



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA

LUCIANA CAMPOS CASTRO

“NÓS SOMOS OS HERÓIS BRASILEIROS”: O trabalho de caminhoneiros de rota longa
que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão

São Luís

2021

LUCIANA CAMPOS CASTRO

“NÓS SOMOS OS HERÓIS BRASILEIROS”: O trabalho de caminhoneiros de rota longa
que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão

Dissertação apresentada como requisito para obtenção do
Título de Mestre do Programa de Pós-Graduação em
Psicologia da Universidade Federal do Maranhão, área de
concentração: Trabalho, Saúde e Subjetividade.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Denise Bessa Leda.

São Luís

2021

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas

CAMPOS CASTRO, LUCIANA.

Nós somos os heróis brasileiros: O trabalho de caminhoneiros de rota longa que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão / LUCIANA CAMPOS CASTRO. - 2021.

107 f.

Orientador(a): DENISE BESSA LEDA.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Psicologia/cch, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2021.

1. Trabalho. 2. Caminhoneiros. 3. Prazer. 4. Sofrimento. I. BESSA LEDA, DENISE. II. Título.

LUCIANA CAMPOS CASTRO

“NÓS SOMOS OS HERÓIS BRASILEIROS”: O trabalho de caminhoneiros de rota longa
que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão

Dissertação apresentada como requisito para obtenção do
Título de Mestre do Programa de Pós-Graduação em
Psicologia da Universidade Federal do Maranhão, área de
concentração: Trabalho, Saúde e Subjetividade.

Aprovada em: 23/12/2021

BANCA EXAMINADORA:

Prof^ª. Dr^ª. Denise Bessa Leda (Orientadora)
Universidade Federal do Maranhão

Prof^ª. Dr^ª. Carla Vaz dos Santos Ribeiro
Universidade Federal do Maranhão

Prof^ª. Dr^ª. Marcia Hespanhol Bernardo
Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo

Prof^ª. Dr^ª. Yldy Souza Ramos Queiroz Pessoa (suplente)
Universidade Federal do Maranhão

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, à Deus, o dono de tudo, que esteve comigo durante toda essa jornada, me dando forças nos momentos mais difíceis e me fazendo acreditar que esse sonho seria possível.

Aos meus pais Santana dos Santos Castro e Joana Campos (*In memoriam*) que me ensinaram a preciosidade que é perseguir os sonhos por meio da educação e dos estudos. Vocês me ensinaram que a vida poderia ser diferente e melhor se eu me dedicasse a estudar. Vocês são participantes dessa realização.

À minha querida Denise Bessa Leda, por ter aceitado ser a minha orientadora, mesmo não me conhecendo pessoalmente. Firme e assertiva em suas colocações, mas sempre pautada na ética e no respeito. Obrigada pela paciência e pelo privilégio de poder aprender com você. Agradeço pela sua dedicação e zelo em tudo, especialmente ao conduzir o ensino.

À professora Carla Vaz dos Santos Ribeiro, uma docente que eu tive a honra de ser aluna e que participou do exame de qualificação com o mesmo empenho e rigor que tem em sua atuação como professora. Em especial, à professora Márcia Hespanhol Bernardo que, prontamente, atendeu ao convite para participar do exame de qualificação e dessa banca examinadora. Agradeço ainda a professora Yldry Souza Ramos Queiroz Pessoa, por ter aceitado o pedido de ser suplente desde o exame da qualificação até esse momento. Obrigada pelas importantes contribuições.

À toda a minha querida família pela torcida, compreensão e força nos momentos mais difíceis desta caminhada acadêmica. Em especial à minha irmã Lucimara campos, ao meu cunhado Ronan Sousa e à minha sobrinha Lara Valentina, que me faz sorrir, inclusive quando os dias eram mais difíceis.

Às minhas amadas amigas, Edna Fernandes, Rosana Vilanova e Juliana Lima pelas palavras sempre animadoras. Vocês sempre acreditaram em mim. Obrigada pelo apoio e incentivo durante todo esse meu percurso.

Aos companheiros de mestrado, Thamiris Matos, Josimar Mendonça, Ana Clara Costa e Lucimara Leite. Dividimos muitos momentos de dúvidas e anseios, mas experimentamos um mundo de novas descobertas e aprendizados. Que bom foi poder conhecê-los e levá-los para além do ambiente acadêmico.

Aos técnicos administrativos do programa de Pós-Graduação em Psicologia da UFMA, Macdowell e Luciana, pela gentileza e presteza em que sempre me atenderam.

À CAPES, que ao me conceder uma bolsa, possibilitou que eu me pudesse me dedicar inteiramente ao mestrado e a esta pesquisa.

Finalmente agradeço a todos os caminhoneiros que se dispuseram a falar da sua atividade, compartilhando comigo suas trajetórias profissionais, que se entrelaçam com as suas próprias histórias de vida. Aprendi muito com vocês, mas também aprendi a admirá-los. Obrigada pelo trabalho que executam.

Agradeço ainda à presidência, diretoria e todo o pessoal do setor administrativo da CEASA-MA. Todos tornaram possível a realização desse estudo no momento em que abriram as portas para a minha entrada na instituição. Em especial à Katilene, que prontamente me atendeu, resolvendo todas as questões burocráticas para a realização da pesquisa com os caminhoneiros da CEASA-MA. Muito obrigada!

*“Ser caminhoneiro é atravessar horizontes
coleccionando memórias na estrada da vida.”*

(Marcelo Leite).

RESUMO

No Brasil, o trabalho dos caminhoneiros tem grande relevância e impacto na economia, uma vez que mais de 60% do volume total de cargas é transportada pelas rodovias, através dos motoristas de caminhão. Nesse sentido, a interrupção desse trabalho gera inúmeros prejuízos econômicos e sociais. Entretanto, estudos mostram que as condições e longas jornadas de trabalho a que são submetidos cotidianamente podem ter desdobramentos na saúde desses trabalhadores. Diante disso, esta pesquisa buscou analisar as dinâmicas laborais de caminhoneiros de rota longa que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão (CEASA-MA), na cidade de São Luís/MA. Para tanto, adotou uma proposta teórico-metodológica de natureza qualitativa, apoiada na abordagem conceitual da Psicodinâmica do Trabalho em articulação com o Materialismo Histórico-Dialético, priorizando as seguintes categorias: prazer, sofrimento, estratégias de enfrentamento, reconhecimento e sentidos do trabalho. A pesquisa empírica teve um questionário para mapeamento da amostra e uma entrevista semiestruturada como instrumentos de coleta de dados. Responderam ao questionário 18 caminhoneiros e participaram da entrevista 08 caminhoneiros de rota longa, sendo cinco autônomos e três empregados, todos com mais de um ano de exercício na profissão. Os caminhoneiros fazem parte de uma classe de trabalhadores bastante heterogênea, contudo é possível vislumbrar algumas aproximações entre a atividade dos autônomos e dos empregados. Constatou-se que frente ao sofrimento, os motoristas fazem uso de estratégias de enfrentamento como a negação e a adaptação, recorrendo ainda ao uso de substâncias como o rebite, o álcool e o tabaco. Isto é, buscando maneiras individuais para suportarem os desmandos do trabalho e não adoecerem. Apesar das dificuldades, os caminhoneiros conseguem experimentar vivências prazerosas e, mesmo diante da falta de reconhecimento social, para a maioria dos motoristas, pelo trabalho realizado, todos ainda conseguem vivenciar uma atividade que ofereça alguns sentidos.

Palavras-chave: Trabalho; Caminhoneiros; Prazer; Sofrimento.

ABSTRACT

In Brazil, the work of truck drivers has great relevance and impact on the economy, since more than 60% of the total volume of cargo is transported by highways, through truck drivers. In this sense, the interruption of this work generates numerous economic and social losses. However, studies show that the conditions and long working hours to which they are subjected on a daily basis can have consequences for the health of these workers. Therefore, this research sought to analyze the work dynamics of long-haul truck drivers who supply the Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão (CEASA-MA), in the city of São Luís/MA. To this end, it adopted a theoretical-methodological proposal of a qualitative nature, supported by the conceptual approach of Psychodynamics of Work in conjunction with Historical-Dialectical Materialism, prioritizing the following categories: pleasure, suffering, coping strategies, recognition and meanings of work. The empirical research had a questionnaire to map the sample and a semi-structured interview as data collection instruments. 18 truck drivers answered the questionnaire and 08 long-haul truck drivers participated in the interview, five of them self-employed and three employees, all with more than one year of experience in the profession. Truck drivers are part of a very heterogeneous class of workers, however it is possible to glimpse some approximations between the activity of the self-employed and employees. It was found that in the face of suffering, drivers make use of coping strategies such as denial and adaptation, also resorting to the use of substances such as rivet, alcohol and tobacco. That is, looking for individual ways to withstand the excesses of work and not get sick. Despite the difficulties, truck drivers manage to experience pleasurable experiences and, even in the face of the lack of social recognition, for most drivers, for the work done, all of them are still able to experience an activity that offers some meanings.

Keywords: Work; Truckers; Pleasure; Suffering.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 Dados referentes aos entrevistados na pesquisa.....	18
Quadro 2 Dados referentes ao trabalho dos entrevistados na pesquisa.....	18

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABCAM	Associação Brasileira dos Caminhoneiros
ABCR	Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias
AETT	Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres
CEASA-MA	Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
OCT	Organização Científica do Trabalho
PdT	Psicodinâmica do Trabalho
PIB	Produto Interno Bruto
TAC	Transportador Autônomo de Cargas
TIC	Tecnologias da Informação e da Comunicação
TCLE	Termo de Consentimento Livre Esclarecido
TRC	Transporte Rodoviário de Cargas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 MUNDO DO TRABALHO NA SOCIEDADE CAPITALISTA	21
2.1 Trabalho e subjetividade sob as velhas e novas formas de subordinação ao capital	26
3 PROFISSÃO DE CAMINHONEIRO NO BRASIL	33
3.1 O caminhoneiro autônomo e o empregado: diferenciações e aproximações da profissão.....	40
3.2 As especificidades do trabalho de caminhoneiros da CEASA-MA.....	49
3.3 O trabalho dos caminhoneiros durante a pandemia de Covid- 19	54
4 MOTORISTAS DE CAMINHÃO DA CEASA-MA E SUAS DINÂMICAS LABORAIS A PARTIR DO OLHAR DA PSICODINÂMICA DO TRABALHO	59
4.1 Estratégias de enfrentamento do sofrimento psíquico	66
4.2 Reconhecimento no trabalho.....	72
4.3 Os sentidos do trabalho.....	77
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
REFERÊNCIAS	89
APÊNDICES.....	97
ANEXO.....	106

1 INTRODUÇÃO

Este estudo aborda uma categoria de trabalhadores considerados essenciais para o país, tanto do ponto de vista econômico como do ponto de vista social, a saber: os motoristas de caminhão. Visando analisar a dinâmica de trabalho de motoristas que fazem longos percursos, a população estudada foi composta por caminhoneiros de rota longa¹.

O interesse por esse tema manifestou-se após os protestos dos caminhoneiros no Brasil, que culminaram em uma paralisação de suas atividades por 11 dias, no período entre 21 a 31 de maio de 2018 e que, sem dúvida, chamou a atenção do país para essa classe de trabalhadores.

Diante da paralisação, acompanhando os noticiários e observando as repercussões da greve surgiram em mim algumas inquietações: Quais as condições de trabalho a que esses trabalhadores são submetidos? Será que por trás das reivindicações há um contexto de trabalho precarizado? Quais as vivências de prazer e de sofrimento que esses profissionais experimentam cotidianamente? De que forma os caminhoneiros lidam com as condições adversas trazidas por essa atividade?

A greve conhecida como “greve dos caminhoneiros” bloqueou diversas estradas e rodovias², impedindo a circulação de itens essenciais, como alimentos, gás de cozinha e combustíveis. Serviços básicos, como transportes públicos, abastecimento de farmácias e drogarias, frigoríficos, correios e comércio eletrônico foram prejudicados (CAVALLINI, 2018). Por esse motivo, houve desabastecimento em todas as regiões do país.

Tal desabastecimento se deu em função desses trabalhadores paralisarem suas atividades. O que torna notório como o Brasil é um país onde há um amplo predomínio do transporte rodoviário de cargas, sendo os caminhoneiros os trabalhadores responsáveis por esse tipo de atividade e quando interrompida pode ter inúmeros desdobramentos.

De acordo com uma pesquisa feita pela Confederação Nacional do Transporte (2019a), o transporte rodoviário é responsável pela movimentação do maior volume de cargas e de passageiros entre todos os modais³.

¹ Silva (2015) destaca que os caminhoneiros de rota longa fazem deslocamentos de longa distância, ficando muitos dias longe de casa e apresentando uma rotina diferente de motoristas que trabalham em trechos essencialmente urbanos ou que percorrem pequenos trechos rodoviários.

² Desde 1997 o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define “estrada” como sendo uma via rural não pavimentada. Se distingue de um “caminho” por haver circulação de veículos de transporte. Já rodovia também é definida como sendo uma via rural, porém, pavimentada (BRASIL, 2010).

³ Refere-se aos modos de se realizar a locomoção de uma carga, ou seja, os tipos de transporte.

Nas rodovias brasileiras, segundo a Confederação Nacional do Transporte (2019a) circulam mais de 60% do volume total de cargas no país e isso inclui mercadorias de diversos tipos como: insumos, combustíveis, alimentos, remédios, água, gás, etc. Dessa maneira, muitos setores da economia dependem quase que exclusivamente da movimentação das cargas que são transportadas pelos motoristas de caminhão.

Os caminhoneiros percorrem longos trechos de estradas e rodovias, cruzando o país, até a entrega das mercadorias. As estradas e rodovias se tornam, portanto, o lugar onde esses trabalhadores passam grande parte do tempo de trabalho e de vida, o que faz com que os caminhoneiros sejam conhecidos por “carregar o Brasil nas costas”, expressão encontrada em Masson e Monteiro (2010) e Silva (2015), além de ter sido ouvida por mim na primeira visita que fiz a CEASA-MA para a construção do projeto.

Isso significa que uma parte importante do Produto Interno Bruto (PIB) depende do trabalho desses profissionais, de modo que a paralisação dos seus serviços implica impactos significativos para diferentes setores da economia. Apesar de serem essenciais no processo logístico do transporte rodoviário brasileiro, estudos mostram que os caminhoneiros comprometem a qualidade de vida e a própria saúde a curto, médio e longo prazo com tal atividade.

Sobre isso, Masson e Monteiro (2010) afirmam que o modelo de trabalho dos motoristas caminhoneiros causa interferências na saúde e, conseqüentemente, perda da qualidade de vida ao longo do processo de envelhecimento. Encontramos alguns estudos que reafirmam como a profissão de caminhoneiro pode trazer prejuízos à saúde em diversos âmbitos.

Alessi e Alves (2015) ao investigarem os hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil, salientam que estes possuem hábitos de vida considerados nocivos à saúde, tais como: alimentação inadequada, falta de atividade física, tempo insuficiente de descanso, vícios (cigarro e álcool), além do uso de drogas, exposição a doenças transmissíveis e ausência de controle periódico da saúde.

Silva et al. (2016), ao analisarem discursos de motoristas de caminhão sobre condições de trabalho e de saúde, mediante as modalidades de vínculos empregatícios concluíram que a precariedade na infraestrutura das rodovias brasileiras e dos postos de parada

está presente tanto no trabalho do caminhoneiro empregado quanto do caminhoneiro autônomo⁴.

Diante dos dados aqui apresentados, é possível dizer que a profissão de caminhoneiro, indubitavelmente, se torna um desafio para esses trabalhadores pois permeada de elementos que podem comprometer a saúde desses sujeitos.

Dejours (2004a) explica que o trabalho é essencial na construção da subjetividade e na realização do contexto social através de convivências, dos relacionamentos e do reconhecimento e mesmo que a atividade laboral esteja envolvida em sofrimento é possível vivenciar o prazer no trabalho, evitando assim o adoecimento e buscando preservar a saúde (DEJOURS, 2004b).

Desse modo, o objetivo deste estudo foi discutir as dinâmicas de trabalho de caminhoneiros de rota longa que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão (CEASA-MA), localizada na cidade de São Luís/MA.

Considerando o trabalho como uma categoria crucial na constituição da subjetividade e da manutenção da saúde, e diante do que foi argumentado até aqui, este estudo justifica-se pela pretensão de contribuir para subsidiar lutas por melhores condições de trabalho e, conseqüentemente, de saúde para os motoristas de caminhão.

A pesquisa adotou a proposta teórico-metodológica apoiada na abordagem conceitual da Psicodinâmica do Trabalho (PdT), priorizando as seguintes categorias: prazer e sofrimento, estratégias de enfrentamento, reconhecimento e sentidos do trabalho.

A PdT é uma teoria crítica do trabalho que, a partir do seu arcabouço teórico-metodológico, busca questionar e entender o sujeito na realidade do trabalho. Desse modo, Mendes (2007a, p. 29) destaca que a Psicodinâmica se preocupa com as forças “[...] visíveis e invisíveis, objetivas e subjetivas, psíquicas, sociais, políticas e econômicas que podem ou não deteriorar esse contexto, transformando-o em lugar de saúde e/ou de patologias e de adoecimento”.

Ainda de acordo com a mesma autora, a Psicodinâmica estuda “[...] as relações dinâmicas entre organização do trabalho e processos de subjetivação, que se manifestam nas vivências de prazer-sofrimento, nas estratégias de ação para mediar as contradições da organização do trabalho, nas patologias sociais, na saúde e no adoecimento” (MENDES, 2007a, p. 30).

⁴ Segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2019b) os caminhoneiros autônomos são proprietários do caminhão e trabalham por conta própria ou prestam serviço a uma empresa. Enquanto que os caminhoneiros empregados, também chamados de “empregados de frota”, são os profissionais vinculados a uma empresa.

Em articulação com a Psicodinâmica do Trabalho utilizou-se ainda o referencial do Materialismo Histórico-Dialético buscando realizar uma análise da realidade de trabalho de modo mais ampliado. Nesse sentido, Gomide (2013, p. 2) destaca que:

[...] a dialética sob o prisma do materialismo histórico parte do conceito fundamental de que o mundo não pode ser considerado um complexo de coisas acabadas, mas sim um processo de complexos. As coisas e suas representações refletem conceitos na mente, os quais estão em mudanças contínuas e ininterruptas [...].

Nessa perspectiva, compreende-se que o homem e os fenômenos por ele produzidos precisam ser entendidos dentro do contexto de suas relações sociais e históricas. Assim, o Materialismo Histórico-Dialético preocupa-se em “[...] estudar o homem como unidade de corpo e mente, ser biológico e ser social, membro da espécie humana e participante do processo histórico” (FREITAS, 2002, p. 22).

Portanto, identifica-se que há uma articulação entre a Psicodinâmica do Trabalho e Materialismo Histórico-Dialético na medida em que os dois referenciais consideram que o sujeito transforma o trabalho e, também, é transformado por ele.

Trata-se de uma pesquisa de natureza qualitativa por considerar-se ser a mais adequada aos objetivos propostos por este estudo, visto que tal abordagem permite a compreensão mais detalhada das características situacionais e significados que se apresentam nos discursos e no contexto laboral dos entrevistados.

De acordo com Minayo (2013), a pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares e se preocupa com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Desse modo, “[...] ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis” (MINAYO, 2013, p. 22).

O pressuposto central desta pesquisa é de que cada sujeito vivencia as suas dinâmicas laborais de maneira singular. Pois, tais dinâmicas têm correlação com a história de vida e de trabalho de cada um e englobam não só as condições e relações de trabalho, mas também as próprias vivências de prazer e sofrimento, o modo como enfrentam os desmandos da atividade, o reconhecimento, que pode comparecer ou não, e ainda os sentidos que o trabalhador atribui ao seu labor.

Nesse sentido, utilizar a Psicodinâmica do Trabalho para compreender as dinâmicas laborais dos caminhoneiros permite-nos tanto o debate teórico, como a interpretação dos dados originados das investigações empíricas nessa abordagem.

Com isso elaborou-se os seguintes objetivos específicos: Caracterizar a profissão de caminhoneiro no Brasil; identificar vivências de prazer e de sofrimento no trabalho dos motoristas de caminhão que abastecem a CEASA-MA; analisar as estratégias de enfrentamento utilizadas pelos caminhoneiros em seu cotidiano de trabalho, e; analisar os sentidos do trabalho para os motoristas de caminhão da CEASA-MA.

Para a realização da pesquisa empírica fora solicitado, mediante documento, autorização à Presidência da CEASA-MA para a realização do estudo na instituição (ANEXO A). Assim, após o recebimento da autorização, seguiu-se para a abordagem dos sujeitos e aplicou-se em 18 caminhoneiros um questionário para o mapeamento da amostra, conforme (APÊNDICE A). Desse quantitativo, 02 motoristas relataram não poder participar da pesquisa.

O questionário teve por objetivo fazer o levantamento do perfil da amostra e, posteriormente, a escolha dos 08 sujeitos participantes da fase de entrevistas, sendo 3 com vínculo empregatício e 5 atuando como autônomos. Todos obedecendo aos seguintes critérios: ser caminhoneiro empregado ou autônomo; estar atuando por um período mínimo de 01 ano; e ser caminhoneiro de rota longa.

Procurou-se não incomodar os caminhoneiros que estavam no momento de descanso ou dormindo dentro dos caminhões. Com isso, a abordagem foi voltada, preferencialmente, para os caminhoneiros que iam chegando ou que estavam acordados, mas do lado de fora do caminhão.

Os princípios éticos dessa pesquisa estão baseados na Resolução nº 510/2016 (BRASIL, 2016) que rege as pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. O projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Maranhão, através da Plataforma Brasil⁵, sendo aprovado em agosto de 2021. Em seguida à aprovação desse Comitê, os 08 caminhoneiros, após concordância de participação, assinaram o Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE B).

O contato inicial com os entrevistados se deu pela inserção da pesquisadora na própria instituição (CEASA-MA) e foi feito de forma presencial com a apresentação da pesquisadora, da pesquisa e sua relevância. Em se tratando da coleta de dados no campo empírico, uma limitação encontrada foi o fato da pesquisadora não poder agendar dia e horário das entrevistas com certa antecedência. Isso ocorreu porque os entrevistados, sendo caminhoneiros de rota longa, chegam a CEASA-MA e assim que deixam as mercadorias, não havendo nenhum imprevisto, saem da instituição e não têm data para voltar.

⁵ Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) nº 49989621.6.0000.5086.

Com isso, algumas entrevistas ocorreram no mesmo dia em que os caminhoneiros chegaram e retornaram para a estrada, tendo apenas o horário definido por eles, sempre no turno diferente em que foram abordados. Já os motoristas que dormiram na instituição tiveram as entrevistas agendadas para o dia seguinte.

Utilizou-se, como instrumento de levantamento de dados qualitativos, um roteiro de entrevista semiestruturada (APÊNDICE C). As entrevistas foram gravadas e transcritas para posterior análise. No Quadro 1 é possível visualizar os dados referentes à idade, escolaridade e estado civil de cada um dos entrevistados. No quadro 2 pode-se visualizar os dados referentes ao tipo de atuação, tempo na atual modalidade de trabalho, se possui experiência anterior como autônomo ou empregado e o tempo total na profissão de caminhoneiro. Para cada um dos caminhoneiros atribuiu-se um nome fictício.

Quadro 1 - Dados referentes aos entrevistados na pesquisa

NOME FICTÍCIO	SEXO	IDADE	ESCOLARIDADE	ESTADO CIVIL
João	M	35 anos	Médio incompleto	Casado
Danilo	M	33 anos	Fundamental completo	Casado
Rodrigo	M	65 anos	Fundamental incompleto	Casado
Igor	M	40 anos	Fundamental incompleto	Solteiro
Pedro	M	51 anos	Fundamental completo	Casado
Ricardo	M	34 anos	Fundamental incompleto	Casado
Paulo	M	47 anos	Fundamental incompleto	Solteiro
Leandro	M	30 anos	Médio incompleto	Solteiro

Fonte: Dados da Pesquisa (2021)

Quadro 2 - Dados referentes ao trabalho dos entrevistados na pesquisa

NOME FICTÍCIO	ATUA COMO	TEMPO DE ATUAÇÃO NA ATUAL MODALIDADE DE TRABALHO	EXPERIÊNCIA ANTERIOR COM OUTRO TIPO DE VÍNCULO LABORAL	TEMPO TOTAL NA PROFISSÃO
João	Autônomo	2 anos	Sim/empregado	7 anos
Danilo	Empregado	7 anos	Não	7 anos
Rodrigo	Autônomo	18 anos	Sim/empregado	25 anos
Igor	Autônomo	8 anos	Sim/empregado	14 anos
Pedro	Empregado	10 anos	Sim/autônomo	20 anos
Ricardo	Autônomo	9 anos	Não	9 anos
Paulo	Autônomo	12 anos	Não	12 anos
Leandro	Empregado	6 anos	Não	6 anos

Fonte: Dados da Pesquisa (2021)

Além disso, foram feitas 10 visitas a CEASA-MA antes do período das entrevistas com os caminhoneiros, no ano de 2021. Essas visitas foram exclusivamente para observação e reconhecimento do campo empírico, tendo ainda como objetivo conhecer o cotidiano de trabalho dos motoristas que entram na cooperativa. A partir disso construiu-se um diário de campo em que foram feitos os registros das observações.

Contudo, destaca-se que para a construção do projeto de pesquisa que concorreu à seleção do Mestrado fez-se duas visitas à referida instituição, ainda no ano de 2018. Desse modo, tem-se um total de 12 visitas à CEASA-MA, o que permitiu uma maior aproximação com a dinâmica de trabalho dos caminhoneiros por um ângulo que talvez não fosse possível apenas nas entrevistas.

Soma-se a isso uma entrevista de sondagem feita com o pessoal do setor administrativo da CEASA-MA (APÊNDICE E), antes, apresentado e assinado o Termo de Consentimento Livre Esclarecido (APÊNDICE D). O objetivo da entrevista foi conhecer mais profundamente o trabalho dos motoristas de caminhão partindo do olhar da direção administrava da instituição, que por sua vez é o setor que estabelece regras para o funcionamento da CEASA-MA, portanto, englobando também o trabalho dos caminhoneiros que entram com mercadorias.

Um ponto importante que cabe destacar foi a opção de apresentar os procedimentos metodológicos na introdução. Isso possibilitou utilizar, desde o início do texto, os dados da pesquisa empírica. Dessa forma, após a apresentação da parte introdutória desta dissertação, foram elaborados os seguintes capítulos:

Primeiramente, apresenta-se o capítulo intitulado: “Mundo do trabalho na sociedade capitalista” evidenciando que apesar da função social do trabalho o capitalismo se apropria deste para expropriá-lo. Assim, o trabalho na sociedade capitalista passa por processos contínuos de transição, trazendo novas modalidades laborais e deteriorando a relação do sujeito com o seu labor. Assim, evidencia-se como sempre foi interesse do capital capturar a subjetividade do trabalhador a fim de continuar aumentando seus níveis de acumulação.

O capítulo “Profissão de caminhoneiro no Brasil” versa sobre como a prevalência do modal rodoviário foi abrindo caminhos para a inserção dos caminhoneiros na atividade. Discute ainda diferenças e semelhanças entre o trabalho do caminhoneiro empregado e do autônomo, evidenciando o trabalho dos caminhoneiros que abastecem na CEASA-MA e de que modo a pandemia de Covid-19 afetou essa atividade.

No último capítulo “Motoristas de caminhão e suas dinâmicas laborais a partir do olhar da Psicodinâmica do Trabalho” pontuam as vivências de prazer e sofrimento destacadas

pelos caminhoneiros, destacando-se ainda as estratégias de enfrentamento utilizadas pelos motoristas para evitar o adoecimento, além de abordar o reconhecimento e os sentidos que os caminhoneiros atribuem ao trabalho mediante as condições laborais a que estão submetidos.

Por fim, esta pesquisa visa proporcionar visibilidade ao trabalho dos caminhoneiros, haja vista que esses profissionais merecem o devido reconhecimento e valorização da nossa sociedade. Dessa maneira, retratar o trabalho dos caminhoneiros de rota longa e suas contradições é poder contribuir para que eles conquistem dias melhores.

2 MUNDO DO TRABALHO NA SOCIEDADE CAPITALISTA

Sabe-se que o trabalho é formador do homem e da sociedade sendo um componente essencial à vida e sua constituição. Partindo de Marx (2011), compreende-se o trabalho como sendo aquilo que institui o homem enquanto ser social, fazendo, portanto, parte da existência do ser humano. Em vista disso, a existência humana está fortemente ancorada no trabalho, pois por meio deste, os indivíduos desenvolvem os seus afetos, agem, se organizam e exercem uma ação concreta no mundo (MARX, 2011).

