mental também foram relatadas pelos participantes. Os participantes, de modo geral, relataram sofrer de problemas osteomusculares em função da profissão, além de viver num estado de constante preocupação, angústia e sofrimento, além de conhecerem outros caminhoneiros que foram obrigados a deixar de trabalhar em função de doenças físicas e mentais.

Considerando que a saúde psicossocial dos trabalhadores deve ser uma questão de saúde pública (Gil-Monte, 2012), é importante destacar que inexistem serviços direcionados especificamente para essa categoria. É importante que se compreenda a necessidade de atender às peculiaridades de uma categoria formada por mais de dois milhões de brasileiros que vivem em trânsito e que, por uma questão contingencial, estão afastados dos serviços públicos de saúde. É importante admitir que algumas ações pontuais SEST SENAT, mas que estão longe de atender a demanda da categoria.

Nascimento (2003) já alertava para o fato de que, devido às longas jornadas e aos muitos dias longe de casa, os caminhoneiros não utilizavam os serviços de saúde.

Em conjunto com fatores como a falta de atividade física, a dieta alimentar faz com que problemas como hipertensão, diabetes, obesidade e dores na coluna sejam comuns entre os eles. Problemas de visão e dores de cabeça constantes também estão entre os problemas mais comuns segundo a CNT (2019).

Um importante relatório publicado pela CNT (2019) informa que 35,0% dos caminhoneiros não costumam realizar exames preventivos periodicamente, 81,8% encontram-se acima do peso ou em grau de obesidade I, II ou III, 18,1% têm problemas de pressão alta, 17,1% apresentam problemas de visão e 43,0% não praticam qualquer tipo de atividade física regularmente.

Guedes et al. (2012) constatou que menos de 1/3 dos motoristas de caminhão utilizam-se dos serviços da atenção primária. Ficou constatado que parcela significativa dessa categoria não faz acompanhamento médico nem procura os serviços públicos para resolver seus problemas de saúde. Isso ocorre apesar de tal categoria apresentar necessidades de acesso aos serviços de saúde semelhante as dos usuários em geral, além das necessidades em razão das peculiaridades do trabalho (Ferreira e Alvarez, 2013).

Sedano et.al (2010) alerta para a necessidade de o serviço público oferecer educação para a saúde do caminhoneiro e ressalta que, para tanto, é necessário estudo e planejamento. Tal serviço poderia ser ofertado em qualquer momento e local, desde que atenda a realidade itinerante dos caminhoneiros, que considere qual ambiente é mais propício para aprendizagem e que atente para a disponibilidade de tempo deste trabalhador, já que o aconselhamento é essencial devido aos problemas de saúde apresentados pela categoria.

A ocorrência de acidentes também foi destacada pelos participantes da pesquisa. Todos relataram ter parentes e amigos vitimados por acidentes de trânsito enquanto trabalhavam, alguns destes fatais, como o que vitimou o irmão de Sebastião e o que vitimou Joaquim (participante desta pesquisa). Esses relatos demonstram quão perigosa é essa profissão.

O alto número de acidentes é reconhecido e divulgado pelos órgãos competentes. É possível verificar que a remuneração por comissão, o cansaço físico e mental e o uso de drogas estão entre os fatores determinantes para a ocorrência de acidentes na categoria (Silva, 2011). O baixo salário e as comissões pagas aos motoristas são responsáveis pelas longas jornadas (Rosa, 2006; Oliveira 2012, Moreno & Rotemberg, 2009) e esses fatores, muitas vezes, possuem relação direta com os acidentes.

Dentre as principais causas de acidentes se encontram as grandes distâncias percorridas, o cumprimento de prazos, a dificuldade de planejamento, a falta de descanso, o excesso de confiança, o excesso de carga, manutenção do veículo, falta de atenção, por causa de sono, problemas de saúde decorrentes da profissão, dentre outros (CNT, 2019).

O estudo permitiu verificar que as condições de trabalho dos caminhoneiros são bastante peculiares e que a precariedade e o desgaste são marcantes nesta profissão. A necessidade de compreender as razões pelas quais esses trabalhadores não se voltam contra tais condições nos levou a buscar o referencial da Teoria da Justificação do Sistema, que foi nos possibilitou entender esta questão conforme pode se verificar no próximo tópico.

Justificando as condições de trabalho e o sistema.

As narrativas dos caminhoneiros oscilam entre insatisfação e naturalização, desencanto e utopia. Apesar de revelarem desespero e desalento, demonstram aceitação, tentam explicar, e até mesmo justificar a situação em que se encontram. Os participantes da pesquisa mostram que de algum modo, ainda que implicitamente, consideram-se merecedores da situação que vivenciam e que isto está relacionado à baixa escolarização e ao fato de terem escolhido ser caminhoneiros. Essas condições, segundo eles, os colocaram numa posição marginal.

As constantes justificativas para as condições de trabalho e vida apresentadas durante as narrativas evidenciaram um paradoxo complexo, requerendo que uma busca por uma teoria que abordasse e explicasse o fenômeno fosse empreendida. Esse movimento permitiu verificar que a Teoria da Justificação do Sistema postula a existência de um processo psicológico que legitima os arranjos sociais à custa dos interesses individuais e do grupo (Jost & Banaji, 1994). O procedimento de leitura e releitura das narrativas evidenciou que o referido processo, presente na categoria profissional dos caminhoneiros, é responsável pela aceitação das condições e, em última instância, representa um dos importantes elementos responsáveis por sua continuidade.

Galeuc (2001) alerta para o risco de nos prendermos no plano psicológico ao buscar respostas para os problemas de origem social, o que resultaria na culpabilização dos indivíduos. Contudo, igualmente arriscado é desconsiderarmos que as condições sociais e econômicas têm efeitos psíquicos, o que nos impossibilitaria de compreender

as razões e a forma como os sujeitos se mobilizam ou desmobilizam para transformar a sociedade. Desse modo, sem desconsiderar os aspectos sociais e econômicos nos centramos nos desdobramentos psíquicos do ordenamento social.

A seguir apresentamos os principais elementos que se destacaram durante os encontros. As categorias identificadas derivam das informações presentes na maioria dos encontros e se mostraram relevantes do ponto de vista da Teoria da Justificação do Sistema e da PSO. Os itens foram destacados somente para colocar em evidência os aspectos mais significativos relacionados às dificuldades que esses profissionais encontram para refletir criticamente sobre as condições que se encontram e, conseqüentemente, se organizarem com a finalidade de transformá-las.

É intrigante verificar que a situação extrema em que esses trabalhadores vivem, que é penosa, precária, desgastante e que pode afetar a saúde, pode, de algum modo, aumentar a propensão para a justificação do sistema, pois, segundo Jost e Banaji (1994), existe a possibilidade de que, quanto mais injusto, nocivo, humilhante e doloroso for um sistema, mais ele pode evocar uma resposta de justificação.

Kay e Friesen (2011) também afirmaram que variáveis como quão ameaçador é o sistema, como o nível de dependência do mesmo, impossibilidade de escapatória e sensação de pouco controle pessoal repercutem diretamente na intensidade da motivação da justificação do sistema. Fatores como sensação de impotência (Toorn et al., 2015) e percepção de que o sistema é estável e não mudará facilmente (Laurin et al., 2013) também compelem as pessoas a justificá-lo.

Visão pejorativa. Autoimagem /autoestereótipo

As narrativas evidenciaram que os caminhoneiros possuem uma visão negativa deles mesmos. Não raramente, referem a si próprios de forma pejorativa e demonstram internalizar e cristalizar preconceitos e estigmas. João repetiu diversas vezes que se sentia como um bandido ao se sentar no banco do caminhão para trabalhar. Apesar do tom de voz alterado e de demonstrar revolta, o participante revela como vê a si mesmo. É muito razoável supor que isso resulta do tratamento que recebeu reiteradas vezes e da visão que ele percebe que a sociedade tem dele e dos seus colegas de categoria. No entanto, ele não diz que a sociedade o vê assim, mas que ele se enxerga de tal forma. A incorporação desse estereótipo indica um processo de subjetivação em que há a aceitação de algo negativo e irreal.

Outros caminhoneiros repetem diversas vezes que “*caminhoneiro é lixo*”, porque “*se chutar uma lata de lixo, saem dez caminhoneiros de dentro*”. Afirmação forte e significativa, pois o lixo representa aquilo que não tem mais serventia, do qual precisamos nos desfazer, algo inútil, incômodo e nocivo. Eles destacam que essa é a visão que têm de si mesmos e da categoria. Fica evidente que visões estereotipadas, preconceitos e estigmas, embora contestados pelas pessoas vitimadas, podem, em alguns casos, ser incorporados, e a negação que ocorre em um primeiro momento, passa progressivamente a dar lugar à aceitação, a menos que haja um enfrentamento efetivo e consciente. Durante os encontro, os participantes afirmaram que caminhoneiro “*é bicho*”, “*cão*”, “*marginal*”, “*traficante*”, “*lixo*,” enfim, constantemente, referem-se a si mesmos e aos demais integrantes da categoria de maneira pejorativa.

A visão que estes profissionais têm de si nos remete aos principais conceitos da Teoria da Justificação do Sistema, a saber, o autoestereótipo e a falsa consciência. Estereótipos são crenças difundidas sobre grupos sociais, caracterizam-se pela separação das pessoas em funções, classes, posições ou status, e tendem a ser explicados e percebidos como justificáveis por aqueles que participam deles (Jost & Banaji, 1994). Tais características referentes ao papel desempenhado pelo indivíduo e/ou pelo grupo resultam do processamento de informações num ambiente ideológico.

Evidencia-se também a falsa consciência, que segundo Jost e Banaji (1994) está relacionada a falhas no julgamento prático e é demonstrada pela dificuldade de enxergar a realidade devido aos estereótipos que travam a mobilidade social. Isso faz com que os menos favorecidos acreditem em sua própria inferioridade, crença que os impede de conquistar melhores condições de vida.

A falsa consciência é o conjunto de crenças contrárias aos interesses do indivíduo e do grupo ao qual pertence e que coopera para a manutenção da condição de desvantagem do indivíduo ou do grupo. E é devido a este conjunto de crenças que as pessoas se acomodam a uma situação de privação material, acreditam que a posição que ocupam em determinado ordenamento social é reflexo de seu mérito, e gozam de uma sensação acomodação psicológica procedente da concepção de que o sofrimento é mesmo merecido ou inevitável (Jost et al. 2003).

Os participantes também nos dão pistas sobre algumas das possíveis razões para manutenção do sistema, ao afirmar que “o verdadeiro caminhoneiro é sofredor”, aquele que enfrenta diversas dificuldades para pagar a prestação, sustentar a família e que padece com um caminhão velho. Em oposição a este, existe, o que nas palavras deles

seria um “falso caminhoneiro”, por ostentar um caminhão novo. Essa afirmação apresenta indícios de que, paradoxalmente, a perpetuação da precariedade do trabalho dessa categoria profissional é beneficiada pela visão que seus integrantes construíram a respeito dela.

Esta afirmação, contextualizada com a fala dos demais participantes e dos contatos ocorridos ao longo da pesquisa, demonstra que há uma visão romantizada do caminhoneiro, aquela de que ele é um trabalhador, sofredor, corajoso, que com ousadia enfrenta os perigos e com muita dificuldade sustenta sua família. Essa visão parece ser utilizada para justificar o sofrimento que o cotidiano lhes impõe. Aquilo que, a princípio, é utilizado de forma defensiva, como um consolo, também é uma tentativa de negação da realidade e, por fim, o instrumento que justifica o fato.

Os trabalhadores tentam canalizar o sofrimento que permeia o dia-a-dia de forma a transformá-lo em motivo de orgulho. E este orgulho, ainda que de modo inconsciente, parece fazer com que eles, apesar de reclamarem, consintam com a situação, e, por fim, a naturalizem. As agruras da vida, que num primeiro instante geram insatisfação, no segundo momento se tornam motivos de orgulho e têm sua existência justificada, até mesmo almejada de modo não consciente. Nessa linha de significação, o verdadeiro caminhoneiro é aquele que sofre, que arrisca a vida para sustentar a família e manter o caminhão, e aquele que não se encaixa neste perfil não merece ser reconhecido como um caminhoneiro de verdade”. Assim, resta ao caminhoneiro sofrer para garantir a sua condição de trabalhador e “herói”.

A tentativa de enxergar penosas condições de trabalho como algo nobre e heróico pode ser explicada via justificação do ego em que os estereótipos são utilizados para proteger a posição e os comportamentos individuais, e especialmente pela justificação de grupo em que os estereótipos são utilizados para validar a postura e os comportamentos do grupo. (Jost & Banaji, 1994). Subjetivações como estas prenunciam o sutil e silencioso processo por meio do qual até mesmo as coisas mais indesejadas são justificadas. Tal processo não é voluntário, já que, embora exista uma tendência humana de naturalização, é estimulado pela forma como a sociedade se organiza, de modo que aqueles que mais se beneficiam dessa organização, repetem algumas falácias, até que sejam vistas como naturais, implicando na tendência, tanto de beneficiados como prejudicados, de tentar compreender e atribuir sentido à realidade que vivenciam (Jost, Banaji & Nosek 2004; Jost et al., 2011; Jost. et al., 2003).

O discurso dos caminhoneiros permite verificar que, alguém que se enxerga como um marginal e como merecedor do sofrimento por não ter estudado, automaticamente tem dificuldades em acreditar que realmente tem direito a melhores condições de trabalho e vida. Associada a esta ideia, temos a de que o sofrimento e as dificuldades são o que garantem ao trabalhador o título de “caminhoneiro”, o que pode causar resistência à mudança, pois, se obtiver condições dignas de trabalho, não será mais um “*caminhoneiro de verdade*”.

As ideias heroicas presentes nessa categoria, e externadas no discurso de diversos caminhoneiros, em frases como: “*carregamos o país nas costas*”; “*somos os heróis das estradas*”; “*graças à nossa coragem e resiliência o país funciona e a comida chega às mesas dos brasileiros*”, dentre outras, parecem fazer parte do mecanismo de defesa que leva a justificação do sistema. Parece menos doloroso, e mais aceitável para estes trabalhadores, potencializar algumas características da profissão, romantizar o seu significado e enaltecê-la exageradamente na tentativa de contrapor a visão de marginal ou animal que a sociedade teria deles e que eles próprios reafirmam.

Nesse sentido é importante destacar que a Teoria da Justificação do Sistema afirma que a crença de que seu trabalho é relevante para a sociedade em que está inserido, acaba fazendo com que o trabalhador se dedique mais e valorize a função desempenhada (Jost et al., 2011). Parece que esta visão romantizada tem colaborado para que os caminhoneiros encontrem consolo e continuem trabalhando, já que estão realizando um trabalho de grande importância social. Essas visões contraditórias tentam amenizar o sofrimento e ambas favorecem a justificação do sistema. A visão pejorativa os leva a pensar que não são merecedores de algo melhor, e que, portanto, as condições de trabalho são justas. Já a heróica, em contrapartida, faz com que pensem que, por pior que seja a profissão, eles são capazes de suportar condições extraordinárias de trabalho, como, por exemplo, dirigir 48 horas sem parar.

A motivação para aceitação destas condições pode, em partes, decorrer do já descrito mecanismo psicológico que impede o indivíduo de perceber o quão complexa é sua situação e a dimensão de sua infelicidade (Jost et al., 2010). Esse mecanismo tem ajudado os caminhoneiros a lidar com uma situação que, diariamente, testa os seus limites físicos e psicológicos, especialmente no que se refere à restrição de sono. Por outro lado, os impede de conseguir romper com estas condições atípicas de trabalho. Ao afirmarem que a injustiça social pode aumentar a justificação do sistema, Jost. et al. (2003) explicam que há também uma dissonância cognitiva e esta deriva do fato de os

indivíduos entenderem que o sistema os coloca em uma situação de desvantagem, mas compreenderem também que ao aceitar essa condição a qual foram alçados significa que eles estão contribuindo para a manutenção do sistema. Devido à compleição para justificação do sistema, este conflito é resolvido aumentando o apoio e a crença na legitimidade do mesmo. Para o caminhoneiro, o fato de estar em desvantagem, é minimizado por representar algo nobre, ou seja, sacrifício pessoal em prol da manutenção do sistema, o que explica por que, em alguns momentos, esses trabalhadores se descrevem como heróis indispensáveis para a economia.

Nesse sentido, é importante afirmar que, conforme Jost et al. (2011), ao elencarem os aspectos relacionados a motivação do sistema, afirmaram que o último deles é o desejo de fazer com o que o sistema pareça bom e justo, o que acaba por inspirar esforços para persistir em tarefas e desempenhá-las com esmero, o que leva os trabalhadores a se dedicarem mais quando acreditam na relevância do seu ofício para a sociedade. Assim, compreende-se porque, em muitos momentos, os caminhoneiros se sentem orgulhosos pelas múltiplas jornadas desempenhadas, bem como por todas as agruras da atividade e as relacionam com o andamento da economia do país.

A dissonância entre situação de desvantagem e contribuição para o sistema social é equacionada aumentando o apoio e a crença de que o sistema social é legítimo (Jost et al., 2003). Há uma tendência humana geral a apoiar e a defender o *status quo* social. A expressão dessa motivação em atitudes e comportamentos variará de acordo com o indivíduo. O apoio ao sistema pode se manifestar de diversas formas, uma delas é o uso dos estereótipos para explicar desigualdades propondo que as pessoas que estão no topo são inteligentes, esforçadas, trabalhadoras, enquanto as que estão nas camadas inferiores da sociedade são preguiçosas e irresponsáveis (Blasi & Jost, 2006).

Via de regra, os estereótipos ajudam a manter os arranjos sociais. Quando as pessoas sentem que o sistema está ameaçado, elas se apoiam cada vez mais nos estereótipos para reforçar o sistema. Isso nos faz pensar que é provável que muitos caminhoneiros não aderiram a greve em função dos estereótipos de que são imprescindíveis para economia, por isso não podem parar, precisam continuar fazendo com que a economia funcione, e, por outro lado, porque, ao introjetarem os estereótipos de bandido, marginal, animal e lixo, esses caminhoneiros acreditam que se o fizerem estarão fortalecendo ainda mais essa visão.

Ideias contraditórias e/ou complementares culturalmente perpetuadas também podem ser úteis para justificação do sistema. Afirmações como “rico, mas miserável”,

“pobre, mas feliz”, usadas popularmente em determinadas culturas podem ajudar a reduzir a percepção da injustiça (Jost & Hunyady, 2005). Isso também ocorre com os caminhoneiros quando eles se reconhecem como são sofredores, lixo, marginais, mas guerreiros, heróis e sustentáculos da economia do país.

É necessário ressaltar que os indivíduos não precisam se esforçar para justificar o sistema e/ou produzir dissonância cognitiva, pois os estereótipos e ideologias já fornecem as explicações e justificativas prontas. A teoria defende também que a explicação para o fracasso ou sofrimento dos menos merecidos é racionalizada via argumentos como os perdedores são indignos, menos inteligentes, mal-educados, se esforçam pouco e são preguiçosos (Jost, 2018).

A racionalização do *status quo* nem sempre é falsa, mas as pessoas têm motivos para procurar racionalizações independente dos fatos. Blasi e Jost (2006), ao realizarem uma pesquisa nos Estados Unidos, evidenciaram que os entrevistados que possuíam renda extremamente baixa eram mais propensos do que as pessoas de renda média e alta a defender a crença de que a desigualdade econômica é legítima e também necessária para que as pessoas “trabalhem duro”, o que serviria, também, como incentivo aos esforços individuais.

Blasi e Jost (2006) dão um importante indicativo de que os estereótipos identificados pelos caminhoneiros como inerentes a sua categoria são representações mentais de categorias sociais que contém uma junção de proposições gerais sobre a categoria. Estereótipos como “advogados são agressivos mas articulados” exemplificam essa mescla. É importante ressaltar a existência de estereótipos complementares que são consideravelmente úteis para a justificação do sistema, como o de que os poderosos são mais infelizes ou os impotentes são felizes, ou ainda que pessoas obesas são preguiçosas mas mais sociáveis, que pobres são honestos, e ricos desonestos, conforme demonstrado em estudos feitos por Kay et al. (2005). No caso específico dos caminhoneiros, esses estereótipos complementares parecem ser compensatórios, pois os participantes se descrevem como desunidos e ignorantes, mas ao mesmo tempo são corajosos e heróis, fundamentais pra o bom andamento da economia.

Muitos foram os autoestereótipos complementares ou contraditórios citados pelos participantes do estudo. Ao mesmo tempo em que se consideram marginais, também se diziam heróis por suportarem a vida que levam e colaborar para o andamento da economia do país. Diziam que se sentiam um lixo, mas que eram extremamente úteis para o bem-estar geral da sociedade. Afirmam viver uma vida de muito sofrimento e

dificuldades, mas que isso lhes confere a condição de guerreiros, corajosos, destemidos e resilientes.