O mesmo autor afirma que o trabalho é “[...] eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre homem e natureza e, portanto, de manter a vida humana” (MARX, 2011, p.102). Assim, pode-se dizer que o homem constitui o seu mundo a partir do seu trabalho e por meio deste transforma a si e à natureza ao seu redor.

O trabalho é detentor de uma função social, que está para além da sobrevivência humana. Para Navarro e Padilha (2007) o trabalho é uma fonte de identificação, autoestima e desenvolvimento das potencialidades humanas, ou seja, é bem mais do que um meio para satisfazer às necessidades básicas dos indivíduos. Essa constatação também é claramente percebida nos escritos de Ribeiro e Leda (2004), que destacam o trabalho como sendo fonte de identidade e autorrealização humana.

Antunes (2009) salienta que por meio do trabalho o ser humano luta por sua existência, cria e renova as próprias condições de sua produção e reprodução da vida em sociedade. O trabalho possui um caráter central para a humanidade, isto é, começou a ocupar um lugar central na estrutura societal, pois constitui-se ainda como “[...] uma esfera importante de convívio, compartilhamento de regras, princípios morais, o que contribui para a coesão social” (SILVA; SANTOS; DURÃES, 2017, p. 742).

Em primeiro lugar, vale lembrar que o trabalho ocupa uma posição de destaque no cotidiano do indivíduo, a partir disso, pode-se dizer que sua centralidade se dá porque é o lugar em que as pessoas, comumente passam a maioria do tempo e constitui-se como uma possibilidade concreta do sujeito mudar a sua realidade.

Vemos que a sociedade, não por acaso, dedica uma preocupação acerca da profissão que a criança irá exercer quando crescer. Sobre isso, Silva, Santos e Durães (2017) salientam que desde a formação escolar, o trabalho começa a ganhar centralidade na vida dos sujeitos, pois se busca atender as necessidades do mercado na preparação destes.

A categoria trabalho possui tamanha importância que Enriquez (1999) ao tratar da relevância do trabalho para a existência humana, destaca que toda perda de trabalho provoca

uma ferida profunda na identidade de diferentes pessoas, o que contribui para a desagregação de suas personalidades. Dejours (2004c) a partir da perspectiva da Psicodinâmica do Trabalho denomina o trabalho como sendo:

Aquilo que implica, do ponto de vista humano, o fato de trabalhar: gestos, saber-fazer, um engajamento do corpo, a mobilização da inteligência, a capacidade de refletir, de interpretar e reagir às situações; é o poder de sentir, de pensar e de inventar, etc. (DEJOURS, 2004c, p. 28)

Entretanto, com o surgimento do capitalismo, o capital se apropria do trabalho e do seu valor, deturpando a sua função e propiciando um esvaziamento da dimensão humana da categoria trabalho. Como prefigurado por Marx (2011) o capital é produto do trabalho e dos seres humanos. Porém, destaca que, uma vez que o capital é criado, tendo como ponto de partida a circulação de mercadorias, torna-se uma forma objetiva e autônoma, regido por leis próprias, que tende a coagir e dominar homens e mulheres.

Nesse sentido, o trabalho e seus processos, na sociedade capitalista são reconfigurados e expropriados pelo capital que tira o caráter autônomo e atrativo do trabalho e o reconfigura a sua própria logicidade. Para Marx (2011), dentro do modo de produção capitalista, o trabalho deixa de hominizar e passa a alienar o homem, pois o produto e o próprio processo de produção se tornam estranhos ao trabalhador.

A partir disso, entende-se que o domínio societal pelo capital implica em transformações nas relações sociais, políticas e culturais. Assim ocorre o que Marx sinalizou no *Manifesto Comunista (de 1848)*, de que o capital em seu processo de desenvolvimento sócio-histórico, “[...] cria um mundo à sua imagem” (MARX; ENGELS, 1998, p.44)

Com o desenvolvimento do capital, desenvolve-se também o proletariado, isto é, a classe que vive do trabalho. Marx e Engels (1998, p. 46) já chamavam a atenção para o fato de que “[...] essa classe, só vive enquanto tem trabalho e só tem trabalho enquanto o seu trabalho aumenta o capital”, apontando que o trabalhador só serve ao capital enquanto atende aos seus interesses, que por sua vez, sempre estão voltados à acumulação.

Desse modo, conforme Freitas e Araújo (2019) o advento do capitalismo subordinou o trabalho ao capital, o qual se realiza na exploração do trabalho vivo para o aumento de capital e ampliação dos mercados. Navarro (2006, p. 50) discute que “[...] as mudanças ocorridas no mundo do trabalho nas últimas décadas trouxeram como traço marcante a intensificação da exploração da força de trabalho e o crescimento do desemprego em escala mundial”.

Concorda-se com Navarro (2006) quando destaca que a superexploração do trabalho na produção capitalista representa o roubo das energias físicas e mentais do trabalhador em virtude da intensificação e do prolongamento da jornada de trabalho, e que isso, ao longo dos anos não apenas vai dilapidando a saúde, mas, implica também no encurtamento do tempo de vida do trabalhador. Assim, pode-se dizer que a superexploração do trabalho é um traço marcante dentro do sistema de produção capitalista, sendo que a partir da apropriação da força de trabalho dos sujeitos, o capitalismo impõe à sociedade uma estrutura econômica que privilegia a minoria e subjuga a grande maioria da massa societal.

A partir dessa premissa, Neves et al. (2018, p. 320) concordam que na sociedade capitalista, o trabalho “[...] passa a ser visto como meio pelo qual uma parte da sociedade sobrevive e a outra parte acumula bens”. Com isso, o capitalismo modifica a visão de liberdade do homem à medida que o trabalhador precisa vender sua força de trabalho para sua sobrevivência e à medida que o trabalho é dissociado do sujeito que o realiza.

Sob essas condições o trabalhador está subordinado ao capital e já não tem mais controle do produto, nem do processo de seu trabalho, pois estes estão centralizados nas mãos do capitalista (NEVES *et al*, 2018). Na lógica capitalista, o fruto do trabalho não mais pertence ao trabalhador, pois a produção é vendida pelo capitalista, que é quem vai ficar com os lucros (FREITAS; ARAÚJO, 2019).

São nessas condições que ocorre o que Marx (2011) chama de “trabalho excedente”, pois o trabalhador fica apenas com o salário e o excedente vai para o patrão. Ou seja, é o lucro que fica para o capital e que o impulsiona a continuar crescendo e criando cada vez mais mecanismos de controle sobre os sujeitos que vendem sua força de trabalho.

Os caminhoneiros, de semelhante modo, passam pelas relações de compra e venda da força de trabalho e estas são caracterizadas, a partir do trabalho nos meios de produção, que são os caminhões, mais precisamente os caminhoneiros empregados (KRAPON, 2012). Desse modo, existe “[...] uma relação de trabalho assalariado que pressupõem a existência de um valor excedente que é apropriado pelos patrões detentores dos caminhões e que não fica com os motoristas que são os reais trabalhadores” (KRAPON, 2012, p. 14).

Destaca-se, que no Brasil, um país na periferia do capitalismo, as mudanças em curso nas últimas décadas no mundo do trabalho contribuem para o desmonte dos direitos trabalhistas provocando um enfraquecimento da classe trabalhadora. Antunes e Praun (2015) já sinalizavam que qualquer tentativa de desconfiguração da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) levaria ao aumento das flexibilizações e terceirizações, bem como o aumento da informalidade e do desemprego.

Ainda assim, foram criadas e aprovadas a Lei da terceirização (Lei 13.429/2017) e da Reforma Trabalhista (Lei 13.467/2017). No que se refere a Lei 13.429/2017, apesar de já existirem legislações referentes à terceirização, desde a década de 1970, foi em 2017 que houve sua legalização de forma mais ampla. Estendeu-se a terceirização para todas as atividades de uma empresa, ou seja, uma terceirização sem limites, tanto nas atividades meio quanto nas atividades fim, o que Antunes e Praun (2015, p. 424) denominam de “[...] nefasta sociedade da terceirização total”.

Com isso, destaca-se que a terceirização, também se inseriu no setor de transportes rodoviário de cargas, deixando os caminhoneiros mais vulneráveis a essa realidade, principalmente os caminhoneiros autônomos. Krapon (2012) aponta que os caminhoneiros autônomos se diferenciam por não serem trabalhadores assalariados e sendo classificados como trabalhadores por “conta própria” enquanto categoria econômica, uma vez que são os motoristas que detêm o caminhão enquanto meio de produção e nele exercem o trabalho.

Silva (2015) discute que a terceirização, sob a “farsa da contratação” de autônomos, é altamente lucrativa para as empresas, visto que os custos e obrigações são menores, de modo que é mais barato realizar contratos avulsos e sem vínculo empregatício do que manter funcionários e caminhões. Tal situação coloca os caminhoneiros autônomos em condição de não assalariados expondo-os, sempre, a desproteção legal no que se refere aos direitos trabalhistas ligados a profissão, por estarem em situação de informalidade.

Entretanto, é importante destacar que o crescente aumento de trabalhadores migrando da categoria empregados para a categoria de “autônomos” tem sido um fenômeno marcante no padrão de acumulação capitalista, e está fortemente ancorado pelo discurso neoliberal, em que o sujeito deve ser empreendedor e gerenciador do seu tempo de trabalho. Ou seja, é um discurso em que o trabalhador é estimulado a se autogerenciar, sendo seu próprio patrão e com a promessa de que será mais bem remunerado por isso.

A Reforma Trabalhista, por sua vez, retirou inúmeros direitos, alterou outros e introduziu as modalidades de trabalho intermitente e teletrabalho. Além disso, trouxe mudanças significativas no que se refere à jornada de trabalho, descanso e férias, por exemplo. A partir disso, concorda-se com autores que qualificam esse arcabouço legal de Contrarreforma, pois ele “[...] modificou a estrutura do Direito do Trabalho no Brasil, com a alteração de mais de cem artigos da CLT e legislações esparsas, flexibilizando, reduzindo e suprimindo vários direitos sociais dos trabalhadores” (ALMEIDA, 2020, p. 40).

Os motoristas, assim como outros profissionais, também sofreram os impactos impostos por essa contrarreforma. De acordo com a Associação Brasileira de Caminhoneiros

(ABCAM, 2017) antes da contrarreforma trabalhista as empresas que contratassem motoristas autônomos em que fossem exigidas exclusividade ou continuidade na prestação do serviço, isso era considerado um vínculo empregatício.

Entretanto, após a tal contrarreforma as empresas podem contratar os motoristas autônomos com relação de exclusividade e permanência, sem que isso gere a relação de vínculo empregatício. Na prática, os autônomos que são subordinados a empresas e dirigem veículos que são dessas empresas encontram dificuldade em ter reconhecimento de vínculo empregatício, ou seja, o motorista poderá não ter uma remuneração, tampouco os benefícios advindos de um trabalho formal (ABCAM, 2017) o que contribui para a precarização do trabalho dos caminhoneiros.

No bojo dessas reflexões, Junior e Silva (2020) concordam que, a partir de tais legislações existe uma flexibilização das formas de contratação no país e isso criou um cenário fértil para a intensificação do fenômeno da precarização do trabalho. Desse modo, no atual retrato do mundo do trabalho brasileiro tem-se cada vez mais uma conjuntura que passa por um trabalho informal, precarizado, uberizado, terceirizado, intermitente, *home office*, etc. Os desdobramentos e consequências da CLT, em função da desproteção dos direitos que asseguram tal legislação trabalhista, são vislumbrados, principalmente na realidade social do país e de seus cidadãos.

Compreende-se que essas leis (Lei da terceirização e Reforma Trabalhista) representam por um lado, uma estratégia de redução de custos e da força de trabalho, que só favorece a elite, retiram direitos e desvalorizam os trabalhadores. Por outro, contribuem para uma servidão jamais vista, acarretando prejuízos econômicos, sociais e psíquicos.

Dialoga-se com Oliveira e Pochmann (2020), que falando sobre a devastação do trabalho no Brasil, destacam que diferentemente da perspectiva ideologizada pelos defensores do capital, a realidade da classe trabalhadora, tem sido em geral, rebaixada por condições de vida mais instáveis e o distanciamento da mobilidade de ascensão social.

Ante ao exposto, compreende-se que o mundo do trabalho imerso na sociedade capitalista está continuamente passando por processos de transição, colocando a categoria trabalho sob novas realidades, o que contribui para configurar uma nova morfologia do trabalho dentro da sociedade capitalista na contemporaneidade.

2.1 Trabalho e subjetividade sob as velhas e novas formas de subordinação ao capital

Ao longo do tempo, a sociedade contemporânea vem passando por grandes transformações e estas, por sua vez, englobam e afetam, também o mundo que atravessa o trabalho. Isto nos permite dizer que a dinâmica que permeia as relações do sujeito com o trabalho mudou, paulatinamente, desde o surgimento do capitalismo.

Desde o surgimento do capitalismo, os modelos de gestão propostos já se constituíam de prescrições nas quais o trabalhador era submetido e intimado a seguir. Logo, tem-se uma subjetividade humana que gradativamente vai sendo atingida por esses modos de gestão, porém, cada modelo com a sua artimanha e formas de sedução peculiares.

Observa-se isso, com o surgimento da Organização Científica do Trabalho (OCT), nos Estados Unidos, no final do século XIX, pois a partir da adoção dessas práticas de gestão já era possível vislumbrar o interesse em atingir a subjetividade dos trabalhadores. É dentro desse contexto que se desenvolvem as práticas de gestão capitalista. O taylorismo ficou conhecido como sendo o primeiro modelo de gestão da OCT e foi introduzido por Frederick Wislow Taylor.

Segundo Jost, Fernandes e Soboll (2014, p. 49), o modelo taylorista “[...] emergiu como resposta à necessidade de uma redefinição do trabalho, para que pudesse atender ao novo ritmo de produção das fábricas”. A partir daí, tem-se um trabalho operacional, em que o operário não dispunha de liberdade para criar ou sugerir a melhor forma de executar a sua própria tarefa.

A esse respeito, Ribeiro e Leda (2018) esclarecem que:

A intenção de Taylor era privar os trabalhadores de qualquer margem de autonomia sobre os processos de trabalho, desconectando concepção da atividade de execução propriamente dita, limitando os trabalhadores a operacionalização das tarefas. O foco de Taylor era a eficiência operacional no setor industrial, otimizando o rendimento do trabalhador, evitando desperdício de tempo e de materiais durante o processo produtivo (RIBEIRO; LEDA, 2018, p. 41).

Sousa e Santos (2017, p. 200) destacam que “[...] dentre as principais fontes de sofrimento no trabalho estaria, portanto, a rigidez inerente ao taylorismo”. Assim, o modo de impor a forma correta de se trabalhar, estabelecido pelo taylorismo dava margem para que os trabalhadores vivenciassem formas diversificadas de sofrimento, pois a criatividade, a inventividade, a inteligência e a autonomia tão necessárias para que haja, em algum momento, a transgressão do trabalho prescrito, não eram possíveis naquele contexto.

O trabalhador era, pois, impedido de usar seu conhecimento, que era restrito à gerência, sendo predominante o monopólio do conhecimento e a apropriação do saber dos trabalhadores.

Posteriormente, em 1910 há uma expansão da Organização Científica do Trabalho (OCT) e os princípios de Taylor se associam aos métodos e à tecnologia do, também, norte-americano Henry Ford. Esse modelo de gestão ficou conhecido como fordismo e apesar de ainda manter traços do taylorismo, como a divisão do trabalho, teve como marca a automatização do sistema de produção, além de contribuir para a intensificação da divisão do trabalho e da parcelização da tarefa (JOST; FERNANDES; SOBOLL, 2014).

O fordismo implementa a produção em massa e o consumo de massa. Esse cenário abre a possibilidade de o trabalhador ser um potencial consumidor. Jost, Fernandes e Soboll (2014) concordam que é a partir da ideia de trabalhador/consumidor que ocorre a tentativa da modelagem da subjetividade dentro do fordismo, isto é, a partir da instauração de um consumismo.

Outro destaque que é marcante no fordismo, é o controle sobre a vida do trabalhador fora do seu ambiente de trabalho, inclusive o controle de questões ligadas à sexualidade e à moralidade. Harvey (2005) salienta que o fordismo instaura uma nova política de controle e de gerência do trabalho, com uma nova estética e uma nova psicologia.

É nesse contexto taylorista - fordista que ocorre a decomposição da figura humana, ou do sujeito (e da subjetividade) do trabalho, tendo em vista que, no interior da linha de produção de mercadorias, o cérebro tende a separar-se do corpo, imerso nas prescrições tayloristas-fordistas (ALVES, 2005). Para Antunes (2009) a fusão dos modelos taylorista-fordista:

Acabaram por representar a forma mais avançada da racionalização capitalista do processo de trabalho ao longo de várias décadas do século XX, sendo somente entre o final dos anos 60 e início dos anos 70 que esse padrão produtivo, estruturalmente comprometido, começou a dar sinais de esgotamento (ANTUNES, 2009, p. 40)

Muitos estudiosos concordam que se inicia aqui a crise estrutural do capital e diante do declínio do fordismo, em função de uma série de fatores, a grande indústria capitalista precisava se reorganizar para manter os seus níveis de acumulação. Navarro (2006, p.54) comenta que “[...] o padrão de regulação fordista-taylorista [...] passou a conviver ou mesmo a ser substituído por outros modelos considerados mais ‘enxutos’ e mais ‘flexíveis’”.

Desse modo, a mundialização do capital e suas transformações produtivas trouxeram para o mundo do trabalho um novo regime que ficou conhecido como “acumulação flexível”. Em várias partes do capitalismo globalizado, o modelo que conseguiu se propagar

com maior intensidade e com uma nova proposta de acumulação do capital foi o toyotismo (NAVARRO, 2006).

O toyotismo surgiu no Japão, na década de 1950, através do engenheiro Taiichi Ohno (NAVARRO, 2006). Esse modo de gestão ficou conhecido como o sistema de “acumulação flexível”, por tornar as relações de trabalho mais “elásticas”. Ao seu modo, o toyotismo dispunha de novas determinações para a produção e acumulação do capital e apresentou novas técnicas, métodos e princípios para aumentar a produtividade e os seus níveis de acumulação. O toyotismo contribuiu ainda mais para fragmentar, explorar e degradar as relações do trabalhador com o seu trabalho. Antunes (2009) comenta que esse padrão de acumulação:

Desenvolve-se em uma estrutura produtiva mais flexível, recorrendo frequentemente à desconcentração produtiva, às empresas terceirizadas etc. Utiliza-se de novas técnicas de gestão da força de trabalho, do trabalho em equipe, das “células de produção”, dos “times de trabalho”, dos grupos “semiautônomos”, além de requerer, ao menos no plano discursivo, o “envolvimento participativo” dos trabalhadores, em verdade uma participação manipuladora e que preserva, na essência, as condições do trabalho alienado e estranhado (ANTUNES, 2009, p.54)

Nota-se que o toyotismo expressa através dos seus dispositivos e protocolos organizacionais e institucionais a busca de uma hegemonia do capital voltada para uma intensificação da captura da subjetividade do trabalho pela lógica do próprio capital (ALVES, 2005).

À vista disso, observa-se que desde o taylorismo há o interesse na captura da subjetividade do trabalhador, por mais que isso seja mais acentuado no fordismo ou no toyotismo. O que se percebe é que o capital sempre buscou capturar a subjetividade humana e para isso busca ajustar o trabalhador ao trabalho à sua maneira e isso não termina com a Organização Científica do Trabalho (OCT).

Braverman (1980) já chamava a atenção para o fato de que a classe que vive do trabalho tenderia a aumentar expressivamente, visto que, cada vez mais os sujeitos não têm outra opção a não ser aderir a lógica da mercantilização e, por consequência, a proletarização, desqualificação e precarização, já que do trabalhador é retirado o controle sobre os processos do trabalho que ele desenvolve, isto é, sobre os meios e os fins dos processos de trabalho em função da introdução de inovações tecnológicas e organizacionais. A tecnologia é, pois, produzida pelas relações sociais e representadas pelo capital (BRAVERMAN, 1980).

Atualmente tal contexto é propiciado pelas Tecnologias da Informação e Comunicação⁶ (TIC) pois como salienta Antunes (2020, p. 13) “[...] as tecnologias da informação e comunicação configuram-se, então, como um elemento central entre os distintos mecanismos de acumulação criados pelo capitalismo financeiro de nosso tempo”. Com isso, vislumbra-se que tais mudanças substanciais no mundo do trabalho são inerentes ao capital.

A partir do desenvolvimento tecnológico e conseqüentemente das plataformas digitais, surgem novas formas de flexibilização do trabalho, em que qualquer indivíduo pode se inserir no mercado, mas na realidade culminam em novos modos de controle sobre o trabalho e o trabalhador. A esse exemplo, tem-se mais precisamente o que os estudiosos tem denominado de “uberização do trabalho”⁷. Abilio (2019) define o processo de uberização do trabalho como sendo um fenômeno novo, mas que já atravessa o mundo do trabalho globalmente. Refere-se, portanto, a uma reorganização do trabalho que apresenta uma nova forma de gestão, organização e controle sobre os sujeitos.

Ademais, conforme Abílio (2019, p. 2) “[...] a uberização do trabalho resulta de processos globais em curso há décadas [...]” oriundos de políticas neoliberais e de flexibilizações do trabalho que eliminam os freios legais em relação à exploração do trabalho. Ancora-se nas regulações estatais, no papel ativo do Estado na eliminação de direito e flexibilização do trabalho, o que contribui para legitimar, legalizar e banalizar a transferência de custos e riscos ao trabalhador (ABILIO, 2020a)

Nesse universo da uberização vislumbra-se formas toyotistas da organização do trabalho e tem-se a figura do trabalhador *just-in-time*. Abilio (2019) argumenta que ser *just-in-time* significa que:

São transferidos ao trabalhador custos e riscos da atividade; que este está desprovido de direitos associados ao trabalho, enfrentando também a total ausência de garantias sobre sua carga de trabalho e sua remuneração. Nada está garantido. Ou seja, o trabalhador encontra-se à disposição da empresa, sem ter qualquer clareza ou controle sobre a forma como seu trabalho é disponibilizado e remunerado (ABILIO, 2019, p. 03).

⁶ De acordo com Antunes (2020) as novas Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) e sua expansão célere fazem parte da chamada indústria 4.0, proposta nascida na Alemanha, em 2011, tendo como objetivo lançar um novo e profundo salto tecnológico no mundo produtivo. Sua consequência principal é a transformação do trabalho vivo em trabalho morto.

⁷ Abilio (2019; 2020a; 2020b) destaca que o termo “uberização” não se inicia com a empresa Uber e nem a ela se restringe, entretanto foi a partir da Uber que essa tendência global se tornou conhecida. A uberização precede as plataformas digitais, mas, é por esta catalisada.

O fenômeno do trabalho uberizado atinge diversas ocupações fazendo com que os trabalhadores se transformem em “trabalhadores autônomos”, mas, como aponta Abilio (2020b) na realidade a uberização transforma o sujeito em um autogerente subordinado, mas o denomina de “empreendedor”. O trabalhador tem autonomia sobre parte do trabalho, mas não em sua totalidade, o que o enquadra em um processo de gerenciamento subordinado (ABILIO, 2020a; 2020b).

No Brasil, o fenômeno da uberização atinge profissões desde manicures e babás, até advogados e médicos. Dessa maneira Abilio (2020b) ressalta que os caminhoneiros, assim como outros trabalhadores, estão inseridos nas profissões que “[...] encontram aplicativos que possibilitam a uberização do seu trabalho via plataformas digitais” (ABILIO, 2020b, p. 115).

Contudo, é importante destacar que os caminhoneiros vivenciam o trabalho de forma muito similar aos trabalhadores uberizados há muito mais tempo, isto é, antes mesmo da disseminação de aplicativos. O uso constante de rastreadores é um exemplo disso.

A atividade do motorista de caminhão sob a vigilância de rastreadores sempre esteve presente nessa atividade, evidenciando o controle do tempo de trabalho sofrido por eles em função dos prazos que precisam cumprir. Isso demonstra que assim como outros trabalhadores uberizados, os caminhoneiros não dispõem do controle absoluto sobre o processo do trabalho que desenvolvem. O que torna esse tipo de controle uma característica marcante no processo da uberização do trabalho.

Nessa perspectiva, Moraes (2017) debatendo a relação jurídica entre a Uber e seus motoristas, destaca que a Uber já anunciou que ingressará no mercado de transporte de cargas, nos Estados Unidos da América⁸, fazendo uso inclusive de caminhões autônomos, isto é, sem necessidade de um motorista que o dirija.

Apesar dessa possibilidade ainda não ser cogitada no Brasil, Moraes (2017) questiona quais seriam os impactos econômicos e sociais que o iminente ingresso da Uber no transporte rodoviário de cargas causaria sobre os cerca de dois milhões de motoristas profissionais do setor rodoviário de cargas. O autor indaga se é possível que as transportadoras corram o mesmo risco de serem eliminadas do mercado, assim como o exemplo dos taxistas, frente a entrada da Uber.

⁸ Moraes (2017) sinaliza que a apesar da Uber ter anunciado sua entrada no segmento do transporte rodoviário de cargas, não esclareceu exatamente a sua estratégia. Isto é, se limitará a contratos de transporte de menor valor agregado, se contratado diretamente pelos consumidores finais ou ainda se aterá nos grandes contratos fechados com os embarcadores (grandes contratantes do serviço do transporte. Ex: mineradoras, montadoras, atacadistas, etc.).

Dentre os impactos da eventual entrada da Uber para o setor, ainda conforme Moraes (2017) é relativamente certo que isso tenderia a produzir a monopolização do segmento, ou seja da prestação do serviço do transporte rodoviário de cargas, assim como observado no sistema de táxi e representa uma novidade com a qual o setor ainda não sabe lidar. Representando uma ameaça real a maioria dos motoristas empregados, autônomos e grande parte das empresas transportadoras brasileira (MORAES, 2017). O autor diante deste cenário preceitua que:

Os motoristas e as transportadoras componentes da constelação de “parceiros” do Uber se submeterão ao preço do frete definido pelo próprio Uber, arcarão com a taxa (que atualmente é de 25%) e todos os demais custos do serviço, executarão o serviço e garantirão a vitória do Uber no leilão negativo protagonizado pelos embarcadores em razão do mesmo *dumping social* já praticado no segmento do transporte individual de pessoas (MORAES, 2017, p. 243).

Portanto, o que ocorre, em verdade, é que a uberização do setor de transporte de cargas, indubitavelmente, implicará no aumento da informalidade e no aprofundamento da precarização do trabalho para este segmento, usando o véu do trabalho “autônomo”. Com isso, vislumbra-se que o capital controla o trabalho pelo uso da inovação tecnológica, o que o faz possuir uma dinâmica própria que cria e recria as forças produtivas e as relações de produção (VASCONCELOS; VALENTINI; NUNES, 2017).

Cumprido esclarecer que a grande indústria capitalista busca, continuamente, se reconfigurar, e sob novas roupagens instala diferentes mecanismos de controle sobre os trabalhadores. Porém, sempre preservando seus fundamentos e pilares essenciais, isto é, a manipulação, a sedução dos sujeitos e a captura da subjetividade, com vistas a continuar elevando seus níveis de acumulação do capital, reduzindo custos e otimizando seu processo de valorização. Assim, depara-se com velhas e novas formas de subordinação e expropriação do trabalho pelo capital.

Partindo dessas ponderações, compreende-se, a partir do exposto, que o processo de intensificação do fenômeno da uberização do trabalho refere-se a mais um estágio da exploração e controle do trabalho humano, mas também da captura da subjetividade. Desse modo, a ideia de trabalhador “empreendedor”, somada a falta de empregos convence o trabalhador a aderir a dita “autonomia”, sem considerar outros elementos essenciais para tal processo.

Concorda-se com Alves (2005), quando afirma que a busca não é somente pela captura do saber e do fazer do sujeito, mas também sua disposição intelectual e afetiva, uma vez que o discurso do “seja um empreendedor” mobiliza o trabalhador. No mesmo sentido, Faria (2004) explica que apesar das estratégias de controle sobre o sujeito ainda serem sobre o

corpo físico, é no âmbito subjetivo que o capital opera hoje, uma vez que, manipulando a dimensão subjetiva torna-se mais fácil que o trabalhador internalize os objetivos organizacionais.

A esse respeito, Jost, Fernandes e Soboll (2014, p.65) esclarecem que “[...] quando a subjetividade do trabalhador é manipulada impede que haja a verdadeira autonomia da personalidade e constitui a ‘subjetividade pelo avesso’, a ‘subjetividade em desefetivação’”. Sendo assim, pode-se pensar que ocorre um processo de “desconstituição” do sujeito, o que torna o trabalhador ainda mais vulnerável às armadilhas que lhe são colocadas pelas organizações, tendo repercussões na sua forma de ser e agir no mundo.

Por fim, o trabalhador acredita que é “autônomo”, mesmo estando subordinado ao capital, ao mesmo tempo em que tem sobre si a total responsabilidade pelo seu sucesso e seu fracasso como empreendedor, pois o capital lança tal incumbência para o sujeito desconsiderando as condições econômicas, políticas e sociais inerentes a esse processo.