Desunião

A palavra “desunião” presente na narrativa dos participantes, reforça a crença de que a categoria é desorganizada e desintegrada. Esse elemento, segundo os trabalhadores, contribui para torná-los merecedores da vida que têm, e garante a permanência das condições de trabalho. Se não há solidariedade, nem união na categoria, é esperado que permaneçam sofrendo.

Neste sentido é importante lembrar que estudos realizados com afro-americanos (Jost & Thompson, 2000) indicaram que os participantes tinham sentimentos conflitantes em relação ao próprio grupo do qual faziam parte e que sofriam em função destes conflitos. Os caminhoneiros demonstram esses sentimentos conflitantes, pois, ao mesmo tempo em que descrevem o sofrimento e as dificuldades da categoria, também a descrevem como desunida e reproduzem uma série dos preconceitos que a sociedade tem a respeito de sua categoria. O fato de sentirem-se marginalizados pela sociedade parece dificultar a coesão do grupo e a confiança nos colegas de profissão, levando-os a crer que são incapazes de promover mudanças necessárias.

Visões contraditórias com relação ao grupo também foram verificadas por Jost Banaji, e Nosek (2004) em um estudo que demonstrou que os membros de grupos desfavorecidos buscam apoiar o grupo do qual fazem parte, mas, ao mesmo tempo, apóiam e legitimam, implicitamente, grupos privilegiados pelo sistema. Essa dualidade de sentimentos em relação à categoria profissional e aos grupos favorecidos também ajuda a explicar a dificuldade de coesão e de confiança mútua entre os caminhoneiros. Esta visão relacionada ao grupo é encontrado em outros estudos, como o de Sinderman e Piazza (1993) que, pesquisando uma grande amostra com representatividade nacional, constataram que os participantes americanos geralmente descrevem seus próprios grupos de forma pejorativa, atribuindo-lhes estereótipos negativos como preguiçosos, irresponsáveis e violentos.

Neste sentido, é importante ressaltar também que Jost e Banaji (1994) levantaram a hipótese de que a justificação do sistema de classe pode incluir falta de consciência de classe, isolamento dos membros desfavorecidos ou baixo grau de identificação grupal. Isso nos permite afirmar que a falta de união entre os

caminhoneiros é um importante elemento que colabora para a justificação do sistema. A falsa consciência articula o conjunto de crenças que são contrários aos interesses do grupo e contribuem para a manutenção de uma situação de desvantagem do sujeito por fazer parte do grupo (Jost et al, 2003).

Jackman (1994) afirma que os grupos favorecidos chegam a fomentar relações afetuosas com seus subordinados por terem consciência de que é importante manter o sistema. As pesquisas mostram que dominadores e subordinados são totalmente avessos ao conflito e antagonismo e, na maioria das vezes, estabelecem relações de colaboração, mesmo em situações extremamente desiguais. Alguns caminhoneiros relatam manter relação de proximidade, fidelidade e até mesmo de afeto com algumas transportadoras, afirmando que não carregariam para outra empresa.

A desunião desses caminhoneiros também representa a passividade ante a desigualdade do sistema e a dificuldade em detectar e compreender os verdadeiros problemas da categoria, que critica fortemente o governo. Contudo, as transportadoras se colocam como verdadeiros atravessadores e, via de regra, repassam apenas 30 ou 40% do valor total do frete ao trabalhador. Mas, com estas empresas geralmente os caminhoneiros mantêm boa relação e são totalmente passivos, acreditam que qualquer tipo de conflito pioraria as coisas, razão pela qual procuram desenvolver uma relação amistosa.

Ao afirmar que caminhoneiros são desunidos, estes profissionais estão se posicionando a partir de um conjunto de estereótipos negativos que justificam a situação de desvantagem em que se encontram. É importante destacar que, não necessariamente, eles estão cientes de possuírem tais concepções, na maioria das vezes isso corre a nível inconsciente. Caso contrário, a consciência geraria prejuízos para a autoestima e funcionamento psíquico do sujeito (Jost & Banaji, 1994).

Jost et al. (2003) afirmam que a justificação do sistema ocorre com maior regularidade quando os julgamentos são feitos de forma inconsciente, implicitamente e que ao focar, de maneira explícita, a atenção nas questões relacionadas aos arranjos sociais, é possível impedir as consequências da justificação do sistema. Afirmativa que demonstra que é possível fazer com que os caminhoneiros, assim como os demais grupos desfavorecidos, reflitam sobre a realidade. Este, certamente, não é um processo simples, como qualquer outro processo de conscientização, porém é exequível e necessário.

Jost e Banaji (1994) afirmam que são necessários estudos para identificar quais são as causas da justificação do sistema, dentre as possibilidades, a inexistência de uma “consciência de classe revolucionária” (Gramsci, 1978), e o isolamento dos membros dos grupos menos favorecidos uns dos outros. Afirma ainda que é possível que a não identificação dos indivíduos com os membros do grupo a que pertencem contribua para uma maior justificação do sistema.

Os elementos destacados pelos autores, ainda que careçam estudos mais acurados, se mostraram presentes na categoria estudada. Os profissionais não conseguem se enxergar como um coletivo; não possuem consciência de que estão na mesma condição, razão pela qual devem se unir para alterá-la. Trabalham isolados, característica marcante da atividade, não dividem o mesmo espaço de trabalho, a atividade os encerra na cabine do caminhão. Os caminhoneiros parecem não se identificar com os colegas de profissão, afirmando que são ignorantes, egoístas, e que alguns realmente maculam a profissão. A superação da justificação do sistema por meio da compreensão dos estereótipos negativos é o caminho para atingir a consciência de grupo que contrasta com a falsa consciência.

Jost e Hunyady (2005) explicam que, apesar de existir algum benefício na justificação do sistema, dada a necessidade que as pessoas possuem de acreditar que estão num mundo justo e seguro, existem custos sociais e políticos decorrentes dela. Descrevem que muitas pessoas que viveram sob regimes autoritários e reconhecidamente desumanos, apesar de considerarem tais sistemas injustos, acreditaram que eles eram moralmente defensáveis, de modo que o apoio popular foi fundamental para que tais regimes se prolongassem.

O medo do desconhecido também parece ser um motivador para que as pessoas justifiquem o sistema. Para muitos, é melhor a desgraça conhecida do que aquela que desconhecem. A baixa adesão a paralisações por parte dos caminhoneiros, evidenciada na forte resistência por parte significativa destes trabalhadores, conforme relatado pelos participantes da pesquisa, pode estar diretamente relacionada a este medo, bem como ao fato de que, segundo Jost e Hunyady (2005), é provável um indivíduo se sinta ainda mais motivado a justificar o sistema diante de uma ameaça de ruptura deste sistema.

É importante ressaltar que há vantagens e desvantagens psicológicas e sociais em se envolver na justificação do sistema (Tost & Hunyady, 2002; Jost & Hunyady 2005). Ela pode servir para diminuir o afeto negativo e aumentar o positivo (Jost et al. 2003), para reduzir a indignação moral, culpa (principalmente, mas não exclusivamente entre

os mais favorecidos) e frustração (principalmente, mas não exclusivamente entre os menos favorecidos) (Wakslak et al. 2007). No entanto, pessoas de grupos desfavorecidos sofrem em função do conflito entre a necessidade de justificar o atual estado das coisas e a de melhorar sua posição e status, o que não ocorre entre os grupos favorecidos (Jost e Hunyady 2005).

Destaca-se que o conservadorismo se apresenta como importante motivação para o apoio ao status quo e a desigualdade social, abrindo caminho para que o apoio a grupos desfavorecidos por parte dos conservadores seja ainda menor (Jost et al. 2003). Nesse sentido, estudos apontam que é provável que os negros americanos conservadores relatem mais atitudes negativas em relação aos afro-americanos (Jost et al. 2003; Jost et al. 2005). O fato de a maior parte da categoria demonstrar conservadorismo político e portanto, possuir maior tendência a justificar o sistema, pode explicar porque eles geralmente demonstram atitudes negativas a membros do próprio grupo, relatando que são desunidos, que as condições de trabalho e o preconceito que enfrentam estão relacionados ao fato de serem ignorantes, e parte da categoria contribuir para que a sociedade tenha uma visão pejorativa deles. Tal perspectiva relacionada ao próprio grupo pode ser fator preponderante para desunião e falta de coesão grupal.

As pessoas tendem a ver o grupo de maior sucesso econômico como mais inteligente, competente, trabalhador e esforçado, e as pessoas de grupos com menor sucesso como menos competentes, esforçadas e bem-sucedidas como demonstrou um importante estudo realizado com estudantes da universidade de Maryland (Jost & Burgess, 2000). Essa perspectiva em relação aos outros grupos também pode favorecer uma visão negativa do próprio grupo.

Jost e Banaji (1994) defendem ainda que em alguns casos, o estereótipo negativo do grupo é útil para justificar a desigualdade ou a injustiça, mesmo que isso tenha um custo para o indivíduo ou para o grupo. Concluímos que os caminhoneiros dão demasiada importância a este estereótipo para explicar a razão pela qual não desfrutam de condições dignas de trabalho, embora não seja possível avaliar qual a dimensão dessa falta de união. Parece que, ao afirmar que a categoria é desunida, o caminhoneiro, a nível individual, acaba se eximindo da responsabilidade de promover a união e trabalhar de forma coletiva. Nesta ação ele acusa o grupo, não reconhece sua parcela de contribuição, não se movimenta no sentido de promover as mudanças necessárias e se sente satisfeito por fornecer uma explicação derivada de uma racionalização, a seu ver, coerente, possivelmente por não acreditar ser possível superar tal desunião.

Ressaltamos que a existência de um processo por meio do qual os pensamentos do dominador passam a ser também os do dominado foi defendida por diversos autores (Marcuse, 1973; Marx & Engels, 1846/2001;). Também objetivando compreender esse processo, Bourdieu (1977) afirma que a ideologia assegura o exercício do poder simbólico, que ele compreende como um poder legitimado, eficiente em exercer efeitos sem ser considerado como violência.

Naturalização das condições de trabalho e das longas jornadas.

Os caminhoneiros naturalizam as longas jornadas de trabalho. Este aspecto é incisivamente defendido por eles que, até mesmo, se revoltam com a possibilidade de leis os obrigarem a trabalhar menos. Em 2015 lutaram pelo relaxamento da lei que estabelecia jornadas mais adequadas de trabalho. Embora reclamem das longas jornadas, não parecem preocupados em reduzi-las, gostariam apenas de obter reconhecimento e valorização em função delas, e, conseqüentemente, maiores ganhos.

Após conviverem durante muitas décadas com as longas jornadas, esses caminhoneiros passaram a vê-las como algo natural, não negam que são cansativas, e que atrapalham o convívio familiar e social, no entanto não lutam para mudar essa situação, enxergam-na como normal. Além de concordar com as jornadas abusivas, lutam pelo direito de executá-las. Os participantes da pesquisa falam de suas longas jornadas, de 16, 24 ou mais horas, com naturalidade, repetem que “é preciso rodar” para cumprir com os compromissos e voltar para casa.

Verifica-se novamente que situações questionáveis são justificadas e consideradas normais pelos prejudicados. Nesse caso específico, as longas jornadas parecem totalmente aceitáveis ante a necessidade de sobrevivência e se justifica por prover o rendimento mínimo para sustentar a família.

Berger e Luckmann (1994), ao discutirem a vida cotidiana, afirmam que os homens interpretam a realidade intersubjetivamente e a dotam de sentido subjetivamente formando um mundo coerente e ordenado, legitimando sua condição de mundo real. A admissão da vida cotidiana como realidade ocorre com tanta convicção e de forma tão contundente, segundo os autores, que toda e qualquer possibilidade de suspender ou negar essa certeza é limitada e cerceada. Embora, fizessem uma discussão ampla e diferente da que empreendemos aqui, esses autores demonstram claramente a tendência dos indivíduos a aceitarem como legítimas as condições dadas, justificando-as. E

explicam como os indivíduos naturalizam suas vivências, ressaltando a dificuldade que se tem de enxergar para além da realidade em que estão inseridos.

Van der Toorn & Jost (2014) destacam que filósofos e sociólogos, de modo geral, atribuíram a falta de rebelião à mera passividade dos indivíduos ante o poder ou ideologia das classes dominantes, desconsiderando que sujeitos de todas as camadas sociais sejam, em algum nível, motivados por razões psicológicas a legitimar os arranjos sociais em que se inserem. Destacam que é possível que Antonio Gramsci (1978) seja o teórico que chegou mais perto de reconhecer essas razões psicológicas ao enfatizar que ao perceber a ordem social como algo estável e harmonioso, os indivíduos se sentem desmotivados a pensar nos resultados que possam decorrer de uma mudança radical. Ao imaginarem a destruição do presente, eles simplesmente não conseguem divisar a possibilidade de uma nova ordem.

Aparentemente, os caminhoneiros, diante das dificuldades existentes, não conseguem pensar numa outra organização possível, quando percebem que, independente da precariedade em que se encontram, o sistema funciona, existe certa ordem e a vida segue uma “imprevisível regularidade”. Eles são levados a acreditar que existe uma ordem neste cenário por mais desorganizado que se mostre. Pensar em mudanças implica pensar em confronto, desordem, conflito direto, retaliações e punições como ocorreu durante movimentos que tentaram empreender, que também foram acompanhados de culpabilização e discriminação por parte da sociedade.

Neste cenário, os caminhoneiros acabam sendo motivados a pensar que o atual estado das coisas é justo, e sentem-se incapazes de imaginar uma nova ordem, uma nova estrutura, uma nova forma de organização e funcionamento do seu trabalho. Desta forma, mesmo que inconscientemente, estes trabalhadores reforçam e defendem ativamente a organização do trabalho existente e racionalizam as suas condições de vida e trabalho apesar de serem visivelmente prejudiciais (Van der Toorn & Jost 2014). Apesar de serem desfavorecidos e explorados, são envolvidos nesse processo de exploração e acabam por compactuar, inconscientemente, com a própria subordinação (Jost, Banaji, & Nosek, 2004).

É importante destacar que a justificção do sistema pode se manifestar de diversas maneiras, dentre elas, via negação ou racionalização da desigualdade (Napier & Jost, 2008). A pesquisa demonstrou que os caminhoneiros racionalizam quando se enxergam como guerreiros, quando explicam que o sacrifício é necessário para criação dos filhos, para que estes tenham um futuro melhor, também quando afirmam que a

situação não muda porque são desunidos e incultos, que o sofrimento é resultante da falta de escolaridade e da infância pobre.

É importante lembrar que a justificação das condições de trabalho é usada como um paliativo, uma forma de amenizar o sofrimento emocional decorrente desta realidade, possibilitando que o indivíduo se sinta melhor, já que esta é a função da justificação do sistema segundo Jost e Hunyady (2002).

A percepção de que não há saída para o problema que enfrentam e de que a situação não mudará a menos que um milagre ocorra, é uma das importantes bases que sustentam a justificação do sistema. Segundo Laurin, Gaucher e Kay (2013), os indivíduos possuem uma probabilidade maior de legitimar a desigualdade quando percebem o sistema social como estável e imutável. Fato que ficou evidenciado quando os caminhoneiros protestaram para que a lei do descanso fosse relaxada e as multas por excesso de peso perdoadas. Importante ressaltar que multas dessa natureza são destinadas às transportadoras e o excesso de peso, além de representar maior desgaste do caminhão, resulta em maior consumo de combustível (Silva 2015).

Os autoestereótipos que esses trabalhadores possuem acabam sendo determinantes para a falsa consciência, que diz respeito ao aparecimento de crenças contrárias ao interesse pessoal e grupal. Esta acaba colaborando para que eles justifiquem o sistema, os estereótipos de bandido, lixo e outros, que segundo eles, derivam da forma como a sociedade os vê, foram introjetados e cristalizados de forma que, mesmo que inconscientemente, são reproduzidos. Importante observar que, muitas vezes, os estereótipos não condizem com a realidade. Ao se enxergar dessa forma, o caminhoneiro passa a reconhecer o sistema como legítimo, pois sendo o que são, não seriam merecedores de condições de vida e trabalho dignas.

A existência dos estereótipos pode levar a perpetuação do estado existente de coisas, influenciando o comportamento dos indivíduos estereotipados. O fato de reconhecer o estigma faz com que os indivíduos se comportem de modo a fazer com que as os pensamentos negativos das outras pessoas sobre eles se sustentem e assim subsidiam a manutenção da subordinação de forma contínua (Jost, Banaji, & Nosek, 2004).

Jost e Banaji (1994), por meio da análise das posições de diversos teóricos explicam que a falsa consciência pode contribuir para a manutenção da posição de desvantagem do indivíduo ou do grupo de diferentes maneiras: levando a acomodação numa situação de insegurança ou privação material; a desenvolver necessidades que

acabam por garantir a perpetuação da miséria e da injustiça, por acreditar que o sofrimento é inevitável e/ou merecido e pensar que qualquer posição ocupada pelo indivíduo na sociedade é merecida por representar o valor intrínseco que cada pessoa possui.

No caso dos caminhoneiros é possível verificar que a falsa consciência tem contribuído para a perpetuação das condições de trabalho de diferentes maneiras. Eles, de certo modo, se ajustaram a condições precárias, desgastantes e nocivas à saúde, uma vez que não executam ações para transformá-las, não conseguem se organizar coletivamente e continuam a trabalhar, apesar do baixo retorno financeiro e do alto custo para saúde psíquica, social e física.

Os caminhoneiros também acreditam que tal sofrimento é merecido e que não é possível modificar a necessidade de realizar múltiplas jornadas de trabalho e o uso anfetaminas, ambos defendidos por boa parte da categoria. Ainda que os caminhoneiros precisem sobreviver, se eles não consentissem com o uso anfetaminas e a execução de múltiplas jornadas, reivindicando o que foi preconizado pela lei e não trabalhando mais do que o recomendando, o sistema seria obrigado a ser revisto, ainda que as mudanças não fossem, necessariamente, tão benéficas ao trabalhador como o esperado.

A greve feita pelos caminhoneiros reivindicando a permissão legal para executar longas jornadas é um exemplo clássico da disposição da categoria em pagar um alto preço para manter o estado das coisas ainda que este seja prejudicial ao grupo. O caminhoneiro lutou pelo direito de trabalhar de forma desumana, colocando sua própria vida e a de outros em risco e prejudicando sua saúde por entender que o sistema é legítimo e natural. Entendemos que o argumento de que precisam trabalhar demasiadamente para sobreviver não justifica o fato de lutarem por condições tão nocivas.

A crença de que estas condições são naturais, também pode ser decorrente do senso deprimido de direito (Jost, Banaji & Nosek, 2004) que é o pensamento de que merecem menos do que as pessoas dos grupos favorecidos, que possuem menos direito que os demais, o que pode, dentre outras coisas, levar as pessoas a acreditarem que suas ocupações que exigem muito esforço possuem um valor menor do que as que são executados por pessoas que ocupam funções mais bem remuneradas (Pelham & Hetts, 2001).

Um estudo realizado por Jost (1997), solicitou-se a mulheres que atribuíssem salários ao seu trabalho e foi verificado que elas pagariam, a si mesmas, 18% a menos

do que aos homens. Isso demonstra que grupos desfavorecidos tendem a internalizar a desigualdade e passam a demonstrar o senso deprimido de direito, tratando a si próprios como não possuidores dos mesmos direitos que as demais pessoas. A falsa consciência leva ao conformismo, a acreditar que as coisas são como são estão dadas, não suscita o inconformismo nem permite que o indivíduo questione, resultando em aceitação passiva.

Jost et al. (2003) ao analisar um estudo com 3.000 entrevistados, constataram que quando questionados se grandes diferenças de renda eram legítimas e necessárias ou se eram necessárias para fazer com que as pessoas trabalhassem duro ou como forma de incentivar o esforço individual, a maioria dos entrevistados concordou com as justificativas para situações de desigualdade. Os entrevistados com renda menor foram os que mais manifestaram apoio a estas justificativas, aceitando também que a desigualdade socioeconômica é legítima e necessária, pois o sistema é meritocrático.

Ledgerwood et al. (2008), realizaram um estudo com objetivo de verificar se a motivação para justificação do sistema tem implicações comportamentais significativas, como estimular as pessoas a trabalharem mais a serviço do sistema social. A pesquisa realizada com estudantes universitários constatou que, quando solicitados a realizar uma atividade considerada relevante para a sociedade americana, a dedicação e esforço eram maiores. Constatou também que o esforço foi maior quando o sucesso era considerado como fruto do esforço e não de sorte. No caso específico do caminhoneiro, o fato de acreditarem que estão realizando uma atividade significativa para a sociedade brasileira, acaba estimulando maior esforço e dedicação.

É provável que a crença de que são “heróis” e “fundamentais para economia”, faz com que esses trabalhadores se sintam envolvidos em uma atividade relevante para a sociedade, e conseqüentemente enxerguem a precariedade do trabalho como um sacrifício justificável porque, além de prover sua subsistência, também colabora para o bem geral da nação.

Falta de esperança. “Esperança no sobrenatural”

Outro fator que parece cooperar para continuidade da exploração e que legitima o modo como as coisas funcionam é o fato destes profissionais acreditarem que não é possível realizar mudanças. Afirmam, constantemente, que essa realidade “*não vai mudar*”, que “*não tem saída*”, que as coisas vão continuar como estão. Eles

demonstram ter convicção de que alguma mudança é necessária, mas além de não conseguirem definir que mudança é essa, demonstram acreditar que ela não ocorrerá. Em um momento ou outro, em meio à narrativa, aparecem frases como “*se Deus quiser, muda*”, “*se Deus permitir, as coisas vão melhorar*”. Esse é um aspecto importante, a propósito. Os motoristas demonstram fé em Deus, e conseqüentemente afirmam, ainda que indiretamente, que a mudança cabe a Deus.

A falta de esperança é um importante aliado da justificação do sistema. Laurin, Gaucher e Kay (2003) constataram que as pessoas têm muito mais probabilidade de legitimar a desigualdade quando percebem o sistema social como estável e imutável. Os caminhoneiros desacreditam da possibilidade de mudança por enxergarem que o sistema é sólido demais para ser alterado e forte demais para ser combatido. Van der Toorn et al. (2015) também comprovaram que uma sensação de impotência pode aumentar a motivação para justificação do sistema. Nada esteve mais presente durante os encontros e narrativas do sujeito sobre suas atividades profissionais do que a sensação de impotência, os caminhoneiros se sentem impotentes ante as empresas e o governo, o que colabora para que eles justifiquem o sistema.

A percepção do sistema como tradicional e/ou consolidado por existir há muito tempo é um importante fator de ativação da justificação do sistema (Shockley, Wynn & Ashburn-Nardo, 2016). Essa é a percepção que, via de regra, os caminhoneiros possuem da forma como o trabalho da categoria está organizada. Os fretes baixos, as longas jornadas e demais problemas que envolvem a categoria existem há mais de três décadas, o que faz com que muitos acabem compreendendo que por perpetuarem durante todo este tempo, estes problemas são naturais. São raros os caminhoneiros que atuam na área por mais de três décadas, esses, segundo Silva (2015), demonstram saudades ao falar da época em que começaram a trabalhar, relatando que em outros tempos os caminhoneiros eram mais respeitados pela sociedade e aferiam rendimentos maiores.

Destaca-se que segundo a TJS, as necessidades implícitas de ordem, estabilidade, significado e justiça podem auxiliar na explicação do apelo dos sistemas de crenças religiosas, pois a religião oferece aos pobres e desfavorecidos (não só a estes) a ideia consoladora de que todos, independentemente de classe, sexo, cor ou gênero, são valorizados por Deus e serão recompensados depois que morrerem devido ao compromisso que mantiveram com Ele (Rankin, Jost & Wakslak, 2009). A certeza de uma recompensa após a morte pode servir para que alguns se contentem com a vida que possuem agora, justifiquem o sistema, e não se preocupem nem se esforcem para mudá-

lo. Kay et al. (2008) também afirmam que a crença em um Deus controlador pode estimular o apoio ao sistema.

A espera pelo acaso e pelo sobrenatural acarreta a aceitação do presente e a passividade ante a sua continuidade. Estes trabalhadores têm poucas expectativas e não enxergam possibilidades de mudança. Repetem continuamente que as coisas continuarão sempre do mesmo jeito, negando veemente qualquer possibilidade de mudança de trabalho.

A tendência desses trabalhadores de, ao desacreditarem que uma mudança pode ocorrer, depositar suas poucas esperanças no sobrenatural ou no surgimento, de forma mágica, de um governante que se sensibilize e transforme as condições de trabalho da categoria nos remete a Rotter (1966) que faz distinção entre o *locus* de controle das pessoas, considerados internos e externos. As primeiras costumam atribuir a responsabilidade pelo que lhes acontece a fatores internos, portanto, a si mesmas. As pessoas externas, por outro lado, atribuem a responsabilidade pelo que lhes ocorre a fatores externos à sua pessoa. De modo que, para as pessoas consideradas externas, o destino está na mão do azar, da sorte, dos governantes, da vontade divina, etc. São esses fatores que modelam e dirigem suas vidas. Por colocarem o *locus* de controle de seus destinos em fatores externos, se consideram inábeis para mediar suas contingências (Rotter, 1966).

O autor enfatiza que é muito comum encontrar pessoas externas entre as comunidades mais desfavorecidas. A atribuição de causalidade interna ou externa exerce forte influência sobre a forma que estas pessoas se posicionarão diante das situações em que se encontram (Rotter, 1966). Para os caminhoneiros, o *locus* de controle está em Deus, nas empresas e no governo. O governo é responsável pelo alto preço do diesel, as empresas controlam o trabalho e “*se Deus quiser*”, as coisas podem mudar.

Os caminhoneiros demonstram, claramente, acreditar que o *locus* de controle é externo. Isso repercute diretamente nas estratégias de enfrentamento, que nesse caso específico, se mostram, praticamente, inexistentes. Ao não conseguirem assumir a responsabilidade pelos seus destinos, acabam por aceitar, passivamente, aquilo que o presente lhes oferta e o que o futuro lhes reserva. Neste contexto, em que eles desacreditam da possibilidade de mudança, e ainda mais da possibilidade de serem os agentes desta mudança, as chances de ela ocorrer são diminutas ou inexistem.

É importante destacar que Jost et al. (2003) afirmam que, quando os indivíduos possuem a percepção de possuírem pouco controle social, eles tendem a justificar o sistema. Ross et al. (1977) afirmam que os desfavorecidos costumam superestimar as capacidades dos poderosos. Neste estudo, constatamos que, além de superestimar as capacidades, os participantes também superestimam a força, acreditando que o governo ou as empresas para as quais prestam serviços são fortes demais para serem combatidas, de modo que resta aceitar as condições impostas.

É importante considerar que a expectativa de uma intervenção sobrenatural está relacionada a alguma espécie de religiosidade por partes destes profissionais. Nesse sentido, a relação entre religiosidade e justificação do sistema já havia sido apontada inicialmente por Jost et al. (2014) e aprofundada por Osborne e Sirbley (2014) que, por meio de uma amostra representativa da Nova Zelândia, identificou que pessoas religiosas são mais propensas a justificar o sistema, o que provavelmente está associado ao fato de as religiões, de modo geral, oferecerem uma justificativa ideológica para a ordem social existente, possibilitando que o sistema seja visto como legítimo e justo. Butz, Kieslich, e Bless (2017) ao analisarem dados de uma pesquisa alemã também constataram uma correlação positiva entre religiosidade, conservadorismo e justificação do sistema.

Infância pobre – situação atual como resultado da baixa escolaridade e origem humilde.

Os participantes narram que desde a infância a vida foi marcada por dificuldades financeiras que os impediram de estudar, e que por isso, já deveriam esperar que a vida adulta fosse repleta de sofrimentos e esvaziada de possibilidades. Embora não falem precisamente da infância trágica, relatada por Cavieres (2010), falam de algo parecido, da infância pobre e da falta de oportunidades desde sempre. E, com isso, justificam as condições presentes. Esses caminhoneiros relatam que vindo de onde vieram, tendo as experiências que tiveram não poderiam ter uma realidade muito diferente da que possuem.

A semelhança de perspectivas entre os estudos corrobora o argumento de Jost e Banaji (1994) de que os estereótipos de grupos subordinados podem ser vantajosos em diferentes sistemas. Jost e Hunyady (2005) também afirmam que as ideologias de justificação do sistema possuem antecedentes motivacionais e cognitivos semelhantes e

produzem consequências também semelhantes para pessoas grupos e sistemas mesmo em sociedades completamente diferentes (ex: sociedades pró-capitalistas e pró-comunistas).

Ao afirmarem que são pobres porque seus pais também eram e porque não tiveram oportunidade de estudar, esses caminhoneiros justificam o sistema. Não se pode afirmar que inexistam uma relação, o problema se encontra em naturalizar o presente em função do passado, e se acharem merecedores da exploração e desigualdade que sofrem e vivenciam.

Existe uma dificuldade de problematização da situação, dificuldade de entender que a infância pobre é decorrente da organização social, ou seja, da forma como o sistema está organizado, assim como a situação presente, e que uma situação não justifica a outra. Pelo contrário, ambas são consequências de um mesmo problema, e, por isso, não apresentam, entre si, relação de causa e efeito. Quando estabelecem esta relação, os caminhoneiros estão justificando o sistema, pois afirmam que o sofrimento é legítimo e esperado pelas pessoas oriundas de famílias pobres. As dificuldades e o sofrimento são justificáveis graças à origem das pessoas.

Cavieres (2010) constatou em seu estudo que os participantes tinham a percepção que se o indivíduo não possui um bom nível de escolaridade é justo que ele seja condenado a trabalhos precários que garantam apenas a subsistência. Os caminhoneiros parecem partilhar desta ideia, o que dificulta a discussão dos problemas que os vitimam. O fato de terem nascido desprovidos de recurso é algo que deveria ser problematizado e contextualizado levando em consideração o momento em que ocorreu. E se, no momento atual, são vítimas de condições penosas de trabalho, esse é um problema que deve ser, de igual modo, discutido, de forma a possibilitar que soluções sejam aventadas. Reflexão essa que revelará que o sistema não tem legitimidade.

Ao fazerem essas afirmações de que, por terem estudo pouco são merecedores das condições precárias que lhes são ofertadas, esses trabalhadores estão corroborando as postulações de diversos autores (Alesina & Glaeser 2004; McCall 2013) que apontam que atitudes de justificação do sistema são comuns em diversos aspectos, dentre eles os que dizem respeito às desigualdades econômicas e sociais.

Para esses profissionais, é justo que aqueles que tiveram oportunidade de estudar gozem de condições dignas de vida e que quem não as teve, ou que permaneceu por pouco tempo na escola, seja privado de tais condições. A tendência de as pessoas racionalizarem o *status quo* e apoiar justificativas frágeis para a desigualdade entre

grupos é destacada por Haines e Jost (2000), que afirmam que é provável que grupos desfavorecidos acatem explicações para sua situação como sendo muito mais legítimas do que elas são na realidade. Essas explicações, de algum modo, fazem com que as pessoas se sintam melhor.

Ainda que de forma implícita, usar a falta de estudo como explicação para as condições de vida, aponta para a tendência destes trabalhadores de favorecerem grupos externos, fenômeno também abarcado pela Teoria da Justificação do Sistema. Para Jost e Banaji (2004), a concepção de favoritismo dos grupos externos demonstra a tendência de perpetuar o sistema de desigualdade. Eles ressaltam que esse fenômeno acontece de forma mais implícita. Assim, os caminhoneiros acabam por consentir que aqueles que estudaram são realmente merecedores das condições que possuem.

É importante ressaltar também que uma das previsões da TJS é que a desigualdade influencia diretamente o nível de motivação para justificação do sistema, de modo que as pessoas que se encontram em situação de desvantagem dentro de um sistema possuem igual ou maior probabilidade de avaliarem o sistema como justo. Nas situações em que os desfavorecidos não enxergam ou até ignoram a dimensão do problema, sua resolução se torna ainda mais difícil, pois as chances de políticas públicas serem criadas com esse propósito serão menores (Jost & Banaji, 1994; Jost et al. 2003; Jost et al. 2004).

Além disso, pesquisas com pessoas menos desfavorecidas demonstraram que os participantes enxergam grandes diferenças de renda como algo normal e necessário, e que os americanos pobres e negros têm maior probabilidade de compreender a desigualdade econômica como legítima (Jost et al. 2003). Essas informações demonstram que, quanto maior a desigualdade e exploração, maiores são as chances de justificação por parte da parcela desfavorecida. O discurso dos caminhoneiros durante os encontros parece corroborar a teoria da justificação do sistema, pois, diante da situação de extrema exploração que vivenciam, esses trabalhadores, apesar de reclamarem do sistema, buscam explicar sua legitimidade, usando até mesmo sua origem e escolaridade como forma de explicar a exploração.

É importante destacar ainda que Hess e Ledgerwood (2014), ao investigarem o papel desempenhado pelas crenças justificadoras de sistema na forma como as pessoas lidam com a exclusão social, observaram que os cidadãos socialmente excluídos, em oposição aos incluídos, eram mais propensos a defender a crença de que o sistema socioeconômico é meritocrático. Quando os caminhoneiros afirmam que suas condições

de trabalho estão relacionadas à baixa escolaridade, eles estão endossando que o sistema é meritocrático, afirmando, portanto, que não gozam de condições dignas de trabalho porque não merecem. Por fim, o caminhoneiro deixa claro em sua fala que a posição ocupada na sociedade é, de certo modo, merecida, pois representa o valor que ele tem como pessoa, valor esse que decorre de sua origem econômica e social e da sua baixa escolaridade.

Neste contexto, os estereótipos realmente têm funcionando para manter e justificar as condições atuais destes trabalhadores, ainda que tenham um alto custo tanto no âmbito pessoal como no coletivo. É importante destacar estas justificativas estereotipadas (Jost, Banaji&Nosek, 2004) atuam de forma implícita, de modo que os indivíduos não possuem consciência disto. Ao atribuir a si mesmo as características de um indivíduo com formação precária e origem humilde, ignorante, pobre, discriminado pela sociedade e de pouca importância, o caminhoneiro começa a enxergar o status e o papel como justos. Cabe ressaltar que é o sistema que leva as pessoas a estereotiparem a si mesmas e aos demais de tal maneira que a realidade seja justificada.

É importante ressaltar também que a Teoria da Justificação do Sistema ao abordar questões relacionadas à falsa consciência, afirma que em algumas situações as pessoas justificarão o *status quo* a qualquer custo, mesmo contra os interesses individuais ou grupais (Jost & Banaji, 1994).

Reconhecimento escasso e sofrimento cotidiano.

Os caminhoneiros declaram que não existem bons momentos na profissão. Ao buscarem elencar os fatores positivos, relatam que agradável e desejável é o momento em que o trabalho é consumado, ou seja, a sensação de dever cumprido e de estar livre da obrigação. Outra vivência positiva é poder encontrar os familiares quando voltam para casa, e conversar com os colegas durante os intervalos, seja nos postos durante abastecimentos e refeições, seja durante a espera pela carga e descarga. O fato é que todas as descrições feitas não se relacionam diretamente ao exercício do ofício e, segundo os caminhoneiros, são raríssimas. A ausência de vivências positivas e o sofrimento como algo cotidiano também foram detectados no estudo realizado por Cavieres (2010).

Os participantes admitem viver numa situação de fragilidade e de desvantagem, repetem constantemente que “*estão sempre culpados*”, “*são sempre errados*”, seja

diante dos demais veículos com quem dividem as vias e rodovias, seja diante dos policiais, seja diante da sociedade que os discrimina, seja diante das empresas que os exploram.

Relatam ainda que são desacreditados por todos e que se sentem “*abandonados*”, “*desamparados*”, já que, por serem o lado mais fraco da relação não “*possuem com quem contar*”. E, por fim, que “*investimento em caminhoneiro não dá retorno rápido, e o que todos querem é dinheiro, sempre*”. Todas estas afirmativas mostram o lugar em que eles se veem e como se definem dentro das diversas relações, situação que gera sofrimento e descrença em si mesmos e na possibilidade de mudança, levando à resignação diante de coisas que são vistas como naturais e imutáveis.

A autoimagem que possuem da categoria, além de minar a esperança, faz com que passem a aceitar a dura realidade na qual vivem e comecem a tentar explicar a situação. Os participantes tentaram explicar a discriminação e o olhar de desprezo dos demais, acreditando que isso se deve à sua aparência, já que não andam bem vestidos em função das peculiaridades da profissão. Outros caminhoneiros fazem afirmações semelhantes, e demonstram acreditar que a roupa, por si só, justifica o preconceito e a discriminação. Ressalta-se que essa autoimagem está diretamente relacionada ao já citado autoestereótipo (Jost & Banaji, 1994).

Tentativa de realização por meio dos filhos

Em meio ao sofrimento, os caminhoneiros buscam encontrar alívio e justificar os problemas em função da expectativa de que seus filhos terão uma vida melhor. Essa esperança mostra uma transferência do desejo de realização pessoal, aparentemente frustrado, para os filhos, e também uma utilização das possíveis conquistas dos filhos como justificativa para o sofrimento, num quadro em que a possibilidade de um futuro melhor abona e valida o presente desgastante e sofrido. Este aspecto é corroborado em um estudo com famílias beneficiárias de um programa de inclusão social e distribuição de renda no Chile, realizado por Cavieres (2010), que verificou que famílias pobres geralmente se consolam com a possibilidade de os filhos terem uma vida melhor.

É importante destacar que essa esperança em relação ao futuro dos filhos é positiva e desejável. O problema se encontra no fato do sofrimento atual ser justificado pela possibilidade de os filhos terem um futuro melhor, pois não há esperança de mudar suas próprias condições de vida, restando, apenas, aceitar o sofrimento como condição

necessária para redenção dos filhos. Nessa perspectiva, a exploração sofrida não é apenas justificável, mas também é motivo de orgulho e prova de altruísmo. O sacrifício é necessário, pois é o preço a ser pago para que as próximas gerações não passem pelas mesmas privações. Assim, as incoerências e injustiças do sistema não são percebidas. A situação atual passa a ser vista como um sacrifício constante, que por ter uma finalidade nobre é totalmente aceitável.

As razões pelas quais as pessoas toleram a injustiça, aceitam passivamente, e até colaboram para a perpetuação de sua própria exploração têm sido questionadas por diversos autores (Martin, 1986; Olson & Hafer 2001). Ao propor que os indivíduos possuem um motivo para manter a percepção da justiça e legitimidade do status quo, a TJS parece fornecer respostas razoáveis a estes questionamentos (Jost et al. 2011). E, no caso específico deste estudo, forneceu subsídios para compreender as razões pelas quais os caminhoneiros não lutam efetivamente contra as precárias condições de trabalho.

A Figura 1 sintetiza os diversos elementos que se articulam no processo de justificação do sistema por parte da categoria. Nesta figura estão presentes os elementos que se destacaram nesta investigação, que foram discutidos à luz da TJS e que, de certo modo, explicam esse processo.

Logo em seguida, é apresentada a Figura 2 que se articula com o capítulo seguinte e apresenta importantes aspectos que precisam ser compreendidos pelos caminhoneiros para que possam superar a justificação do sistema, se reconhecerem enquanto trabalhadores e se organizarem coletivamente.

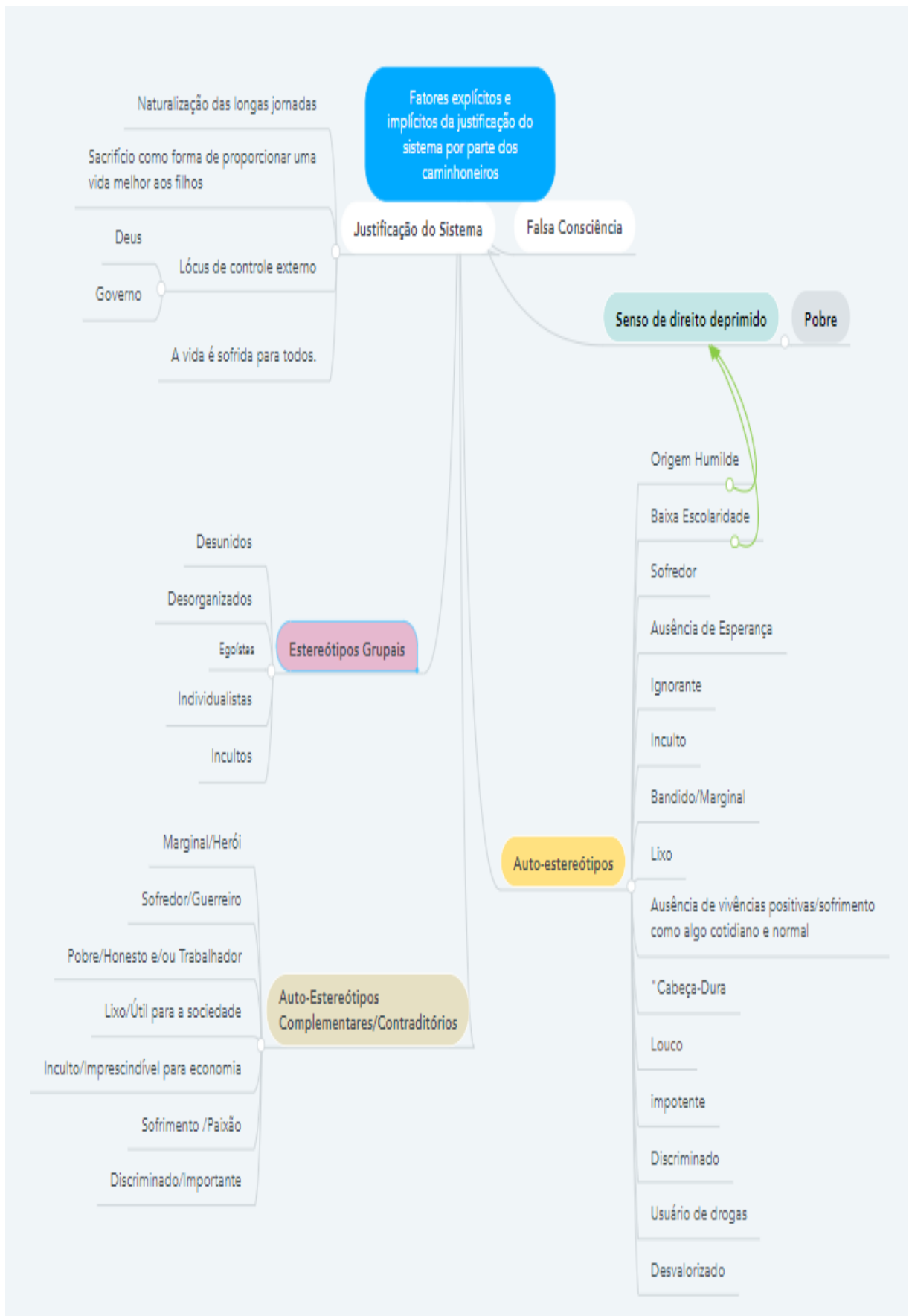


Figura 1 Elementos estruturantes/motivadores da Justificação do Sistema por parte dos TACs.