Sabe-se que a ideia de autonomia, muitas vezes, parte de discurso falacioso trazido pela lógica do empreendedorismo com vistas a seduzir o trabalhador a ser o seu próprio chefe. O convite deixado por esse discurso que é amplamente divulgado, deixa os trabalhadores bastante mobilizados pelas promessas que são feitas. Os caminhoneiros, assim como outros trabalhadores, também estão expostos ao discurso da dita “autonomia e liberdade”.

No capítulo a seguir, intitulado “Profissão de caminhoneiro no Brasil”, são discutidas questões acerca da historicidade da prevalência do modal rodoviário no Brasil, isto é, o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), em que se pode vislumbrar a inserção da atividade dos caminhoneiros. A partir disso, analisa-se aspectos que tanto diferenciam quanto aproximam a atividade do caminhoneiro empregado do caminhoneiro autônomo. Descreve-se ainda a rotina de trabalho de caminhoneiros que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão e debate-se, também, pontos acerca do trabalho dos motoristas de caminhão durante a pandemia de Covid-19.

3 PROFISSÃO DE CAMINHONEIRO NO BRASIL

No Brasil, o setor de transporte rodoviário de cargas é extremamente importante para toda a economia, tendo forte impacto em quase todas as atividades econômicas do país, sendo os motoristas de caminhão os profissionais responsáveis por este serviço, desde a entrega da matéria-prima até o produto final. Assim, o transporte de cargas insere-se diretamente no processo logístico do Brasil e configura-se como um serviço considerado fundamental já que contribui com os demais setores da economia (KRAPON, 2012) tendo elevada representatividade nacional.

O transporte rodoviário de cargas faz parte dos modais componentes do sistema de transporte no Brasil. São estes: rodoviário, ferroviário, aeroviário, aquaviário e dutoviário⁹. Sendo uma modalidade de transporte terrestre, o modal rodoviário é o mais utilizado no Brasil, e divide-se entre transporte de cargas e transporte de passageiros. O transporte de cargas (TRC) pode ser classificado ainda pela distância percorrida (rota longa ou rota curta) e o tipo de produto transportado. Nesse sentido, essa categorização por modais implica não apenas em diferenças na essência do serviço em si, mas também nas estruturas econômicas e relações de trabalho (MATOS; RIBEIRO, 2020).

A esse respeito Ferreira e Bassi (2011) explicam que na história dos transportes no Brasil a ênfase e prevalência do modal rodoviário se consolida a partir da década de 1950, no governo de Juscelino Kubitschek, tornando-se a modalidade de integração do território brasileiro. Assim, o impulso no setor do transporte rodoviário foi se consolidando, principalmente pela chegada e instalação da indústria automobilística no país e também pela construção de Brasília (FERREIRA; BASSI, 2011).

De acordo com Ferreira e Bassi (2011) foi no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) que o projeto de instalação de uma indústria automobilística no Brasil ganhou ritmo, pois a proposta do então Presidente JK era:

Rasgar o país com rodovias. Em seu governo foi estruturado o modelo em estradas para carros e caminhões. Foi o começo do fim para os trilhos, para os trens e os bondes. Ao orientar a circulação no território nacional pelo sistema rodoviário, Juscelino abriu as portas para que os principais fabricantes de automóveis na época se instalassem no Brasil (FERREIRA; BASSI, 2011, p. 52).

⁹ O Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT, 2005), em seu glossário dos transportes terrestres – versão resumida - define “dutovia” como tubulação destinada a conduzir a grandes distâncias produtos ou materiais. Podendo ser uma dutovia para transporte de gases (gasoduto), para transporte de minérios (mineroduto) ou para transporte de óleos (mineroduto). O documento está disponível em: http://ftp.antt.gov.br/InformacoesTecnicas/aett/aett_2005/FSCOMMAND/Outros/AETT2005.pdf. Acesso em: 29 set. 2021.

Ademais, a mudança da capital do país para a Região Centro-Oeste teve grande relevância no que diz respeito ao impulso à interiorização do desenvolvimento e ao sistema rodoviário, pois ainda de acordo com Ferreira e Bassi (2011, p. 72) “[...] foi enorme o significado da construção de Brasília no processo de integração de grande parte do sertão à vida nacional. Esse processo de integração ampliou-se com as novas estradas que foram abertas por todo o país e passaram a ser percorridas pelos caminhoneiros¹⁰”.

Matos e Ribeiro (2020, p. 268) concordam que a opção pelo rodoviarismo, isto é, a prevalência do modal rodoviário está diretamente associada “[...] aos processos de urbanização e de políticas deliberadas de incentivo e investimento do Estado tanto na construção de infraestrutura rodoviária quanto na ascensão da indústria automobilística no período de 1940 a 1980”.

Desde o seu surgimento o transporte rodoviário de cargas (TRC) sempre esteve sob o domínio da iniciativa privada e já prevalecia a atuação de motoristas autônomos ou transportadoras individuais. Entretanto, na década de 1940 começam a surgir as primeiras empresas transportadoras, sendo inseridas num mercado que tradicionalmente era marcado pelo grande número de pequenas empresas, além da alta informalidade, concorrência e baixa regulamentação (MATOS; RIBEIRO, 2020).

Matos e Ribeiro (2020, p. 268) esclarecem ainda que “[...] foi somente a partir dos anos 1970 que o transporte de cargas se estruturou em bases empresariais, com a entrada de capital estrangeiro e a constituição de empresas maiores, com veículos mais modernos e especializados”.

É a partir da expansão do modal rodoviário que os motoristas de caminhão se inserem no processo logístico do Brasil por meio do transporte rodoviário de cargas (TRC). Assim, o transporte de mercadorias efetuado pelos caminhoneiros ocorre em três etapas integradas: carga (etapa em que a mercadoria é acondicionada no veículo); itinerário (é o traslado da mercadoria) e descarga (é o processo inverso da carga) (GOMES, 2018).

Entretanto, apesar de ser essencial, a profissão de caminhoneiro é uma atividade que, muitas vezes, passa despercebida por grande parte da sociedade, o que contribui para que esses atores sociais sejam invisibilizados. Mas, quem são esses trabalhadores? Os caminhoneiros são profissionais especializados em operar veículos automotores de carga e fazer

¹⁰ Ferreira e Bassi (2011) destacam que em 1790 iniciou a construção da primeira estrada do Brasil, a Calçada do Lorena, que unia São Paulo ao porto de Santos e que seria ampliada nas primeiras décadas do século XX. Já em agosto de 1957 foi lançado o primeiro caminhão a gasolina feito no país, o Ford F-600.

circular mercadorias a partir do transporte rodoviário, sendo essenciais para o desenvolvimento do Brasil (GOMES, 2018).

É dentro do caminhão¹¹ que esses trabalhadores passam a maior parte do tempo de trabalho executando suas atividades laborais. Gomes (2018) diz ainda que o caminhão, nesse caso, é bem mais do que apenas um instrumento de trabalho, tornando-se também uma espécie de “casa móvel”, já que dentro dele os caminhoneiros realizam suas obrigações, prazeres e lazeres. Portanto, a boleia¹² torna-se o habitat desses trabalhadores (GOMES, 2018).

De acordo com a última pesquisa feita pela Confederação Nacional de Transportes (2019b) a respeito do perfil dos caminhoneiros, o Brasil tem cerca de 2 milhões desses profissionais em atividade pelo país, com idade média entre 44,8 anos de idade e 18, 8 anos de experiência na profissão. Sendo que a maioria (70%) não chegou ao final do ensino médio, (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2019b) o que aponta para um setor que é formado, majoritariamente, por trabalhadores com baixa escolaridade.

Percebe-se que esse dado vai ao encontro dos entrevistados neste estudo, conforme o Quadro 1, visto que dos oito caminhoneiros, dois têm o ensino fundamental completo, quatro destes têm o ensino fundamental incompleto e apenas dois conseguiram chegar ao ensino médio, mas também não concluíram, evidenciando o baixo nível escolar.

Notadamente, ser caminhoneiro implica em ter uma profissão desgastante e perigosa. Desgastante porque leva o indivíduo a um intenso nível de exaustão física e mental, em função das longas jornadas de trabalho. Silva (2015) ao analisar as características do cotidiano de trabalho de caminhoneiros ressalta que apesar de muitos caminhoneiros admitirem serem apaixonados pela estrada reconhecem essa atividade como extremamente desgastante, podendo repercutir diretamente na saúde física e mental.

O mesmo autor ainda destaca que as condições inadequadas de trafegabilidade das rodovias contribuem para o desgaste não só do caminhão, mas sobretudo do motorista (SILVA, 2015). Por outro lado, torna-se uma profissão perigosa pelo fato desses profissionais conviverem com a falta de segurança nas estradas e rodovias brasileiras. Tendo que enfrentar continuamente a preocupação com o risco de roubos e assaltos das cargas.

¹¹ O Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT, 2005), em seu glossário dos transportes terrestres – versão resumida - define “caminhão” como sendo veículo automotor de operação livre, destinado ao transporte de carga de peso superior a 1.500 kg. O documento está disponível em: http://ftp.antt.gov.br/InformacoesTecnicas/aett/aett_2005/FSCOMMAND/Outros/AETT2005.pdf. Acesso em: 29 set. 2021.

¹² A boleia ou cabine fica localizada na parte dianteira dos veículos. Podem variar quanto às dimensões, conforto e recursos tecnológicos dependendo da marca, data de fabricação e modelo do caminhão (GOMES, 2018).

A probabilidade de acidentes é outro aspecto que classifica essa profissão como uma atividade perigosa, colocando a vida do caminhoneiro sob risco, podendo resultar no óbito do trabalhador e de outrem. A fala do caminhoneiro Igor (40 anos, autônomo) mostra como o perigo oferecido pela profissão preocupa os seus familiares quando relata:

[...] eu me dediquei a esse negócio de ser caminhoneiro, mas a minha mãe fica preocupada porque ela sabe que é uma vida arriscada. Entendeu? [...] sempre ela diz: “rapaz, é uma vida arriscada esse negócio de ser caminhoneiro. O cabra vai para o meio do mundo aí ... aí vai e chega só a notícia ... Ah, teve um acidente”. Ela [mãe] está sempre preocupada comigo na estrada [...] (IGOR, AUTÔNOMO).

Segundo estatísticas da Confederação Nacional do Transporte (2019a) sobre acidentes rodoviários envolvendo caminhões, no Brasil, a cada ano, são mais de 50 mil acidentes com vítimas e muitos deles com envolvimento de caminhão.

Para a Confederação Nacional dos Transportes (2019a) apesar dos acidentes que envolvem caminhões estarem em torno de 20%, ficando atrás das motocicletas (40%) e dos carros de passeio (60%) uma ocorrência envolvendo caminhão traz maior risco a vida desses profissionais devido às características e ao porte desse tipo de veículo (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2019a). Entretanto, é pertinente destacar que se por um lado é correto afirmar que um acidente envolvendo caminhão pode colocar em risco a vida do motorista, por outro não há como negar que o porte de um caminhão pode proteger mais o caminhoneiro no que diz respeito à vida e ser muito mais perigoso e ameaçador para a vida de outros motoristas que dirigem um carro de menor porte.

Segundo o mesmo levantamento, entre os principais aspectos que justificam esses acidentes estão: grande distância percorrida; cumprimento de prazos; dificuldades de planejamento; falta de descanso; excesso de confiança; excesso de carga; manutenção do veículo; deficiências na formação; falta de atenção; mal súbito; sono; problemas de saúde dos caminhoneiros e infraestrutura precária (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2019a).

No entanto, Sinagawa (2015) aponta que o que pode estar relacionado aos acidentes de trânsito envolvendo caminhoneiros é a combinação entre cansaço e uso de entorpecentes. O consumo de bebidas alcoólicas e drogas que inibem o sono faz parte da rotina de trabalho de muitos caminhoneiros, sendo o rebite uma das substâncias mais utilizadas. O rebite é uma droga sintética, derivado das anfetaminas, que estimula o sistema nervoso central.

Contudo, mesmo sendo uma droga ilícita os caminhoneiros têm fácil acesso em farmácias e postos de combustíveis (SILVA, 2015). O mesmo autor constatou que “[...] o uso frequente de ‘rebites’ é, contraditoriamente, explicado pelos motoristas como uma maneira,

perigosa por sinal, de ‘preservar a vida’ e de suportar a necessidade de várias horas de trabalho sem dormir” (SILVA, 2015, p. 96). Essa assustadora e perigosa forma de preservar a vida pode ser verificada na fala de Pedro (51 anos, empregado), a seguir:

[...] é necessário! Você tem que tomar. Olha, se for fazer uma pesquisa de BR [pesquisa em rodovias federais] sobre acidente acontecido envolvendo caminhão, dificilmente você vai ver um caminhão envolvido em um acidente de motorista que tomou rebite. Eu concordo que outras drogas fossem suspensas sim, fosse punido sim. Pedra, pó, maconha...concordo, mas o rebite não. O rebite ele é um ... é um estimulante que faz você ficar atento a todo movimento, a tudo. Até um animal que está vindo acolá ... você que está sob efeito de rebite você vê antes dele... antes dele entrar na pista você já segurou o carro aqui porque você já previu que isso vai acontecer. Então, assim, o rebite tem esse efeito de manter a gente atento a tudo, a ultrapassagem, a uma forma que o cara vai entrar. Então ali você trabalha com a cabeça todo o tempo focada naquilo que você está fazendo [...]. E pra gente que faz carga de horário¹³, não faz, sem o rebite não faz, o sono não deixa [...] (PEDRO, EMPREGADO).

A justificativa para o uso do rebite é bem ilustrada novamente nas falas de João (35 anos, autônomo) e Ricardo (34 anos, autônomo), respectivamente:

[...] todo verdureiro¹⁴ toma rebite. Não tem isso não! Aí ... não é melhor eu tomar um remédio do que eu vim de lá pra (sic) cá e dormir e bater num carro de uma família ... de uma família inocente? [...]. Todos que estão estacionados aqui na CEASA tomam. É a realidade! Eu tomo porque eu preciso. Não é porque eu quero não ... porque eu gosto, não. Eu tomo porque a pessoa precisa tomar. Você vai rodar 32 horas, 42 horas direto sem tomar nada? Só com água, café, red bull¹⁵? Quem é esse que roda? ... quem? A primeira viagem aguenta. Você pegou a primeira viagem...eu rodei três viagens sem tomar nada, só com café e água, mas depois ... você sabe ... o corpo cansa. O corpo vai cansando. Aí você se requiere (sic) àquilo, entendeu? Não é uma coisa viciável ... eu tomo mesmo, porque ... eu tomo porque eu preciso, eu não tomo porque eu gosto ou nada não. Eu tomo porque eu preciso. O bicho é amargo, mas a gente toma (rsrsrs) (JOÃO, AUTÔNOMO).

[...] para rodar na estrada não tem como, né? Tem que tomar rebite. Quando precisa tem que tomar sim, rebite. Se não tomar eu creio eu (sic) que morre, né? É uma lei proibida ... é ... eu não tiro a razão deles [...], a polícia corre para cima, entendeu? Dos rebites. Eles gostam de dizer aí que tem muito acidente por causa de...a gente tomar arrebite ... mas, se parar os rebites, eu digo a você ... os acidente são piores. É porque tem muito motorista que confunde. Quer misturar rebite com cocaína, tudo que seja. Entendeu? Ai eu não tiro a razão deles, mas tomar o rebite para viajar...eu digo a você, é excelente! (RICARDO, AUTÔNOMO).

Pode-se perceber que para os caminhoneiros Pedro, João e Ricardo o estimulante rebite não tem só a função de os manter acordados na estrada, mas sobretudo evitar que

¹³ “Carga de horário” é um termo que os caminhoneiros utilizam para se referir às cargas que levam produtos perecíveis e precisam chegar cedo aos seus destinos.

¹⁴ Por transportarem verduras, frutas e legumes os caminhoneiros da CEASA-MA costumam se autodenominar de “verdureiros”.

¹⁵ Marca de energético. Os energéticos são produtos utilizados para ativar a atenção e a vigilância, além de buscar reduzir a sensação de fadiga.

eventuais acidentes aconteçam com eles e com outros condutores. Sendo o rebite um modo de “preservar a vida” os caminhoneiros parecem não atentar para os perigos que o uso dessa droga pode trazer, o que contribui para que os motoristas naturalizem a forma de exploração a que estão submetidos.

Outro aspecto que merece destaque são as exigências do transporte com os prazos e horários. Essa “pressão” que os caminhoneiros recebem abre margem para fazerem uso do rebite e por vezes, até outras drogas como a cocaína, pois enxergam como uma estratégia para conseguirem encarar grandes percursos ao volante. Essas substâncias exercem acentuado efeito em diversas funções do corpo e do comportamento do indivíduo após o consumo, além das repercussões do uso contínuo que são prejudiciais à saúde humana.

Os efeitos nocivos à saúde oriundos do uso frequente do rebite comparecem novamente na fala de Pedro, quando relata que já presenciou alguns caminhoneiros terem a saúde comprometida pelo rebite, podendo chegar ao óbito do trabalhador:

[...] já teve um colega meu que já sentiu, teve um infarto, aqui na CEASA mesmo. Eu, graças a Deus nunca senti. [...] foi por causa do rebite. O médico proibiu ele (sic) de tomar. Ele até saiu da CEASA. Já até morreu muito colega da gente. Infartou na estrada, infartou na CEASA. Teve outros que Deus teve misericórdia e foi socorrido a tempo, entendeu? É normal, isso vai acontecer (PEDRO, EMPREGADO).

Pedro, apesar de relatar acreditar que o rebite traz graves prejuízos para a saúde dos caminhoneiros diz que isso não passa pela sua cabeça, ou seja, ele não fica pensando no que poderá acontecer com sua saúde pelo uso frequente desse estimulante e se limita a acompanhar a aferição de sua pressão arterial e batimentos cardíacos:

[...] eu ... sempre eu tenho o cuidado de medir a minha pressão, as vezes quando eu tô (sic) muito agoniado, muito agitado na estrada, eu paro numa farmácia para medir a minha pressão pra (sic) ver como é que tá. Geralmente, a minha pressão, mesmo sob efeito do rebite nunca passou do normal, 12x8 ... 12x8 todo tempo. O batimento, 127 quando tá (sic) sob efeito do rebite, mas quando tá (sic) normal é 85, 95 ... agora sob o efeito do rebite (sic) ele vai para 127 devido o ... o sangue circular mais rápido, porque por isso é que a gente fica acordado. [...] não passa isso pela minha cabeça ... as vezes o cara começa a usar, quando pensa que não, já tá (sic) se sentindo mal. Já aconteceu foi muito de ... de caminhoneiro desistir de CEASA porque não aguentava. Quando foi ver que o rebite tava (sic) prejudicando largou de mão ... a profissão, porque não tem como trabalhar na CEASA sem tomar rebite, não adianta. Não vai pra (sic) frente (PEDRO, EMPREGADO).

Silva et al. (2019, p. 4) trazem um dado interessante a respeito da percepção que os caminhoneiros têm em relação ao uso de substâncias psicoativas no trabalho mostrando que “[...] o uso de substâncias para permanecer em estado de vigília gera uma série de polêmicas entre os próprios caminhoneiros, em que os que não usam criticam os que usam e vice-versa”. O que sinaliza que nem todos os caminhoneiros recorrem a substâncias ilícitas para suportarem

condições adversas de trabalho a que são submetidos cotidianamente. Entretanto é importante destacar que neste estudo todos os caminhoneiros entrevistados admitiram fazer uso frequente do rebite para conseguir encarar as jornadas de trabalho e “driblar” o sono.

Silva et al. (2016) concordam que os curtos prazos de entrega associados ao consumo de drogas, como anfetaminas, cocaína e crack mantêm relação com a precarização do trabalho dos caminhoneiros. A precarização é um fenômeno que atinge o trabalho em escala global contribuindo para a desumanização dos processos de trabalho.

No contexto de trabalho dos caminhoneiros a precarização parece ser mais intensa na atividade dos autônomos, pois como observaram Silva et al. (2016) no trabalho do caminhoneiro autônomo há ansiedade e preocupação constante em relação ao cumprimento dos prazos estabelecidos pela empresa e para conseguir novas cargas.

Esses fatores contribuem para que os caminhoneiros comprometam sua qualidade de vida e saúde, pois como explicitam Santos, Kawamoto e Cardoso (2017) as condições de trabalho dos caminhoneiros levam à perda da qualidade de vida em função de seus hábitos, suas condições físicas e também dos modelos de vínculos trabalhistas. A instabilidade nos horários de trabalho compromete as horas de sono e o longo tempo ao volante propiciam hábitos alimentares não saudáveis, contribuindo para o sedentarismo, sobrepeso, hipertensão arterial, entre outras comorbidades. Portanto, a rotina de trabalho dos caminhoneiros se configura como um estilo de vida que se torna prejudicial à saúde, seja a curto, médio ou longo prazo.

Nesse sentido, tendo como objetivo de regulamentar a atividade dos caminhoneiros no Brasil e tentar disciplinar a jornada de trabalho e tempo de direção ao volante, foi criada em 2012, a Lei 12.619/2012 chamada de “lei do descanso”. Porém, em 2015, seus dispositivos foram revogados e em março desse mesmo ano, entrou em vigor a Lei 13.103/2015 conhecida como “a lei dos caminhoneiros”. Entre outros pontos a referida lei trouxe a fixação da jornada de trabalho dos caminhoneiros em 08 horas diárias de duração, podendo ser prorrogada; instituiu períodos de descanso; exige exames toxicológicos periódicos a cada 02 anos e 06 meses de trabalho, entre outros aspectos (BRASIL, 2015).

Essa lei representa uma conquista histórica para os motoristas, não apenas os de caminhão. Entretanto, no cotidiano de trabalho muitos caminhoneiros não conseguem seguir a lei à risca, principalmente os caminhoneiros autônomos que ficam mais frequentemente sem vigilância/rastreamento, pois se veem obrigados a aumentar a jornada de trabalho para aumentar a renda.

A esse respeito, Silva et al. (2019, p.6) citam que apesar da existência da lei dos caminhoneiros “[...] muitas formas de contrato de trabalho, terceirizações, quarteirizações,

baixos valores de frete conduzem a situações extremas, nas quais estes profissionais são cada vez mais explorados”. Diante disso, os mesmos autores lembram que as possíveis soluções não devem se restringir à imposição de regras e leis, mas, sobretudo de melhores condições de trabalho e cidadania aos caminhoneiros.

3.1 O caminhoneiro autônomo e o empregado: diferenciações e aproximações da profissão

Matos e Ribeiro (2020) concordam que o mercado de trabalho dos motoristas de caminhão sempre esteve segmentado entre os motoristas autônomos e os motoristas empregados. Nessa circunstância, alguns aspectos diferenciam o trabalho do caminhoneiro autônomo do caminhoneiro empregado, por exemplo, o recebimento de salário fixo.

Enquanto o motorista empregado tem salário fixo, o autônomo tem seu salário através da quantidade de fretes que consegue realizar ao mês. O caminhoneiro empregado tem salário fixo pago por empresas/transportadoras na qual tem vínculo empregatício e o veículo, isto é, o caminhão, não é de sua propriedade, mas sim da empresa/transportadora. Os motoristas autônomos, geralmente são donos do próprio caminhão e dividem-se em: autônomos agregados e autônomos terceirizados. Krapon (2011) define o autônomo agregado como sendo aquele que trabalha para a mesma empresa regularmente, enquanto o autônomo terceirizado trabalha de forma esporádica.

Sobre isso, Matos e Ribeiro (2020, p. 273) destacam que “[...] a partir dos anos 1990, cresceram as formas de terceirização e as associações entre motoristas-autônomos e empresas, criando relações maiores de dependência entre aqueles para com essas últimas”. Por outro lado, Silva et al. (2016) analisando os discursos de motoristas de caminhão sobre condições de trabalho e saúde, mediante as modalidades de vínculos empregatícios encontrou uma nova modalidade de autônomos denominados “quarteirizados”.

Os autores salientam que o “quarteirizado” presta serviço ao motorista terceirizado trabalhando com o veículo deste e não tendo nenhum tipo de vínculo com a empresa para qual motorista terceirizado presta seus serviços (SILVA et al., 2016).

No Brasil, a maioria dos caminhoneiros atuam como autônomos, o que significa que na profissão há um amplo predomínio da informalidade que somada à precarização, configurada pela terceirização, comprometem não só as condições de trabalho, mas também de saúde desses profissionais (SILVA et al., 2016). A ideia trabalho autônomo tem cada vez mais ganhado espaço no mundo do trabalho na contemporaneidade e tem fortes bases no discurso

neoliberal amplamente difundido em diferentes cenários sociais para despertar um suposto “espírito empreendedor” (FACAS, 2020) movido pelo lema “seja seu próprio patrão”.

Nas palavras de Oliveira, Moita e Aquino (2016, p. 210) “[...] a perspectiva empreendedora tem se difundido no Brasil, nas últimas décadas, como o caminho para quem busca desenvolvimento e sucesso profissional”. Pode-se perceber isso na fala a seguir, de João, que pediu para deixar o trabalho com carteira assinada em uma empresa para ser caminhoneiro autônomo.

[...] eu mudei por querer ... a pessoa também chega uma hora que cansa, né? Você quer trabalhar para si. Por que você vai passar a vida toda trabalhando só pros (sic) outros? No caso...eu mesmo que queria essa oportunidade também...de começar para mim mesmo. [...] eu vou ganhar mais, na realidade, do que eu ganhava e não vou precisar dar ... porque muitas vezes a gente precisa dar explicação. Você vai fazer uma coisa e tem que pedir permissão ao patrão...muita coisa. E agora não [...] (JOÃO, AUTÔNOMO).

Um dado interessante no discurso de João é que ele se refere ao fato de ter uma maior remuneração pelo seu trabalho no futuro (“vou ganhar mais”). Ou seja, mesmo já sendo autônomo a 02 anos, João ainda não vislumbrou essa promessa de “ganhar mais”. Para o caminhoneiro isso se justifica pelo fato dele estar ainda começando no ramo como autônomo. João menciona a projeção de tempo que havia feito para estar “estruturado” financeiramente após o período de trabalho com o seu próprio caminhão:

[...] eu botei seis meses, no começo, pra tá (sic) estruturado com a minha renda como autônomo, mas você só sabe depois que você entra. Assim, pelo que vem acontecendo, né. Quebra uma coisa no caminhão, acontece outra coisa ali. Hoje, eu acho que um ano e meio. Eu posso ainda não tá (sic) estruturado, mas tô (sic) mais aliviado. Assim ... o caminhão quase metade pago, no caso pra (sic) mim e já trabalhando com o capital livre. Entendeu? Eu queria isso daí, porque ainda hoje eu trabalho com cartão. Em cima do cartão. Pago o cartão, vou, vou, pago o cartão. Aparece um prejuízo eu passo o cartão. Tô (sic) trabalhando em cima do cartão. Mais estruturado é no dia que eu tiver o capital meu mesmo, pra (sic) dizer assim: “Eu tenho um sobrando acolá”. Se acontecer isso daqui pronto! Eu já tenho aquele dali [dinheiro] guardadinho, certinho. Não! Hoje eu não tenho. Tô (sic) trabalhando pra (sic) isso. [...] pra (sic) comprar esse caminhão eu dei uma entrada. Vendi um carro e dei um tanto de dinheiro e o resto eu pago até hoje [...] (JOÃO, AUTÔNOMO).¹⁶

A fala desse caminhoneiro encontra similaridade com a vida do personagem Ricky do filme “Você Não Estava Aqui” (2019), interpretado pelo ator Kris Hitchen. No filme, por acreditar ser uma ótima oportunidade de trabalho, Ricky aceita trabalhar como entregador de encomendas, diante da promessa de ser autônomo, com trabalho flexível e retorno financeiro. Entretanto, mesmo sem ter um salário definido, logo de início Ricky precisa fazer um

¹⁶ Esse foi o único caminhoneiro autônomo, dos oito entrevistados, que ainda não havia quitado o valor do caminhão adquirido.

investimento, tendo que vender o carro da família para comprar a van em que deverá fazer as entregas.

O trabalho autônomo não traz a recompensa prometida e Ricky com os mesmos problemas financeiros de outrora, se vê imerso em um trabalho controlado, sem nenhuma garantia ou direito a folgas e com extenuantes jornadas de trabalho. Toda essa conjuntura é fomentada pelo discurso e pelas políticas do neoliberalismo que criam a falácia da autonomia vinculada a uma “liberdade” conseguindo assim capturar a subjetividade dos trabalhadores para que haja um investimento na conquista dessa “autonomia”.

O caminhoneiro Igor, que outrora já atuou como caminhoneiro empregado, traz em seu relato, a seguir, a ideia de uma suposta “liberdade” vinculada ao trabalho autônomo.