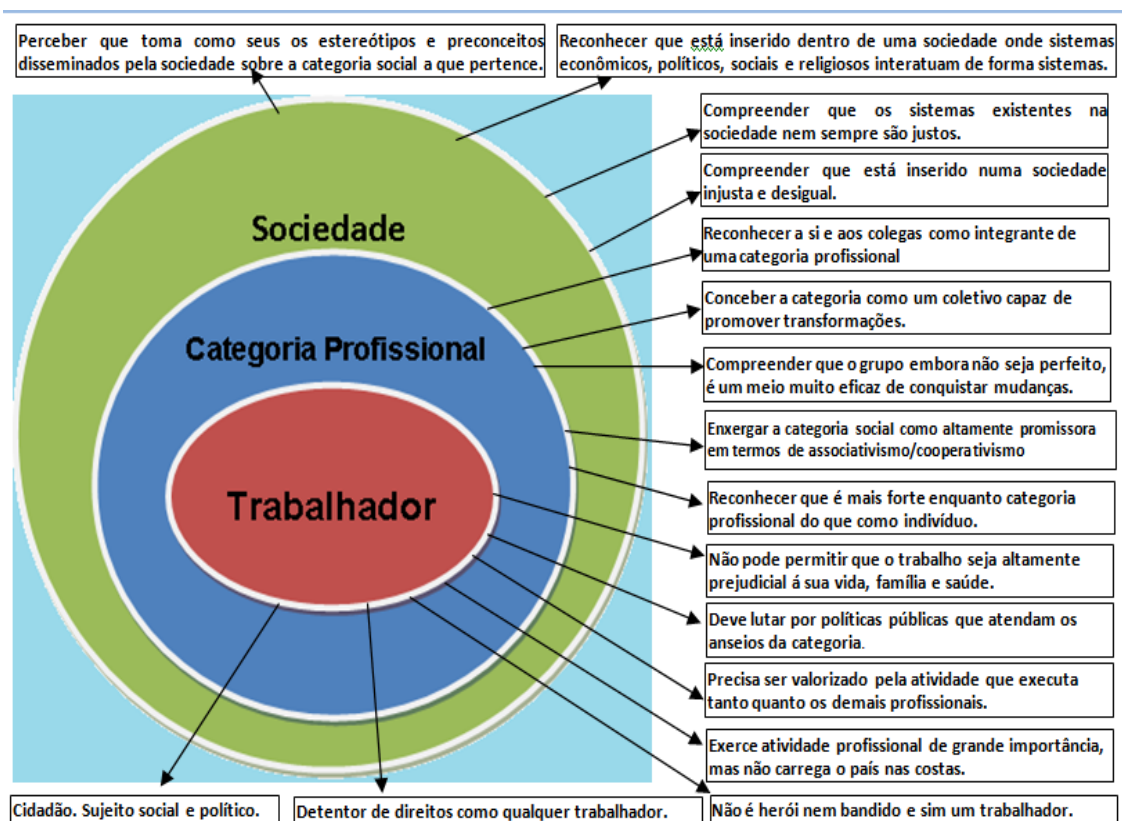


Figura 2 Proposta para superação da justificação do sistema por parte dos TACs

O contexto apresentado anteriormente e sintetizado na Figura 1.0 Elementos estruturantes/motivadores da Justificação do Sistema por parte dos TACs, parece obscurecer a mente dos profissionais, que demonstram dificuldade em pensar para além das necessidades imediatas. Essa dificuldade de raciocínio ficou ainda mais visível durante a greve que parou o país em maio de 2018, fazendo com que todos os holofotes se dirigissem a essa categoria, até então, esquecida e menosprezada.

Greve dos caminhoneiros - 2018

Dada a importância e repercussão da paralisação realizada pelos caminhoneiros brasileiros no mês de maio/2018, incluímos aqui um breve relato e discussão deste evento. Na manhã de 21 de maio de 2018, o Brasil é, literalmente, parado devido à “greve dos caminhoneiros”. Os caminhoneiros começaram a protagonizar um importante capítulo da história nacional que teria duração de 11 dias. Em pouco tempo, a categoria sai do anonimato e expõe seu cotidiano a todo o país.

Após o governo ignorar uma série de avisos sobre a possibilidade da greve, e após anos de planejamento, já que os caminhoneiros projetam uma “grande greve” desde 1999, quando pararam o país por cinco dias, sem sucesso até então, devido às contas que, segundo João, “*não fazem greve*”, pela “*falta de união*”, relatada por Josias, e por fim pela dúvida em relação à possibilidade de mudanças, demonstrada por ambos, os trabalhadores começaram a paralisação a partir das 0h do dia 21/05/2018 e rapidamente conseguiram fazer bloqueios em quase todas as estradas e estados brasileiros.

Nos dias seguintes, a paralisação atingiu todo o território nacional. O governo, por sua vez, se mostrou despreparado para lidar com a greve e, embora tenha pronunciado que estudaria a possibilidade de reduzir impostos, se demonstrou pouco disposto a tomar iniciativas que viabilizasse o fim do movimento. Providenciou liminares judiciais com o objetivo de impedir o bloqueio das rodovias do país (UOL, 2018; IG, 2018).

Na quarta-feira (23/05), o caos começa a se anunciar com maior clareza: aeroportos com pouco combustível, diversos setores com problemas, escassez de produtos e especialmente gasolina, que tiveram os preços alterados abruptamente. O governo por sua vez permaneceu inerte, solicitando que os caminhoneiros voltassem ao trabalho e dessem uma trégua até que uma solução fosse articulada (UOL, 2018; Globo, 2018).

No dia seguinte, os problemas se agravaram com falta de combustíveis e alimentos, transporte coletivo urbano afetado e diversos problemas em todos os setores, na área da saúde, inclusive. O governo por sua vez propôs um acordo, que, segundo os caminhoneiros, foi negociado com os representantes dos empresários, e embora o governo propagasse o pacto e o fim da greve, isso não ocorreu, os caminhoneiros relataram que os 0,05 centavos de desconto, que teriam na prática, referente ao fim da cobrança da CIDE era um desacato à categoria. (UOL, 2018; IG 2018; Globo, 2018)

Na sequência, vários vôos foram cancelados, ambulâncias paradas, cirurgias canceladas, aulas suspensas em universidades, morte de centenas de milhares de animais, desperdício de diversos alimentos por falta de transporte e suspensão de atividade em diversas fábricas. O governo, por sua vez, aciona as forças federais para desbloquear as vias, no entanto, os caminhoneiros adotaram a estratégia de ocuparem o acostamento e deram continuidade à greve. (Globo, 2018; IG, 2018)

No domingo (27/05/2018), o governo anuncia a redução de R\$ 0,46 (quarenta e seis centavos de real) no preço do diesel, manutenção do preço por 60 dias, e, contrariando a política de ajuste de preço diário adotado pela Petrobras, prometeu que os ajustes aconteceriam mensalmente. Não obstante, a greve permaneceu; os caminhoneiros afirmavam que essa redução não atendia as necessidades da categoria (IG, 2018).

No entanto, apesar da insistência dos caminhoneiros, o governo não apresentou novas propostas, acuados pela necessidade de trabalhar para pagar as contas; pela insistência de muitos colegas para acabarem com o movimento, pois “*não resultaria em nada*”, apenas no acúmulo de mais contas; pela tentativa de descaracterização do movimento por parte do governo e de parte da mídia que tentava criminalizá-lo e ainda pelos possíveis confrontos entre trabalhadores e forças policiais, os caminhoneiros encerraram a paralisação no dia 31/05, após 11 dias (Globo, 2018). A greve, de fato, “*parou o país*”, instalando o caos, gerando prejuízos bilionários e criando situações complexas e difíceis de serem administradas. No entanto, as precárias condições de trabalho dos caminhoneiros não tiveram fim, não cessaram.

Os caminhoneiros que participaram deste estudo reafirmaram as informações difundidas pela mídia, com exceção daquelas que tentaram descaracterizar o movimento através da associação da figura do caminhoneiro a atos violentos e criminosos e a tentativa de interpretar a greve como locaute. Os caminhoneiros relataram também que a redução do diesel, a atualização da tabela de fretes e a suspensão da cobrança dos eixos erguidos nas rodovias estaduais não resolveram os problemas da categoria, foram apenas paliativos.

Este movimento empreendido pelos caminhoneiros evidencia importantes elementos relacionados à dificuldade de transformação das condições de trabalho. O principal diz respeito à centralização nos aspectos financeiros, desconsiderando todos os outros fatores relevantes, inclusive o impacto das condições de trabalho sobre a saúde. A manifestação deixou claro que os motoristas buscavam garantir que algum lucro fosse auferido, independentemente das condições de trabalho.

Os participantes do estudo relataram ainda que a greve vem sendo projetada há muito tempo, já que há quase três décadas os caminhoneiros recebem bem menos do que o necessário para viver dignamente, necessitando fazer empréstimos e contrair dívidas sem garantia de que terão condições de quitá-las. Relatam que sempre viveram no “*limite do limite*”, muitas vezes pagando para trabalhar. Contudo, nova política de

preço da Petrobrás e as constantes altas no preço do Diesel, os levaram para além dessa fronteira, impossibilitando a continuidade da atividade.

Essas afirmações revelam que os caminhoneiros são capazes de atuar em situações completamente desfavoráveis, desde que seja possível sustentar suas famílias, ainda que com o mínimo necessário e, nesse caso, só reagiram quando isso já não era mais possível. O que parece demonstrar que há um limite até o qual a exploração é aceita e, que talvez, empresários e governo saibam disso e respeitem esse limiar com o objetivo de perpetuar a exploração, e, em alguns momentos, tentam testar estes limites, arriscando ir além. A centralização nos aspectos financeiros por parte dos trabalhadores, ressaltada por Seligmann-Silva (2011), é um importante problema a ser discutido, presente na greve dos caminhoneiros, demonstra a tendência dos trabalhadores a aceitar situações insustentáveis no que diz respeito as condições de trabalho, os possíveis danos à saúde, e as repercussões na vida familiar e social, desde que tenham o mínimo necessário para sobreviver.

A realização do movimento também demonstra que apesar dos percalços e da pouca união tão alardeada pelos próprios caminhoneiros, uma situação limítrofe no que diz respeito à sobrevivência física pôde unir estes trabalhadores, ainda que parcialmente. Além da demonstração de que a união é possível, ficou visível a utilidade que a tecnologia e as redes sociais podem ter para desencadear movimentos e organizações populares; nesse caso específico, o exercício da atividade de forma solitária que impossibilita o contato e o debate de ideias, foi superado pelo aplicativo de comunicação “WhatsApp”, que foi o mecanismo utilizado para organizar o movimento.

Não obstante, a falta de liderança, ou a existência de uma liderança dissolvida, resultante do próprio uso da tecnologia, causou problemas ao movimento, que tinha dificuldade em tomar decisões, enfrentava resistências e tinha fortes divisões entre seus membros quanto a prosseguir ou finalizar a greve. Houve dificuldade em se adaptar a esse modelo de liderança difusa/compartilhada. Além disso, a união não foi resultante de consciência ou de laços de solidariedade, mas, sim, de um ato de desespero ante a possibilidade real de não haver condições de trabalho e de sustento.

A dificuldade na tomada de decisões e as divergências entre os caminhoneiros, demonstraram que, apesar da mobilização, a categoria é pouco coerente e harmônica, diante do grande número de profissionais envolvidos, e em razão de trabalharem isoladamente e, especialmente, por não estarem acostumados com mobilizações. O movimento demonstrou ainda que a fragilização dos sindicatos e o relaxamento das leis

trabalhistas não encerram as possibilidades de contestação, e que novas formas de organização social podem surgir.

Outro aspecto importante da paralisação foram os protestos contra o governo, que é apenas parte do problema. Tal posicionamento transparece a falsa ideia de que a configuração e as relações da sociedade de modo geral são simétricas, justas e qualquer assimetria decorre da ingerência dos governantes; de modo que, se não fosse a ação ou omissão do governo, tudo funcionaria perfeitamente. Neste caso específico, há de se considerar o papel desempenhado pelas transportadoras, que, conforme já foi dito, retém a maior parte do valor do frete.

O movimento comprovou que os caminhoneiros realmente podem “*parar o país*”, no entanto, demonstrou também que parar o país não significa, necessariamente, solucionar o problema, ou conquista de melhorias efetivas nas condições de trabalho. Dentre a população, dividida entre apoiar e criminalizar, houve pessoas que se solidarizaram e ajudaram os caminhoneiros, enquanto outras reclamaram da paralisação. Os participantes da pesquisa se mostraram indignados com aqueles que se opuseram à paralisação, criticando e buscando descaracterizar o movimento. Com exceção do governo e de interessados de forma direta no fim das manifestações, é visível que a parcela da população que se opôs ao movimento, estava, ironicamente, justificando o sistema. Apesar da preocupação autêntica com relação à continuidade das atividades essenciais, aqueles que repetidamente afirmaram que o movimento era ilegítimo e que os caminhoneiros estavam promovendo o caos acreditam que as condições de trabalho dos caminhoneiros são adequadas e que eles não têm direito de reclamar.

É importante destacar, ainda que não seja possível aprofundar aqui, a dimensão que um movimento como este pode tomar e a capacidade que ele tem de influenciar outras categorias “correlatas” ou não. Embora uma parcela da população em suas conversas cotidianas e nas redes sociais preferiu justificar o sistema e culpar os caminhoneiros, parcela significativa demonstrou apoio e tentou utilizar a paralisação como forma de alavancar novos protestos e colocar diversos problemas da sociedade em pauta. Categorias próximas aos caminhoneiros, como motoristas de aplicativos, mototaxistas e perueiros, aproveitaram o ensejo para fazer manifestações, evidenciado o problema da falsa autonomia no setor de transportes.

A culpabilização dos caminhoneiros por parcela da sociedade também é explicável a partir da Teoria da Justificação do Sistema que explica que a motivação para justificar o sistema tende a ser ativado ou intensificado em situações em que as

peças percebem que a legitimidade ou estabilidade do sistema pode estar ameaçada ou sentem que precisam do sistema para alcançar seus resultados (Jost et al. 2005).

Durante as paralisações, não foram raras as cenas, veiculadas pela imprensa, em que alguns caminhoneiros clamavam por intervenção militar. A este respeito, também encontramos explicações na teoria da justificação do sistema, pois, segundo Thórisdóttir e Jost (2011), quando os indivíduos estão sobre grande ameaça, buscam informações demonstrando um estreitamento cognitivo que aumenta a afinidade pelo conservadorismo político, demonstrando adesão e apoio a figuras e formas convencionais de moralidade.

As atitudes conservadoras e de justificação de sistema são caracterizadas pela resistência a mudança e tolerância à desigualdade (Jost et al. 2003). O conservadorismo político é uma ideologia que justifica o sistema (Jost, Nosek & Gosling, 2008). Ademais, é importante ressaltar que diversos estudos mostram que os conservadores são mais tendentes a justificar o sistema, e a tendência a endossar opiniões conservadoras está diretamente ligada a variáveis situacionais associadas ao gerenciamento de ameaças e incertezas, especialmente as relacionadas à ansiedade de morte, instabilidade do sistema, medo de perda, dentre outros. O apoio a ideias conservadoras e a justificação do sistema possuem correlação, ainda que baixa, com auto-estima. (Jost et al. 2003; Nosek, Banaji, & Jost, 2009; Butz, Kieslich, & Bless, 2017).

As manifestações de apoio a ideais conservadores feita por boa parte dos caminhoneiros que participaram da paralisação de 2018, durante a qual, diversas faixas foram estendidas demonstrando esse apoio e até mesmo solicitando intervenção militar, demonstra que parte considerável da categoria é conservadora, o que aumenta a probabilidade de justificação do sistema conforme apontam os estudos (Jost et al. 2003; Nosek, Banaji, & Jost, 2009). Estudos mostram que conservadores são relativamente mais resistentes a mudanças em geral. Estão menos preocupados com a desigualdade, priorizam a ordem social em detrimento da igualdade social e são mais propensos a acreditar que a sociedade é hierárquica (Jost et al. 2003; Graham, Haidt & Nosek, 2007). O que os leva a ser céticos em relação aos movimentos sociais que lutam contra as desigualdades.

Dirilen-Gumus (2011) realizou uma investigação com trezentos estudantes turcos sobre o quanto o gênero, o conservadorismo político, status socioeconômico e o fundamentalismo religioso estimulam a justificação do sistema e concluiu que homens pobres, conservadores e fundamentalistas são mais propensos a ter pensamentos que

justificam o sistema do que o restante da sociedade. Elementos de conservadorismo político e religiosidade observados nas diversas manifestações durante a greve são indícios de um grupo com grande propensão a justificar o sistema.

É importante destacar, também, que o conservadorismo da classe trabalhadora tem intrigado diversos teóricos que tentam compreender a razão desse posicionamento que, em muitos casos, faz com que os indivíduos defendam ardorosamente ideias, propostas e ações que contrariam seus próprios interesses (Lukes, 2011; Wisman & Smith, 2011; Luttig, 2013).

CAPÍTULO 5 - ECONOMIA SOLIDÁRIA: UM CAMINHO POSSÍVEL.

Ante as dificuldades enfrentadas por esses trabalhadores, a forma como o setor está configurado e, sobretudo, diante das reiteradas constatações (por parte dos trabalhadores) de que é impossível modificar as condições de vida e trabalho, pois as empresas jamais abrirão mão de seus lucros exorbitantes e o governo não tomará nenhuma atitude diante desse cenário, um caminho que floresce no horizonte é o da economia solidária.

Essa pode ser uma posição criticada, razão pela qual ressaltamos dois aspectos importantes. O primeiro é que não estamos sendo taxativos quanto a esta ser a solução, mas enfatizamos ser *uma* possível solução. O segundo ponto é que não objetivamos responsabilizar unicamente os caminhoneiros pela mudança, o que implicaria culpabilizá-los e obrigá-los a resolverem a situação por si mesmos. Antes, estamos valorizando o poder de transformação que essa categoria possui e ainda discutindo uma importante possibilidade, que por não depender diretamente da ação do governo, nem dos empresários, mostra-se mais viável. Não significa que seja de fácil execução, pelo contrário, exige um grande esforço e não ocorrerá sem que os caminhoneiros percebam que estão justificando o sistema e busquem superar esse processo.

Destacamos ainda um terceiro ponto. Argumentar a favor da economia solidária como uma possível solução não é negar as distorções, desigualdades, explorações e injustiças existentes neste e em outros setores da sociedade, nem afirmar que as organizações e lutas coletivas são desnecessárias ou que se deva agir passivamente diante das desigualdades impostas pelo sistema capitalista. Pelo contrário, significa o reconhecimento de que existe cenário que pode ser superado e existem diversas alternativas plausíveis que devem ser exploradas. Feitas estas breves considerações, explicaremos o conceito de economia solidária, e em seguida, arrazoaremos sobre os motivos pelos quais acreditamos que ela possa ser uma alternativa viável.

O Dicionário online de português define cooperação como “auxiliar”, “ajudar”, “dar contribuição para” e solidariedade como “estado de uma ou mais pessoas que compartilham de modo igual, e entre si, as obrigações de um ato, empresa ou negócio e, por sua vez, arcam com as responsabilidades que lhes são particulares; interdependência.” A Portaria Interministerial 353/2005 (Brasil, 2005) conceitua economia solidária como o conjunto de atividades econômicas de produção,

distribuição, consumo, poupança e crédito, organizadas sob a forma autogestionária e solidária.

Sato et al. (2011) discorrem sobre o termo cooperação e ressaltam que o seu sentido é contrário ao de competição, enquanto este último termo está relacionado à rivalidade e concorrência, o primeiro está relacionado à colaboração e à ação conjunta. Eis o primeiro ponto específico: os caminhoneiros, diversas vezes, relataram ver seus colegas de profissão como rivais, que estão sempre prontos a levar vantagens ainda que isso cause prejuízo aos demais. Este é um aspecto importante que carece de mudança. Os trabalhadores precisam compreender que, para lograrem êxito é fundamental que não atuem como se estivessem competindo, mas que compreendendo a importância da cooperação, unam forças para que juntos possam construir uma realidade diferente da que eles têm vivenciado até então.

Sato, e. Al. (2011) afirmam ainda que, em se tratando de economia solidária, cooperação tem o sentido de “ação conjunta”. Nesse contexto, os trabalhadores envolvidos também são proprietários, e por essa razão precisam discutir e acordar sobre os assuntos relacionados ao empreendimento. É necessário decidir o que comprar, como organizar o trabalho e sobre os rendimentos de cada um, considerar que o ambiente da economia solidária pressupõe diferentes pontos de vista e interesses, o que propicia importantes debates e, por fim, possibilita que visões distintas sejam democraticamente expostas, debatidas e subsidiem a tomada de decisão.

Essas discussões são importantes, pois possibilitam que o empreendimento seja, de fato, solidário, uma vez que diferentes aspectos econômicos, políticos e psicossociais são debatidos, partilhados de modo a viabilizar o sucesso nessas diferentes áreas também. No que diz respeito aos aspectos econômicos, obter sucesso é ter condições de garantir a geração de renda aos trabalhadores. No campo político, significa conseguir respeitar os princípios da autogestão e, no campo psicossocial, refere-se a organizar o trabalho de maneira adequada, levando em consideração as necessidades das pessoas (Sato et al.2011; Singer, 2002).

Perez (2015) chama a atenção para a dimensão humana da economia solidária, ao ressaltar que ela é produto de um processo que demanda, necessariamente, a abertura da consciência do indivíduo para a compreensão de que viver de forma solidária e cooperativa é uma forma sublime de vida. Corragio (2002) afirma que a economia solidária é um projeto político transformador, pois revela que é possível desenvolver outra economia e aponta um caminho para ir além da simples reprodução da vida

biológica, transformando a lógica atual e possibilitando que a reprodução da vida se dê em termos coletivos. Essa transformação depende da mudança nas relações inter e intragrupos, priorizando a interdependência, complexidade e autonomia relativa. Para tanto, é necessária a inversão de valores, que obrigatoriamente deve ocorrer de forma democrática e não impositiva.

Os valores de troca e de uso existentes em empreendimentos desta ordem são diferentes e, em muitos casos, não são monetários. Existem ainda idiossincrasias relacionadas às relações de trabalhos que não se assemelham aos padrões comumente vistos, além de não se encaixarem na legislação trabalhista e/ou previdenciária. (Giavedoni, 2013). Gayger e Kuyven (2019) afirmam que a visão mais comum da economia solidária está relacionada a pequenos empreendimentos urbanos, que surgem como consequência do desemprego e sua atividade. Via de regra, é voltada para a produção e venda de produtos alimentícios, roupas e artesanatos, dentre outras. Alguns destes empreendimentos também se apresentam como alternativas sustentáveis como, por exemplo, as associações de reciclagem e feiras ecológicas.

Esses empreendimentos solidários são decorrentes da inclinação dos envolvidos para a autogestão e também estão relacionados a objetivos de trabalho e formação profissional. De modo geral, as associações buscam prioritariamente financiamento e apoio, diferentemente dos grupos informais que, geralmente, tem como objetivo principal complementar a renda ou encontrar alternativas ao desemprego (Gayger & Kuyven, 2019).

Os autores destacam que as principais formas de organização dos empreendimentos da economia solidária são os grupos informais, as associações e as cooperativas. Os grupos informais são caracterizados por uma precariedade econômica oriunda do desemprego e/ou da insuficiência de renda e estão mais presentes no meio urbano. As associações, por outro lado, estão relacionadas a diversas motivações, dentre as quais é possível destacar o financiamento comunitário, políticas de apoio, incentivos, financiamentos, dentre outros estímulos. Os motivos que levam à criação de cooperativas também são diversos, mas o que mais sobressai é a possibilidade de se obter maiores rendimentos e expandir o empreendimento de propriedade dos sócios. Sua criação também pode estar ligada à qualificação, atuação profissional e também como forma de recuperar empresas privadas falidas (Gaiger&Kuyven, 2019).

Com base nos dados do mapeamento realizado pela extinta Secretaria Nacional de Economia Solidaria (SNEC), os autores concluíram que as cooperativas são a forma

de empreendimento solidário mais estruturado e com resultados mais efetivos, possuem participação mais expressiva em redes econômicas, geram mais excedentes, apresentam melhores resultados no que diz respeito à gestão democrática e à existência de conselho fiscal. Todos esses aspectos e outros fatores relacionados a este tipo de empreendimento acabam por torná-lo uma das principais alternativas da economia solidária, no entanto, corresponde a menos de 10% dos empreendimentos solidários no Brasil. (Gaiger e Kuyven, 2019)

Schoofs (2015) ressalta que estes tipos de empreendimentos possuem uma lógica peculiar e formas de regulação adequadas ao contexto em que atuam e das possibilidades existentes, o que elimina a probabilidade de enxergá-los como anárquicos, desorganizados ou qualquer outra visão distorcida proveniente do fato de sua estrutura destoar dos “investimentos tradicionais”. Orejuela e Portacarrero (2012), ao tratarem da economia solidária, afirmam que a lógica existente neste tipo de empreendimento não tem relação com a informalidade, pelo contrário, estão devidamente registradas junto aos órgãos competentes e estão sujeitas às normas e regras impostas aos demais empreendimentos. Embora as associações não preencham todos os requisitos necessários para serem vistas como uma empresa econômica, elas são menos onerosas e também mais flexíveis, o que permite que se adaptem facilmente aos diversos arranjos socioprodutivos.

Ainda com base no mapeamento da extinta SNES, os autores ressaltam que, levando em consideração o fator de agregação selecionado e as principais finalidades que estes empreendimentos cumprem para seus membros, é possível dividi-los em quatro grupos específicos, a saber: a) os de provimento de bens, serviços e desenvolvimento comunitário que têm como função facilitar o acesso a bens, serviços e outros benefícios sociais, visando o bem-estar social; a busca é por fomentar o desenvolvimento associativo e comunitário local; b) os de apoio à atividade produtiva dos sócios que objetivam viabilizar benefícios voltados às atividades econômicas de seus integrantes, favorecendo a troca de produtos e também a utilização coletiva de equipamentos ou da infraestrutura produtiva; c) os de trabalho e captação de renda que objetivam produzir e comercializar bens ou prestar serviços, garantindo ocupação e renda; de complementação de trabalho e renda, que direcionado a atividades semelhantes ao anterior buscam complementar a renda de seus integrantes que tem outra atividade como principal fonte de renda e d) os de trabalho com remuneração insuficiente dos sócios que possuem atividades e objetivos semelhantes aos dois

anteriores, mas não geram renda suficiente para os membros devido ao fato de não propiciar trabalho adequado ou por oferecer remunerações baixas e, que podem estar voltadas para recuperação de empresas falidas ou fortalecer vínculos e a cultura de grupos étnicos (Gayger e Kuyven, 2019).

De forma mais sintética, Aguayo e Ramirez (2019) nos permitem vislumbrar o universo dos empreendimentos solidários ao destacar que este inclui desde setores clássicos da economia social, como associações comerciais, cooperativas, empresas sociais, etc., até várias expressões da economia popular, como sistemas de troca e poupança coletiva. França Filho e Cunha (2009) também nos apresentam o universo da economia solidária ao afirmar que ela se pauta numa economia plural, constitui-se de formas econômicas híbridas, é composta tanto de características das atividades mercantis, como não mercantis e não monetária, buscando a submissão da lógica mercantil a pontos imperativos da lógica que rege a ação coletiva.

Para Gaiger (2003), a Economia Solidária é um fenômeno com grande potencial de revitalizar os ideais emancipatórios, pois desenvolve elementos de uma nova forma de sociabilidade permeada por uma lógica solidária. Mas rechaça a possibilidade destes empreendimentos se tornarem predominantes na sociedade; no máximo podem coexistir em condições de equilíbrio com a economia pública e a de mercado.

A economia solidária está relacionada com mobilizações e organizações de trabalhadores rurais e urbanos que sempre estiveram presentes na sociedade, aí inclusas as lutas operárias do século XIX, de modo que os diversos problemas existentes no mundo do trabalho e a organização política e social, fizeram com que esses movimentos desencadeassem, dentre outras coisas, os empreendimentos solidários como forma de superar os diversos entraves estabelecidos pela organização econômica atual (Singer, 1999). Decorre também da forma como o trabalho e a produção são organizados dentro do sistema capitalista (Santos, 2002) que, em algumas situações impõem sérias restrições aos trabalhadores, obrigando-os a construir alternativas viáveis.

Segundo Razeto (2010), a economia solidária se apresenta como um importante instrumento que possibilita superar a realidade excludente presente na sociedade atual, além de estimular importantes mobilizações capazes de promover grandes transformações, sendo portanto, uma alternativa de construção coletiva de uma vida mais humana, e sobretudo, uma forma de reprodução e de reconstrução da vida.

O autor concebe a economia solidária como realidade, teoria e projeto. Realidade porque ela se desenvolve no cotidiano da sociedade, sem necessidade de

formulações teóricas. Teoria porque estudiosos se debruçam sobre a matéria e raciocinam sobre o fenômeno buscando compreender sua origem e funcionamento e, ao mesmo tempo, propor ideias. E, por fim, é projeto porque busca transformar a sociedade. Além destas três instâncias, o autor destaca que há uma dimensão comum: um modo diferente de fazer economia utilizando a solidariedade. Ressalta ainda que é necessário que essas organizações sejam eficientes para se tornarem sustentáveis (Razeto, 2010).

No Brasil, Paul Singer desponta como expoente no que diz respeito à economia solidária. Com um histórico de atuação prática e política, foi além da teoria buscando fazer com que este tipo de empreendimento se tornasse uma realidade. Singer (2002) enxerga a economia solidária como uma alternativa ao capitalismo e como forma de materialização da concepção de que há dentro deste sistema a possibilidade de explorar suas contradições, criando oportunidades para o desenvolvimento de empreendimentos solidários que se opõem ao modo de produção dominante. Defende que o estado deve financiar e apoiar empreendimentos dessa natureza e que organizações dessa ordem devem oferecer produtos mais eficientes do que as demais empresas econômicas, de modo a competir com elas. Isso exige, dentre outras coisas, a conciliação de uma lógica de cooperação com competição.

Arruda (2000), apesar de enxergar a economia solidária como uma alternativa à economia capitalista, ressalta que a mesma não deve ter a intenção de se estabelecer como um programa ou sistema, mas como uma filosofia de vida, um olhar diferente e uma nova forma de enxergar o homem, a economia e o mundo. Esta nova forma de pensar o homem e suas relações engloba, na perspectiva do autor, a partilha, a reciprocidade e a solidariedade.

Antunes (2000) afirma que embora os empreendimentos solidários se apresentem como importantes alternativas de geração de emprego e renda, não são capazes de concorrer com as formas mercantis de produção. Mesmo não resolvendo efetivamente os problemas decorrentes do capitalismo, nem substituindo este sistema, é funcional por congrega desempregados e trabalhadores em situações precárias.

Aguayo e Ramirez (2019) afirmam que o projeto teórico de economia solidária busca dar visibilidade e estimular formas de produção e consumo que englobem o comportamento econômico dentro de uma estrutura ética e política. Destacam que é uma forma alternativa de economia que tem o trabalho e a comunidade como prioridades em detrimento da lógica de acumulação de capital.

No caso específico dos caminhoneiros, é importante destacar que a economia solidária se enquadraria, com algumas reservas, naquilo que Albuquerque (2003) destacou como movimento de luta contra as consequências da desregulamentação econômica e do movimento global de reestruturação produtiva⁶. Esse caminho possível para solução dos problemas vivenciados pelos caminhoneiros, não é apenas uma alternativa que visa à solução de problemas financeiros, mas seria, sobretudo, um movimento social com a finalidade de obter condições dignas de trabalho e de vida. A definição de economia solidária como um novo tipo de movimento social que objetiva obter não apenas renda, mas também direitos, (Santana Júnior, 2007) também se materializaria no caso dos caminhoneiros, especialmente no que diz respeito a reivindicar pontos de parada, políticas de saúde voltadas para a categoria, melhor infraestrutura e segurança, dentre outros.

Gaiger (2003) defende que as organizações coletivas da Economia Solidária busquem assumir a base técnica herdada do capitalismo se beneficiando dela para se desenvolver e consolidar, organizem-se de forma a dar provas de superioridade do trabalho associado perante as relações assalariadas, equilibrando relações de produção e forças produtivas de modo a se destacar quando comparada aos empreendimentos capitalistas, e por fim, que não devem sucumbir ante as pressões do ambiente econômico, e que a resistência deve ser baseada na consolidação de sua lógica cooperativa, que deve ser externada também nas relações de intercâmbio e troca.

Ao tratar a economia solidária como uma possibilidade para resolução dos principais problemas enfrentados pelos caminhoneiros, não estamos defendendo que essa alternativa seja mágica, nem como uma estratégia política ou ideológica conforme foi aventado por Vainer (2000). Busca-se uma alternativa de utilizá-la como instrumento de combate à desesperança, conforme foi postulado pelo mesmo autor, que, após declarar que a economia solidária não pode ser vista como alternativa global ao projeto capitalista liberal, admite que em certas conjunturas as associações comunitárias podem oferecer vivência, ainda que limitada.

Cabe afirmar ainda que no caso específico dos caminhoneiros, um empreendimento solidário não acarretaria precarização das condições de trabalho conforme denunciado por alguns atores, como, por exemplo, Menezes (2007) e Wellen

⁶Azambuja (2009) também partilha do entendimento que o aumento expressivo destes empreendimentos está relacionado com a globalização e a reestruturação produtiva que acarreta desemprego e flexibilização/precarização do trabalho.

(2008), que acreditam que empreendimentos desta espécie acabam por fomentar que os sujeitos não tenham direitos trabalhistas, recebam rendas inferiores às que receberiam se atuassem no mercado formal, transformando-se em mão-de-obra barata para o mercado, colaborando com a acumulação capitalista. Os caminhoneiros já se encontram nesta situação e não desfrutam de condições decentes de vida e trabalho. O empreendimento solidário seria voltado justamente a combater esses problemas, com objetivo de resolver não apenas as questões econômicas, mas também as questões de saúde e de organização do trabalho.

Para Singer (2002) a economia solidária é uma proposta distinta, uma forma diferente de pensar e realizar o trabalho, que visa uma sociedade, de fato, mais solidária, na qual o trabalho é importante, mas as necessidades materiais e imateriais também o são. Desse modo, o desenvolvimento pessoal, acesso ao consumo, qualidade de vida e outros aspectos importantes da vida humana são levados em consideração e são incorporados no trabalho. Esta forma de economia está baseada na autogestão, solidariedade, cooperação, sustentação econômica e sustentabilidade ambiental. Despontou como um modo de produção e distribuição, que, apesar de estar inserido no sistema capitalista, possui princípios de organização diferente, dentre os quais é possível citar a gestão democrática, a receita líquida entre os cooperados e a destinação do excedente anual (Singer, 2000).

Este autor destaca que as décadas de 1980 e 1990 foram anos de grande expansão de empreendimentos dessa natureza. O clima de redemocratização foi favorável à criação de diversos movimentos e as crises econômicas também foram importantes para que estes investimentos surgissem. Singer (2002) destaca que a importância desses empreendimentos não se limita ao fato de possibilitarem geração de renda, mas ao potencial educativo que o mesmo possui, incluindo aí a possibilidade de transformar o comportamento dos indivíduos por meio das experiências práticas.

Singer (2002) enfatiza que essa experiência capaz de mudar os indivíduos está diretamente relacionada à autogestão, que é um dos principais pilares dos empreendimentos de economia solidária. No contexto em que os trabalhadores são donos do empreendimento, eles automaticamente são os seus gestores. Essa autogestão cria obrigatoriamente a necessidade de práticas democráticas, diálogos, assembleias, e também estimula o desenvolvimento pessoal devido à necessidade de utilizar as funções cognitivas superiores para compreensão, delineamento e proposição de soluções para os problemas bem como para tomada de decisões. Importa destacar também que, conforme

Oliveira, Alves e Pontelo (2007), as universidades tem se destacado como importantes instrumentos para o desenvolvimento de empreendimentos de economia solidária, com especial destaque às Incubadoras Tecnológicas de Cooperativas Populares (ITCPs).

Considerando que os empreendimentos solidários se caracterizam por ser um trabalho coletivo em que os trabalhadores são donos do seu próprio negócio (Singer, 2000), pode-se concluir que essa é a posição a qual o motorista de caminhão deveria ser alçado, já que neste caso específico ele é dono dos meios de produção (o caminhão), é um investidor, um empreendedor, proprietário de um investimento que exige valor bastante expressivo. No entanto, devido à impossibilidade de atuar livremente no setor e de depender de um atravessador para tornar sua atividade possível, o motorista de caminhão não é visto dessa forma, e sim como um simples prestador de serviço. Neste contexto, a formação de uma cooperativa resultaria na independência deste caminhoneiro das empresas de transporte, e criaria interdependência entre os colegas de profissão que se encontram em situação e condições iguais.

Outro aspecto benéfico derivado da organização solidária dos caminhoneiros seria uma maior convivência com os colegas de trabalho, a troca de experiências e, sobretudo, o diálogo constante e aberto sobre as formas de superar os problemas do dia-a-dia. Para Dejours (1999), trabalhar vai além de exercer atividades produtivas, sendo, sobretudo, a convivência que visa chegar a uma concordância, aprender, opinar, dar parecer e deliberar coletivamente. Realidade que segundo os relatos dos caminhoneiros está longe de ser vivenciada por eles, já que cada um trabalha de forma isolada, e muitas vezes são vistos como rivais, dada a competitividade exacerbada do setor.

Apresentados os principais aspectos da Economia Solidária, faz-se pertinente destacar as razões pelas quais defendemos que esta alternativa pode ser uma importante solução para o difícil problema enfrentado pelos caminhoneiros. Relembramos que apesar da divergência nos números apresentados por fontes diferentes, o número de TAC é bastante expressivo, aproximando-se de um milhão. Esses trabalhadores são responsáveis pelo transporte de cargas e detentores do meio de produção: o caminhão. Produzem de forma individual e não dependeriam em nada das transportadoras, não fosse a necessidade de emitir nota fiscal.

Portanto, a condição desses trabalhadores é de terceirização, uma vez que as empresas optam por transferir custos, riscos e investimentos para terceiros (Huertas, 2013), ou em termos mais exatos, de quarteirização, pois os fabricantes em busca de diminuir os custos terceirizam o transporte de suas mercadorias para as transportadas,

que repassam este serviço para os caminhoneiros, que são obrigados a arcar com os custos operacionais e de gerenciamento (Araújo, Bandeira & Campos 2014).

O principal ponto a ser destacado é que nessa relação de terceirização, o TAC não depende da ETC para nada, a não ser para emissão de nota fiscal. Todos os custos e responsabilidades pelo transporte são do TAC, que recebe apenas o valor do frete contratado. As empresas que contratam as transportadoras possuem maior segurança em função dos seguros contratados para as cargas. Atualmente, o fenômeno da “pejotização⁷” tem alcançado também os TAC, que têm sido obrigados a se tornarem pessoas jurídicas. Verifica-se, portanto, que a atuação das transportadoras, do ponto de vista prático, e especialmente dos TACs, é totalmente desnecessária e permanecem tão somente devido a um sistema burocrático que cria condições para que estas se interponham entre embarcadores e transportadores.

A atuação das empresas de transporte de cargas não é ilegal, antes, é devidamente regulamentada configurando uma atividade econômica como qualquer outra. Na prática, sua atuação desnecessária só subsiste dada a omissão dos próprios caminhoneiros autônomos, que incapazes de enxergar a realidade que os envolve, concentram suas reivindicações e críticas nas ações – ou omissões – dos governantes e no alto preço do diesel, evitando examinar profundamente as questões que determinam suas condições de vida e de trabalho.

Os caminhoneiros autônomos possuem o potencial de se tornarem o maior empreendimento solidário do país, quebrando paradigmas e estabelecendo um novo olhar para as possibilidades de transformação existentes no mundo atual. Isso, devido ao número de trabalhadores e à importância que a atividade tem para a economia, e ainda pela condição de terceirização e subordinação em que vivem. São explorados por uma estrutura que exige a existência de um “atravessador”, que sob, o pretexto de dar mais segurança à transação, acaba por se apropriar do lucro que deveria ser do trabalhador, levando-o a trabalhar de forma desumana.,

Para que isso ocorra é necessário que estes trabalhadores tomem consciência de que estão, constantemente, justificando o sistema. As reclamações recorrentes que já se arrastam há décadas, embora legítimas, acabam servindo para justificar o sistema, a partir do momento em que esses profissionais repetem reiteradamente que a melhoria

⁷ A “pejotização”, tem surgido como forma de redução dos encargos trabalhistas, situação em que o trabalhador é obrigado a constituir pessoa jurídica para a prestação de serviços sem vínculo empregatício (Alvarenga, 2013). Apesar de a legislação não reconhecer vínculo entre TACs e ETCs, estas tem exigido que aqueles se estabeleçam como pessoa jurídica.

das condições de trabalho depende exclusivamente do governo, e que isto não ocorrerá, pois os governantes jamais atenderão os caminhoneiros, ou pode ocorrer se “*milagrosamente*” “aparecer” um governante sensível às demandas da categoria.