[...] depois que a empresa faliu eu comecei a fazer os meus bicos. O cara me pagava a diária...aí eu dirigia, mas só ganhava no dia que eu trabalhava. Era por dia. Aí ... se eu passasse três dias em casa sem pegar num caminhão era três dias sem dinheiro. Entendeu? Se eu rodasse todo dia, aí todo dia eu recebia dinheiro [...]. Aí é assim, né ... trabalhar na diária não dá nada pro (sic) cara...é muito ruim. É igual a quebrador de coco, só come no dia que quebra coco ... e é muito pouco o dinheiro. Por isso, se é pra (sic) trabalhar, melhor trabalhar pra (sic) mim. Eu penso assim. [...] aí eu fui, fui ... depois de um tempo comprei esse caminhão que você tá (sic) vendo aí. [...]. Agora eu faço o meu horário. Meu trabalho é livre de abuso de patrão (IGOR, AUTÔNOMO).

Igor, a seguir, aponta ainda outro motivo para a escolha de ser caminhoneiro autônomo:

[...] eu nunca fiz questão de trabalhar de carteira assinada...não dá pra (sic) mim não... porque eu ... eu não gosto de normas, eu gosto de...de trabalhar. Entendeu? Esse negócio de empresa: “não ... só pode trabalhar se for de calça, bota, camisa manga comprida”. Não gosto! Meu negócio é assim, calção e chinelo (IGOR, AUTÔNOMO).

A ideia de não se submeter às regras de uma empresa, conforme relato do Igor, está fortemente ancorada em uma falaciosa “liberdade” que o trabalho autônomo proporcionaria. Facas (2020) menciona que essa suposta “liberdade”, por sua vez, está baseada, em uma “Sociedade da Performance”, pois para o autor “[...] noções como ‘empreender’ e ‘assumir riscos’ passam a guiar um imperativo, baseado na lógica corporativa, de construção de si mesmo a partir da performance (FACAS, 2020, p. 64).

Desse modo, o autor segue apontando que uma sociedade com essas determinações engendra:

Uma falaciosa superpotência como possibilidade de realização de vida, na medida que o tom do existir passa a ser guiado por uma série de imperativos de desempenho apresentados como receitas para uma vida feliz: alimente-se bem, distraia-se, pratique esporte, viaje, seja, consuma, trabalhe (bem, mais e melhor). Tal contexto é sustentado pela lógica de mercantilização e espetacularização da vida (FACAS, 2020, p. 64).

No tocante ao mundo do trabalho, esse modelo de sociedade fomenta um empreendedorismo em massa. Com isso, a cultura do empreendedorismo acaba formando um

“[...] novo perfil de trabalhador: inovador, pró-ativo, autoprodutor de sua existência e criador de seu próprio posto de trabalho” (FACAS, 2020, p. 71).

No discurso de Igor e João, respectivamente, ambos autônomos, é possível vislumbrar como a rotina de trabalho se intensificou depois que decidiram ser donos do próprio caminhão:

[...] tem muito serviço, né. Ficou mais pesado porque se eu pego a carga eu tenho que deixar lá no dia combinado. Entendeu? Se eu me encher de carga, aí eu já sei que a semana vai ser puxada. [...] quando eu estava na empresa já tinha aquela carga certa...aí eu ia e voltava para casa para descansar um ... dois dias, até viajar de novo. Agora não posso mais. É direto, não para não. Eu durmo aqueles “cochilinhos”. Se tiver nesse serviço aí, não pode tá (sic) parando porque a carga tem que ter o horário, né? No caso, banana ... laranja ... tem horário. Você carrega lá ... aí não pode parar para dormir (IGOR, AUTÔNOMO).

[...] só é mais cansativo. Tudo no começo ... nada é fácil. Não adianta dizer: “Ah, vou comprar um caminhão hoje e daqui a uns dias vai tá (sic) fácil”. Não é isso não! Eu já entrei sabendo que era difícil [...] (JOÃO, AUTÔNOMO).

É interessante destacar que apesar de Igor e João serem conscientes que o trabalho se intensificou desde que se tornaram autônomos, não percebem ou se sentem explorados. Pelo contrário, pois agora sentem-se livres de qualquer submissão dos patrões. Assim, o sujeito não se enxerga como trabalhador explorado, pois há uma naturalização da intensificação do trabalho e da opressão. Tem-se, assim, uma autoexploração, uma vez que o trabalhador compreende que não está submisso a ninguém ou se está, é apenas a si mesmo (FACAS, 2020). Acreditando, portanto, estar completamente “livre” de qualquer submissão. No entanto, nas palavras de Facas (2020) o sujeito submisso:

Não está consciente de sua submissão, na medida em que esse poder psicopolítico escapa, de forma sutil e flexível, de qualquer visibilidade. Sente-se em liberdade ao não reconhecer o contexto de dominação. Uma liberdade individual que é servidão, posto que é tomada pelo capital para sua própria multiplicação. (FACAS, 2020, p. 69).

Além disso, diante dessa lógica, Silva (2015) referindo-se aos caminhoneiros autônomos esclarece que:

A denominação “autônomo”, utilizada oficialmente diz respeito apenas ao fato de não existir vínculo empregatício formal, pois, nessa atividade não há autonomia alguma. Antes, esse tipo de relação de trabalho serve para precarizar ainda mais as relações de trabalho. Isso ocorre porque os motoristas são colocados em uma condição ainda pior do que outros trabalhadores terceirizados, uma vez que devem possuir a parte fundamental dos meios de produção, o caminhão (SILVA, 2015, p.33).

Nessa mesma perspectiva, Oliveira, Moita e Aquino (2016) discutem a relação existente entre o fenômeno do empreendedorismo e da precarização do trabalho, haja vista que a precarização laboral é um processo em que os direitos e vínculos laborais são flexibilizados e

fragilizados, em que o trabalhador tem salários mais rebaixados, longas e excessivas jornadas de trabalho, além de mínimas condições de saúde e de segurança.

Para os autores “[...]o sujeito empreendedor é quase sempre um trabalhador que vive no risco, na incerteza e na pressão que isso causa” (OLIVEIRA; MOITA; AQUINO, 2016, p. 221), uma vez que o discurso que lhe é dito coloca sobre ele toda a responsabilidade pelo potencial sucesso ou fracasso. Outro destaque que Oliveira, Moita e Aquino (2016) trazem sobre a relação entre empreendedorismo e trabalho precário é que:

Talvez o próprio fato de tornar-se um empreendedor já o inclui na perspectiva do trabalho precário, uma vez que na perspectiva do auto emprego, o dono do negócio não usufrui de nenhum dos direitos assegurados para o trabalhador assalariado. Isso se constitui como processo de precarização do trabalho e do sujeito, na medida em que atinge, em maior ou menor grau, outras esferas de sua vida, ou seja, o trabalho toma lugar tão fundamental em sua vida que ele investe toda sua subjetividade e seu tempo (OLIVEIRA; MOITA; AQUINO, 2016, p. 221).

Sob outra perspectiva e submetidos a regras laborais tem-se os caminhoneiros empregados. Motoristas que têm registro na carteira, devendo também ter sua jornada de trabalho definida de acordo com a lei do caminhoneiro e das legislações trabalhistas vigentes. Pedro, explica por qual motivo está como caminhoneiro empregado:

[...] ser caminhoneiro ... você não tem outra opção. Ou você vai trabalhar empregado mesmo ou se for comprar um caminhão é só pra (sic) sofrer, porque os fretes não dão nada. É melhor você tá (sic) ganhando pouquinho, mas você não ter preocupação. Aqui eu não tenho preocupação. O caminhão deu problema ... eu posso ligar para o patrão: “rapaz, o caminhão tá (sic) com problema. Resolve aí?”. Aí se o cara é o dono do caminhão... aí o caminhão dá um problema lá, aí cadê o capital? Tá (sic) na estrada, aí tudo é difícil, entendeu? [...] se você não tem a carteira assinada ... se acontecer alguma coisa você não tem como recorrer ... direitos. Principalmente, se Deus defenda, você entra num acidente, você não morre, fica paraplégico...para você conseguir se encostar. Então, se você ... é mais uma segurança ter a carteira da gente assinada, até para a própria empresa [...] (PEDRO, EMPREGADO).

Observa-se que Pedro tem uma percepção de que comprar um caminhão e assumir os custos da atividade por conta própria significa estar exposto à preocupação e mais sofrimento. Assim, acredita que trabalhar como empregado é não ter preocupação com quaisquer eventuais problemas que possam acontecer com o caminhão, haja vista que os custos e despesas ficam por conta da empresa. Além da segurança de poder ser amparado legalmente em casos de acidentes. Pedro continua a relatar porque não se interessa em ser caminhoneiro autônomo:

A realidade é essa: para você ter um caminhão você tem que ter um serviço pra (sic) ele. Para você sair atrás de frete e viver de frete não dá. [...] eu já trabalhei com patrão que era...em busca de frete. É muito difícil! Você depende muito de muita coisa ... de muita gente. Tem que ficar ... vamos supor: você sai de Petrolina para cá ... a CEASA, quando chega aqui você depende de um agenciador pra (sic) arrumar para ti poder ir para outro lugar. Às vezes você tem que ficar uma semana para conseguir outra carga.

Então se você não tiver estrutura para isso ... você vai quebrar. [...] vamos supor eu tenho um dinheirinho, R\$ 100 mil eu vou e compro um caminhão. Eu vou manter ele como? Fazendo Frete? O óleo do preço que tá (sic) ... pneu ... R\$ 3.000,00. Você sendo empregado você recebe o seu. Cuida da sua responsabilidade. Tem a empresa que vai fazer a manutenção, você vai ganhar seu dinheiro e vai está se mantendo e a dor de cabeça é menor (PEDRO, EMPREGADO).

Outro trabalhador vinculado a uma empresa, Danilo (33 anos, empregado), também explana o que o faz não querer trabalhar por conta própria escolhendo assim estar ligado a uma empresa e prestar seus serviços como caminhoneiro quando relata:

[...] nessa fase que está não dá pra (sic) você arcar com um caminhão. Tá (sic) muito difícil. [...]. Olha, óleo muito caro, os fretes lá em baixo, estrada não tem. A estrada só é buraco. Bate no buraco e a peça do carro quebra. As peças só é subindo e o preço do frete só é baixando [...]. No momento, eu digo mesmo, pra (sic) quem tem um serviço bom que nem eu tenho o meu, não compensa não. Não compensa. É melhor você ir trabalhando com a cabeça no lugar e guardar um dinheirinho e ir comprando outras coisas, investir em outras coisas, outras atividades, porque hoje...hoje pra (sic) caminhão tá (sic) difícil (DANILO, EMPREGADO).

É possível perceber que Danilo classifica o seu trabalho como sendo “bom”, mostrando que tem um certo grau de satisfação no seu trabalho. A esse respeito o estudo de Cerqueira-Santos e Santana (2014) analisando a satisfação com o trabalho de profissionais motoristas de caminhão autônomos e empregados apontou que tal satisfação tem uma forte influência da oferta de carga (para os autônomos) e da existência de vínculo empregatício com empresas (para os empregados) para a melhor satisfação no trabalho.

Isso demonstra que a relação de trabalho, sendo com ou sem vínculo empregatício contribui para modificar a percepção dos motoristas acerca da sua própria atividade, podendo aumentar ou diminuir o grau de satisfação no trabalho o que, por sua vez, repercute no sentido do trabalho para esses trabalhadores.

Cerqueira-Santos e Santana (2014, p. 111) concluíram ainda que algumas atividades são diferenciadas para o motorista autônomo e o motorista empregado como: “[...] negociar dívidas, administrar finanças ou assegurar regularidade do transporte que são atribuições somente do caminhoneiro que trabalha por conta própria”. O que contribui para que o motorista autônomo sofra maior pressão no trabalho, visto que ele próprio precisa ser responsável por questões alheias à direção (CERQUEIRA-SANTOS; SANTANA, 2014).

Todavia, apesar dos caminhoneiros empregados terem uma jornada de trabalho bem mais definida, tendo ainda seus direitos trabalhistas garantidos, esses trabalhadores no geral, fazem suas viagens com a presença de rastreadores no veículo. Os rastreadores são dispositivos alocados nos caminhões para captar a localização do veículo por meio do uso do GPS (Sistema de Posicionamento Global). Se por um lado, os rastreadores constituem-se como ferramentas

de segurança para a empresa proprietária do caminhão, por outro tornam-se uma forma de controle sobre o trabalho desses motoristas.

A percepção de ter não ter privacidade no trabalho é claramente percebida na fala do caminhoneiro Pedro, a seguir. Ele chama atenção para outro aspecto importante, a ameaça à vida do motorista no caminhão que tem rastreador:

[...] é muito ruim...porque tira a privacidade da gente, de uma certa forma, né? Só que assim ... como a gente é empregado a gente tem que ... e outra, rastreador não empata ladrão levar carro não. Muitas vezes implica na morte do motorista porque as vezes o ladrão quer saber onde está o rastreador e o motorista não sabe. [...] eles não deixam a gente saber. Quando eles veem colocar o rastreador a gente não fica perto do caminhão (PEDRO, EMPREGADO).

A seguir, Danilo também explica os dois tipos de rastreadores que estão instalados no caminhão da empresa em que trabalha:

[...] tem dois, um que é só para saber do caminhão no caso de roubo e tem o outro. Por exemplo, se eu abrir a porta, eu tenho que mandar mensagem para o dono. Ou então para os caras do seguro. Toda vez. Pode parar, mas não pode abrir a porta. Se você saiu de rota ... trava. Não vai. Até assim, um exemplo, eu comi uma comida que me fez mal, rapidamente eu tenho que descer. Dentro de um minuto eu tenho que descer. Eu tenho que mandar mensagem, se eu não mandar ele trava. Eu vou descer ... vou, mas o caminhão desliga. Ele fica travado. [...]. É assim ... eles dão a rota, se mudar de rota o caminhão trava porque eles querem saber por que o caminhão mudou de rota. Porque pode ser o motorista ou pode ser o ladrão (DANILO, EMPREGADO).

Igor, que já trabalhou como caminhoneiro empregado fala sobre o uso dos rastreadores em caminhões de empresas. Sendo o uso frequente dos rastreadores por empresas outro motivo para esse motorista não querer mais trabalhar como caminhoneiro empregado:

[...] não dá ... caminhão com rastreador...porque você não pode parar onde quer. Se tem uma rota fechada ali ... você não pode sair da rota que o caminhão bloqueia. O dono está sabendo tudinho por onde você está ...da rota. Se o caminhão sai da rota aí bloqueia. Não sai do lugar. O caminhão para e não pega de jeito nenhum (IGOR, AUTÔNOMO).

Destaca-se que neste estudo todos os caminhoneiros empregados mencionaram trabalhar com uso de rastreadores. Por outro lado, nenhum autônomo tinha o dispositivo em seu caminhão. O que mostra que os rastreadores estão mais presentes na atividade do caminhoneiro empregado para controle da empresa, o que mais uma vez marca uma diferença entre as duas categorias de trabalhadores.

Contudo, se é possível vislumbrar diferenças entre autônomos e empregados é possível também reconhecer algumas aproximações no trabalho desses profissionais. Ambas as categorias experimentam um cotidiano de trabalho que se assemelha. A dura rotina dos caminhoneiros exige passar muito tempo longe de casa e da família. A esse respeito, Cerqueira-

Santos e Santana (2014), identificaram que o tempo fora de casa e o tempo à espera de carga como sendo uma das principais queixas desses trabalhadores, tornando-se a causa de grande insatisfação no trabalho.

Para os autores, esse cotidiano de trabalho leva a um comprometimento da vida dos caminhoneiros, já que precisam enfrentar o afastamento de grupos de referências sociais como a família, amigos, grupos religiosos, etc. Esse dado encontra similitude com a pesquisa “perfil dos caminhoneiros em 2019”, da Confederação Nacional do Transporte (2019b) realizada em todos os estados brasileiros, em que esses profissionais destacaram como principais pontos negativos do trabalho: a profissão perigosa/insegura, profissão desgastante e o convívio familiar comprometido. Por outro lado, a possibilidade de conhecer novas cidades/países, novas pessoas e horário flexível foram citados como sendo pontos positivos da profissão¹⁷.

Os motoristas autônomos possuem maior liberdade e autonomia na escolha dos destinos e rotas, além da possibilidade de levar familiares nas viagens (SILVA et al., 2016), enquanto que os motoristas empregados não têm essa opção devido as exigências e restrições das empresas. Os dias longe de casa estão associados com a oferta de cargas ou a falta de cargas em alguns períodos do ano, o que força esses profissionais, principalmente autônomos, a realizar rotas mais longas à procura de cargas e consequentemente tendo que prolongar o tempo longe de casa (CERQUEIRA-SANTOS; SANTANA, 2014).

A demora no trajeto de volta para casa se faz presente no discurso de João, que no dia da entrevista precisou dormir na CEASA-MA, porque o caminhão quebrou no meio do trajeto em que ele estava e isso atrasou a chegada do carregamento, passando do horário combinado entre ele e o dono da carga, que o aguardava na CEASA-MA.

[...] eu estou hoje aqui porque o carro quebrou ... então, eu perdi a feira. Era pra (sic) eu ter chegado aqui três horas da manhã, mas o carro quebrou no domingo de tarde. Aí eu perdi a feira. Agora só vou sair daqui amanhã, mas eu entendi o lado dele. Se eu perdi a feira, eu também tenho que entender, né. Eu disse a ele, mas ele não entendeu o meu lado. No caso eu cheguei aqui e hoje era pra (sic) ele me liberar, mas ele disse que só vai me liberar amanhã porque não tem espaço para colocar a carga. Se eu chegasse no horário aqui eu ia sair no mesmo dia que eu cheguei [...] (JOÃO, AUTÔNOMO).

O caminhão de João estava carregado com batatas, em função do seu atraso, o lugar para depositar os sacos de batatas já estava preenchido com outros alimentos. Por isso, o dono da carga informou que o caminhão só seria descarregado no outro dia e João teria que aguardar. Desse modo, o caminhoneiro necessitou dormir na CEASA-MA. Isso atrasou o carregamento

¹⁷ Os pontos negativos e positivos da profissão serão mais explorados no capítulo seguinte.

da carga que João receberia para seguir viagem e prolongou o retorno para casa. Para Silva et al. (2019) a demora tanto no carregamento quanto no descarregamento das cargas é um aspecto importante que leva ao esgotamento mental desses trabalhadores.

Por outro lado, foi possível perceber que os caminhoneiros empregados, entrevistados na CEASA-MA, passam menos dias em viagem do que os autônomos. É provável que isso se justifique pelo fato de os caminhoneiros empregados já terem as cargas certas para seguirem viagem, enquanto que os caminhoneiros autônomos precisam conseguir novas cargas a cada viagem, ou seja, isso faz com que os autônomos prologuem os dias nos destinos por onde andam.

Com base no que foi exposto, verifica-se que o trabalho dos caminhoneiros se reveste de um conjunto de particularidades que evidencia as dificuldades dessa atividade. Em suma, o modo de trabalhar dos caminhoneiros permiti-nos observar que há algumas aproximações entre a atividade dos autônomos e dos empregados, como por exemplo: o uso de substâncias ilícitas, a exemplo do rebite; dias distantes da família; das longas jornadas de trabalho; a sensação de insegurança e dos perigos da estrada além da profissão perigosa e desgastante.

Entretanto, é pertinente destacar que apesar de existirem aproximações na atividade dos motoristas empregados e autônomos, trata-se de um segmento de trabalhadores que é bastante heterogêneo. Matos e Ribeiro mencionam que os trabalhadores do transporte, inclusos aqui não só o motorista de caminhão, mas também motorista de ônibus, taxistas, cobradores, motoboys, por exemplo, “[...] são heterogêneos quanto ao segmento em que atuam (e mesmo internamente a eles)” (MATOS; RIBEIRO, p. 273).

Essa heterogeneidade é uma característica que não nos permite definir com precisão ou mesmo unificar a atividade do motorista de caminhão. No entanto, concorda-se que a dinâmica de trabalho a que são submetidos pode contribuir significativamente para o comprometimento da saúde desses profissionais, fazendo com que as vivências de sofrimento sejam ainda mais acentuadas e mobilizando-os a buscarem cada vez mais estratégias de enfrentamento a fim de não adoecerem.

3.2 As especificidades do trabalho de caminhoneiros da CEASA-MA

A CEASA-MA é a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão que recebe produtos hortigranjeiros (frutas, verduras, legumes, hortaliças, flores, plantas ornamentais e medicinais, além de produtos como aves, ovos, etc.). Durante visitas à CEASA-MA constatou-se, por meio de observações que foram registradas em um diário de campo, que a instituição é abastecida majoritariamente por caminhoneiros que trazem produtos de diferentes estados do país. Foi possível ainda fazer alguns registros fotográficos de situações observadas no cotidiano da CEASA-MA (APÊNDICE F).

Em entrevista com o pessoal do setor administrativo da CEASA-MA, averiguou-se que a instituição tem o seu funcionamento de segunda a sábado, entre as 04:00h da manhã, momento em que os portões são abertos para o público em geral, se estendendo até às 18:00h da noite. Contudo, apesar da CEASA-MA fechar os portões às 18:00h, a qualquer horário os caminhoneiros que chegam podem entrar na instituição com as mercadorias, inclusive durante a madrugada.

A instituição recebe em média de 37 a 40 caminhões carregados de produtos diversos diariamente, o que corresponde aproximadamente a cerca de 1.200 caminhões entrando na cooperativa por mês. Porém, existem épocas do ano e períodos festivos, como o Natal, por exemplo, em que o fluxo de entrada e saída de caminhões e pessoas é bem maior.

No que se refere aos produtos que entram na CEASA-MA cerca de 70% vem de outros estados, tendo como exemplo, a melancia (estado do Espírito Santo), o tomate e a cebola (estado da Bahia), a goiaba (estado do Ceará), etc. Do estado do Maranhão, são fornecidos, à CEASA-MA, produtos como: o abacaxi, vindo dos municípios de São Domingos do Maranhão e Turiaçu, cidades conhecidas por serem produtoras desse fruto.

Existem também pequenos produtores rurais do estado que fornecem suas mercadorias à CEASA, mas a grande maioria dos caminhoneiros que abastecem essa cooperativa vem de outros estados brasileiros. Assim que chegam, os caminhões começam a ser descarregados por outros trabalhadores. Nesse intervalo, os caminhoneiros descem do veículo, vão tomar banho e se alimentar dentro da própria CEASA-MA, haja vista que a instituição dispõe de banheiros e alguns estabelecimentos que vendem comida e lanche, dispondo ainda de um restaurante que funciona até às 20:00h.

Constatou-se que os caminhões demoram algumas horas para serem completamente descarregados e durante esse tempo os caminhoneiros costumam procurar um local para descansar. Geralmente esse lugar para descanso costuma ser a boleia do caminhão, em uma

pequena rede. Outras vezes, eles deitam em calçadas ou juntam as caixas vazias das cargas e descansam sobre elas.

Durante o dia o fluxo de pessoas e de caminhões na CEASA-MA é intenso, o que contribui para que no local haja sempre bastante barulho. Devido a isso os motoristas até deitam para descansar, mas dormir se torna mais difícil durante o dia. Os caminhoneiros empregados deixam as mercadorias, mas não precisam ficar preocupados com a carga de volta, pois esse transporte já está previamente definido pela empresa. Assim, o caminhoneiro empregado já sabe o dia e o horário em que deverá buscar a nova carga ou para onde deverá ir a partir dali.

No caso dos caminhoneiros autônomos é diferente, pois enquanto aguardam a liberação do caminhão, isto é, o término do descarregamento, aguardam também conseguir algum frete para então seguirem viagem de volta, isso porque para o caminhoneiro autônomo voltar com o caminhão sem cargas gera prejuízos. Assim, no trabalho do motorista autônomo:

A procura por fretes significa a luta pela sobrevivência. Apesar de serem baixos, esses valores são suas rendas, que lhes proporcionam pagar suas dívidas, arcar com os gastos de sua família com alimentação, vestuário, saúde e estudo para os filhos e também com os reparos de seu caminhão, que são frequentes a cada viagem que realizam. A troca de peças, pneus e serviços mecânicos em oficinas contribuem para que autônomo não consiga deixar de ser um devedor ativo. Isso exige que ele esteja sempre em movimento [...] (ROSA, 2006, p. 105-106).

Por vezes, o frete pode ser fechado com algum empresário, no mesmo dia em que eles chegam à CEASA-MA. Quando isso acontece o caminhoneiro recebe outra mercadoria dentro da instituição e leva para o interior do Maranhão ou para outro estado, podendo ser até o mesmo estado que ele veio inicialmente com a carga. Outras vezes, quando o frete não está garantido, os caminhoneiros aguardam dois, ou mais dias até que sejam contactados para fazer um frete.

Esses contatos são realizados pelos “agenciadores de cargas”, um recurso viável para muitos caminhoneiros autônomos. São pessoas que conseguem garantir as cargas para esses trabalhadores antes mesmo que eles cheguem a CEASA-MA. Os agenciadores cobram uma taxa para indicar o local em que o caminhoneiro deverá receber a carga.

O caminhoneiro Ricardo, explica de que modo funciona a parceria com os agenciadores de cargas quando relata:

[...] a gente sempre carrega com um agenciador, né. Aí essa pessoa tem carga lá, tem carga cá. Aí ele diz por onde está o carregamento. [...]. Daqui mesmo eu ... eu carreguei em Petrolina pra ... pra (sic) Brasília...de Brasília fui pra (sic) Goiás e carreguei pra (sic) cá [CEASA-MA]. Aí daqui eu já vou carregar em São Domingos. Tudo por ele [agenciador], eu só não sei o destino ainda (RICARDO, AUTÔNOMO).

João, também menciona a importância de ter um agenciador quando diz: [...] “eles já têm as cargas. Eu tenho uma agenciadora, né ... é uma mulher. Ela pega a carga do cliente e me passa. Ela tem muita carga” [...]. No entanto, Para João é possível que os agenciadores sejam bem mais remunerados do que os próprios caminhoneiros e menciona:

[...] se duvidar eles ganham mais que a gente porque se num dia ... só é dentro de casa ... só é lá. Já tem as cargas, no caso...que nem essa mulher lá [agenciadora]. Ela tem muita carga por dia. Se ela fizer cinco cargas no dia ... é R\$ 200,00 que ela cobra ... ela já ganhou R\$ 1.000,00 ali. Eu tô (sic) botando no mínimo cinco cargas por dia, mas muitas vezes sai muito mais ... dez, quinze cargas por dia, aí ... assim vai, né? E o motorista não, o valor do frete é aquele. Aí você tem a despesa da estrada, do combustível que hoje em dia pode-se dizer que é o mais caro possível...e o frete não acompanha. Entendeu? (JOÃO, AUTÔNOMO).

De acordo com os caminhoneiros o valor pago aos agenciadores por cada indicação de carregamento atualmente é de R\$ 200, independentemente da distância ou do valor do frete da mercadoria. Ou seja, se o frete custar R\$ 10.000,00, R\$ 15.000,00 ou R\$ 20.000,00 o valor a ser pago ao agenciador continuará sendo R\$ 200,00.

Quando o caminhoneiro autônomo não tem um agenciador de cargas, precisa por conta própria conseguir as suas cargas. Isso ser pode acontecer no mesmo dia em que o motorista chega à CEASA-MA ou pode ser que demore mais dias, o que faz com o caminhoneiro permaneça dentro da área da instituição. Assim, quando os caminhoneiros não têm ninguém que possa abrigá-los durante a noite e não dispõem de condições financeiras para pagar um hotel/pousada, eles se veem obrigados a dormir dentro da boleia do próprio caminhão.

Mas não é apenas a falta de oferta de cargas que pode prender o caminhoneiro na CEASA-MA. Ele pode ter que dormir na CEASA-MA também em função do atraso no recebimento do pagamento do frete da carga que ele trouxe. Esse foi o caso do caminhoneiro Ricardo:

[...] o cara disse que ia me liberar hoje ... de hoje já ficou para amanhã. Todo dia ele fala que vai me pagar o frete e nunca paga. [...] ele fala que a mercadoria veio ruim [...], mas ele levantou o dinheiro do meu frete, o problema é que ele é um cara meio descontrolado, entendeu? O dinheiro dele me pagar ele já comprou outra mercadoria, entendeu? Tudo atrasou! Aquele caminhão que você tá (sic) vendo ali estacionado foi e voltou e eu ainda tô (sic) aqui ... porque já vai fazer 10 dias (RICARDO, AUTÔNOMO).

Ricardo, explica ainda com que recurso estava se mantendo na CEASA-MA enquanto aguardava seu pagamento, já que não tinha nenhum parente/amigo na cidade:

[...] da semana passada pra (sic) cá ele me deu R\$ 500,00: “Tá aí, pra (sic) sua despesa”. Aí eu não sei ... se quando ele for pagar meu frete ele vai descontar, né. Fazer o que? [...]. Pra (sic) evitar problema, eu não vou fazer questão não. Se ele quiser abater os R\$ 500, 00, se não quiser melhor ainda. Eu quero é receber pra (sic) ir embora (RICARDO, AUTÔNOMO).

No momento da entrevista, o caminhoneiro Ricardo relatou que já estava no nono dia estacionado na CEASA-MA e dormindo na boleia do caminhão. No dia seguinte, constatou-se que o caminhoneiro ainda estava na CEASA-MA, mas recebeu o valor do frete que aguardava e foi liberado por volta de meio dia do décimo dia. Visivelmente bem cansado, o caminhoneiro relatou, durante a entrevista que aquele seria o último dia que daria de prazo ao empresário que recebeu a carga, haja vista que todos os dias ele adiava o prazo para o pagamento. Esse trabalhador mencionou que estava pensando em ir até uma delegacia registrar queixa.

A atual diretoria da cooperativa está na gestão da instituição há doze anos, contudo não está dentre as suas funções mediar situações como a do caminhoneiro Ricardo. Desse modo, o trabalho feito pelo setor administrativo e a direção da CEASA-MA volta-se mais para a atividade dos donos dos estabelecimentos que compram e recebem as mercadorias que entram na instituição, como: fiscalização, vigilância e aplicação de multas, em casos em que estes descumpram as regras da instituição.

Em casos como o de Ricardo, a diretoria da CEASA-MA não se envolve, assim toda a negociação, incluindo a cobrança de frete deve ser resolvida diretamente entre o caminhoneiro e o dono da carga. Esse é, pois, outro exemplo de como o trabalho dos caminhoneiros pode ser desgastante tanto na dimensão física quanto emocional.

Os caminhoneiros que abastecem a CEASA-MA têm uma rotina intensa de trabalho, visto que transportam produtos como frutas, verduras e legumes, isto é, mercadorias que tem uma durabilidade menor. Nesse sentido, os caminhoneiros que transportam produtos perecíveis que precisam ser consumidos dentro de um curto período de tempo são submetidos a uma pressão que é ter que chegar no dia e horário marcados para que a mercadoria não se perca. Constata-se isso nos relatos a seguir:

[...] quem trabalha com verdura não tem descanso não. A verdade é essa daí [...] já cheguei a rodar mais de 24 horas direto. 24 é pouco, quase 30 horas. [...] essa carga de horário...tem vezes que você nem toma banho, nem come nem nada. Só come quando chega lá. Só para pra (sic) abastecer, bater o pneu e arrochar. Se for um cimento, eu posso ir daqui pra (sic) lá. Posso parar duas, três vezes. E aqui não, se eu chegar atrasado ... dependendo da mercadoria. Se você carregar um pimentão ... o pimentão, dependendo do tanto de dia que você passar. Se quebrar o carro duas, três vezes quando chegar aqui o pimentão tá (sic) podre. Quanto mais perecível é a mercadoria mais rápido tem que botar pra (sic) chegar [...] (JOÃO, AUTÔNOMO).

[...] quando a gente tem uma carga tranquila, a gente vai de boa, mas se não tem que rodar direto [...]. Quando é uma carga assim...um cimento, um adubo ... que não seja perecível. Aí a gente viaja de boa, agora carga de verdura é mais complicado por que tem horário (RICARDO, AUTÔNOMO).

Desse modo, observa-se que o “rodar direto” proporciona um ritmo acelerado de trabalho dos caminhoneiros verdureiros, principalmente os autônomos o que pode levar ao comprometimento não só das pausas para descanso, mas da própria higiene pessoal e saúde desses trabalhadores, visto que as pausas para descanso, alimentação e banho são sacrificadas. Outro fator relevante, mas que também quase sempre é sacrificado é o sono.

A esse respeito, Alessi e Alves (2015, p. 131) destacam que “[...] os motoristas de caminhões não dormem o suficiente, e, nesta profissão um descanso adequado é extremamente necessário para que o caminhoneiro desempenhe sua função da melhor maneira possível, sendo que qualquer tipo de comprometimento pode causar graves acidentes”.

Masson e Monteiro (2010) realizaram um estudo epidemiológico com 105 motoristas de caminhão sobre o trabalho, estilo de vida, aspectos de saúde de caminhoneiros que transportavam cargas para o entreposto do Hortifrutigranjeiro de Campinas-CEASA. O estudo mostrou que os entrevistados dormiam em média de 5,3 horas na semana em que trabalhavam e 7,9 horas no final de semana. As mesmas autoras sinalizam ainda que:

O motorista de caminhão é uma das categorias profissionais presentes na CEASA que merece grande atenção em termos de saúde do trabalhador, já que uma das características do trabalho desses profissionais é o transporte de cargas perecíveis (frutas, verduras, legumes, flores e plantas). Esse fator faz com que esses profissionais sofram ainda mais com a pressão de prazos para que mercadoria chegue rapidamente ao destino, tornando-os mais vulneráveis ao estresse, uso de drogas estimulantes, déficits de sono, entre outros problemas que podem levar ao adoecimento (MASSON; MONTEIRO, 2010, p. 536).

Importante destacar ainda que, obviamente, dormir dentro de uma boleia de caminhão não favorece que o sujeito tenha um sono reparador, visto que diminui consideravelmente a qualidade do sono e de vida desses trabalhadores.

Os caminhoneiros de rota longa geralmente trabalham tanto no período diurno quanto noturno, e é nesse sentido que Masson e Monteiro (2010, p. 535) salientam que “[...] o trabalho noturno pode levar a consideráveis efeitos na saúde do trabalhador, com um rápido desgaste individual, devido aos distúrbios provocados nos ritmos biológicos”.

Por fazerem longos deslocamentos os caminhoneiros de rota longa têm um cotidiano de trabalho muito diversificado. Não só por transportarem novas cargas a cada viagem, mas também por cada novo trajeto que será seguido. Isso, de certo modo, não permite aos caminhoneiros terem uma rotina de trabalho previamente definida, como é possível constatar na fala de João:

Minha rotina é ... não tem rotina. Por exemplo, eu carreguei lá [na Bahia] no sábado. Eu fui ... descarreguei na...na sexta-feira à noite. Terminei à noite. Rodei mais 400 km até ... até chegar lá perto de onde eu ia carregar. Aí arranjei mais um “servicinho” de dia e de lá rodei mais 200 km e cheguei lá de tardezinha no sábado. Cheguei lá no sábado, daí comecei a carregar de tardezinha. Terminou dez horas da noite. E aí já tirei direto ... de lá até aqui [...] (JOÃO, AUTÔNOMO).

Em suma, fica evidente que a rotina dos caminhoneiros que abastecem a CEASA-MA tem um ritmo de trabalho desgastante, tanto na dimensão física quanto psicológica revelando um cotidiano de trabalho que propicia vivências de sofrimento no trabalho desses profissionais. Além das dificuldades já impostas pela própria dinâmica da atividade que eles desenvolvem ainda precisam lidar com os imprevistos que vão surgindo durante o trajeto, como por exemplo, o atraso em sair da CEASA-MA tendo que reprogramar sua jornada laboral.

3.3 O trabalho dos caminhoneiros durante a pandemia de Covid- 19

O primeiro trimestre de 2020 trouxe uma nova dinâmica ao mundo e à vida das pessoas em todas as esferas. Essa nova dinâmica impôs uma dura realidade ao mundo do trabalho impactando a vida de todas as pessoas, principalmente as mais pobres.

A pandemia de Covid-19 evidenciou o nível de contágio e propagação do vírus SARS-COV-2 e o isolamento social, usado como forma de prevenção, acabou revelando as desigualdades sociais presentes na sociedade capitalista (COSTA, 2020).

Desse modo, o isolamento social promoveu rápidas mudanças no mercado de trabalho, com impactos mais severos para os trabalhadores que vivem na informalidade (COSTA, 2020). Assim, diante de tal cenário, a pandemia de Covid-19 deixa mais vulnerável aqueles trabalhadores que não dispõem das mínimas condições de trabalho e de proteção social, pois:

[..] acaba atingindo com maior intensidade a população que vive na informalidade e reside em áreas precárias, ou seja, que tem rendimentos baixos e irregulares, sem acesso a água potável, moradia digna, sistemas privados de saúde e sistema de proteção social vinculado à carteira de trabalho assinada, como férias, salário mínimo, 13º salário, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), licença-maternidade, licença médica e seguro-desemprego (COSTA, 2020, p.971).

A partir disso, Antunes (2020) destaca que a inter-relação existente entre a crise econômica e a explosão do coronavírus tem gerado impactos e consequências profundas para a humanidade que depende de seu trabalho para sobreviver. Outro desdobramento da pandemia é a exposição mais acentuada ao vírus de uma diversidade de categorias laborais que não puderam parar suas atividades por realizarem trabalhos considerados indispensáveis para a sobrevivência

humana. Desse modo, a chegada da pandemia de Covid-19 trouxe outros rearranjos para o trabalho de muitos profissionais, incluindo os caminhoneiros.

No Brasil, o Governo Federal definiu por meio do Decreto Presidencial nº 10.282, de 20 de março de 2020, que assim como os serviços médicos, de alimentos e de segurança pública, entre outros, o transporte de cargas também é uma atividade essencial. Nesse sentido, o trabalho dos caminhoneiros não cessou desde o início da pandemia e o abastecimento da população continuou sendo garantido.

Em seu Artigo 3º § 1º o decreto classifica como “serviços públicos e atividades essenciais” tudo o que for considerado como indispensável ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade. Pois, considera-se que, se não atendidas, colocam em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população e por isso não devem ser interrompidas no período de combate ao coronavírus (BRASIL, 2020)

Dessa maneira, ao englobar o transporte rodoviário de cargas, esse Decreto em seu artigo 3º inciso XXII definiu que os serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral são essenciais. Em seu parágrafo III vedou a restrição à circulação de trabalhadores que possa afetar o funcionamento de serviços públicos e atividades essenciais, e de cargas de qualquer espécie que possam acarretar desabastecimento de gêneros necessários à população (BRASIL, 2020).

A partir disso, os caminhoneiros, assim como outros profissionais inseridos no conceito de atividades essenciais não tiveram a oportunidade de aderir ao distanciamento social, principal estratégia principal de mitigação da pandemia. Santos et al. (2020) comenta que diante disso, o isolamento social se apresenta:

Restrito a grupos em situação mais estável, como os servidores públicos ou trabalhadoras (es) formais, que possuem algum tipo de proteção previdenciária ou trabalhista. Assim, o trabalho assume papel relevante na efetividade do distanciamento, seja pela viabilidade de manutenção deste e das condições de vida permitidas pelo vínculo de trabalho, seja pela impossibilidade de adoção das medidas de proteção devido à precarização do trabalho, aos tipos de serviços a serem prestados e aos desafios para a sobrevivência do trabalhador (SANTOS et al., 2020, p. 2).

Em função da exposição tem-se a execução de um trabalho sob risco de contaminação iminente, o que requer maior atenção aos cuidados de prevenção. Entretanto, é importante destacar que o ritmo de trabalho a que os caminhoneiros são submetidos, pode propiciar a falta de cuidados e atenção com o risco de contaminação como: lavar as mãos ou usar álcool em gel e trocar a máscara, por exemplo.

Ciente das dificuldades enfrentadas nesse período de pandemia pelos caminhoneiros, a Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR, 2020) anunciou algumas medidas para aqueles caminhoneiros que continuam circulando. Assim, muitas concessionárias de rodovias passaram a oferecer a distribuição de álcool em gel em alguns pontos das rodovias e praças de pedágio; instalação de postos de atendimento nas estradas para verificar a saúde dos caminhoneiros, com paramédicos para orientar e realizar avaliação inicial e medição da temperatura corporal (ABCR, 2020).

A CEASA-MA com o intuito de fortalecer as medidas de segurança contra o vírus da Covid-19 e chamar a atenção dos motoristas para a manutenção da higienização adotou o uso de um carro de som que trafega por toda a instituição com avisos das principais medidas de prevenção. Essas medidas deveriam ser adotadas pelos caminhoneiros e pela população que circula na CEASA-MA. Além disso, há cartazes por todos os lados proibindo a entrada na CEASA-MA sem o uso da máscara de proteção.

Foi possível observar que alguns caminhoneiros adotam todas as medidas de prevenção contra a Covid-19. Entretanto, há outros que usam a máscara de forma errada ou a retiram assim que chegam à CEASA-MA. Os caminhoneiros participantes desse estudo usavam essa proteção durante as entrevistas, alguns atendendo ao pedido da entrevistadora, e vários disseram possuir, dentro do caminhão, máscaras para fazer a troca do item.

Quanto ao álcool em gel, nem todos tinham ao seu alcance. Alguns caminhoneiros relataram lavar as mãos com água disponível no corote¹⁸ do caminhão, mas ressaltaram que devido a correria no trabalho poucas vezes lembram de parar e lavar as mãos.

Uma medida mais efetiva contra a contaminação é a vacinação. Entretanto, apesar de realizarem um trabalho essencial os caminhoneiros entrevistados ainda não estavam completamente imunizados, sendo motivo de queixa desses trabalhadores como é possível perceber no discurso de Danilo e Ricardo.

[...] o governo pra (sic) mim...nessa parte aí, pra (sic) mim ... quando a vacina surgiu ... eu vejo que ... aqui mesmo no Maranhão, os presos tiveram mais prioridade do que nós. Aí cadê? No começo a gente tinha valor [os caminhoneiros]. A pandemia tava (sic) no começo ... a gente não podia parar, por que se a gente parasse ... pronto. Nós pegamos e não paramos. Eu achava que o principal era a vacina pros (sic) médicos e depois pra nós [os caminhoneiros], né ... e nós não ganhamos a vacina (DANILO, EMPREGADO).

[...] pra (sic) você ver ... essa pandemia que teve aí, a gente não parou não e agora que ... os caminhoneiros ... eu comecei a tomar a vacina logo porque ... foi aquela vacina do obeso, né. Eles falaram que eu era obeso, né ... aí eu tomei, mas os caminhoneiros

¹⁸ De acordo com os caminhoneiros entrevistados corote é um tipo de acessório para caminhão. Espécie de reservatório que armazena água e geralmente fica acoplado na lateral do caminhão na parte inferior.

da minha época estão começando a tomar a vacina de motorista agora ... de caminhoneiro. Assim, tirando o idoso, depois do idoso era pra (sic) ser a gente. [...] depois do idoso e do pessoal do hospital era pra (sic) eles terem aplicado logo no motorista, por que a gente não parou e muitos e muitos aí morreram [...] (RICARDO, AUTÔNOMO).

Nota-se que Danilo e Ricardo chamam atenção para o fato de não terem sido logo vacinados¹⁹ como grupo prioritário enquanto trabalhadores que desenvolvem uma atividade essencial. No caso de Ricardo a vacinação ocorreu por ele pertencer a outro grupo prioritário, a saber, pessoas com obesidade.

O Plano Nacional de Operacionalização da vacinação (PNO)²⁰ contra a Covid-19 incluiu a categoria dos caminhoneiros como grupo prioritário para ter acesso à vacinação contra o vírus, tendo como estimativa populacional cerca de 1.241.061 caminhoneiros que deveriam ser vacinados (BRASIL, 2021).

No entanto, os oito caminhoneiros participantes desse estudo mencionaram receber a primeira dose da vacina, mas por outros critérios que não a profissão de caminhoneiro. Compreende-se que facilitar o acesso desses trabalhadores a vacinação é crucial, pois além de proteger a vida destes protege a população no geral, visto que vacinar os caminhoneiros é uma forma de prevenir a proliferação do coronavírus.

A pandemia afetou gravemente a renda mensal de muitos trabalhadores. Desse modo, pensando na classe dos caminhoneiros, no ano 2020 foi proposto o Projeto de Lei (PL) 1953/2020²¹ com o intuito de criar o Programa de Complementação Emergencial da Renda do Caminhoneiro Transportador Autônomo de Cargas (TAC). Com o objetivo de mitigar os efeitos econômicos causados pela pandemia, o PL visa a criação de um auxílio financeiro para os caminhoneiros, e a suspensão temporária de pagamentos de parcelas de financiamentos de veículos adquiridos por esses trabalhadores. O valor do auxílio proposto a ser pago e também a suspensão dos pagamentos seriam por um período de três meses.

No que diz respeito ao impacto na rotina de trabalho por causa da pandemia, os caminhoneiros relataram não ter havido alteração na jornada de trabalho, nem aumento nem

¹⁹ Todos os caminhoneiros entrevistados informaram estar imunizados apenas com uma dose da vacina no momento das entrevistas.

²⁰ O Ministério da Saúde, por intermédio do Programa Nacional de Imunizações (PNI), Conselhos de Saúde e Sociedades Científicas elaboraram o documento intitulado Plano Nacional de Operacionalização (PNO) da vacinação contra a Covid-19.

²¹ O Projeto de Lei é de autoria da deputada Perpétua Almeida (PCdoB-AC) e o deputado Marcon (PT-RS). E pode ser acessado em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2249339#tramitacoes>. Acesso em: 01 out. 2021.

diminuição, mas mencionaram algumas dificuldades para encontrar estabelecimentos disponíveis em estradas e rodovias logo nos primeiros meses da pandemia. Os postos de gasolina e alimentação deveriam estar abertos, mas alguns caminhoneiros relataram que nos primeiros meses da pandemia havia falta de local adequado em que eles pudessem parar para repousar e recuperar as energias.

Por causa do isolamento social e da interrupção de diversas atividades, muitos restaurantes foram fechados ou tiveram seus horários de funcionamento reduzidos. Esses profissionais cotidianamente se alimentam em restaurantes à beira das estradas, à vista disso, os caminhoneiros ficaram sem assistência. Os desafios trazidos pela pandemia impõem, forçadamente, novas formas de operacionalizar o trabalho, ou seja, requer uma nova ordem para o trabalho e para o trabalhador, implicando em novos modos de organizar o trabalho.

Com isso, é preciso que se reconheça que os caminhoneiros, além das dificuldades já impostas pela profissão agora convivem também com o risco biológico da contaminação pelo coronavírus, pois, os trabalhadores inseridos nessa categoria de exercer “serviços essenciais” estão mais expostos à transmissão do que os trabalhadores que podem trabalhar em casa (*home office*) e conseguem aderir ao isolamento social. Se os caminhoneiros parassem suas atividades laborais, causando uma ruptura da rotina de trabalho, desencadeariam um desabastecimento generalizado de “produtos essenciais”.

Diante disso, Santos et al. (2020) chamam a atenção para a necessidade de ampliar as políticas e medidas de proteção para os indivíduos em atividades com risco de exposição, pois esses trabalhadores precisam ser priorizados sendo alvo de atenção para controlar a disseminação da doença e proteger a vida.

A partir dessas considerações torna-se necessário refletir que o trabalho dos caminhoneiros em meio à pandemia, assim como as vivências de prazer e de sofrimento ganham novos elementos que não podem deixar de ser considerados. Pois, como lembram Guimarães, Carreteiro e Nasciutti (2020) a experiência pandêmica cria uma ruptura no modo de estar no mundo.

No capítulo seguinte, aborda-se as dinâmicas laborais dos caminhoneiros, partindo do olhar da Psicodinâmica do Trabalho (PdT), são discutidas quais vivências de prazer e de sofrimento os motoristas de caminhão da CEASA-MA apontam experienciar no trabalho e, a partir disso, aborda-se as estratégias de enfrentamento que esses trabalhadores utilizam para suportarem as dificuldades encontradas no cotidiano da atividade e não adoecerem. São discutidas, também, questões acerca do reconhecimento e dos sentidos que os caminhoneiros atribuem ao trabalho.

4 MOTORISTAS DE CAMINHÃO DA CEASA-MA E SUAS DINÂMICAS LABORAIS A PARTIR DO OLHAR DA PSICODINÂMICA DO TRABALHO

Sabe-se que o trabalho se constitui como um importante gerador da saúde humana. Por ser uma categoria central no funcionamento da sociedade, o trabalho pode tanto mobilizar o sujeito para a saúde quanto para o adoecimento. Dejours (2004b) esclarece que o trabalho é sempre considerado no âmbito de uma série de relações intersubjetivas, com os superiores, os colegas, os subordinados, a clientela.

Com base nos pressupostos teóricos da Psicodinâmica, compreende-se que o trabalho é permeado tanto de vivências de prazer quanto de sofrimento, pois segundo Dejours (2004b, p. 304) o sofrimento é um “componente básico da relação de trabalho”. A partir disso, o autor destaca que em qualquer organização e relação de trabalho haverá prazer e sofrimento. Assim, o prazer e o sofrimento estão presentes na interação das pessoas com o mundo e em suas relações sociais, ou seja, é uma particularidade da condição humana. A Psicodinâmica do Trabalho (PdT) é compreendida como uma abordagem científica que estuda o sujeito e sua relação com a organização do trabalho que, por sua vez é determinante do sofrimento mental (DEJOURS, 2004b).

Assim, ao buscar analisar a dinâmica de trabalho dos caminhoneiros é preciso que se considere a dinâmica prazer-sofrimento como presente no labor humano. Com efeito, é uma tentativa de compreender, um pouco mais a fundo, o extenso universo que se constitui o mundo do trabalho diante das céleres transformações que atingem a humanidade e o mundo laboral.

A seguir, é possível perceber o que o caminhoneiro Danilo cita como sendo uma vivência de prazer no trabalho: “[...] eu não sei explicar bem, mas é a sensação de liberdade que eu sinto. Quando eu estou em casa, se eu passo três dias já fico querendo cair na estrada de novo. Eu tenho o prazer de dirigir. Eu me sinto livre quando tô (sic) ali, só eu, o caminhão e Deus, né” (DANILO, EMPREGADO).

A sensação de liberdade ao dirigir, como sendo uma vivência de prazer no trabalho também é claramente percebida nas falas de Leandro (30 anos, empregado) e Paulo (47 anos, autônomo) quando mencionam:

[...] você só é caminhoneiro porque você gosta daquilo. Quando a gente tá (sic) na estrada esquece de tudo. Você se sente livre naquela máquina [caminhão]. Aí você não quer outra coisa, quer só dirigir e sair por aí. Assim ... quando a gente é apaixonado pela estrada, pelo caminhão ... você sente isso, essa liberdade [...] (LEANDRO, EMPREGADO).

Rapaz, ali no caminhão ninguém te incomoda de nada. É uma paz, é uma liberdade que você não tem nem em casa. Às vezes a pessoa não tem essa liberdade em casa não. No caminhão a gente tem. Quando o cabra (sic) ama a profissão ali [no caminhão] é o melhor lugar do mundo [...]. É tipo um vício, a gente se acostuma e não quer mais outra profissão não (PAULO, AUTÔNOMO).

Os caminhoneiros, também, classificaram como vivências de prazer, a possibilidade de adquirir bens materiais e poder realizar sonhos pessoais através da profissão. Percebe-se isso nas falas de Ricardo e Paulo, a seguir.

[...] eu já comprei meu carro, a minha moto. Agora eu tô (sic) terminando de construir a minha casa. E é tudo daqui que eu tiro. Dessa minha profissão de caminhoneiro. Quando eu olho pra (sic) trás e vejo tudo o que eu já consegui eu me sinto muito feliz. Meu prazer tá (sic) em ver isso também. Tem as coisas ruim (sic) ... tem sim, mas também tem as coisas boas da profissão (RICARDO, AUTÔNOMO).

[...] eu tinha o sonho de ter uma casa. Hoje eu tenha quatro casas e tudo isso é só de dirigir caminhão. É da profissão que eu escolhi. Ainda quero conquistar mais coisas com o meu caminhão velho. Eu tenho umas metas aí. Todos os meus sonhos é daqui que tô (sic) realizando. Quem não sente prazer em ver seu sonho realizado? Todo mundo sente, né. Rsrtrs (PAULO, AUTÔNOMO).

Para o caminhoneiro Rodrigo (65 anos, autônomo), o fato de ter conseguido ajudar a custear a formação profissional dos dois filhos constitui-se como uma vivência de prazer proporcionada por sua atividade.

Eu tenho um casal de filhos. Hoje os dois já têm sua própria vida. Quando eles eram novinhos eu mandei os dois pra (sic) morarem em São Paulo. Só pra (sic) estudar. Os dois foram estudar lá. Eu bancava toda a despesa deles só com o dinheiro que vinha do caminhão. [...] os dois se formaram com a minha ajuda. Eu tenho o prazer de contar essa história pra (sic) qualquer pessoa. Foi uma das melhores coisas que a profissão de caminhão me deu. Meus filhos se formaram, ver a formação deles. A menina é farmacêutica e o rapaz é policial. [...] aquilo que eu não pude fazer por mim eu pude fazer por eles. O meu sonho se realizou e foi isso aqui que fez tudo isso acontecer. Foi ser caminhoneiro [...] (RODRIGO, AUTÔNOMO).

Nota-se que os caminhoneiros citam tanto a liberdade quanto a realização pessoal como sendo vivências prazerosas. A esse respeito, Mendes (2007b) salienta que o trabalho quando funciona como uma fonte de prazer proporciona identidade e reconhecimento ao sujeito trabalhador, mas também liberdade e realização.

Contudo, a autora destaca ainda que “[...] vivenciar esse prazer não depende do ‘querer’, depende das condições nas quais o trabalho é realizado, da natureza da tarefa e do tipo de exigências que envolvem livre e igualmente as capacidades do indivíduo [...]” (MENDES, 2007b, p. 51).

A oportunidade de conhecer novos lugares/pessoas foi apontada, também, como uma vivência prazerosa experienciada pelos motoristas, como é possível vislumbrar nas falas de Igor, Rodrigo e Ricardo:

Nessa profissão aqui você conhece muitos lugares. Muitas cidades, gente boa e gente ruim. Eu conheço mais pessoas boas, graças a Deus. Fiz muitos amigos nessas estradas do Brasil. Fiz e ainda faço. Todo tempo eu conheço novas pessoas. Isso também é muito bom. Conhecer gente é sempre bom. Eu acho. A gente tá (sic) sempre aprendendo uma coisa nova com os outros (IGOR, AUTÔNOMO).

[...] eu conheço um monte de lugar. Praticamente conheço cada cantinho desse país. Se eu tivesse outra profissão com certeza eu não iria conhecer tanto lugar novo. Quer dizer, eu não ia (sic) ter condição financeira de ficar viajando de uma cidade a outra, se eu tivesse qualquer outra profissão que me pagasse um salário mínimo (RODRIGO, AUTÔNOMO).

[...] outra coisa boa dessa nossa profissão é que a gente faz muita amizade. Aí você troca o contato [de telefone]. Quando pensa que não a pessoa já tá (sic) trocando mensagem uma com a outra. Pedindo uma informação na estrada. E a gente vai levando a amizade pra (sic) vida. [...] a gente passa em cada cidade linda. Agora assim, a gente não pode parar pra (sic) contemplar a cidade de perto, com calma, mas a gente conhece um pouco sim (RICARDO, AUTÔNOMO).

Outra vivência de prazer citada pelos caminhoneiros foi o sonho de criança realizado, isto é, a idealização desde a infância em trabalhar como motorista de caminhão. Tanto João quanto Danilo apontam a concretização do sonho de criança como sendo uma vivência prazerosa quando citam:

[...] eu queria ser caminhoneiro desde que me entendo por gente. Com seis anos eu já dizia pro (sic) meu pai que ia ser caminhoneiro como ele. Desde pequeno meu pai me levava nas viagens com ele. Ele [pai] tinha um caminhão e transportava peixe. Quando dava ele me levava com ele. Ia (sic) eu e a minha mãe juntos. Ali nas cidades vizinhas da nossa cidade. Eu ia feliz demais nessas viagens. Foi virando o meu sonho de criança: dirigir caminhão. Aí fui aprendendo tudo, fui me dedicando a aprender, a ser um caminhoneiro como o meu pai. [...] eu quis ser caminhoneiro e eu virei caminhoneiro. O maior prazer é a gente trabalhar com o que a gente gosta. Quando a pessoa trabalha com o que sonhou, com o que gosta de verdade, pode até chegar as dificuldades, mas você consegue passar por cada uma delas (JOÃO, AUTÔNOMO).

[...] ninguém na minha família era caminhoneiro. Nem meu pai, nem meu avô. Só se tinha alguém na família que eu não conheci e eu fui herdando essa vontade, mas assim, pra (sic) dizer que alguém me influenciou, não teve ninguém. Desde moleque eu já tinha isso comigo. Quando eu via um caminhão passar na porta de casa eu corria pra (sic) rua e ia ver. Eu tinha muitos caminhões de brinquedo. Meu brinquedo favorito era esse. Aí eu imaginava que era o caminhoneiro daquele caminhãozinho. Com o tempo eu fui criando essa fantasia na minha cabeça. Eu sonhava que ia ser caminhoneiro quando crescesse e eu conseguir realizar esse sonho de criança. Nem todo mundo tem esse prazer, mas eu tive. Realizei esse sonho de moleque (DANILO, EMPREGADO).