Ao acreditar que o lócus de controle é totalmente externo, os caminhoneiros passam a desacreditar que alguma mudança ocorrerá e que os trabalhadores são capazes de desempenhar algum papel nesse processo, pois não depende deles. Se não depende deles e os governantes não fazem as mudanças necessárias, então é normal que a situação permaneça. Assim, a justificativa para perpetuação das condições precárias de trabalho é a insensibilidade governamental para com uma categoria que, por possuir pouca instrução formal não merece, na concepção dos próprios motoristas, ser escutada.

Para consecução deste objetivo, a tecnologia pode ser uma forte aliada, assim como fizeram para organizar paralisações, os caminhoneiros podem utilizar as redes sociais para se comunicarem, grupos podem se formar e eleger responsáveis para manter contato com outros grupos de modo a formar uma rede de comunicação que inclua todos os caminhoneiros autônomos que tiverem interesse em participar. Outro elemento bastante interessante é que devido ao grande número de caminhoneiros, uma pequena contribuição financeira individual seria o suficiente para regulamentar a cooperativa, emitir notas fiscais e custear os seguros das cargas.

Reconhecemos que embora se apresente como uma alternativa viável, não é a única, e também não é de fácil concretização. Embora exista a necessidade de se realizar todo um processo coletivo e burocrático para que os TACs constituam um empreendimento solidário, o maior entrave é a justificção do sistema. Tal justificção, por ser exacerbada, faz com que, ainda que involuntariamente, estes trabalhadores não considerem essa possibilidade por acreditarem que a saída é pela via governamental ou pessoal, e não coletiva, por desacreditarem que podem mudar e também por justificarem a situação em que se encontram devido à desunião e pouca escolaridade da categoria. O maior desafio para a consecução de um empreendimento desta natureza é a tendência dos caminhoneiros de naturalizarem o sistema, o que os impedem de contestá-lo e de vislumbrarem os caminhos existentes.

Ressaltamos que o cooperativismo entre os caminhoneiros seria importante não apenas para elevar os ganhos, resolvendo os graves problemas financeiros que esses profissionais enfrentam, mas, sobretudo, por permitir que esses trabalhadores possam ter melhores condições de trabalho. Maiores rendimentos possibilitariam que as múltiplas jornadas de trabalho fossem reduzidas. Menos horas de trabalho resultariam

em melhor qualidade de vida, mais tempo para convívio com a família e para as relações interpessoais bem como para o lazer.

Para além de todas essas vantagens, o maior tempo livre resultaria na possibilidade de conscientização, raciocínio, análise profunda sobre a organização do trabalho e esforços no sentido de melhoria sistemática e progressiva, resultando em emancipação, já que “a exploração produz a exaustão e a exaustão obscurece a consciência, abrindo caminho à alienação” (Seligmann- Silva, 2011, p.23). Um trabalho menos sobrecarregado é importante para superação da alienação.

Esses profissionais experimentariam então um processo de abertura da consciência característico dos empreendimentos solidários (Perez, 2015), compreendendo que viver de forma solidária não é algo utópico, nem demasiadamente pesado, mas um estilo de vida mais leve resultante da divisão de problemas e conquistas. Embarcados num projeto político transformador (Corragio, 2002), poderiam vivenciar uma inversão de valores, e a competição e desunião dariam lugar à solidariedade.

O cooperativismo por parte desta categoria representaria uma forma de superar os entraves estabelecidos pela organização econômica atual, conforme preconizado por Singer (1999), configurando, também, uma eloquente resposta às restrições impostas aos trabalhadores pela organização do setor (Santos, 2002). Ao unir os trabalhadores, o cooperativismo, de fato, seria um importante instrumento capaz de superar a realidade excludente (Razeto, 2010) imposta pelo circuito superior⁸ (Huertas, 2013). Redundaria em uma vida mais humana em função das condições decentes de trabalho e do estreitamento de laços com os colegas de profissão. Seria projeto pela sua capacidade de transformar radicalmente as condições de vida e trabalho dessa categoria e, por fim, realidade, porque desenvolvida no cotidiano, o transformaria completamente, possibilitando que os TACs finalmente se tornem realmente autônomos, possuindo maior controle sobre seu trabalho, gozando de maior liberdade e participando da tomada de decisões.

Um empreendimento solidário desta envergadura se contasse com a adesão da maior parte dos caminhoneiros, se tornaria grandioso em todos os aspectos. Contaria com um grande número de cooperados, movimentaria cifras bilionárias, suas operações

⁸Huertas (2013) realizou um estudo sobre o transporte de cargas, no qual utilizou os conceitos de circuito superior e inferior cunhados por Milton Santos, considerando as grandes transportadoras como o circuito superior do setor de transportes, e o circuito inferior constituído pelos TACs e pequenas empresas.

extrapolariam a barreira dos territórios nacionais alcançando outros países, os caminhoneiros teriam condições de negociar valores diretamente com os embarcadores, conseguiriam preços bem melhores na aquisição de insumos e peças, dada a negociação em escala e poderiam ainda, na medida do possível, financiar rede de postos, paradas de descanso e oficinas em todo o país.

Alcançando este patamar, além de mostrar para todo o mundo o potencial transformador de um empreendimento solidário, poderiam servir de modelo para movimentos emancipatórios de diversas categorias que também se encontram a justificar o sistema. Dada a extensão de um empreendimento desta natureza poderiam até mesmo ajudar outros empreendimentos solidários, compartilhando a experiência e, quem sabe, prestando apoio financeiro.

Como já mencionado, todos estes aspectos não fariam sentido não fosse as transformações inerentes aos empreendimentos solidários no que diz respeito à mudança política e ao desenvolvimento pessoal. A superação da justificação do sistema neste caso é imprescindível para que uma empreitada dessa natureza não centralize seus esforços nos aspectos financeiros, mas na qualidade de vida e saúde destes trabalhadores. Assim, o cooperativismo deveria representar também um espaço de diálogo, escuta e conscientização, no qual aspectos como jornada de trabalho, alimentação adequada, exercícios físicos, uso de drogas, sexo casual sem proteção sejam motivos para constantes diálogos e debates. O empreendimento solidário poderia contar com profissionais de saúde para orientar esses debates e prestar as informações pertinentes.

Reconhecemos que os caminhoneiros precisam exigir políticas públicas voltadas para a categoria, posicionando-se de modo assertivo diante do poder público e das empresas, e que, por fim, todas essas reivindicações podem e devem ocorrer independentemente de iniciativas cooperativistas por parte dos caminhoneiros. Mas, como resultado de pesquisa, parece-nos que um caminho capaz de promover mudanças radicais e estruturais no curto e médio prazo é a percepção por parte da categoria de que, juntos, eles podem mais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa objetivou compreender fenomenologicamente as razões pelas quais os caminhoneiros enfrentam grandes dificuldades em modificar suas condições de trabalho que são comprovadamente penosas, precárias e desgastantes. Neste processo, foi estabelecida uma relação dialógica com os participantes que resultaram nas narrativas aqui descritas.

É preciso destacar que o número de caminhoneiros em atuação no Brasil é bastante significativo e que, de fato, eles desempenham uma atividade importante para o andamento da economia do país. Não obstante, eles possuem condições de trabalho penosas, precárias e desgastantes como foi possível visualizar ao longo deste trabalho. Esse cenário é propício para que a seguinte questão emerja naturalmente: o que os mantém nessa condição? Na busca por esta resposta, pude desfrutar de uma convivência bastante agradável com esses trabalhadores, o que possibilitou uma melhor compreensão do universo rico em que se encontram.

A complexa situação vivenciada pelos caminhoneiros se mostra de difícil solução. Dificuldade essa que é agravada, e em partes explicada, pela tendência destes profissionais de naturalizarem as condições de trabalho e de vida. Apesar de descreverem os problemas enfrentados, os caminhoneiros parecem não ter noção da real dimensão destes problemas, pois, de certo modo, o concebem como justificáveis. O que aponta claramente para o fenômeno da adaptação, por conviverem com a situação há muitos anos, acabaram por se acostumar, possuem alguma compreensão do problema, mas ignoram a gravidade, a origem e a necessidade de solucioná-lo.

A categoria demonstra necessidade de reconhecimento e valorização, mas não necessariamente de transformação das condições que vivenciam. Mesmo quando reclamam efetivamente de uma situação não é com o objetivo de resolvê-la, mas tão somente de obter reconhecimento e maiores ganhos. Em síntese, parecem afirmar que a situação é normal. Anormal, para eles, é não serem recompensados, monetária e socialmente, por tamanha dedicação e empenho.

Neste sentido, os caminhoneiros almejam somente melhores rendimentos, ou seja, o mínimo necessário para prover condições dignas de vida para seus familiares. O que é pertinente e defensável, no entanto, o restritivo enfoque neste aspecto, dificulta a compreensão de que as condições de trabalho não são justas, nem legítimas e que podem

causar sérios danos à saúde física e mental e também às relações familiares e sociais. Além disso, é preciso que compreendam que não é correto que, para garantir subsistência à sua família, o caminhoneiro abra mão de sua saúde e coloque sua vida em risco.

A centralização nos aspectos financeiros gera uma espécie de estreitamento cognitivo que, além de impossibilitar uma visão ampla do problema e dos vários aspectos envolvidos, dificulta até mesmo a conquista de maiores ganhos. Uma vez que a ansiedade por obter maiores rendimentos acaba sendo utilizada, astuciosamente, pelos empresários para fazê-los trabalhar mais, e, conseqüentemente, a oferta de mais horas de trabalho acaba resultando numa remuneração, por hora, ainda menor.

Apesar de centralizarem suas reivindicações no aspecto financeiro, a categoria não consegue se organizar nem mesmo para consecução deste objetivo. Melhor remuneração e reconhecimento social é algo que eles vislumbram como uma utopia, algo que eles desejam, mas que, segundo a categoria, muito provavelmente não será alcançado. Mostram-se, em alguns momentos, totalmente desesperançados e, em outros, relatam confiar que algo sobrenatural, uma espécie de intervenção divina poderá mudar as coisas, mas que isso dependerá da “vontade de Deus”, ou ainda que, em algum momento, surgirá um governante que se sensibilizará com a causa e repentinamente mudará tudo.

Buscando explicar e justificar a legitimidade do sistema, a autoimagem do caminhoneiro oscila entre bandido e herói. Ora ele se vê de forma marginalizada, o que justifica suas condições de vida e de trabalho, já que por ser quem ele é, não é digno de algo melhor. Ora se vê como um herói, alguém que realiza grandes feitos com coragem e ousadia, e suas condições de sofrimento deixam de ser tão nocivas, já que é o sofrimento que lhe confere a condição de um homem destemido que realiza proezas e “carrega o país nas costas”.

As diversas formas de justificar o sistema, seja afirmando que não é merecedor de condições melhores, seja afirmando que seu sofrimento é a sua glória, distorcem a visão do motorista, criam autoestereótipos desconexos da realidade, e por fim, impedem que o motorista enxergue quem ele realmente é: um trabalhador. A compreensão, por parte destes trabalhadores, de que há um mecanismo psicológico que os leva a legitimar e justificar o sistema permitirá que enxerguem as incongruências do sistema e o quão insustentável ele é. Reconhecendo-se, tão somente, como trabalhadores, poderão, enfim, lutar por condições dignas de trabalho.

Deste modo, o que obstrui as possibilidades de mudança são os estereótipos e a falsa consciência responsáveis pelo apego à realidade atual e pela tentativa de poupar o ego de sofrer ante a visão clara das condições insustentáveis de trabalho e de vida. Nesse caso, consciência de grupo ou qualquer outra organização dos trabalhadores nada mais é do que consequência de um processo de reconhecimento da existência de um mecanismo psicológico que legitima o sistema, e do enfrentamento a este mecanismo.

De certo modo, a vida destes trabalhadores se resume ao trabalho. De modo que a centralidade do ofício é literal na experiência deles. Portanto, não possuem apenas um trabalho precário, a própria vida deles assim o é, de tal forma que não há delimitação clara entre estes espaços. Numa situação como essa, na qual os problemas profissionais cotidianos permeiam a vida do indivíduo como um todo e a resumem a essa problemática, é ainda mais necessário que ele lance mão de estratégias buscando justificar o sistema para torná-la suportável.

Considerando a relação dialógica que se estabeleceu objetivando a construção das narrativas, alguns participantes foram chamados a refletir sobre suas vidas e trabalho, algumas fizeram importantes reflexões relatando que a dificuldade em modificar as condições de trabalho se devia justamente a forma como os caminhoneiros se veem e se tratam como grupo, e que em muitas situações a falta de união resulta do egoísmo e da visão pejorativa que os próprios trabalhadores têm dos colegas e da categoria como um todo. Os caminhoneiros reconhecem, de certo modo, que a falta de união é um dos maiores entraves para a conquista de condições dignas de trabalho, mas associam essa falta de união ao estereótipo negativo que possuem dos colegas e do grupo como um todo, o que dificulta a solução do problema.

Quanto à postura passiva adotada pelos caminhoneiros, é preciso ressaltar que essa passividade ante a exploração tem sido detectada por diversos autores, dentre eles Zinn (1968), que afirmou que a sociedade tende a manter as coisas como estão, que ações revolucionárias são raras dentro da história de sofrimento da humanidade, de modo que o histórico de submissão e tolerância é muito maior do que o de revolta. O autor ressalta que a nossa preocupação não deve ser com a tendência natural à revolta violenta, mas com a propensão a submeter-se mesmo num contexto extremamente opressor.

Outra forma utilizada por estes profissionais para lidar com a carga exaustiva de trabalho e com os perigos com que convivem diariamente é negar tais riscos. A não valorização do trabalho que executam e a falta de reconhecimento parece ser um dos

aspectos que mais causam sofrimento a estes trabalhadores. Sentem-se injustiçados por acreditarem prestar um trabalho imprescindível para a sociedade.

Essas reflexões que os pesquisados foram convidados a fazer, resultou no reconhecimento por parte de um deles de que parte do problema se relacionava a eles mesmos, que a sua falsa consciência, e os estereótipos grupais, bem como a visão pejorativa que tinham do grupo contribuíam pela sua paralisia ante o sofrimento ao qual são submetidos, o que o levou a revelar que já havia feito algumas reflexões neste sentido e que a partir daquele momento assumiria uma postura diferente. Não há como afirmar se, de fato, houve uma mudança de posicionamento ou tomada de consciência, no entanto é inevitável considerar que momentos de reflexão como este são importantes para estes profissionais. E que é necessário pensar em formas de fomentar esse pensamento crítico sobre a realidade, sendo este o único caminho para promover mudanças.

Conclui-se que a justificação do sistema explica a permanência dos graves problemas enfrentados pelos caminhoneiros. Reconhece-se que essa justificação não é voluntária, já que é estimulada pela forma como o sistema se organiza. No cenário atual, as ações e discursos empreendidos pelos governantes, pelos empresários, e de forma indireta e menos intensa, pela sociedade, têm levado os caminhoneiros a interpretarem a configuração do seu trabalho como legítima.

Ressalta-se que esta tese não tem por objetivo culpabilizar os trabalhadores, mas que o estudo evidenciou que estes sujeitos, ainda que inconscientemente, são constrangidos a uma conformidade em relação à manutenção do sistema. É impossível negar que vivemos num sistema econômico e social desigual em que a prática de injustiças tem se tornado algo comum e corriqueiro, resultando na marginalização e discriminação de indivíduos, além da exploração e exclusão de diversos grupos. No entanto, é necessário reconhecer quais mecanismos psicológicos e sociais são responsáveis pela sustentação do sistema, e especialmente como os oprimidos prestam sua parcela de contribuição à sua própria opressão, para que assim importantes avanços sejam feitos no sentido de promover conscientização para o enfrentamento.

Ressaltamos que não se objetivou representação estatística, no entanto, as narrativas decorrentes dos encontros indicam que a justificação do sistema e os problemas indicados, são, em algum grau, extensivos a toda a categoria. Em função das limitações deste trabalho, recomendamos que estudos futuros perscrutem esse mecanismo psicológico responsável pela justificação do sistema por parte destes

profissionais objetivando descobrir a forma mais efetiva de tornar essa situação clara aos trabalhadores. Ações informativas e educativas com este objetivo, realizadas por entidades de classe, pelo poder público e por outras instituições também são indicadas.

Também são importantes que estudos e ações no sentido de compreender e fomentar empreendimentos solidários por parte desta categoria sejam engendradas, pois um importante achado deste estudo é que estes trabalhadores têm grande potencial de alcançar verdadeira autonomia e de transformarem suas condições de vida e trabalho, mas para tanto é necessário que superem a falsa consciência e os autoestereótipos que subsidiam a justificação do sistema.

REFERÊNCIAS

- Agência Brasil (2017). Roubo de cargas no Brasil. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2017-03/brasil-e-oitavo-pais-em-que-e-mais-perigosotran-sportar-cargas>>.
- Aguayo, B. E. C., & Ramírez, L. P. A. (2019). La Economía Solidaria en lapolitización del trabajo escondido de las mujeres. *Revista Estudos Feministas*, 27(2), e54486. Epub July 22, 2019. <https://dx.doi.org/10.1590/1806-9584-2019v27n254486>
- Albuquerque, P. P.(2003). Associativismo. In: Cattani, Antonio D. (org.) *A outra economia*. Porto Joaquim: Veraz editores.
- Alvarenga, R. Z.. A pejotização como fraude à legislação trabalhista. *Revista Síntese Trabalhista e Previdenciária*, São Paulo, v. 25, n. 291, p.71-74, set. 2013.
- Álvarez, C. C.B (2012) Riesgo Psicosocial Intralaboral Y Burnour em docentes universitários de algunos países latinoamericanos. Cuadenos de Administración, 28 (48), PP 117-132.
- Amador, F. S.; Rocha, C. T. M. ; Brito, J. M. ; Barros, M. E. B. . *A Narrativa como Dispositivo Metodológico em Clínicas do Trabalho*. In: V Congresso Ibero-Americano em Metodologias Qualitativas, 2016, Porto. Investigação Qualitativa em Saúde, 2016. v. 2. p. 420-428
- Antunes, Ricardo (2000). Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negociação do trabalho. São Paulo: Boitempo.
- Araújo, M.P. S., Bandeira, R. A. M., & Campos, V. B. G.. (2014). Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas. *Journal of Transport Literature*, 8(4), 187-226. Recuperado em 05 de Julho de 2016, from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S223810312014000400009&lng=em&tlng=pt. 10.1590/2238-1031.jtl.v8n4a8.
- Arruda, M. Um novo humanismo para uma nova economia. In: Kraycheque, G. *Economia dos setores populares*. Petrópolis: Vozes, 2000, p.199-223.
- Azambuja, L. R. (2009). Os Valores da Economia Solidária. *Sociologias*, (21), 282-317. <https://dx.doi.org/10.1590/S1517-45222009000100012>
- Azevedo, M. (1964). *Transportes sem rumo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Bacchieri, G., Barros, A.(2011). "Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: Muitas mudanças e poucos resultados. ". *Revista de Saúde Pública*. 45 (5), 949-963.

- Bakker, A. B., Demerouti, E., & Schaufeli, W. B. (2003). Dual processes at work in a call centre: An application of the job demands – resources model. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 12(4), 393–417
- Bastos, L. C. ; Rollemberg, A. T. V. M. . Trabalho e sofrimento em trajetórias profissionais - narrativas de professores de inglês. In: II Congresso Latino-Americano de Formação de Professores de Línguas, 2008, Rio de Janeiro. Caderno de Resumos. Rio de Janeiro: Edições Entrelugar, 2008. p. 336-336
- Beier, M. E., Torres, W. J., Fisher, G. G., & Wallace, L. E. (2019). Age and job fit: The relationship between demands–ability fit and retirement and health. *Journal of Occupational Health Psychology*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1037/ocp0000164>
- Blasi, G., & Jost, J. T. (2006). System justification theory and research: Implications for law, legal advocacy, and social justice. *California Law Review*, 94(4), 1119-1168.
- Brasil. Observatório de Saúde e segurança no trabalho. Disponível em: <https://smartlabbr.org/sst>.
- Benjamim, W. (1985). *Magia e Técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- _____. (1994). *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. São Paulo: Ed. Brasiliense.
- Boldarine, R. F. *Representações, narrativas e práticas de leitura: um estudo com professores de uma escola pública*. Dissertação de Mestrado em Educação. Universidade Estadual de São Paulo, Marília, 2010.
- Botelho, L., Diesel, L., Adamczyk, J., Zeferino, M. (2011). "Profissão motorista de caminhão: Uma visão (im)parcial". *Saúde e Transformação Social*. 2 (1), 108-113.
- Butz, S., Kieslich, P., & Bless, H. (2017). Why are conservatives happier than liberals? Comparing different explanations based on system justification, multiple group membership, and positive adjustment. *European Journal of Social Psychology*. DOI: 10.1002/ejsp.2283.
- Bourdieu, P. (1977). Surlepouvoirsymbolique. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 32(3), 405-411.
- Brasil. Ministério da Saúde/Ministério do Trabalho e Emprego (2005). *Portaria interministerial 353*, de 7 de março, que institui o Grupo de Trabalho de Saúde Mental e Economia Solidária. Brasília: Ministério da Saúde/ Ministério do Trabalho e Emprego.
- Brasil. (2014) Ministério de Trabalho e Emprego. *Classificação brasileira de*

- ocupações*. Brasília, DF, [s.d.]. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbsite>
- Brisola, E. B. V.; Cury, V. E. e Davidson, L. (2017). Construindo narrativas. (Campinas) [online]. vol.34, n.4, pp.467-475.
- Carlotto, M. S.; Micheletto, M. R. D. (2014) Psicologia da Saúde Ocupacional. *R. Laborativa*. v. 3, n. 2, p. 64-72, out./2014. <http://ojs.unesp.br/index.php/rlaborativa>
- Castro, B. (2005) *Na trilha das ferrovias (On the track of the railways)*. Rio de Janeiro: Rener Editora Ltda – p. 27-35.
- Cavagioni, L. C., Pierin, A. M. G., Batista, K. de M., Bianchi, E. R. F., & Costa, A. L. S. (2009). Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, 43(spe2), 1267-127
- Cavieres, H.(2010) *La Teoría de Justificación del Sistema: de cómo la desventaja social facilita la reproducción*. Tese de Doutorado. Universidad de Chile.
- Cerqueira-Santos, E. (Coord.) (2015). *Pesquisa: o perfil do caminhoneiro, comércio sexual e exploração sexual de crianças e adolescentes*.
- Chadwick, I. C., R., Jana L. Not for the faint of heart? A gendered perspective on psychological distress in entrepreneurship. *Journal of Occupational Health Psychology*, Vol 24(6), Dec 2019, 662-674.
- Chahad, J., Cacciamali, M.(2005). "As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil". *Revista da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho*. 5 (2), 120-150.
- CNT. (2014). *Pesquisa CNT de rodovias 2014: relatório gerencial*. Brasília: CNT, SEST, SENAT.
- Cox, T., Baldursson, E. B., & Rial-González, E. (2000). Occupational health psychology. *Work & Stress*, 14(2), 101-104.
- Cox, T. & Cox, S. (1993). Psychosocial and Organizational Hazards at Work. *European Occupational Health Series*, 5. Genève: WHO.
- Codo, W. ; Sampaio, J. J. C. O. . Sofrimento Psíquico nas Organizações: Saúde Mental e Trabalho. Rio De Janeiro: Vozes, 1995. 350p .
- Coelho, J. A. (2008). Uma introdução à psicologia da saúde ocupacional: prevenção dos riscos psicossociais no trabalho. Porto: Edições Universidade Fernando Pessoa.
- Confederação Nacional do Transporte (2016). Boletim estatístico do Transporte. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>>. Acesso em: 15/06/2019.

- Corragio, J. (2002) Distintos conceitos para o entendimento da Economia. *Solidária*. In: Bahia Análise & Dados, Salvador - Bahia, v. 12, n.01, p. 35-47.
- Corrêa, J.P. (2009). *20 anos de lições de trânsito*. Curitiba/PR: InfolioEditoral.
- Costa, J. F. (1987). A consciência da doença enquanto consciência do sintoma: a “doença dos nervos” e a identidade psicológica. *Cadernos do IMS/UERJ*, 1(1), 5-44.
- Cunha, M. I. *O tema da formação de professores: trajetórias e tendências do campo na pesquisa e na ação*. Educação e Pesquisa, São Paulo, Ahead of print, p. 01-17, 2013
- Czarniawska, B. J. (1998). *A narrative approach to organization studies*. London: Sage.
- Dejours, C. (1987). *A Loucura do Trabalho: Estudo de Psicopatologia do Trabalho*. São Paulo: Cortez
- Dejours, C. (1999). *A banalização da injustiça social*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas
- Dejours, C. (2004) A metodologia em psicopatologia do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L.I. (Orgs.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. Brasília/Rio de Janeiro: Paralelo15/Fiocruz,. p.105-26.
- Demerouti, E., Nachreiner, F., Bakker, A., & Schaufeli, W. (2001) The Job Demands – Resources Model of Burnout. *Journal of Applied Psychology*, 86(3), 499-512.
- Dittrich, M. G.; Leopardi, M. T. (2015) Hermenêutica Fenomenológica: um método de compreensão das vivências com pessoas. *Discursos Fotográficos* , v. 11, p. 97, 2015.
- Dirilen-Gumus, O. (2011). Differences in system justification with respect to gender, political conservatism, socio-economic status and religious fundamentalism. *Procedia: Social and Behavioral Sciences*, 30, 2607–2611. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2011.10.510>
- Duarte, D. A. (2015). *(Des)encontros trabalho-família: narrativas de familiares de trabalhadores migrantes do setor de produção de energia hidrelétrica*. São Paulo: Cultura Acadêmica.
- Dutra, E. (2002). *A narrativa como uma técnica de pesquisa fenomenológica* . Estudos de Psicologia. 7(2), 371-378.
- Fadda, G. M. *A experiência de mães e pais no relacionamento com o filho diagnosticado com autismo: um estudo fenomenológico*. Dissertação de

pósgraduação Stricto Sensu em Psicologia do Centro de Ciências da Vida – PUC
- Campinas. 2015

- França Filho., G.C.; Cunha, E.V. (2009) Incubação de redes de economia solidária. In: Cattani, A.; Hespanha, P.; LAVILLE, J.I.; GAIGER, L. (Org.). *Dicionário internacional da outra economia*. Coimbra, Pt: Almedina AS.
- Fernández-Arata, J. M.; Calderón-De la Cruz, G.; Navarro-Loli, J.S. (2016) Psicología de La Salud Ocupacional: Una especialidad emergente em elPerú. *Revista Médica Herediana*, vol. 27, núm. 3, julio-septiembre. pp. 193-194 Universidad Peruana CayetanoHeredia.
- Ferraz, E. A. (Org). **Caminhoneiros: parcerias do asfalto - conhecimento, atitudes e práticas sobre o HIV/Aids em Uberlândia**. Rio de Janeiro: BEMFAM, 2005.
- Frankenhaeuse R, M. & Gardell, B., 1976. Underload and overload in working life: Outline of a multidisciplinary approach. *Journal of Human Stress*, 2:35-46.
- Ferreira L, Oliveira E, Raymond H. F, Chen S. Y, McFarland W. (2008) *Use of Time-location Sampling for Systematic Behavioral Surveillance of Truck Drivers in Brazil*. *AIDS Behav.* 2008;12(4 Suppl):32-8. DOI:10.1007/s10461-008-9386-0
- Ferreira, S. , & Alvarez, D. (2013). Organização do Trabalho e Comprometimento da Saúde: Um Estudo em Caminhoneiros. *Sistemas & Gestão*, 8, 58-66.
- Furtado, C. (1959). *Formação Econômica do Brasil*. Fundo de Cultura S.A.
- Gaiger, L. I.(2000). Os caminhos da economia solidária no Rio Grande do Sul. In: Singer, P. & Souza, A. (Orgs.). *A economia solidária no Brasil; a autogestão como resposta ao desemprego*. São Paulo. Contexto.
- Gaiger, L. I., & Kuyven, P. (2019). Dimensões e tendências da economia solidária no Brasil. *Sociedade e Estado*, 34(3), 811-834. Epub 09 de dezembro de 2019. <https://dx.doi.org/10.1590/s0102-6992-201934030008>
- Garcez, L. N (1970). *Washington Luiz: “Governar é abrir estradas”*. Livro dos transportes, Queiroz, D. (Org). Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes.
- Giavedoni J. G. (2015). Economía social y solidaria, trabajo y capitalismo. Relación entre forma de trabajo y patrón de acumulación em el gobierno de La fuerza de trabajo. *Trabajo y Sociedad*. (25):195-213.
- Gil-Monte, P. R. Riesgos psicosociales en el trabajo y salud ocupacional. *Rev Peru Med Exp Salud Publica* [online]. 2012, vol.29, n.2, pp.237-241
- Globo, 2018. No 11º dia da greve, caminhoneiros encerram protesto no Porto de Santos; distribuição de alimentos melhora. Disponível em

<https://g1.globo.com/economia/noticia/greve-dos-caminhoneiros-entra-no-11-dia-com-menos-manifestacoes-distribuicao-de-alimentos-comeca-a-normalizar.ghtml>. Acessado em 1/06/2018

- Gollac, M. & Bodier M. (2011). Mesurer les facteurs psychosociaux de risque au travail pour les maîtriser (*Relatório do Collège d'Expertise sur les Suivies Risques Psychosociaux au Travail*).
- Gordinho, M.C. (2003). *Transportes no Brasil: A opção Rodoviária*. São Paulo: Marca D'Água.
- Guedes H.M., Paula A.C., Conceição Silva A.M., Almeida M.E.F. Utilização de serviços de atenção básica à saúde por caminhoneiros. *Enferm Bras* 2012; 11(6):347-352
- Guimarães, L. A. M. (2013). Fatores psicossociais de risco no trabalho. In: J. J. Ferreira, & L. O. Penido (orgs), *Saúde mental no trabalho: Coletânea do fórum de saúde e segurança no trabalho do Estado de Goiás* (pp. 273-282). Goiânia, GO: Cir Gráfica.
- Galvão, O.J. 1966. Desenvolvimento dos transportes e integração regional do Brasil – uma integração histórica. Planejamento de Políticas públicas.
- Goulart, J. A (1959). *Transportes nos engenhos de açúcar*. Rio de Janeiro: Edição do Instituto do Açúcar e do Alcool.
- Gramsci, A. (1978). *A questão meridional*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Gramsci, A. (2002). *Cadernos do Cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. V.5
- Haines, E.L., Jost, T.J (2000). *Placating the Powerless: Effects of Legitimate and Illegitimate Explanation on Affect, Memory and Stereotyping*. *Social Justice Research*, 13, 219-236
- Hackman, J.R., & Oldham, G.R. (1975). Development of the job diagnostic survey. *Journal of Applied Psychology*. 1975, Vol. 60, No. 2, 159-170.
- Hackman J.R, Oldham GR. *Work redesign*. Reading, MA: Addison-Wesley; 1980.
- Hakanen, J., Bakker, A., & Schaufeli, W. (2006). Burnout and work engagement among teachers. *Journal of School Psychology*, 43(6), 495–513.
- Hermosa R, Angélica M.; Perilla T, Lyria E. Retos investigativos en psicología de la salud ocupacional: estrés laboral. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, vol. 33, núm. 2, mayo-agosto, 2015
- Hess, Y. D., & Ledgerwood, A. (2014). Bolstering system-justifying beliefs in response to social exclusion. *Group Processes & Intergroup Relations*, 17(4), 494–508.

- Holanda, A. (1997). Fenomenologia, psicoterapia e psicologia humanista. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 14(2), 33-46. <https://dx.doi.org/10.1590/S0103-166X1997000200004>
- Huertas, D.M.(2013).*Território e Circulação: transporte Rodoviário de cargas no Brasil*. Tese (Doutorado em geografia). São Paulo/SP: USP.
- Husserl, E. (2012). A Crise das ciências europeias e a fenomenologia transcendental. Uma introdução à filosofia fenomenológica. Diogo Falcão, Trad. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária. (Publicação original: 1954)
- Husserl, E. (2001). *Meditações cartesianas: introdução à fenomenologia*. São Paulo: Madras.
- Hulshof, I. L., Demerouti, E., & Le Blanc, P. M. (2019). A job search demands-resources intervention among the unemployed: Effects on well-being, job search behavior and reemployment chances. *Journal of Occupational Health Psychology*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1037/ocp0000167>
- IG. 2018. *Caminhoneiros mantêm protestos em rodovias de 24 estados e no DF, diz PRF*. Disponível em: <http://ultimosegundo.ig.com.br/politica/2018-05-28/grevecaminhoneiros -anuncio -temer.html>. Acessado em 03/06/2018.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2007). Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD 2007 Brasil. Síntese de Indicadores. Brasília.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010) Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD 2009 Brasil. Síntese de Indicadores. Brasília.
- Jiménez, B. (2011). Factores y riesgos laborales psicosociales: conceptualización, historia y cambios actuales. *Medicina y Seguridad del trabajo*, 57, 4-19.
- Jost, J., e Banaji , M. (1994).The role of stereotyping in system justification and the production of false consciousness. *British Journal Psychology*,33, 1-27.
- Jost, J. T. (1997). An Experimental Replication of the Depressed Entitlement Effect Among Women, *PSYCH. WOMEN Q.* 21 387
- Jost, J.T., e Burgess, D. (2000).Attitudinal Ambivalence and the Conflict between Group and System Justification Motives in Low Status Groups.*Personality and Social Psychology Bulletin*, 26, 293-305.
- Jost, J.T., e Thompson, E.P. (2000). Group-based dominance and opposition to equality as independent predictors of self-esteem, ethnocentrism, and social policy attitudes among African Americans and European Americans. *Journal of Experimental Social Psychology*, 36, 209-232

- Jost J.T., Pelham B.W., Carvalho M.R. (2002). Non-conscious forms of system justification: Implicit and behavioral preferences for higher status groups *Journal of Experimental Social Psychology*, 38 (6) , pp. 586-602.
- Jost, J. T., & Hunyady, O. (2002). The psychology of system justification and the palliative function of ideology. *European Review of Social Psychology*, 13, 111–153. doi:10.1080/10463280240000046
- Jost, J., e Sidanius, J. (2003) *Political Psychology: keys reading in Social Psychology*. New York: Ed. Psychology Press.
- Jost, J.T., Pelham, B.W., Sheldon, O., & Sullivan, B.N. (2003). Social inequality and the reduction of ideological dissonance on behalf of the system: Evidence of enhanced system justification among the disadvantaged. *European Journal of Social Psychology*, 33, 13–36.
- Jost, J., Banaji, M., e Nosek, B. (2004) A decade of system justification theory: Accumulated evidence of conscious and unconscious bolstering of the status quo. *Political Psychology*, 24 XXV (6), 881-919.
- Jost, J. T., e Hunyady, O. (2005). Antecedents and consequences of system-justifying ideologies. *Current Directions in Psychological Science*, 14(5), 260-265.
- Jost, J. & Kay, A. (2005). Exposure to benevolent sexism and complementary gender stereotypes: Consequences for specific and diffuse forms of system justification. *Journal of Personality and Social Psychology*, 88(3), 498-509.
- Jost, J. T., Kivetz, Y., Rubini, M., Guermandi, G., & Mosso, C. (2005). System-justifying functions of complementary regional and ethnic stereotypes: Cross-national evidence. *Social Justice Research*, 18, 305–333. doi:10.1007/s11211-005-6827-z.
- Jost, J.T., Nosek, B.A. & Gosling, S.D. (2008). Ideology: Its resurgence in social, personality, and political psychology. *Perspectives on Psychological Science*, 3, 126-136.
- Jost, J. T., Liviatan, I., van der Toorn, J., Ledgerwood, A., Mandisodza, A., e Nosek, B. A. (2011). System Justification: How do we know it's motivated. In *The Psychology of Justice and Legitimacy* (pp. 173-204). Taylor and Francis. DOI: 10.4324/9780203837658
- Jost, J.T. (2018). A Quarter Century of System Justification Theory: Questions, Answers, Criticisms, and Societal Applications. *British Journal of Social Psychology*, 58(2), 263–314
- Juárez-García A. 2007. Psicología de la salud ocupacional: área de oportunidad en México. *Revista de Salud Pública y Nutrición*. 8 (3):1-2
- Karasek R. A. (1979) Job demands, job decision latitude, and mental strain: implications for job redesign. *Administrative Science Quarterly*; 24:285-308.

- Karasek R.A., Baker D, Marxer F, Ahlbom A, Theorell T. (1981). Job decision latitude, job demands, and cardiovascular disease: a prospective study of swedish men. *J Public Health*; 71:694-705.
- Karasek R.A &Theörell T. (1990). *Healthy work-stress, productivity, and the reconstruction of working life*. Ed. Basic Books, Nova York.
- Karasek R.A., Brisson C, Kawakami N, Houtman I, Bongers P, Amick B. (1998) The Job Content Questionnaire (JCQ): a instrument for internationally comparative assessments of psychosocial job characteristics. *J Occup Health Psychol*; 3:322-55. 3.
- Kay, A. C., Jimenez, M. C., & Jost, J. T. (2002). Sour grapes, sweet lemons, and the anticipatory rationalization of the status quo. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28(9), 1300–1312. <https://doi.org/10.1177/01461672022812014>
- Kay, A. C., Jost, J. T., & Young, S. (2005). Victim-derogation and victim-enhancement as alternate routes to system-justification. *Psychological Science*, 16, 240-246.
- Kay, A. C., & Friesen J. (2011). On social stability and social change: Understanding when system justification does and does not occur. *Current Directions in Psychological Science*, 20 (6), 360–3
- Knauth, Daniela Riva, Pilecco, FláviaBulegon, Leal, Andréa Fachel, Seffner, Fernando, & Teixeira, Ana Maria Ferreira Borges. (2012). Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Revista de Saúde Pública*, 46(5), 886-893. <https://dx.doi.org/10.1590/S0034-89102012000500016>
- Kompier M. (2002). The psychosocial work environment and health- what do we know and where should we go? *Scandinavian Journal Work Environment Health*. 28 (1): 1-4.
- Kramp, M. K. (2004). Exploring Life and Experience through narrative inquiry. In deMarrais, K &Lapan, S,D. (Eds), *Foundations For Research Methods in Education and the Social Sciences*, 103-122. Mahwah, NJ. LawranceErlbaum Associates.
- LaBoétie, Étienne. (2009). O discurso da servidão voluntária. Tradução de Casemiro Linarth. São Paulo: Martin Claret. Original publicado em 1580.
- Lancman, Selma. (2008), Políticas públicas e processo de trabalho em saúde mental. Brasília, Paralelo 15.
- Laurin, K., Kay, A. C., & Shepherd, S. (2011). Self-stereotyping as a route to system justification. *Social Cognition*, 29, 360–375. <https://doi.org/10.1521/soco.2011.29.3.360>

- Laurin, K., Gaucher, D. & Kay A.C (2013). Estabilidade e justificativa da socialDesigualdadeEuropeanJournalof Social Psychology 43, 246–254]
- Ledgerwood, A., Jost, J. T., Mandisodza, A., & Pohl, M. (2008). Working for the system: Motivated defense of the American Dream.Social Cognition, Vol. 29, No. 2, 2011, pp. 322–340
- LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. Recuperado em 14/07/2016 de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112619.htm
- LEI Nº 13.103/2015. DE 02 DE MARÇO DE 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm
- Lemos, L.C., Marqueze, E. C., Sachi, F., Lorenzi-Filho, G., & Moreno, C. R; C. (2009). Síndrome da apneia obstrutiva do sono em motoristas de caminhão. *Jornal Brasileiro de Pneumologia*, 35(6), 500-506. <https://dx.doi.org/10.1590/S1806-37132009000600002>.
- Levi, L. (1990). Occupational stress: Spice of life or kiss of death? *American Psychologist*, 45(10), 1142–1145. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.45.10.1142>
- Levi. L. (1999). Guía sobre elestrés relacionado con el trabajo: ¿la “sal de la vida o el beso de La muerte?”. Dirección General de Empleo y Asuntos Sociales de La Comisión Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo,
- Levi L. (2011). Psychosocial factors, stress and health. In: *Encyclopedia of occupational health and safety*. Geneva: International Labor Organization.
- Levi, L.; Frankenhauser, M.; Gardell, B. (1986). The characteristics of the workplace and the nature of its social demands. In: Wolf, S.; Finestone, A. (Eds.). *Occupational stress: health and performance at work*. Littleton, Massachusetts: PSG Publ. Co, p. 54-67.