Percebe-se que enquanto João indica ter desejado ser motorista de caminhão a partir das experiências que teve com as viagens que realizava com o seu pai, que também era caminhoneiro, Danilo, por outro lado, apesar de não ter vivido tal experiência quando criança, idealizava ser motorista mesmo sem ter nenhum contato com alguém que tivesse caminhão em sua família. Ou seja, a mesma vivência de prazer citada por ambos foi construída a partir de

diferentes perspectivas, o que evidencia que as mesmas vivências, tanto de prazer quanto de sofrimento, são construídas, também, a partir da história de vida de cada sujeito.

Augusto, Freitas e Mendes (2014), discutindo o prazer advindo do labor explicam que as vivências de prazer no trabalho surgem:

Do amálgama que o trabalho traz para o corpo, a psique e as relações interpessoais e as suas causas originam-se das dimensões que estruturam o contexto de trabalho. As vivências de prazer se manifestam por meio da gratificação, da realização, do reconhecimento, da liberdade e da valorização no trabalho (AUGUSTO; FREITAS; MENDES, 2014, p. 39)

Desse modo, concorda-se que as vivências de prazer no trabalho proporcionam que o trabalhador experiencie satisfação, orgulho, identificação e se reconheça naquela atividade. Assim, as vivências prazerosas constituem-se como um dos indicadores de saúde no trabalho por possibilitarem a estruturação psíquica, a identidade e a expressão da subjetividade no trabalho (AUGUSTO; FREITAS; MENDES, 2014).

Por outro lado, o trabalhador também experimenta vivências de sofrimento em sua atividade laboral. Portanto, compreende-se que por mais prazerosa que seja a tarefa/atividade, o sofrimento é um elemento que em alguma ocasião comparecerá nessa relação sujeito-trabalho. Em função disso, a relação existente entre as vivências de prazer e de sofrimento não é estática, pelo contrário é uma relação dinâmica, permeada ora de prazer, ora de sofrimento ou ambos, constituindo assim um binômio, numa relação dual e dialética.

Arendt (2005) assim como Dejours (2004b) concordam que o sofrimento é inerente ao trabalho, entretanto, o avanço tecnológico e as novas formas de organização do trabalho acentuaram as desigualdades e a injustiça social, e trouxeram formas de sofrimento qualitativamente mais complexas e sutis, sobretudo do ponto de vista psíquico (DEJOURS, 2004c).

Para a Psicodinâmica, a partir das considerações de Dejours (2003, p. 52) “[...] o sofrimento começa quando a relação homem-organização do trabalho está bloqueada; quando o trabalhador usou o máximo de suas faculdades intelectuais, psicoafetivas, de aprendizagem e de adaptação”. Os caminhoneiros da CEASA-MA mencionaram os dias distante de casa e conseqüentemente da família como uma vivência de sofrimento decorrente do trabalho. Pode-se constatar isso nas falas de João, Leandro e Pedro, a seguir:

Antes de eu chegar aqui [na CEASA-MA] eu viajei dois meses direto. Direto mesmo. Parava, mas parava pouco. O dia ... o dia de eu tá (sic) com a minha família só foi 7 dias. Pronto. 7 dias de descanso que eu tive em casa. Tentei aproveitar o máximo possível porque ali ... são momentos que você não pode ter todo tempo. A gente trabalha assim. São as coisas ruins da profissão é isso bem daí (sic). Ruim que eu digo

é porque se você for pensar nas coisas ruins você esmorece ... se entristece (JOÃO, AUTÔNOMO).

[...] a saudade de casa sempre é grande. Muitas vezes quando tô (sic) em casa mainha pergunta: “Meu filho, que dia você vai voltar de novo pra (sic) casa meu filho”? O pior é não ter a resposta do dia certo pra (sic) dar a ela porque você sabe ... pode acontecer qualquer imprevisto na estrada com a mercadoria. Pode atrasar pra (sic) carregar ou pra (sic) descarregar. Aí já viu. Você sabe o dia mais ou menos estimado pra (sic) voltar pra (sic) casa, mas não quer dizer que vai ser aquele dia mesmo. Tudo pode acontecer. [...] por isso, quando chego em casa aproveito o máximo que posso a minha mainha (LEANDRO, EMPREGADO).

[...] meu filho tem 06 meses, mas eu praticamente só vejo ele por videochamada. Eu fico triste por causa disso, mas é a profissão que eu escolhi. Entendeu? Eu fico tentando me lembrar que estou aqui por ele, para dar uma vida melhor a ele. [...] se tem uma coisa que é triste pra (sic) um pai é não poder acompanhar seu filho crescer de perto. Essa é uma das coisas que mais mexem comigo (PEDRO, EMPREGADO).

Nota-se que uma característica da profissão de caminhoneiro é o distanciamento de casa, o que faz com que esse trabalhador conviva pouco tempo com sua família. Isso acaba comprometendo o compartilhamento de datas ou momentos especiais ao lado de seus familiares. Rosa (2006) salienta que por não estarem com suas famílias todos os dias e também não terem datas previstas para isso os caminhoneiros acabam ficando impedidos não só de presenciar o nascimento dos filhos, mas também de acompanhar o crescimento destes.

Outra limitação que o trabalho de caminhoneiro impõe apontada pelos entrevistados como vivência de sofrimento é o afastamento de grupos sociais. A impossibilidade de compartilhar momentos de lazer/diversão é trazida na fala de João e Danilo quando dizem:

[...] eu gostava de jogar bola. Eu gosto mesmo. Eu tinha até um time e tudo, mas isso daí quando eu entrei [para ser caminhoneiro] perdi tudo. Acabou. A última vez que eu joguei bola tem muito tempo. Seu lazer fica comprometido. Eu não tenho lazer não. Querer eu queria muito, mas o trabalho não deixa. Nem lembro mais a última vez que fiquei em casa em um feriado (JOÃO, AUTÔNOMO).

Eu nunca posso ir num aniversário de qualquer pessoa da família. [...] foi aniversário da minha vó de noventa anos (sic). Fizeram uma festinha pra (sic) ela em casa. Todos os netos foram, mas eu tava (sic). Ela ficou triste comigo e eu também fiquei, né. Mas é uma coisa que acontece sempre. Nunca posso ir pra (sic) aniversário nem de amigos, nem pra (sic) casamento de qualquer pessoa ... eu nunca tô (sic) em casa para conseguir ir. E o Natal? Nunca dá certo de tá (sic) em casa (DANILO, EMPREGADO).

O discurso de João e Danilo evidencia que esses trabalhadores têm a vida social sacrificada, pois acabam se afastando de amigos e datas importantes (MASSON; MONTEIRO, 2010). Entretanto, sabe-se que é crucial para saúde mental não só que o sujeito tenha o tempo do trabalho, mas que crie espaços para o descanso e o lazer.

A profissão insegura e conseqüentemente perigosa foi destacada, a seguir, pelos motoristas Igor e Ricardo, como sendo um aspecto que gera vivência de sofrimento no trabalho:

[...] os caminhoneiros viajam mesmo na cara e na coragem porque segurança mesmo não tem nenhuma nessas estradas desse país. A gente vive com medo [...]. O segurança somos nós mesmos os caminhoneiros e Deus. A fiscalização que tem só é pra (sic) multar a gente (IGOR, AUTÔNOMO).

Você sai de casa vivo, mas não sabe se volta pra (sic) casa vivo. A profissão de caminhoneiro é essa daí. Você tem que dirigir por você e pelos outros. É uma profissão que é perigosa, na realidade. O dia de sair você sabe, agora o dia de voltar só Deus é quem sabe. A qualquer momento você pode ser assaltado, levar um tiro e morrer. Você pode sofrer um acidente, pode não andar nunca mais ou até falecer mesmo. A gente sofre com esse medo constante e a família da gente que tá (sic) em casa também sofre junto. É difícil, não é fácil não. Por isso que tem que amar a profissão, ter o dom, senão você desiste porque não se oferece a mínima dignidade na estrada pra (sic) nós caminhoneiros (RICARDO, AUTÔNOMO).

Observa-se que tanto Igor quanto Ricardo citam conviver com o medo, uma vez que não sentem segurança nas estradas por onde passam. À vista disso, o medo também se torna uma vivência de sofrimento para esses trabalhadores. O sofrimento depende não só da construção psíquica, mas também da construção social que cada indivíduo tece diariamente. Mendes e Morrone (2010) caracterizando as vivências de sofrimento psíquico no trabalho enfatizam que:

O sofrimento é caracterizado pela presença de ao menos um dos seguintes sentimentos: medo, insatisfação, insegurança, estranhamento, desorientação, impotência diante das incertezas, alienação, vulnerabilidade, frustração, inquietação, angústia, depressão, tristeza, agressividade, impotência para promover mudança, desgaste, desestímulo, desânimo, sentimento de impotência, desgaste físico, emocional, desvalorização, culpa, tensão e raiva (MENDES; MORRONE, 2010, p. 32).

No entanto, é importante evidenciar que a descrição dessas vivências de sofrimento não se constitui, em sofrimento patológico, isto é, não necessariamente o sujeito irá adoecer. Na perspectiva dejouriana o adoecimento é um dos direcionamentos que o sofrimento pode ter. Por isso, Mendes (2007a, p. 43) destaca que “[...] o sofrimento é visto como uma espécie de drama, que mobiliza o sujeito no mundo e no trabalho em busca de condições de saúde. ”

Sinaliza-se, a partir disso, a função indispensável que o sofrimento exerce para o sujeito, uma vez que é responsável por fazer o trabalhador mover-se em busca de melhorar seu trabalho e, sobretudo representa um espaço de luta em que o sujeito busca conquistar o prazer, o bem-estar e a saúde. Todavia, o sofrimento pode se intensificar e levar o indivíduo ao adoecimento, principalmente quando este não encontra possibilidades de transgressão no trabalho, isto é, de “fugir” do que é lhe é prescrito.

Na visão de Dejours (2003, p. 52) “[...] via de regra, quanto mais a organização do trabalho é rígida, mais a divisão do trabalho é acentuada, menor é o conteúdo significativo do trabalho e menores são as possibilidades de mudá-lo, maiores são as chances de o sofrimento

umentar”. No que se refere a isso, Silva e Ramminger (2014) observam que no trabalho há uma distância entre o prescrito e o realizado. Isso exige que o sujeito faça escolhas entre vários caminhos possíveis e crie soluções, porém, quando o trabalhador se depara com uma organização do trabalho inflexível e já não consegue subverter o trabalho prescrito ou mesmo usar sua inteligência prática o sofrimento se intensifica (MENDES, 2007a).

Quando não há espaços para o trabalhador transgredir aquilo que lhe é prescrito, e concomitante a isso soma-se a insatisfação e a frustração no contexto do trabalho, o sujeito pode vir a adoecer, pois, o sofrimento mental resultante de uma frustração em nível do conteúdo da tarefa pode, igualmente, levar a doenças somáticas (DEJOURS, 2003). Essa discussão é feita por Dejours, Dessors e Desriaux (1993, p. 104) apontando que a gênese do adoecimento passa pelas organizações, pois:

Quando se coloca face a face o funcionamento psíquico e a organização do trabalho, descobre-se que certas organizações são perigosas para o equilíbrio psíquico [...]. A energia psíquica se acumula, se transformando em fonte de tensão e desprazer, até que aparecem a fadiga, depois a astenia (fraqueza orgânica) e, a seguir, a patologia. (DEJOURS; DESSORS; DESRIAUX, 1993, p. 104)

Em outras palavras, é o sofrimento não transformado que contribui para que a energia psíquica se acumule e desestabilize o corpo e o psiquismo humano. Para não se transformar em patologia, é necessário que o sofrimento seja ressignificado de alguma forma. Mendes e Moraes (2010) entendem que o sofrimento prolongado, quando não ressignificado mina a saúde, pois compromete a identidade do trabalhador. Rabelo, Silva e Lima (2018) concluem que o adoecimento do trabalhador não tem apenas implicações físicas, psíquicas ou econômicas, mas, sobretudo implicações psicossociais.

Fica evidente, portanto, que a intensificação do sofrimento de maneira desmedida, sem chances para o trabalhador transgredir o trabalho prescrito pode ocasionar o adoecimento. Nesse sentido, fala-se do sofrimento em suas dimensões negativas, isto é, prejudicial à saúde.

Em suma, é possível perceber que os caminhoneiros entrevistados elencaram como vivências de prazer na profissão os seguintes aspectos: sensação de liberdade; possibilidade de adquirir bens/ realizar sonhos pessoais; oportunidade de conhecer novos lugares/pessoas e a concretização do sonho de criança, isto é a idealização de ser caminhoneiro quando adulto. Em contrapartida, como vivências de sofrimento os motoristas citaram: os dias distante de casa/família; profissão insegura/perigosa; afastamento de grupos sociais e a impossibilidade de compartilhar momentos de lazer/diversão.

Dentre todas dessas vivências de prazer e de sofrimento elencadas pelos caminhoneiros três se assemelham com o que a pesquisa “perfil dos caminhoneiros”, feita pela

Confederação Nacional do Transporte (2019b) que apontou como sendo pontos positivos e negativos da profissão. São estas: a possibilidade de conhecer novos lugares/pessoas (em que os caminhoneiros apontaram como vivência de prazer); profissão insegura/perigosa e o convívio familiar comprometido (em que os caminhoneiros apontaram como vivência de sofrimento).

Diante de todas as dificuldades da profissão de caminhoneiro evidenciadas, também, através da descrição das vivências de sofrimento no trabalho, cada sujeito mobiliza recursos pessoais e desenvolve formas de lidar com a dinâmica prazer-sofrimento de modo particular. Os caminhoneiros, cada um ao seu modo, vão criando estratégias de enfrentamento para conseguirem lidar com as contradições advindas dessa atividade, buscando assim evitar o adoecimento e preservar sua integridade psíquica.

4.1 Estratégias de enfrentamento do sofrimento psíquico

Para a Psicodinâmica o sofrimento advindo do trabalho pode ter como destino a mobilização subjetiva, as estratégias de defesas, que podem ser tanto individuais quanto coletivas, ou ainda o adoecimento. Dentre essas três possibilidades de direcionamento do sofrimento, a mobilização subjetiva torna-se um importante modo de transformação das vivências de sofrimento em vivências de prazer. Mendes (2007a, p. 43) define mobilização subjetiva como “[...] o processo por meio do qual o trabalhador se engaja no trabalho, lança mão da sua subjetividade, da sua inteligência prática e do coletivo de trabalho para transformar as situações causadoras de sofrimento.”

Nascimento (2015) comenta que a mobilização subjetiva permite ao sujeito utilizar sua capacidade de sentir, pensar e inventar e, essas capacidades, através da dinâmica contribuição-retribuição decorrente do reconhecimento, ressignifica o sofrimento. Mendes e Facas (2010) salientam que a mobilização subjetiva é composta pela inteligência prática; os espaços de discussão; a cooperação e o reconhecimento.

A inteligência prática ajuda o trabalhador a minimizar o sofrimento, mas, sobretudo transformá-lo em prazer. Assim, a inteligência prática envolve o “[...] corpo e cognitivo, articula-se aos espaços de discussão, ao reconhecimento e à cooperação” (MENDES; FACAS, 2010, p. 84).

Os espaços públicos de discussão tornam-se o lugar onde o indivíduo pode expressar livremente suas vivências de sofrimento, pois permitem que o trabalhador resgate sua capacidade de pensar acerca do seu fazer no trabalho. Por outro lado, a cooperação constitui-se

“[...] pela possibilidade de ação coordenada para construir um produto comum com base na confiança e na solidariedade” (MENDES; FACAS, 2010, p. 83). A cooperação se dá a partir do desejo dos sujeitos em estarem juntos, trabalhando e superando as contradições presentes no contexto laboral (DEJOURS, 2004b).

Mendes e Vieira (2014, p. 165) sinalizam que “[...] a cooperação não equivale ao coleguismo, mas a construção de acordos para melhorar as prescrições da organização do trabalho”. O reconhecimento, por sua vez, é entendido como o processo de valorização do esforço e do sofrimento que o trabalhador investe para realizar o seu trabalho. Esse reconhecimento vem dos pares e da hierarquia (MENDES; VIEIRA, 2014).

Nesse sentido, há diferentes formas de defesa para mediar o sofrimento no trabalho e cada sujeito se mobiliza de modo peculiar em busca do prazer no trabalho buscando alcançar o que é saudável para o seu bem-estar psíquico. Mendes, 2007a, p. 37) destaca que “[...] o saudável está relacionado ao enfrentamento das imposições e pressões de trabalho que causam a instabilidade psicológica, tendo lugar o prazer quando as condições geradoras de sofrimento são transformadas”.

Porém, quando o sujeito não consegue usar efetivamente a mobilização subjetiva, fracassando em dar outro significado ao sofrimento e transformá-lo em prazer, ele recorre às estratégias de defesas. As estratégias de defesas são modos de agir específicos adotados pelos trabalhadores para fazer frente às contradições da organização do trabalho (DEJOURS, 2004a) e visam a negação ou a diminuição do sofrimento, permitindo que o indivíduo suporte tal sofrimento e resista psicologicamente sem adoecer, provavelmente por algum tempo.

Essas defesas, de acordo com Dejours (2004a), podem ser de proteção, de adaptação ou ainda de exploração, sendo construídas e sustentadas pelos trabalhadores. Mendes (2007a, p. 38) destaca que tais defesas “[...] variam de acordo com as situações de trabalho, sendo marcadas pela sutileza, engenhosidade e inventividade”.

Na grande maioria das vezes o uso dessas defesas pelos trabalhadores ocorre de forma inconsciente (MENDES, 2007a). Pode-se verificar o uso dessas estratégias, mais precisamente a defesa de adaptação, a seguir, nas falas dos caminhoneiros Leandro e Igor quando relatam o que fazem para lidar com as dificuldades encontradas na profissão de motorista de caminhão.

O que faço ... o que eu já fiz, né ... já me adaptei. Não tem outra coisa pro (sic) cara fazer. Trabalhar nessa profissão aqui você tem que se adaptar as dificuldades. Não tem outro jeito [...] com o tempo a gente nem sente mais nada. Seu corpo e a sua mente vão se acostumando com aquilo ali, quando pensa que não você já tá (sic) acostumado com tudo, até com essas dificuldades (LEANDRO, EMPREGADO).

O segredo é não pensar nisso daí. Eu não penso ... eu não penso. Eu vou levando um dia de cada vez. Se você pensar muito nos atrapalho (sic) e nas dificuldades você vai ... você vai paralisar. Entendeu? Você vai desistir, você olha pra (sic) aquela situação e acha que não vai dar conta de vencer mais [...]. Cada um tem um segredinho, esse é meu. É assim que eu lido com esses problemas. Tudo de ruim, digamos assim, que vem com a profissão eu vou deixando de lado e vou seguindo pra (sic) frente (IGOR, AUTÔNOMO).

É possível notar, claramente, que Leandro em seu discurso recorre à defesa de adaptação confirmando que se adaptou às dificuldades advindas da sua profissão, mostrando uma espécie de resignação frente às contradições dessa atividade laboral. No mesmo sentido, Igor prefere evitar pensamentos que o levem a entrar em contato direto com as dificuldades do seu trabalho.

Pode-se pensar, portanto, que isso é uma tentativa de controlar o sofrimento vivenciado e conforme Dejours (2004 b, p. 309): “Tal atitude pode ser encontrada nas situações em que o risco, o sacrifício, a insatisfação e o aborrecimento no trabalho só são suportáveis se não forem relatados, falados, admitidos [...].”

A fala do Rodrigo, a seguir, evidencia mais precisamente a negação de que haja qualquer margem de sofrimento em sua atividade quando relata: “[...] aqui nessa profissão não tem nada ruim. Tudo aqui é bom. Como eu vou dizer que pode ter algum coisa ruim se é daqui que eu tiro o sustento da minha casa? Quem disser isso com certeza não tá (sic) preparado para ser caminhoneiro na vida [...]”. (RODRIGO, AUTÔNOMO).

É possível perceber que Rodrigo faz uso do mecanismo de negação com o intuito de contestar qualquer margem de sofrimento vivenciado no trabalho. Desse modo, não menciona nenhuma forma pessoal de lidar com o sofrimento, justamente porque para ele tal sofrimento não existe. Interessante notar ainda que Rodrigo nega não apenas a existência do seu próprio sofrimento, mas também do sofrimento do outro.

O uso do mecanismo de negação faz com que o trabalhador negue o sofrimento alheio e o seu próprio sofrimento. Mendes, Costa e Barros (2003, p. 61) enfatizam que a negação é caracterizada “[...] quando a expressão desse sofrimento é constrangedora ou quando causa uma dificuldade subjetiva”.

A negação é um mecanismo frequente nas estratégias defensivas (MORAES, 2013). A mesma autora aponta ainda que “[...] a negação pode ser sinalizada pela presença de desconfiança, de individualismo, de isolamento e pela banalização das dificuldades da organização do trabalho: nega-se o fato de que a organização do trabalho é a causa do sofrimento, responsabilizando o indivíduo pelos problemas” (MORAES, 2013, p. 154).

É possível constatar ainda que o caminhoneiro Rodrigo quando aponta essa profissão como não tendo “nada ruim”, também menciona que quem disser o contrário certamente não nasceu para ser caminhoneiro. O que de certo modo, demonstra que, para esse entrevistado o motorista que citar alguma dificuldade nessa atividade parece não mostrar gratidão pelo que o trabalho propicia e não ser forte o suficiente para aguentar o que o ofício exige.

Na fala trazida por Danilo, a seguir, pode-se também inferir certas características de negação do sofrimento atrelada principalmente a um “superpoder” do caminhoneiro quando diz: “[...] Se o caminhoneiro parar, para tudo. O Brasil para. Então, eu vejo assim, o caminhoneiro é um herói. **Nós somos os heróis brasileiros.** [...] A gente carrega esse país nas costas. Todo país não tem um herói? Então...nós somos isso daí [...]”. (grifo nosso)

Nas palavras de Costa e Marino (2018, p. 395) o herói “[...] está sempre protegido dos perigos que mascaram a condição de desamparo constitutivo do humano”. A ideia que tecemos sobre uma figura heroica é quase sempre ligada a alguém invencível, por isso nada lhe acontece de grave e o herói raramente morre. O herói pode ser também uma figura tabu. “[...] enquanto tabu, o herói passa a deter uma força perigosa que, simultaneamente, atrai e repele” (COSTA; MARINO, 2018, p.397).

Nesse contexto, a fala de Danilo intitulando a si próprio e aos demais colegas da profissão como “heróis brasileiros” pode significar a negação de qualquer viés de vulnerabilidade presente nessa atividade. Em outras palavras, uma invulnerabilidade do eu. Aquele que enfrenta os perigos sem que nada lhe destrua, aquele que se sacrifica. O eu que pode tudo, inclusive carregar o país nas costas, pois conforme afirmam Costa e Marino (2018, p. 401) “[...] o herói, então, não é aquele que age por si mesmo de maneira individualista [...], o ato de herói tem implicações no coletivo”.

É diante disso que a Psicodinâmica apesar de reconhecer a importância das defesas no movimento pela manutenção da saúde dos trabalhadores, não deixa de alertar para a armadilha que elas também podem se constituir para o sujeito.

As estratégias defensivas se utilizadas de maneira indiscriminada podem gerar não apenas a negação do sofrimento, mas também, a alienação e exploração do trabalhador no contexto de trabalho, uma vez que pode haver o encobrimento do sofrimento (MENDES, 2007a) o que torna mais difícil para o sujeito conseguir mudar a sua realidade de trabalho. Pois como explicam Mendes, Costa e Barros (2003):

Tais estratégias para enfrentar as pressões psicológicas do trabalho podem tornar-se um objetivo em si mesmo, o que leva o trabalhador a um processo de alienação, bloqueando qualquer tentativa de transformação da realidade, estabilizando-se no desencorajamento e na resignação diante de uma situação que só gera sofrimento” (MENDES; COSTA, BARROS; 2003, p. 60)

Nessa perspectiva, as estratégias de enfrentamento também atuam de modo dinâmico, pois podem ser criativas, sempre na direção de buscar manter o equilíbrio psíquico do trabalhador ou mais precisamente quando relacionadas a mobilização subjetiva, isto é, a transformação do sofrimento em prazer. Mas também patológicas, quando se tornam repetitivas ou cristalizadas o que significa o fracasso do uso dessas estratégias e conseqüentemente o adoecimento do trabalhador (MENDES; COSTA, BARROS, 2003).

Como forma de enfrentar as contradições e o sofrimento advindo do trabalho, os caminhoneiros fazem uso ainda de outras alternativas que servem como estratégias de enfrentamento do sofrimento psíquico. Os caminhoneiros Paulo, Pedro e João relatam as estratégias individuais as quais recorrem para lidarem com as dificuldades do cotidiano de trabalho quando mencionam:

Uma coisa que eu sempre faço quando eu tô (sic) ruim é fumar meu cigarro [...]. Eu não fumava antes não. Comecei a fumar quando ... depois um tempo, depois que virei caminhoneiro. Foi por influência de outros colegas da estrada, mas quando eu fumo aquilo ali ... parece que me calma. Eu posso estar estressado como for, mas se fumar um ou dois cigarros me levanta de novo. Eu me sinto bem ... um bem-estar no corpo e na mente. Quando fumo tô (sic) novo de novo. Pronto para outra. Passa dor de cabeça, passa tudo. Eu não uso outra droga (sic), mas o cigarro eu uso direto [...] (PAULO, AUTÔNOMO).

A gente tem que ser resistente, nós né ... os caminhoneiros. Aí, a gente toma uma cervejinha. Uma latinha ou duas quando para nos lugar (sic). [...] você não pode beber para se embriagar e perder os sentidos porque você tá (sic) dirigindo. Isso não pode. Eu não faço isso não, mas beber uma latinha só pra (sic) criar uma coragem a mais eu tomo sempre. [...] porque esse serviço é pesado só quem faz ele é que sabe. Ou o caminhoneiro acha um jeito de amortecer o cansaço ou ele vai ficar doente rapidinho (PEDRO, EMPREGADO).

Eu procuro um jeito, né. Um jeitinho brasileiro, rrsrrs. [...]eu procuro diminuir o cansaço. É assim. Ou eu tomo a cerveja ou eu tomo o arrebite (sic). Bem aí parece que amortece o cansaço. O caboco (sic) não sente mais nada não. Ou um ou outro [cerveja ou rebite] me mantem de pé para aguentar isso aqui. Agora se eu não tomar ... acabou o homem, porque a sobrecarga é grande (JOÃO, AUTÔNOMO).

Nota-se que Paulo menciona o uso do cigarro como forma de amenizar o nível de estresse no seu trabalho, enquanto Pedro e João mencionam fazerem uso do álcool para obter a diminuição do cansaço ou nas palavras de ambos “amortecer” o cansaço.

João menciona ainda usar o rebite para aguentar a sobrecarga de trabalho. Assim, o uso de tais substâncias (álcool, rebite) constitui-se como mecanismos de enfrentamento frente

às imposições da profissão. O consumo de álcool pelos caminhoneiros associado à direção, isto é, enquanto estão dirigindo, se torna uma perigosa combinação.

Nascimento, Nascimento e Silva (2007) conduziram um estudo com 91 caminhoneiros buscando analisar o uso de álcool e anfetaminas e constataram que o álcool era utilizado por 91% deles, dos quais 43% consumiam a bebida nos postos de combustíveis. Já 66% dos caminhoneiros usavam anfetaminas durante os percursos de viagens, principalmente em postos de combustíveis, sendo que deste percentual 54% usavam à beira das rodovias.

Os autores ainda alertam para o perigo do uso diário dessas duas substâncias pelos caminhoneiros durante as viagens de trabalho, visto que isso pode ser indicativo de dependência (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007).

O caminhoneiro Ricardo, por outro lado, cita a solidão da profissão por ficar longas horas na estrada fazendo o seu trabalho, de certo modo, isolado dentro do caminhão e relata:

[...] a profissão de caminhoneiro, muitas vezes se torna solitária porque você fica ali sozinho, dirigindo numa estrada. De noite é mais difícil. Aí você tem que procurar alguém. Conversar com alguém, desabafar. Quando eu tô (sic) com a cabeça muito agitada, preocupada com alguma coisa que não deu certo, eu ligo pra (sic) alguém da família, ou então paro em um restaurante e procuro me distrair jogando conversa fora com alguém. Se não, o sujeito pode pegar uma depressão. Não é uma profissão fácil. Tem gente que não aguenta as pressões desse serviço (RICARDO, AUTÔNOMO).

Pode-se inferir que para Ricardo fazer uma ligação para os seus familiares ou o próprio contato social com outras pessoas ao longo do trajeto, ainda que não sejam seus amigos próximos, é a sua estratégia para amenizar não só suas preocupações, mas também a própria solidão que ele experimenta na profissão. Quando o caminhoneiro expressa seu sentimento de solidão ele está revelando a falta de companheiro ou parceiro no trajeto das viagens. A distância da família também acentua o sentimento de solidão e saudade (ROSA, 2006).