- Llorens, S., Bakker, A., Schaufeli, W., & Salanova, M. (2006). Testing the Robustness of the Job Demands-Resources Model. *International Journal of Stress Management*, 13(3), 378-39
- Lucena, E. (2015). *Greve de caminhoneiros é benéfica para empresa, diz especialista*. São Paulo: Folha de São Paulo. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/03/1597175-greve-de-caminhoneiros-e-benefica-para-empresas-diz-especialista.shtml>. Acesso em 25 de Março de 2015.
- Lukes, S. (2011). In defense of “false consciousness”. University of Chicago Legal Forum, 3, 19–28. Retrieved from <http://chicagounbound.uchicago.edu/uclf/vol2011/iss1/3>
- Luttig, M. (2013). The structure of inequality and Americans’ attitudes toward redistribution. *Public Opinion Quarterly*, 77, 811–821. <https://doi.org/10.1093/poq/nft025>
- Masson, V.A.; Monteiro, M. I. (2010) *Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros*. **Rev. bras. enferm.**, Brasília, v. 63, n. 1, fev.
- Marcuse, H. (1973). *A ideologia da sociedade industrial: o homem unidimensional* (G. Rebuá, Trad.) Rio de Janeiro: Zahar. (Original publicado em 1964)
- Martin, J. (1986). The tolerance of injustice. In J. M. Olson, C. P. Herman, & M. P. Zanna (Eds.), *Relative deprivation and social comparison: The Ontario symposium* (Vol. 4, pp. 217-242). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Marx, K; Engels, F. (1846/2001). *A ideologia alemã*. São Paulo: Martins Fontes.
- Menezes, M. T. C. G. (2007). *Economia Solidária: elementos para uma crítica marxista*. Rio de Janeiro: Gramma,.
- Minayo, M.C. (1994). *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. São Paulo: Hucitec-Abrasco.
- Ministério da Justiça (BR), Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Prestação de contas ordinária anual. Relatório de gestão do exercício de 2014. Brasília (DF): DPRF/MJ; 2015. Disponível em: <https://www.prf.gov.br/portal/estados/sede/prestacao-decontas/2014-relatorio-de-gestao>
- Napier, J. L., & Jost, J. T. (2008). Why are conservatives happier than liberals? *Psychological Science*, 19, 565–572. doi:10.1111/j.1467-9280.2008.02124.
- Nascimento, E. C., Nascimento, E., Silva, J. P. (2007). Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Revista de Saúde Pública*, 41(2), 290-293. Acesso em 13 de outubro de 2019, de

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102007000200017&lng=pt&tlng=pt. 10.1590/S0034-89102007000200017

National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) (2013). Occupational Health Psychology (OHP). Atlanta, GA, USA. Acesso em 19/10/2019. Disponível em: <http://www.cdc.gov/niosh/topics/ohp/>

Neri, M.; Soares, W. L.; Soares, C. (2005). *Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 4, ago.

Nascimento, E. (2003) *Desenvolvimento de pesquisa-ação com caminhoneiros de estrada: trabalhando na problematização às questões voltadas à sexualidade DST/Aids e drogas*. 242 f. Tese (Doutorado em Enfermagem) – USP: Ribeirão Preto.

Nosek, B. A., Banaji, M. R., & Jost, J. T. (2009). The politics of intergroup attitudes. In J. T. Jost, A. C. Kay, & H. Thorisdottir (Eds.), *Series in political psychology*.

Nosek, B., Smytm, F., Sriram, N., Lindner, N., Devos, T., Ayala, A. et al. (2009). National differences in gender-science stereotypes predict national sex differences in science and math achievement. *PNAS*, 106(26), 10593-10597

Observatório Digital de Saúde e Segurança no Trabalho (MPT-OIT). (2018). Acesso em 05/08/2018. Disponível em: <http://observatoriosst.mpt.mp.br>.

Ohu, E. A., Spitzmueller, C., Zhang, J., Thomas, C. L., Osezua, A., & Yu, J. (2019). When work–family conflict hits home: Parental work–family conflict and child health. *Journal of Occupational Health Psychology*, 24(5), 590–601.

Oliveira, B. A. M., Alves, F. K., & Pontelo, T. C. (2007). As contribuições das Incubadoras Tecnológicas de Cooperativas Populares para o desenvolvimento da economia solidária e para a construção de um novo modelo de extensão universitária. In J. C. Abreu (Org.), *Cooperativismo popular e redes solidárias* (pp. 67-78). São Paulo: All Print.

Oliveira, D. B. (2012). *Reestruturação produtiva e o trabalho dos motoristas de caminhão: um estudo de caso em duas empresas de transporte rodoviário de carga*. Dissertação de mestrado (engenharia de produção). São Carlos: UFSCAR.

Oliveira, L.G.D., Almeida, L.P. Barroso, M.J.C. Gouvea, D.R., Munoz e Leyton, V. *Acidentes de trânsito envolvendo motoristas de caminhão no estado de São Paulo: prevalência e preditores*. *Ciência e Saúde Coletiva*, 21, 3757-3567.

Olson, J.A., & Hafer, C.L. (2001). Tolerance of personal deprivation. In J.T. Jost & B. Major (Eds.), *The psychology of legitimacy: Emerging perspectives on ideology*,

- justice, and intergroup relations (pp. 157-175). New York: Cambridge University Press.
- Orejuela F, Portocarrero J. (2012). La economía solidaria em Colombia: obstáculos normativos y su enfoque económico. *Magazín Empresarial*. 8(17). pp. 23-36.
- Organización Internacional del Trabajo. (2004), *La organización del trabajo y estrés*. Ginebra: OIT.
- Organização Internacional do Trabalho. (2012). *Meeting of experts on updating the list of occupational diseases*. Geneva: OIT
- Organização Mundial de Saúde (OMS). (2001). *Relatório sobre a saúde no mundo 2001: Saúde mental: nova concepção, nova esperança*. Genebra.
- Organização Mundial da Saúde (2004). *Promoción de la salud mental: Conceptos, evidencia emergente, práctica: informe compendiado*. Genebra.
- Organização Mundial da Saúde (2005). *A carta de Bangkok para a promoção da saúde em um mundo globalizado*. Disponível em: <http://www.bvsde.paho.org/bvsdeps/fulltext/cartabangkokpor.pdf>.
- Osborne, D., & Sibley, C. (2014). Endorsement of system-justifying beliefs strengthens the relationship between church attendance and right-wing authoritarianism. *Group Processes & Intergroup Relations*, 17(4), 542–55.
- Osborne, D., Sengupta, N. K., Sibley, C. G. (2019). System justification theory at 25: Evaluating a paradigm shift in psychology and looking towards the future. *British Journal of Social Psychology*, 58, 340–361. doi:10.1111/bjso.12302
- Paparelli, R. Sato, L., & Oliveira, F. (2011). A saúde mental relacionada ao trabalho e os desafios aos profissionais da saúde. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 36(123), 118-127. <https://dx.doi.org/10.1590/S0303-76572011000100011>
- Passos, E. (1952) *Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte*. Rio de Janeiro/RJ: Departamento de Imprensa Nacional.
- Pelham, B. W., & Hetts, J. J. (2001). Underworked and overpaid: Elevated entitlement in men's self-pay. *Journal of Experimental Social Psychology*, 37, 93–103.
- Penido, L.O (2011). Saúde mental no trabalho: um direito humano fundamental. *Revista de informação legislativa*: v. 48, n. 191 (jul./set. 2011)
- Pereira, M. E. (2002). *Psicologia social dos estereótipos*. São Paulo, SP: EPU.
- Pérez, J. P. (2017). Salud ocupacional y psicología: ¿Quo vadis? *Revista Cubana de Salud y Trabajo*, 18(1), 67-73.

- Pérez V., G. (2015). *Reflexiones críticas sobre economía solidaria: la economía solidaria hoy en Colombia y en el mundo*. Medellín: Icaria
- Pihl-Thingvad, J., Andersen, L. L., Brandt, L. P. A., & Elklit, A. (2019). Are frequency and severity of workplace violence etiologic factors of posttraumatic stress disorder? A 1-year prospective study of 1,763 social educators. *Journal of Occupational Health Psychology*, 24(5), 543–555.
- Razeto L. (2010). *Lecciones de economía solidaria. Realidad, teoría y proyecto*. Santiago de Chile: Uvirtual. pp.25.
- Rese, N., Montenegro, L. M., Bulgacov, S., Bulgacov, Y. L. M. A Análise de Narrativas como Metodologia Possível para os Estudos Organizacionais sob a Perspectiva da Estratégia como Prática: “Uma Estória Baseada em Fatos Reais”. In: VI Anpad. 2010.
- Ribeiro, F. H.(2008). *Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e Saúdedos motoristas de caminhão em Rio Verde – GO*. Dissertação de Mestrado. UCG. Goiânia/GO.
- Ricoeur, P. (2010). *Tempo e Narrativa*. Tomo I. São Paulo: Editora WMF.
- Rocha, c. T. M. ; [Amador, f. S.](#) . *Experiência e Narrativa: inspiração benjaminiana para uma Clínica do Trabalho*. PSICOLOGIA EM ESTUDO (ONLINE), v. 24, p. 1-15, 2019.
- Rotter, J.B. *Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement*. Psychological Monographs, 1966, whole n. 609.
- Rosa, I. (2006) “*Trilhando Caminhos e Perseguindo Sonhos: Histórias e Memórias de Caminhoneiros*”. Dissertação (Mestrado em História). Uberlândia: UFU.
- Santana Junior, G. (2007) *A Economia Solidária em face da dinâmica da acumulação capitalista: da subordinação a um novo modelo de regulação social?* (tese de doutorado). Salvador:UFBA.
- Santos, B. S. (2002). *Produzir para Viver. Os caminhos da produção não capitalista. Reinventar a emancipação social. Para novos manifestos*. 2, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Santos, M.M. (2007) *Transporte Rodoviário no Brasil: Transportadoras e sindicalismo a partir de 1990*. Dissertação de Mestrado. Unicamp, Campinas/SP
- Salanova, M., Martinez, I.M., Cifre, E, & Liorens, S. (2009). La salud ocupacional desde la perspectiva psicossocial: aspectos teóricos e conceptuales. In Salanov, M. *Psicología de La Salud Ocupacional* (pp. 27-62). Madrid: Editorial Síntesis.
- Salanova M. (2009). *Psicología de La Salud Ocupacional*. Madrid: Editorial Síntesis.

- Salanova M, Martínez I, Llorens S. (2014). Una mirada más “positiva” a la salud ocupacional desde la psicología organizacional positiva en tiempos de crisis: aportaciones desde el equipo de investigación WoNT. *Papeles Del Psicólogo*. 2014;35(1):22-30.
- Sato, L., Andrada, C. F., Évora, I. M. A., Neves, T. F. S. das, & Oliveira, F. (2011). As tramas psicossociais da cooperação e da competição em diferentes contextos de trabalho. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 63(spe), 2-14. Recuperado em 15 de Novembro de 2019, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-5267201100030000_2&lng=pt&tlng=pt.
- Sauter, S. L., Murphy, L. R., & Hurrell, J. J. (1990). Prevention of work-related psychological disorders: A national strategy proposed by the National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH). *American Psychologist*, 45(10), 1146–1158.
- Sauter, S. L., & Hurrell, J. J., Jr. (1999). Occupational health psychology: origins, context, and direction. *Professional Psychology: Research and Practice*, 30(2), 117–122. <https://doi.org/10.1037/0735-7028.30.2.117>.
- Scaramella, M.L.(2004). *Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros*. Dissertação Mestrado em Antropologia. Campinas, Unicamp, 2004.
- Schaufeli, W., & Bakker, A. (2004). Job demands, job resources, and their relationship with burnout and engagement: a multi-sample study. *Journal of Organizational Behavior*, 25(3), 293–315.
- Schaufeli W. (2004) The future of Occupational Health Psychology. *Applied Psychology: An International Review*. 53(4):502-17.
- Schoofs, S. (2015) Making sense of informal economies in fragile contexts: issues, dilemmas and questions. Conflict research unit policy brief. *Clingendael (NED): Netherlands Institute of International Relations*.
- Sedano, G. S., Ferreira, S.C.M, Valente. G.S.C., Chrisostimo, M.M Educação em saúde: um desafio do enfermeiro do trabalho na atenção à saúde dos caminhoneiros. *Revista de Pesquisa: cuidado é fundamental*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, p. 760-769, abr./jun. 2010. Disponível em: <http://www.seer.unirio.br/index.php/cuidadofundamental/article/view/493/pdf_16>. Acesso em: 18 out. 2019.
- Seligmann-Silva, E. (1994). *Desgaste mental no trabalho dominado*. São Paulo: Cortez.
- Sengupta, N. K., Greaves, L. M., Osborne, D., Sibley, C. G. (2017). The sigh of the oppressed: The palliative effects of ideology are stronger for people living in highly unequal neighbourhoods. *British Journal of Social Psychology*, 56, 437–454. doi:10.1111/bjso.12192

- Shockley, E., Wynn, A., & Ashburn-Nardo, L. (2016). Dimensions of Black identity predict system justification. *Journal of Black Psychology*, 42, 103–113. <https://doi.org/10.1177/0095798414557276>.
- Siegrist J. (1996). Adverse health effects of high effort-low reward conditions. *Journal of Occupational Health Psychology*, 1, 27-41.
- Siegrist, J. (2012). *Effort-reward imbalance at work - theory, measurement and evidence*. Düsseldorf: Department of Medical Sociology.
- Silva, L. (2011) O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividades, vínculo empregatício e acidentes de trabalho. Dissertação de Saúde Pública. São Paulo: USP.
- Silva, R.A. (2015). *Vida de Caminhoneiro: Sofrimento e Paixão*. Dissertação de Mestrado em Psicologia. Campinas. PUC-Campinas.
- Silva, E.S., Figueiredo, M., & Franco, T. (2015) As relações contemporâneas entre meio, trabalho e saúde mental. IN: Feliciano, G.G., Urias, J., Maranhão, N., & Severo, V.S., (Orgs) *Direito ambiental do trabalho: apontamentos para uma teoria geral*. (Vol.2, PP. 507-5488.) São Paulo, SP: LTR.
- Singer, P. *Uma utopia militante: repensando o socialismo*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1999.
- Singer, P. (2000). Economia solidária: um modo de produção e distribuição. In P. Singer & A. R. Souza (Orgs.), *A economia solidária no Brasil: a autogestão como resposta ao desemprego* (pp. 11-28). São Paulo: Contexto.
- Singer, P. (2002). *Introdução à economia solidária*. São Paulo: Perseu Abramo.
- Sousa, M.G; Cabral, C.L.O. *A narrativa como opção metodológica de pesquisa e formação de professores*. Horizontes, v. 33, n. 2, p. 149-158, jul./dez. 2015. Disponível em <https://revistahorizontes.usf.edu.br/horizontes/article/download/149/102>
- Takitane, J., Oliveira, L. G. de, Endo, L. G., Oliveira, K. C. B. G., Muñoz, D. R., Yonamine, M., & Leyton, V.a. (2013). Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do Estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito?. *Ciência & Saúde Coletiva*, 18(5), 1247-1254
- Teles, S. A., Matos, M. A.e, Caetano, K. A. A., Costa, L. A., França, D. D.S., Pessoni, G.C., Brunini, S. M., Martins, R. M. B. (2008) Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. *Rev Panam Salud Publica*;24(1) 25-30, jul. 2008. Retrieved from http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1020-49892008000700003

- Tetrick L.E, Campbell J. (2003). Prevention at work: Public health in occupational settings. In: Quick JC, Tetrick LE, editores. *Handbook of Occupational Health Psychology*. 1a ed. Washington: APA; 2003. p. 3-18.
- Van derToorn, J. & Jost, J.T. (2014). Twenty years of system justification theory: Introduction to the special issue on 'ideology and system justification processes'. *Group Processes and Intergroup Relations*, 17(4), 413-419. DOI: 10.1177/1368430214531509
- Ulhôa, M. A., Marqueze, E. C., Lemos, L. C., Silva, L. G., Silva, A. A., Nehme, P. F., Frida M., & Moreno, C. R. C. (2010). Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. *Revista de Saúde Pública*, 44(6), 1130-1136. <https://dx.doi.org/10.1590/S0034-89102010000600019>
- Uol. 2018. *Enquanto protestam caminhoneiros recebem apoio, fazem churrasco e pedem a volta dos militares*. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/enquanto-protestam-caminhoneiros-recebem-apoio-fazem-churrasco-e-pedem-a-voltados-militares.shtml>. Acessado em 02 de junho de 2018.
- Vainer, C. Controle Político ou utopia experimental? *Unitrabalho Informa*, ano III n. 10, 2000.
- Van der Toorn, J., Feinberg, M., Jost, J. T., Kay, A. C., Tyler, T. R., Willer, R. & Wilmuth, C. (2015). A sense of powerlessness fosters system justification: Implications for the legitimation of authority, hierarchy, and government. *Political Psychology*, 36 (1), 93-110.
- Viana. G. (2007) *O Mito do Rodoviarismo Brasileiro*. São Paulo: NTC Associação Nacional dos Transportadores s de Carga.
- Vilaça, M.V.(1961). *Em torno da Sociologia do Caminhão*. Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais. Recife: Ministério da Educação e Cultura.
- Wakslak, C. J., Jost, J. T., Tyler, T. R. & Chen, E. (2007). *System justification and the alleviation of emotional distress*. *Psychological Science*, 18, 267–274.
- Weick, K. E. (1995). *Sensemaking in organizations*. California: Sage Publications.
- Wellen, H. A. Ramos. (2008). Contribuição à crítica da 'economia solidária'. *Rev. Katálysis* [online]. Vol.11, n.1, pp.105-115.
- Wisman, J. D., & Smith, J. F. (2011). Legitimizing inequality: Fooling most of the people all of the time. *American Journal of Economics and Sociology*, 70, 974–1013. <https://doi.org/10.1111/j.1536-7150.2011.00795.x>
- Zanelli, J. C., & Kanan, L. A. (2018) Fatores de risco, proteção psicossocial e trabalho: organizações que emancipam ou que matam. Florianópolis: Uniplac.

- Zechmann, A., & Paul, K. I. (2019). Why do individuals suffer during unemployment? Analyzing the role of deprived psychological needs in a six-wave longitudinal study. *Journal of Occupational Health Psychology, 24*(6), 641–661
- Zilles, U. (2007). *Fenomenologia e teoria do conhecimento em Husserl*. Revista de Abordagem Gestáltica, v. 13, n. 2, p. 216-221, jul./dez. 2007.
- Zinn, H. (1968). *Disobedience and Democracy: Nine Fallacies on Law and Order*. New York: Vintage.
- Zini, Renato Luis. *Acolhimento como prática psicológica no contexto de um Centro de Atenção Psicossocial em Álcool e Drogas*. 2013. 328 f. Tese (Doutorado em Psicologia) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2013.

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Como participante do estudo, eu _____, portador do RG.: _____ declaro que fui informado que a pesquisa intitulada “**Autonomia e produção de desgaste: a realidade dos caminhoneiros brasileiros**”, desenvolvida por Ramon Araújo Silva, tem como objetivo de "Compreender os aspectos psicológicos que impedem os caminhoneiros de conquistar melhores condições de trabalho".

Declaro ainda que fui informado de que minha colaboração se fará de forma anônima, por meio de diálogos, e que posteriormente o pesquisador irá descrever a experiência do encontro, organizando não apenas as informações, mas toda a experiência em forma de narrativa. O acesso e a análise dos dados coletados se farão apenas pelo pesquisador e sua orientadora. Por este instrumento, dou plena autorização para que as narrativas sejam utilizadas na tese, bem como para fins de divulgação em livros, jornais e revistas científicas, desde que seja mantido sigilo absoluto de minha identidade. **Também fui informado de que o encontro terá duração aproximada de duas horas.** Fui esclarecido que minha participação é voluntária, portanto, não haverá qualquer tipo de custo ou lucro e posso interrompê-la a qualquer momento de seu desenvolvimento sem nenhum tipo de prejuízo e, se assim desejar, poderei retirar da pesquisa qualquer contribuição já prestada.

Em relação aos riscos da pesquisa para os participantes, fui informado de que são mínimos e que estão relacionadas a recordações ou reflexões que podem não ser agradáveis e que caso sinta algum mal estar psicológico ou constrangimento, o pesquisador providenciará o atendimento necessário. **E, que o pesquisador é o único responsável por qualquer dano que possa advir a si mesmo em função da pesquisa, estando assim o participante da pesquisa isento de qualquer acidente ou dano que porventura ocorra ao pesquisador.**

Fui informado ainda sobre o meu direito de tirar toda e qualquer dúvida antes, durante ou depois da minha participação na pesquisa através do responsável pela pesquisa, Ramon Araújo Silva, Fone (19) 988004994. E que em relação a questões de ordem ética, possíveis dúvidas podem ser esclarecidas junto ao Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humano da PUC-Campinas, que aprovou esta pesquisa. Endereço: Rod. Dom Pedro I, Km 136 – Pq. das Universidades Campinas-SP – CEP: 13.086900; telefone/fax: (19) 33436777; email:comitedeetica@puccampinas.edu.br. **Horário de funcionamento de segunda a sexta-feira das 08h00 as 17h00” .**

Por fim declaro ter sido devidamente informado sobre a pesquisa, lido este Termo de Consentimento, compreendido a natureza e objetivo do estudo e concordado livremente em participar.

Para oficializar minha participação nesse estudo, assinarei o Termo de consentimento em duas vias de igual teor e forma, das quais uma ficará sob meu poder.

Ramon Araújo Silva
Pesquisador Responsável

Participante da Pesquisa