Com base no exposto, verifica-se que cada caminhoneiro, ao seu modo, enfrenta as dificuldades e o sofrimento presentes na atividade, mas que apesar de serem vividos de forma individual tem um impacto coletivo, visto que eles estão submetidos às mesmas condições de trabalho. A partir disso, compreende-se que as dimensões psíquicas e sociais estão entrelaçadas no modo como o trabalho se revela para os sujeitos.

Nessas circunstâncias, as condições, as relações, bem como a organização do trabalho “[...] assumem papéis fundamentais para a natureza, a intensidade e as características das estratégias de enfrentamento do sofrimento” (MENDES; COSTA; BARROS, 2003). Contudo para Mendes (2007b, p. 50) “[...] a busca pelo prazer, via ressignificação do sofrimento, é o caminho para o trabalhador encontrar estabilidade sociopsíquica e

possibilidades de expressar sua subjetividade de modo autêntico [...]”, buscando o predomínio de vivências de prazer com o objetivo de garantir sua integridade física e psicológica.

Quando o trabalhador transforma as situações causadoras de sofrimento e consegue ressignificá-las, ele faz o correto gerenciamento das contradições do seu labor, resgata o sentido do seu trabalho e o mais importante, não adocece.

4.2 Reconhecimento no trabalho

A ação de trabalhar envolve muitos elementos que estão para além da realização da tarefa. Assim, para que o labor assuma um lugar que contribua com a construção identitária do trabalhador é preciso que haja o reconhecimento no trabalho em algum momento. Esse reconhecimento é mediado pelo outro, ou seja, a partir do olhar de outrem que o sujeito irá perceber ou não, esse processo de reconhecimento.

Nessa perspectiva, Bendassolli (2012, p. 45) lembra que a relevância do reconhecimento (2012, p. 45) evidencia “[...] a importância do outro e dos coletivos de trabalho no estabelecimento de julgamentos sobre o valor do sujeito e daquilo que ele faz quando trabalha”.

Desse modo, o outro exerce o papel de julgar e conferindo ao trabalhador tal reconhecimento, portanto, “[...] o olhar do outro é essencial para suportar o sofrimento inevitável diante do inesperado do real. Esse é um reconhecimento do fazer e do seu próprio sofrimento e do sofrimento do outro” (MENDES; VIEIRA, 2014. p. 165).

Com isso, o reconhecimento é importante para os “[...] processos de construção de significados, mediando a relação do sujeito com o outro no contexto de trabalho, inscrevendo-o numa história coletiva e em circuitos de utilidade (valor) e beleza (qualidade) ” (BENDASSOLLI, 2012. p. 38).

Na concepção da Psicodinâmica do Trabalho “[...] o sujeito que trabalha produz a sua contribuição particular, garante a sua marca no contexto das relações sociais do trabalho na busca pelo reconhecimento” (FREITAS, 2013, p. 80). Esse reconhecimento vem por meio dos julgamentos. Contudo, tais julgamentos não se referem ao sujeito que trabalha, mas sim sobre a qualidade do trabalho realizado, isto é, sobre o fazer e não sobre a pessoa (DEJOURS, 2004a, DEJOURS, 2009).

Dejours (2009) destaca que o julgamento esperado é um julgamento que se refere especificamente ao trabalho cumprido: à sua utilidade por um lado, à sua qualidade por outro. Esse reconhecimento passa, na verdade, por uma retribuição simbólica que será conferida ao

trabalhador. Assim, os julgamentos enquadrados como reconhecimento pelo trabalho realizado são:

[...] O julgamento de *utilidade*, proferido essencialmente pelo outro na linha vertical, ou seja, pelos superiores hierárquicos e os subordinados [...]; e o julgamento de *beleza*, proferido essencialmente na linha horizontal, pelos pares, pelos colegas, pelos membros da equipe, ou da comunidade (DEJOURS, 2004a p. 73, grifo do autor).

Nesse sentido, Dejourns (2012) define os julgamentos de beleza e de utilidade como sendo:

[...] mensagens endereçadas pelos outros, no teatro das relações sociais do trabalho. Para que essas mensagens possam encontrar um meio de ser formuladas e endereçadas, são necessárias condições sociais e organizacionais idôneas que tornem possíveis essas apreciações do julgamento [...] (DEJOURS, 2012, p.111-112).

Pode-se constatar na fala de Pedro, a seguir, o julgamento de utilidade quando relata sentir-se reconhecido por seu chefe pelo modo como realiza o seu trabalho:

Na empresa que eu trabalho sou eu e mais dois motoristas que tem de caminhoneiro. E esse nosso patrão é gente boa mesmo. Ele sempre dá abertura pra (sic) gente conversar com ele sobre qualquer coisa. As vezes até assunto pessoal eu converso com ele. [...] eu sou o mais antigo motorista que ele tem lá. Por isso, ele sempre fala pra (sic) mim: “Olha, tu é (sic) o meu braço direito aqui”. E eu sei que eu sou mesmo porque eu sempre faço o meu trabalho bem feito. Ele elogia o meu trabalho, porque ele vê a minha responsabilidade total ali. Eu acho isso bacana nele porque é uma forma dele dá o reconhecimento dele sobre aquilo ali que eu tô (sic) fazendo. [...] eu já trabalhei em empresas que o patrão não tá (sic) nem aí pra (sic) você. Se você faz o teu trabalho ruim aí leva aquele sermão, mas se faz um trabalho legal, direitinho ... aí não recebe nem um obrigado. Isso aí me incomodava. Esse cara aí [patrão] não é assim. Esse é um dos motivos que me faz tá (sic) lá até hoje [na empresa] (PEDRO, EMPREGADO).

O reconhecimento da qualidade do trabalho realizado oportuniza o pertencimento do trabalhador. Pertencimento a uma equipe, a uma coletividade, a uma profissão. Possibilitando “[...] àquele que trabalha transformar o seu sofrimento em desenvolvimento de sua identidade” (DEJOURS, 2009, p. 52).

Para o caminhoneiro Rodrigo o reconhecimento do seu trabalho é expressado através das pessoas da sua cidade, mais precisamente do bairro em que ele mora e onde outrora prestava seus serviços como motorista. Assim, na fala do Rodrigo pode-se observar o julgamento de beleza quando menciona:

Lá na minha cidade todo mundo praticamente me conhece, toda a minha comunidade do bairro. Sabe como é cidade pequena, rsrs. Quando eu volto pra (sic) casa volto no caminhão, aí, quem acena, acena, quem buzina pra (sic) mim, buzina. Eu paro, eu converso com um e com outro. Eu já sou quase uma celebridade ali. [...]. Já abasteci muitos os mercadinho e feira (sic) dali [da cidade onde mora]. Tem gente que diz pra (sic) mim: “quando o senhor vai voltar a abastecer o meu mercado de novo? Então eu vejo que isso como uma gratificação do meu trabalho. Esse carinho todo é porque ... aquele serviço do passado foi bem feito ... meu trabalho é reconhecido por essas

peças porque eu faço com zelo, com todo o cuidado, nunca enganei ninguém. Se eu vou levar uma mercadoria numa cidade grande ou pequena ... tudo que eu faço busco fazer com excelência, com o meu melhor [...] (RODRIGO, AUTÔNOMO).

Outra ilustração sobre o reconhecimento está presente na fala de Danilo, a seguir, quando menciona ter reconhecimento do seu patrão, pela responsabilidade que o mesmo emprega no trabalho. Por outro lado, o caminhoneiro destaca também que seus colegas reconhecem seu trabalho como bem feito. Nesse sentido, observa-se que há tanto o julgamento de utilidade quanto de beleza. Tal reconhecimento faz com que Danilo expresse satisfação pelo o que faz.

Se for preciso fazer o que for, o meu patrão me manda pra (sic) qualquer viagem porque confia em mim ... porque sabe que eu tenho responsabilidade. Isso significa que ele reconhece como eu me coloco ali no serviço. [...] os colegas da empresa têm vezes que falam assim: “Rapaz, tu tem (sic) um zelo com esse caminhão como se fosse o dono dele”. O que quer dizer isso? Quer dizer que eles tão reconhecendo que meu trabalho é bem feito e que eu tô (sic) cuidando da minha ferramenta de trabalho que é o caminhão. É isso daí que toda pessoa quer ouvir. Ouvir que você faz a diferença. Isso te traz uma satisfação [...] (DANILO, EMPREGADO).

É diante disso que Dejours (2009) chama a atenção para o fato de que quando o trabalhador obtém o reconhecimento da utilidade e da qualidade do seu trabalho, é que ele tem a satisfação intensa da sua relação com o labor e, a partir disso, o reconhecimento no trabalho permite que haja a transformação do sofrimento em prazer. Pois, conforme explica Bendassolli (2012, p. 42) “[...] o reconhecimento pela mediação do outro e pela inscrição do sujeito numa história coletiva permite a passagem do sofrimento, inerente ao confronto com o real, ao prazer, uma vez que dá sentido a este confronto”.

Quando o sujeito recebe o reconhecimento pelo trabalho que desempenha e tal reconhecimento se traduza por meio das vivências de prazer, possibilita ainda a realização de si mesmo (MENDES, 2007a). Isso contribui para que o reconhecimento advindo do trabalho proporcione não só o prazer, mas sobretudo a manutenção da saúde psíquica do trabalhador.

Entretanto, quando esse reconhecimento não comparece podem haver diversas reverberações. Para Dejours (2012) o trabalho atua junto com o sofrimento e o reconhecimento, em função disso, o autor chama a atenção para a falta de reconhecimento no trabalho, quando diz que se o reconhecimento não aparece, os indivíduos procuram outras estratégias para evitar o adoecimento, inclusive podem engajar-se em estratégias defensivas para evitar a doença mental, pois:

Se a dinâmica do reconhecimento está paralisada, o sofrimento não pode mais ser transformado em prazer, não pode mais encontrar sentido. Pode, neste caso, apenas ir se amontoando e engajar o sujeito em uma dinâmica patogênica que, ao termo, leva a descompensação psíquica ou somática. Entre sofrimento e doença podem ainda intercalar-se as estratégias defensivas [...] (DEJOURS, 2012, p. 110).

Para a Psicodinâmica a falta de reconhecimento tem repercussões, também, nos “[...] processos de sofrimento, adoecimento e despersonalização” (BENDASSOLII, 2012, p. 38). Ademais, quando o trabalhador não sente reconhecimento no trabalho pode haver implicações na constituição da sua identidade e, conseqüentemente da sua subjetividade (DEJOURS, 2009).

João, Ricardo e Leandro, respectivamente, citam a falta de reconhecimento em relação ao trabalho que desenvolvem quando dizem:

As pessoas não reconhecem não. O trabalho de caminhoneiro nenhum é reconhecido aqui nesse Brasil. Ninguém nem lembra que caminhoneiro existe. Não lembra ... eu digo assim, não lembra quando tem que lembrar, mas deixa a gente parar 7 dias de trabalhar para ver se não é mais quem lembra de nós. Aí nessa hora até a mídia lembra de nós. É caminhoneiro pra (sic) cá, caminhoneiro pra (sic) lá, mas no comum mesmo ... a gente não tem valor pra (sic) ninguém não. Desvalorizado nós somos demais. A gente poderia ser mais lembrado e ter algum reconhecimento das pessoas? Isso aí, com certeza. Mas na prática não é assim não. Alguns até valorizam, trata você bem, mas a maioria da sociedade não faz isso [...]. Tem gente que trata caminhoneiro tão mal, tão mal que tem dias que você pensa até em largar tudo. Procurar outra coisa pra (sic) você fazer, trabalhar. Eu só nunca larguei mesmo porque tenho amor por isso aqui (JOÃO, AUTÔNOMO).

Tem uns que dão valor à gente, tem outros que não dão. É complicado. Tem outros que chama a gente de “noiado” [drogado]. Tem muitos vídeos aí, e a população chama a gente de usuário de droga. Não é muito comum as pessoas darem valor ao caminhoneiro. Não sabendo eles que a gente leva tudo, né ... pra (sic) casa deles. De tudo: café, feijão, pão. De tudo. Quem é que leva? É o caminhoneiro, mas a gente não recebe o valor que é pra (sic) ser não. A gente era para ser mais valorizado, sabia? [...] (RICARDO, AUTÔNOMO).

[...] o reconhecimento que a gente recebe é nenhum. É zero. A verdade é que a gente começa a ser discriminado desde lá de cima, por aqueles que são autoridades e estudaram para ter educação, a própria PRF [Polícia Rodoviária Federal]. A discriminação com o caminhoneiro começa pela PRF. A gente é tratado como se fosse traficante de drogas. Eles entram no caminhão do jeito que for. Você fica até com medo, amedrontado ali. Coloca você pra (sic) esperar no sol ou na chuva. Não tão se importando se mercadoria vai estragar ou não. Então, se eles que estudaram e deveriam entender que a gente faz um trabalho essencial. Se eles que tão vendo todo dia o sofrimento do caminhoneiro nessas estradas sem infraestrutura desse país, tratam a gente assim, imagina a sociedade que não sabe mesmo a lida da gente. Ninguém que seja caminhoneiro esperando reconhecimento de ninguém porque é coisa difícil demais (LEANDRO, EMPREGADO).

Percebe-se que enquanto João e Leandro mencionam não possuir nenhum tipo de reconhecimento pelo trabalho que desenvolvem, Ricardo apesar de citar que algumas pessoas valorizam essa profissão, destaca que isso não é algo comum de acontecer. Os três caminhoneiros referem a falta de reconhecimento principalmente da sociedade que acaba sendo a beneficiária final do trabalho que eles desenvolvem.

Para Paulo e Igor a falta de reconhecimento se dá em função do desconhecimento da sociedade do que realmente significa a profissão de caminhoneiro e o que eles passam no cotidiano de trabalho.

A sociedade ... eles não sabem nem qual é o significado de um caminhoneiro. Eles não sabem qual a importância que um caminhão tem pra (sic) um país ... pro (sic) mundo. Na última greve [2018] eles sentiram um pouco da nossa falta, mas no dia comum a gente não tem reconhecimento de nada que você imaginar, mas depois disso já esqueceram tudo. Não têm nem ideia. Até a Polícia Rodoviária que fica humilhando a gente nessas estradas não imagina que o alimento que eles têm ali na mesa é fruto do trabalho do caminhoneiro. Era pra (sic) eles serem os próprios a respeitarem porque estão vendo a luta do caminhoneiro. Se o caminhoneiro parar um mês a calamidade vai ser pública. Aí talvez nesse dia a gente possa receber algum reconhecimento de alguém [...] (PAULO, AUTÔNOMO).

Eu acho que essa sociedade aí ... que as pessoas não reconhecem o nosso trabalho principalmente porque ... não tem muito contato. Se cada um tivesse a oportunidade de fazer só uma viagem de ida e volta com um caminhoneiro já ia sentir o peso de todo o sacrifício que a gente faz, mas como ninguém vive na prática o que a gente passa, aí trata a gente pior que um animal. [...] a discriminação é grande. Tem gente que trata a gente pior que um cachorro de rua (IGOR, AUTÔNOMO).

Conforme o que foi exposto até aqui, fica claro que a maioria dos caminhoneiros entrevistados relatou não ter reconhecimento a partir do trabalho que desenvolvem, visto que apenas três caminhoneiros (Pedro, Rodrigo e Danilo) mencionaram receber algum tipo de reconhecimento. Tal falta de reconhecimento se evidencia principalmente pela descrição do tratamento que os caminhoneiros recebem nos lugares por onde passam.

Um dado interessante é que a partir do relato da falta de reconhecimento e desvalorização da profissão, dos seis caminhoneiros entrevistados que mencionaram possuir filhos, três relataram não querer que seus filhos sigam a profissão de caminhoneiro. E mesmo o motorista empregado, Pedro, que relatou sentir-se reconhecido por seu chefe destacou não querer que o seu filho siga essa profissão. Pode-se demonstrar esse fato nas falas de Paulo, Ricardo e Pedro, respectivamente.

[...] eu gosto do que eu faço, mas não é por isso que vou querer isso aqui para um filho meu. Não, não quero não. Eles [...] todos sabem que eu não quero. [...] tem outras profissões melhores. Só tem que estudar pra (sic) isso. O meu menino já tem essa admiração por caminhão [...]. Se for o dom dele mesmo não vai ter jeito. Vai ser tipo eu, vai se aventurar nas estradas afora ... mas esse não é o meu gosto não. Pelo meu querer ele tem que estudar e ser um doutor, um dentista ou outra coisa dentro do esforço dele porque a profissão de caminhoneiro além do sofrimento, do desgaste, ainda tem de quebra os maus-tratos que a gente sente na pele (PAULO, AUTÔNOMO).

[...] o sujeito é muito humilhado. Mais do que você qualquer pessoa possa imaginar. A gente é tratado como nada por alguns aí. Humilhado em posto, humilhado pela Polícia Rodoviária Federal, humilhado em restaurante, humilhado por dono de carga. [...] uma vez eu fui...eu estacionei e fui comer em um restaurante ... quando eu fui pedir a comida lá tinha um rapaz me atendendo, mas o dono veio lá do fundo do restaurante e perguntou se eu era caminhoneiro. Eu disse: “Sou sim. Ele olhou pra (sic) mim do pé a cabeça e disse que lá ele não atendia caminhoneiro porque caminhoneiro é tudo (sic) drogado e bandido”. Então assim, meus filhos sabem. Eu converso com os maiores [filhos] e digo sempre: “vocês vão estudar para ter uma profissão melhor do que o pai de vocês” (RICARDO, AUTÔNOMO).

[...] eu digo mesmo, meu filho ainda é muito pequeno. Ainda não entende, mas eu não quero isso aqui pra (sic) ele não. Não quero essa vida pra (sic) ele. Ele merece uma vida mais comum. Dormir todo dia em casa, ter um descanso adequado, sabe? Não ficar sendo maltratado, enxotado, discriminado de qualquer jeito por aí, perseguido pela PRF [Polícia Rodoviária Federal]. Eu penso que todo pai quer o melhor pro (sic) seu filho. Eu quero que o meu filho tenha uma profissão mais tranquila. Uma profissão que ele seja mais respeitado e valorizado pelo o que ele faz. Eu vou lutar pra (sic) poder ofertar outras possibilidades pra (sic) ele (PEDRO, EMPREGADO).

É possível verificar que Paulo, Ricardo e Pedro mencionam os maus tratos, humilhações e as discriminações que são alvos apenas por serem caminhoneiros. Pode-se constatar, que tais fatores acabam se tornando determinantes para que esses motoristas não desejarem ver seus filhos seguindo a profissão de caminhoneiro. Portanto, acreditam nos estudos como a possibilidade de deles trilharem caminhos diferentes através de outras profissões.

Em suma, a percepção que os caminhoneiros têm acerca da falta de reconhecimento no trabalho pode ter implicações no próprio sentido do trabalho, visto que, a construção do sentido do trabalho, forjada pelo sujeito também passa pelo reconhecimento, pois de acordo com Dejours (2007) o sentido do trabalho manifesta-se no campo do reconhecimento devendo expressar o retorno do investimento feito pelo trabalhador.

4.3 Os sentidos do trabalho

Concorda-se que o labor tem representatividades e funções distintas no funcionamento da sociedade. Sendo assim, serão atribuídos diferentes sentidos e significados ao trabalho por parte dos sujeitos. Essas definições são dadas de forma muito singular, pois cada trabalhador percebe seu trabalho de uma forma bastante peculiar, influenciado por sua história de vida, organização do trabalho, condições e relações de trabalho, além dos inúmeros fatores que integram a subjetividade humana.

Ribeiro e Leda (2004, p. 77) concordam que “[...] o trabalho impregnado de toda uma subjetividade, inserido em um contexto econômico/ político/ social com tantas diversidades, leva os indivíduos a terem vivências bastante distintas”. As autoras destacam ainda duas perspectivas do trabalho: uma de caráter negativo e a outra com uma dimensão positiva. Com isso, o trabalho “[...] em alguns momentos representa castigo divino, punição, fardo, incômodo, carga, algo esgotante para quem o realiza. Em outros, espaço de criação, realização, crescimento pessoal, possibilidade de o homem construir a si mesmo e marcar sua existência no mundo” (RIBEIRO; LEDA, 2004, p. 77).

Cada trabalhador compreende e define o lugar que o trabalho ocupa na própria existência, porém atribuir sentidos e significados ao trabalho compreende vários elementos, pois como destacam Andrade, Tolfo e Dellagnelo (2012, p. 206) “[...] tratam-se de fenômenos multifacetados constituídos de diversas variáveis pessoais e sociais”.

O sentido do trabalho emerge de uma construção mais pessoal, isto é, de uma visão peculiar do sujeito, já os seus significados passam por uma construção mais coletiva. Tolfo e Piccinini (2007) definindo os significados e sentidos do trabalho concordam que os significados são construtos construídos coletivamente em um determinado contexto histórico, econômico e social, enquanto que os sentidos são concebidos como uma produção pessoal em função da apreensão individual dos significados coletivos, partindo de experiências concretas.

Contudo, apesar dos significados remeter à dimensão coletiva e os sentidos do trabalho à dimensão pessoal, Tolfo e Piccinini (2007) entendem que há uma interdependência entre ambos. Nessa mesma perspectiva, Ribeiro e Leda (2018) chamam a atenção para o fato de:

Apesar da categoria sentido remeter ao individual e a categoria significado, ao construído e compartilhado socialmente, o sentido que o trabalhador atribui à sua atividade é criado na vida pelas relações objetivas que se estabelecem entre os indivíduos e está estritamente imbricado ao processo coletivo de significação do trabalho, determinado pelo contexto histórico, econômico, cultural e social (RIBEIRO; LEDA, 2018, p. 45).

As autoras têm como referência de seus estudos a Psicodinâmica do Trabalho (PdT), que reconhece essa interdependência entre sentido e significado. Costa (2013) explica que:

A construção do sentido do trabalho, segundo a concepção de Dejours (1992), é concebida por intermédio da “deliberação” coletiva de trabalhadores, os quais constroem uma representação que os orienta e auxilia na manutenção da saúde do aparelho psíquico. No entendimento do autor, a construção deve ser coletiva, apesar da necessidade clara e imprescindível de participação e posicionamento individual de cada trabalhador (COSTA, 2013, p. 377).

Costa (2013) destaca ainda que uma vez que o trabalho sofre influência de elementos políticos, econômicos, culturais e sociais, o seu sentido se dá a partir de “[...] uma representação individual e coletiva do ato de trabalhar desenvolvida por meio de um processo de percepção e reprodução de sentido, onde se apreciam as situações vivenciadas no ambiente de trabalho a representatividade dessas para o trabalhador” (COSTA, 2013, p. 376).

É possível observar, a seguir, no relato do caminhoneiro Rodrigo que os sentidos do trabalho para esse caminhoneiro estão atrelados tanto a noção de autonomia quanto de manter seu tempo ocupado em uma atividade, na tentativa de evitar possíveis repercussões psíquicas quando diz:

O trabalho faz bem pra (sic) gente, né. A pessoa tem ali ... a sua independência que vem dali [do trabalho]. Eu já tenho 65 anos, mas nem pensar em me aposentar agora. [...] essa profissão é que me mantém na ativa. Não quero parar e ficar depressivo como eu vejo alguns aí ficarem. Ser caminhoneiro faz com o que eu me sinta feliz e útil na vida. Eu me sinto produtivo. O que é que eu vou fazer se eu aposentar o meu caminhão e parar? Só chamando doença em casa ... quando você trabalha você não fica dependendo de filhos, de ninguém ... financeiramente. Tá (sic) fazendo o seu dinheiro com o seu suor. Você tá (sic) ali todo dia na ativa, por isso, enquanto eu puder vou trabalhar. (RODRIGO, AUTÔNOMO)

Dejours (2003) destaca que o trabalho atende não só as necessidades físicas, mas também as necessidades simbólicas e psíquicas das pessoas. Nota-se que Rodrigo menciona não querer ficar depressivo, em função de ter que parar de trabalhar para aposentar-se. O que reafirma a função do trabalho em se tratando da manutenção da saúde psíquica, pois o labor pode implicar de modo estruturante ou desestruturante para a saúde psíquica do trabalhador e isso se dá em função do caráter central que o trabalho ocupa (RIBEIRO; LEDA, 2018).

Outro destaque na fala de Rodrigo evidencia o sentido do trabalho ligado a ideia de autonomia. Percebe-se não apenas a autonomia financeira, quando menciona não querer depender dos filhos, procurando manter sua própria sobrevivência, mas sobretudo a autonomia no sentido de independência, de sentir-se ativo, útil, produtivo.

Assim, “[...] o trabalho que faz sentido permite que o trabalhador tenha autonomia, possa exercer sua criatividade e pensar” (TOLFO; PICCININI, 2007, p. 42). Ademais, manter seu tempo de vida ocupado, evitando o vazio e a ansiedade (MORIN; TONELLI; PLIOPAS, 2007), ou tal como apontado por Rodrigo evitar ficar depressivo.

Vale destacar ainda que ao exercer uma atividade o trabalhador ocupa um lugar de pertencimento na sociedade, o que nos permite inferir que os sentidos que Rodrigo atribui ao trabalho possivelmente precisarão ser reformulados e ressignificados quando a aposentadoria for uma realidade em sua vida, visto que o caminhoneiro ocupará, então, o lugar do “não trabalho” precisando, portanto, construir outros sentidos para esse lugar de aposentado.

Em uma perspectiva sociológica, Antunes (2009) destaca a relação entre sentido e trabalho na atual realidade social e destaca que para que exista uma vida cheia de sentido fora do ambiente de trabalho, é necessária uma vida dotada de sentido dentro do trabalho. A condição para que o sujeito tenha uma vida dotada de sentido, é que ele encontre na esfera do trabalho o primeiro momento de realização.

Contudo, para que isso aconteça o trabalho precisa ser autodeterminado, autônomo e livre, e assim será repleto de sentido ao possibilitar o uso autônomo do tempo livre que o ser social necessita para se humanizar e se emancipar em seu sentido mais profundo (ANTUNES, 2009).

O trabalho é bem mais do que um simples meio de garantir a sobrevivência e bem mais do que apenas uma forma de inserção social, portanto não é necessariamente somente a remuneração em dinheiro que faz com que os indivíduos escolham ou permaneçam em determinadas profissões. Para Leandro e Pedro os sentidos do trabalho são expressos através da satisfação/realização pessoal:

[Trabalho] é uma fonte de satisfação pra (sic) mim. Eu sou caminhoneiro, mas não é só por dinheiro. Se fosse por dinheiro eu procurava fazer outra coisa. Eu sei mexer com som de carro, já até ganhei dinheiro com isso, mas não é isso que me dá uma satisfação. Eu larguei de mão e tô (sic) só como caminhoneiro. Nessa profissão eu não vou enricar, com certeza não, mas o que adianta você ser rico e viver frustrado na vida? Pra (sic) mim não adianta nada não. É besteira. Você tem que fazer uma escolha. Nesse trabalho ... me sinto satisfeito aqui. Tem uma realização pra (sic) mim. Trabalhar como caminhoneiro é o que eu sei fazer e eu gosto. Entendeu? O sofrimento é grande, mas o pouquinho de prazer que eu tenho compensa todo o sofrimento que eu passo na estrada (LEANDRO, EMPREGADO).

Quando a pessoa gosta do que faz, naquilo que ela trabalha ... aquilo se torna uma forma de realização pessoal. Muita gente me pergunta: “Ah, por que você não deixa essa profissão aí? ... vai trabalhar de outra coisa que dá mais dinheiro. Procura um serviço menos pesado pra (sic) ti”. A minha resposta é sempre a mesma: **“porque é aqui que eu vejo sentido trabalhar”** (grifo nosso). Aqui é desgastante, é. Tem dias que você quer chutar o pau da barraca, tem sim, mas tá (sic) no meu sangue. Eu poderia até fazer outra coisa, começar de novo, outra atividade. Força pra (sic) isso eu ainda tenho, mas não ia sentir essa realização pessoal. Entendeu? A gente tem que trabalhar com aquilo que você se enxerga ali. [...] quando você sente aquela satisfação de acordar e fazer seu trabalho. Aquilo ali te faz sentir uma realização pessoal consigo mesmo [...]. (PEDRO, EMPREGADO).

Fica evidente nos discursos de Leandro e Pedro que não é exatamente a remuneração que ganham como caminhoneiros que os mantêm na profissão, visto que ambos demonstram preferir ganhar menos financeiramente desde que estejam trabalhando com o que lhes proporciona satisfação/realização pessoal.

O sentido da satisfação/ realização no trabalho, a partir da fala dos entrevistados está relacionado a oportunidade de trabalharem com o que sentem identificação ou seja, com o que gostam, uma vez que ambos mencionam que até poderiam ter outras profissões, mas não o fazem.

O caminhoneiro Ricardo, na mesma direção, aponta o sentido do seu trabalho vinculado ao sentimento de orgulho, por seguir a mesma profissão que o seu avô e o seu pai exerceram outrora, ou seja, por dar continuidade ao trabalho dos seus antepassados quando diz:

O pai da minha mãe era caminhoneiro, o meu pai era caminhoneiro. Meus primos são caminhoneiros. É de geração, já. Eu sempre admirei essa profissão. Eu já sabia que eu quando eu crescesse ia (sic) ser caminhoneiro também. Então, pra (sic) mim, tipo assim, o trabalho é um orgulho. Um orgulho de fazer a mesma coisa que meu avô e meu pai fez (sic) no passado. Esse trabalho aqui me remete às minhas raízes, então, por isso, é motivo de orgulho pra (sic) mim (RICARDO, AUTÔNOMO).

A fala desse trabalhador citando o orgulho que tem por ter um trabalho como caminhoneiro em função do histórico familiar na atividade evidencia o sentido do trabalho em uma dimensão individual. Pois, “[...] o trabalho é rico de sentido individual e social, é um meio de produção da vida de cada um ao prover subsistência, criar sentidos existenciais ou contribuir na estruturação da identidade e da subjetividade” (TOLFO; PICCININI, 2007, p. 38).

Nessa mesma perspectiva, Morin, Tonelli e Pliopas (2007) explorando quais os sentidos que jovens administradores atribuem ao trabalho destacam três dimensões que o sentido do trabalho pode assumir. A dimensão individual: partindo daquilo que o trabalho assume para o próprio sujeito; a dimensão organizacional: partindo da relação existente entre o trabalhador e a organização do trabalho e a dimensão social; partindo do sentido que pode ser encontrado na relação da pessoa para com a sociedade (dimensão social).

Na dimensão social tem-se um trabalho com sentido quando este presta alguma contribuição à sociedade (MORIN, TONELLI; PLIOPAS, 2007). Essa dimensão social pode ser vislumbrada no discurso de Danilo, pois o sentido do seu trabalho assume o caráter de contribuição social quando o caminhoneiro relata:

[Trabalho] é tudo aquilo que você usa a sua força para servir alguém. No meu caso, meu trabalho é importante porque contribui...contribui com a sociedade, com esse desenvolvimento...com a economia. Eu tenho orgulho de saber que o Brasil depende de mim. Do suor do meu trabalho. Pra (sic) mim é motivo de orgulho [...] tudo que chega na casa de cada brasileiro é tudo (sic) pelo meu trabalho e de todos os caminhoneiros. Entendeu? (DANILO, EMPREGADO).

Nota-se que para Danilo o trabalho é identificado como uma espécie de contribuição ao país e conseqüentemente à sociedade, uma vez que é por meio desse trabalho que os mais diversos produtos podem chegar as moradias das pessoas.

Para Dejours (2003), o trabalho precisa fazer sentido para o próprio sujeito, para seus pares e para a sociedade. O que evidencia a importância de o indivíduo perceber o efeito do seu trabalho e sua contribuição no funcionamento da sociedade e na vida das pessoas. Os caminhoneiros João e Paulo, a seguir, apontam o trabalho como uma concepção positiva cujo sentido principal é o próprio prazer de trabalhar.

O trabalho é tudo aquilo que você tá (sic) ali se dedicando, mas tá (sic) se dedicando com prazer. O trabalho tem que ser aquilo que te dá o sustento e que te dá uma recompensa e que mantenha a sua mente equilibrada. Por isso que sou caminhoneiro porque eu gosto, porque eu tenho aquele prazer. Se você tem prazer em trabalhar numa coisa ... você aguenta os trancos e barrancos que vêm pela frente, agora se você não gosta aquilo ali ... você não vai ter esse prazer. Aquilo vai ser um martírio pra (sic) ti. [...] por isso que eu sou caminhoneiro porque tenho prazer de fazer o que um caminhoneiro faz [...] (JOÃO, AUTÔNOMO).

Pra (sic) mim tem duas coisas que não se pode perder na vida de jeito nenhum. Uma é a família e a outra é o trabalho [...]. Trabalho pra (sic) mim, depois da família é tudo o que a gente tem, né. Se ficou desempregada a pessoa fica logo triste querendo

arrumar outro depressa. O trabalho pra (sic) mim é muito importante porque faz eu me sentir bem comigo mesmo. Dá aquele prazer de trabalhar, dá aquele prazer de viver, aquele prazer de acordar e saber que tu tem (sic) um trabalho [...] (PAULO, AUTÔNOMO).

Para Mendes (2007b) o trabalho pode assumir um sentido de prazer, assim para a Psicodinâmica o prazer é um dos sentidos do trabalho. Observa-se que tanto João quanto Paulo apontam o trabalho como algo que está para além da sobrevivência, ficando evidente que o prazer é um dos motivos que levam ambos a trabalhar.

É nesse sentido que Tolfo e Piccinini (2007, p. 45) acreditam que “[...] se o homem reconhecer o trabalho somente como algo obrigatório e necessário à sobrevivência e aquisições deixa de perceber esse mesmo trabalho como a categoria integradora, pela qual pode criar e reconhecer-se enquanto indivíduo e ser social”.

A fala do motorista Paulo ilustra o grau de importância que o caminhoneiro atribui ao labor quando diz que não se pode perder nem a família e nem o trabalho, o que reforça ainda o caráter central que o labor ocupa e o sentido deste na vida do ser humano.

Com base no que foi argumentado até aqui, constata-se que apesar do sofrimento presente na atividade desses trabalhadores, expresso através das dificuldades, discriminação e falta de reconhecimento, mencionado pela maioria dos entrevistados, os caminhoneiros ainda conseguem experimentar um trabalho dotado de sentidos, que propicia: autonomia, satisfação, realização pessoal, orgulho, contribuição para a sociedade e o próprio prazer.

Logo, compreende-se que o sentido do trabalho é possível de ser experienciado, também, em função da transformação das situações geradoras de sofrimento em prazer, da identificação com a profissão, além do orgulho e do prazer que sentem em fazer esse trabalho. Contudo, é importante destacar que o sentido do trabalho tem um caráter dinâmico, sendo um construto psicológico resultante de diversas variáveis, conforme mencionam Tolfo e Piccinini (2007).

Portanto, aquilo que os caminhoneiros atribuíram como os sentidos do trabalho hoje podem ganhar novas interpretações no futuro pelos mesmos trabalhadores, visto que as condições de trabalho a que estão submetidos, tanto os empregados quanto os autônomos não contribuem para um trabalho dotado de sentidos, mas sim para o esvaziamento dos sentidos do trabalho.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho dos caminhoneiros possui elevada importância no Brasil, tanto do ponto de vista econômico quanto logístico, visto que integra o sistema de transporte que consegue dar maior vazão às mercadorias em circulação por todo o território nacional – o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).

Com isso, conforme se constatou durante o percurso desenvolvido nesta pesquisa, a dinâmica de trabalho a que são submetidos compreende uma série de fatores determinantes que podem levar a repercussões tanto na saúde física, quanto na saúde psíquica desses sujeitos. Tais constatações foram realizadas através da leitura de estudos efetivados e a partir dos relatos dos entrevistados coletadas na pesquisa empírica desta dissertação.

Considerando a especificidade dos entrevistados nesta pesquisa – caminhoneiros de rota longa – foi possível verificar que tanto os motoristas autônomos quanto os empregados vivenciam realidades de trabalho que se aproximam em alguns aspectos. Os prazos e os horários estabelecidos para a entrega das mercadorias contribuem para que os caminhoneiros recorram a substâncias ilícitas, como o rebite, na tentativa de conseguirem inibir o sono e suportar as longas e exaustivas jornadas de trabalho. E nesse sentido, um aspecto a ser destacado é o fato de os caminhoneiros concordarem que o uso do rebite é essencial para preservar a vida deles e de outros indivíduos no trânsito.

Verificou-se ainda que a maioria dos caminhoneiros nega que a substância rebite possa oferecer qualquer efeito colateral que seja capaz de prejudicar a saúde humana. Um dos caminhoneiros, apesar de já ter presenciado outros motoristas sendo vítimas dos efeitos nocivos do uso do rebite, mencionou continuar usando o estimulante por entender que não poderá dar conta das demandas do trabalho sem a substância.

Chamou a atenção o fato de o mesmo entrevistado dizer que verifica sua pressão arterial sempre que possível depois de tomar o rebite, principalmente quando começa a sentir qualquer alteração/sintoma em seu corpo. Isso evidencia, de certo modo, que o motorista não ignora completamente o risco que o uso da substância pode trazer a sua saúde.

Por serem caminhoneiros de rota longa, esses trabalhadores acabam ficando vários dias nas estradas e rodovias, o que significa, também, ficar vários dias longe de suas moradias e famílias. O fato de fazerem viagem interestaduais e transportarem mercadorias perecíveis favorece que os caminhoneiros adotem um estilo de vida que pode comprometer não só a qualidade de vida, mas a própria saúde, além de prejudicar a convivência familiar.

Todos os motoristas citaram a dificuldade que têm em parar nos horários certos para se alimentarem, cuidarem da higiene pessoal e fazerem as pausas para descanso. Essas pausas são obrigatórias desde 2015 com a criação da lei dos caminhoneiros, entretanto, o ritmo de trabalho que precisam cumprir deixa os motoristas de caminhão com a difícil missão de seguir a lei à risca.

Apesar de não ser objeto direto de investigação desta pesquisa, fazer um levantamento da vulnerabilidade às doenças crônicas devido aos hábitos alimentares e do estilo de vida que os caminhoneiros adotam em função da profissão, pôde-se observar que dois dos oito caminhoneiros entrevistados estavam com sobrepeso. Sendo que um deles relatou, especificamente ter problemas com obesidade. Ambos disseram ainda que são hipertensos e diabéticos.

Cavagione et al. (2009) destacam que, em geral, os caminhoneiros de rota longa se alimentam em restaurantes que ficam à beira das estradas, com oferta de alimentos de alto valor calórico, baixo valor nutritivo e ingestão de bebidas alcoólicas. Os maus hábitos alimentares associados ao sedentarismo em função da própria condição de ficar horas sentados ao volante é porta de entrada para o desenvolvimento de doenças crônicas como a hipertensão e a diabetes.

Os motoristas entrevistados apontaram a atividade que desenvolvem como sendo desgastante, o que se justifica pela falta de descanso adequado e necessário para quem dirige várias horas no período diurno e noturno. Apontaram ainda a falta de segurança nas estradas e rodovias, o que contribui para se constituir como uma atividade perigosa visto que podem ser alvos de roubos e assaltos, tendo a própria vida exposta aos riscos da profissão, seja ela exercida de forma autônoma ou com vínculo empregatício.

Por outro lado, há diferenças significativas entre a atividade do caminhoneiro autônomo e do empregado, sendo a maior delas o salário fixo e a garantia dos direitos trabalhistas, benefícios dos trabalhadores com carteira assinada. O trabalho do motorista autônomo ganha uma nova conotação por ser ele mesmo o seu próprio patrão. Como discutido ao longo desse estudo, a busca pela autonomia na atual conjuntura, muitas vezes têm como ponto de partida o discurso que fomenta o empreendedorismo, porém sem considerar elementos econômicos, políticos e sociais favoráveis para a atuação como empreendedor.

Constatou-se que os caminhoneiros autônomos acreditam que serão mais bem remunerados a partir da autonomia que tanto buscaram. Contudo, apesar da maioria dos entrevistados autônomos já terem os valores dos veículos quitados e estarem atuando há algum tempo, nenhum deles mencionou desfrutar desse aumento da remuneração. Pode-se inferir que

isso se dá, principalmente, pelo fato desses trabalhadores precisarem arcar com os custos e manutenção do caminhão, que é a ferramenta de trabalho.

Demonstra-se, assim, com os discursos dos motoristas que têm o próprio caminhão que o trabalho autônomo pode não necessariamente cumprir com a promessa que outrora fora feita: liberdade e aumento da renda, pelo contrário, tal alternativa pode exigir mais esforço e mais comprometimento do tempo e da própria vida, ou seja, bem mais além daquilo que o sujeito imaginou que investiria.

Outro destaque que demarca alguma diferença entre os empregados e os autônomos, é que estes últimos por precisarem buscar fazer o próprio salário mensalmente demonstram ainda mais dificuldades em fazer as pausas para o descanso. Isso se dá pela própria dinâmica do trabalho autônomo que coloca esse trabalhador como responsável pela carga, mas sobretudo pelos seus fretes.

Nesse caso, parar para descansar pode significar uma diminuição significativa na renda desse trabalhador no final do mês. Essas paradas para descanso, quando não acontecem de forma adequada acabam comprometendo não apenas o descanso em si, mas também o próprio estilo de vida, alimentação, cuidados com a saúde de forma geral, e isso pode ter repercussões físicas e psíquicas.

Com isso, verificou-se nesta pesquisa o seguinte: os autônomos entrevistados acabam se dedicando mais horas ao trabalho se comparados aos empregados e, tirando menos tempo para descansar, inclusive quando já estavam com os caminhões estacionados dentro da CEASA-MA, pois o descanso se dava apenas no momento em que o caminhão estava sendo descarregado. Enquanto que os três caminhoneiros entrevistados com vínculo empregatício disseram que iriam dormir em lugares fora da CEASA-MA e que os gastos de alimentação e hospedagem seriam custeados pelos patrões, pois recebem um valor em dinheiro para isso.

Já os autônomos que não retornaram da CEASA-MA no mesmo dia em que chegaram, iriam dormir na própria cooperativa dentro de seus caminhões. Ou seja, enquanto os empregados têm um tempo de descanso maior e em um lugar com condições mais adequadas, os autônomos caso queiram ir para uma pousada/hotel precisam arcar com os custos. Ademais, precisam conseguir os fretes, caso não tenham um agenciador de cargas, diferente dos caminhoneiros empregados que não precisam fazer isso.

Notou-se ainda que tanto os caminhoneiros autônomos como os empregados estão expostos a um controle no trabalho, entretanto, esse controle se distingue entre as duas categorias. Enquanto o motorista empregado tem o trabalho controlado por meio dos

rastreadores, o autônomo, na perspectiva de muita exigência como empreendedor exerce sobre si mesmo um autocontrole.

Em função disso, questiona-se se é possível que tal controle permita aos caminhoneiros experimentar a sensação de liberdade, nomeada pelos entrevistados como sendo uma vivência de prazer ao pegar a estrada e dirigir “mundo afora”. Por outro lado, o controle e o autocontrole, pode ser visto ainda pela perspectiva da busca pela imagem de herói das estradas, sendo o caminhoneiro aquele que “suporta” todas as contradições impostadas pela profissão, em favor dos outros, ocupando assim o lugar de “heróis brasileiros”.

Frente ao cenário de pandemia os entrevistados não apontaram terem aumento da jornada de trabalho além do que já estão acostumados, mas mencionaram que apesar dessa atividade ser considerada essencial não foram priorizados em relação à vacinação contra a Covid-19. Outro destaque, diante do cenário pandêmico foi para a dificuldade dos entrevistados em encontrar restaurantes abertos para se alimentarem nas estradas enquanto trabalhavam.

Outro ponto central desta dissertação é a dinâmica laboral evidenciada, também, por meio das vivências de prazer e de sofrimento trazidas pelos caminhoneiros e discutidas a partir do olhar da Psicodinâmica do Trabalho (PdT). Percebeu-se que, se por um lado as vivências de sofrimento como: dias distante de casa/família; profissão insegura/perigosa; afastamento de grupos sociais e impossibilidade de compartilhar momentos de lazer/diversão, evidenciam o sofrimento presente nessa atividade.

Por outro lado, as vivências prazerosas, também, estão presentes e se dão por meio da própria sensação de liberdade; possibilidade de adquirir bens e realizar sonhos pessoais; oportunidade de conhecer novos lugares/pessoas e a concretização do sonho de criança, em ser quando adulto, um motorista de caminhão.

Chama a atenção o fato de que não há necessariamente indícios de que as vivências de prazer se sobressaem em relação às vivências de sofrimento, entretanto, os aspectos que revelam o prazer no trabalho parecem oferecer os elementos necessários para que esses trabalhadores queiram permanecer na atividade. Assim, alguns caminhoneiros mostram apreço e amor pela profissão ao ponto de não pensarem em buscar outra atividade laboral, mesmo aqueles que teriam condições de fazê-lo.

Com bases nas análises realizadas sobre como lidam com as dificuldades do trabalho, identificou-se que os caminhoneiros fazem uso de algumas estratégias de enfrentamento do sofrimento psíquico, que vão desde a adaptação até a própria negação do sofrimento existente no contexto de trabalho.

Observou-se ainda que o uso de substâncias como o tabaco, o álcool e o próprio rebite também funcionam como estratégias de enfretamento, visto que são maneiras individuais que ajudam a suportar e amenizar o cansaço, assim como o próprio sofrimento oriundo dessa atividade.

Constatou-se ainda que mesmo diante da relevância do trabalho do caminhoneiro para o país e para a sociedade em geral, esses trabalhadores acabam sendo alvos de preconceito e discriminação. À vista disso, nem todos os caminhoneiros conseguem experimentar o reconhecimento no trabalho e o prazer por meio deste.

Cabe destacar que dois dos três caminhoneiros empregados, por estarem ligados efetivamente a uma organização do trabalho, mencionaram o reconhecimento inclusive vindo de seus superiores e chefias, porém os autônomos por não terem vínculo empregatício se referiram ao reconhecimento ou a falta deste mais voltados para a sociedade ou clientes a quem prestam seus serviços.

Sabe-se que a falta de reconhecimento coloca em risco o próprio sentido atribuído ao trabalho, contudo, os caminhoneiros ainda conseguem vivenciar um trabalho com algum sentido e esses aparecem de várias formas: autonomia, satisfação/realização pessoal, orgulho, contribuição para a sociedade e o próprio prazer.

Constatou-se que há uma identificação dos caminhoneiros com a atividade, algo que se estende para além da sobrevivência por meio do trabalho. Isso parece contribuir para que esses trabalhadores não vivenciem o esvaziamento dos sentidos do trabalho, mesmo diante da falta de reconhecimento e outros desmandos existentes na atividade.

Um aspecto importante destacado durante as entrevistas foi a participação dos caminhoneiros em movimentos grevistas. Esse tema foi abordado nas entrevistas partindo da compreensão de que as greves são uma forma de resistência e se tornam uma efetiva possibilidade de mudança da realidade de trabalho. Contudo, apenas um caminhoneiro relatou já ter participado de greves, inclusive a que ocorreu em maio de 2018, por acreditar que a greve pode chamar a atenção para as necessidades que eles têm no cotidiano de trabalho e que de outro modo seria mais difícil serem vistos e ouvidos.

Os outros sete entrevistados apontaram vários motivos para não participarem e nem apoiarem movimentos grevistas como: não achar importante, não ver resultado algum, perceber desunião na própria classe dos caminhoneiros e visão de que o governo não tem interesse em melhorar as condições de trabalho da categoria.

Observou-se ainda que os estudos que abordam o trabalho dos caminhoneiros no Brasil têm em sua maioria, uma natureza quantitativa englobando aspectos como: o uso de

drogas, estilos de vida, condições e relações de trabalho, e a vulnerabilidade a doenças crônicas e sexualmente transmissíveis (DST'S).

O estudo de Silva (2015) aborda as possíveis relações do cotidiano de trabalho dos caminhoneiros com a saúde mental, apontando que o uso de substâncias ilícitas, com o objetivo de minimizar o sofrimento, já sinaliza algum comprometimento na saúde mental desses trabalhadores. Silva (2015) aponta ainda a necessidade de estudos, do ponto de vista psíquico, sobre o uso de drogas para suportar o trabalho que forneçam elementos para compreender a dimensão do sofrimento, assim como a tentativa de fugir deste ou de negar a sua existência no cotidiano laboral.

Com isso, deparou-se com uma escassez de material bibliográfico que evidenciasse as possíveis repercussões dessa atividade na subjetividade, na saúde mental ou em uma dimensão mais subjetiva desses trabalhadores. Por isso ressalta-se que houve dificuldades em discorrer sobre o trabalho dos caminhoneiros a partir de tal enfoque.

Contudo, se considerarmos que em qualquer dinâmica laboral o trabalhador pode ter a dimensão física e psíquica sendo afetadas simultaneamente, visto que são interdependentes, faz-se necessária uma reflexão acerca da relevância de estudos que tenham esse enfoque.

Acredita-se que pesquisas realçando a dimensão subjetiva podem contribuir não só para a compreensão e análise mais aprofundada sobre o trabalho dos caminhoneiros, mas sobretudo para subsidiar lutas e construir políticas públicas que busquem assegurar melhores condições de trabalho e conseqüentemente de saúde (em sua dimensão mais ampla) para os motoristas de caminhão.

REFERÊNCIAS

- ABILIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas: indivíduo y Sociedad**, v. 18, n. 03, p. 1-11, 2019. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-69242019000300041&script=sci_arttext. Acesso em: 18 jun. 2021.
- ABILIO, L. C. Uberização: A era do trabalhador Just-in-time. **Estudos avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020a. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgeGMNNwv/?lang=pt>. Acesso em: 19 jun. 2021.
- ABILIO, L. C. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time*. In: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, p.111-124, 2020b.
- ALESSI, A; ALVES, M. K. Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. **Rev. Ciência & Saúde**. São Valentim do Sul, v. 08, n. 03, p. 129-136, 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.15448/1983-652X.2015.3.18184>. Acesso em: 10 abr. 2020.
- ALMEIDA, A. E. de. Aspectos econômicos e sociais da Reforma Trabalhista: suas causas e possíveis consequências. In: CALVETE, C. da S; HORN, C. H. (Orgs.). **A quarta revolução industrial e a reforma trabalhista: impactos nas relações de trabalho no Brasil**. 1ª edição. Porto Alegre: Cirkula, p. 19-42, 2020. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/fce/wp-content/uploads/2020/09/a-quarta-revolucao-industrial-e-a-reforma-trabalhista.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2021.
- ANDRADE, S. P. C.; TOLFO, S. R.; DELLAGNELO, E. H. L. Sentidos do trabalho e racionalidades instrumental e substantiva: interfaces entre a administração e a psicologia. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, v. 16, n. 2, p. 200-216, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1415-65552012000200003>. Acesso em: 15 nov. 2021.
- ALVES, G. **Trabalho e mundialização do capital**. Londrina: Práxis, 1999.
- ALVES, G. Trabalho, corpo e subjetividade: toyotismo e formas de precariedade no capitalismo global. **Revista Trabalho, Educação e Saúde**, Rio de Janeiro, v.3, nº 02, p.409-428, 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/tes/v3n2/09.pdf>. Acesso em: 09 fev. 2021.
- ANTUNES, R. **O sentido no trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 2 ed. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES, R. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. In: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, p.11-22, 2020.
- ANTUNES, R. **Coronavírus: O trabalho sob fogo cruzado**. E-Book. São Paulo, Boitempo, 2020.

ANTUNES, R; PRAUN, L. A sociedade dos adoecidos no trabalho. **Rev. Serv. Soc. Soc.**, São Paulo, n. 123, p. 407-427, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/sssoc/n123/0101-6628-sssoc-123-0407.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2021.

ARENDDT, H. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CAMINHONEIROS (ABCAM). Reforma Trabalhista: O que mudou para os motoristas?, 2017. Disponível em: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/297-reforma-trabalhista-o-que-mudou-para-os-motoristas>. Acesso em: 10 mai. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS (ABCR). **Comunicado aos caminhoneiros**. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://abcr.org.br/noticias/comunicado-aos-caminhoneiros>. Acesso em: 10 fev. 2021.

AUGUSTO, M. M; FREITAS, L. G. de; MENDES, A. M. Vivências de prazer e sofrimento no trabalho de profissionais de uma fundação pública de pesquisa. **Psicologia em Revista**, Belo Horizonte, v. 20, n. 1, p. 34-55, abr. 2014. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/per/v20n1/v20n1a04.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2021.

BENDASSOLLI, P. F. Reconhecimento no trabalho: perspectivas e questões contemporâneas. **Psicologia em Estudo**. Maringá, v. 17, n. 1, p. 37-46. 2012. Disponível em: <http://www.redalyc.org/html/2871/287123554005/>. Acesso em: 05 nov. 2021.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. 4ª. edição, Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 297 p. 2010. (Série legislação; n. 26). Disponível em: http://transparenciaoficial.com/publish/Codigo%20de%20Transito-798c8_Codigo%20de%20Transito%20Brasileiro.pdf. Acesso em: 04 ago. 2021.

BRASIL. **Resolução nº 510**, de 7 de abril de 2016. Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 2016. Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2016/Reso510.pdf>. Acesso em: 10 de mai. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 10.282**, de 20 de março de 2020. Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. Brasília-DF, 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm. Acesso em: 03 set. 2020.

BRASIL, **Lei 13.103**, 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Legislação Federal. Brasília, DF, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm. Acesso em: 03 mai. 2020.

BRASIL, **Lei 13.467**, de 13 de julho de 2017. 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 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2017/lei-13467-13-julho-2017-785204-publicacaooriginal-153369-pl.html>. Acesso em: 02 fev. 2021.

BRASIL, **Plano Nacional de Operacionalização da Vacinação Contra a Covid-19**. 11^a edição, Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/coronavirus/publicacoes-tecnicas/guias-e-planos/plano-nacional-de-vacinacao-covid-19>. Acesso em: 10 out. 2021.

BRAVERMAN, H. **Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. 3^a edição. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

CAVAGIONI, L. C; PIERIN, A. M. G; BATISTA, K. M; BIANCHI, E. R. F; COSTA, A. L. S. Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. **Rer. Esc. Enferm. USP**. V. 43, (esp. 2), p. 1267-1271, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/reusp/a/QRqk64CxgW6tHSmq4Ggwyg/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 28 nov. 2021.

CAVALLINI, M. Greve dos caminhoneiros afeta abastecimento em supermercados e paralisa produção de frigoríficos. São Paulo, **Portal G1- Economia**, 05 mai. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/greve-dos-caminhoneiros-afeta-abastecimento-de-pereciveis-em-supermercados-e-paralisa-producao-de-frigorificos.ghtml>. Acesso em: 23 fev. 2021.

CERQUEIRA-SANTOS, E.; SANTANA, M. V. M de. Satisfação no trabalho entre profissionais do transporte rodoviário: estudo comparativo entre autônomos e empregados. **Revista de Psicologia**, Fortaleza, v. 5, n. 1, p. 109-120, jan./jun. 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Acidentes rodoviários: estatísticas envolvendo caminhões**, Brasília, 2019a. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/>. Acesso em: 08 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de perfil dos caminhoneiros**, Brasília, 2019b. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/>. Acesso em: 08 abr. 2020.

COSTA, A. O; MARINO, A. S. O herói na psicanálise de Freud e Lacan: Revolução e Subversão. **Psicologia USP**. v. 29, n° 3, p. 394-403, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psup/a/cMMFdttcWFjhtgWVs34y6Ns/?lang=pt>. Acesso em: 03 nov. 2021.

COSTA, S. da S. Pandemia e desemprego no Brasil. **Revista de Administração Pública**, v. 54, n. 4, Rio de Janeiro, jul./ago., p. 969-978, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/SGWCFyFzjzrDwgDJYKcdhNt/?lang=pt>. Acesso em: 15 set. 2021.

COSTA, S. H. B. Sentido do trabalho. In: VIEIRA, Fernando de Oliveira (Org.). **Dicionário crítico de gestão e psicodinâmica do trabalho**. Curitiba: Juruá, p. 376-379, 2013.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho: Estudo de psicopatologia do trabalho**. 5^a ed. Editora: Cortez, 2003.

DEJOURS, C. Addendum. Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. In: LANCMAN, S; SZNELWAR, L. I. (Orgs.). **Christophe Dejours: da psicopatologia à -psicodinâmica do trabalho**. Rio de Janeiro: Paralelo 15, p. 47-104, 2004a

DEJOURS, C. Entre sofrimento e reapropriação: o sentido do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. I. (Orgs.). **Christophe Dejours**: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. Rio de Janeiro: Paralelo 15; Fiocruz, p. 303-316, 2004b.

DEJOURS, C. Subjetividade, trabalho e ação. **Produção**, v.14, n. 3, São Paulo, p. 27-34, 2004c. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/prod/v14n3/v14n3a03.pdf>. Acesso em: 10 20 jan. 2021.

DEJOURS, C. A psicodinâmica do trabalho na pós-modernidade. In: MENDES, A. M; LIMA, S. C. C; FACAS, E. P. (Orgs.). **Diálogos em psicodinâmica do trabalho**. Brasília: Paralelo 15, 2007.

DEJOURS, C. Entre o desespero e a esperança: como reencantar o trabalho? **Revista Cult**, v. 139, p. 49-53, 2009. Disponível em: <http://revistacult.uol.com.br/home/>. Acesso em: 13 nov. 2021.

DEJOURS, C. **O trabalho vivo, trabalho e emancipação**. Vol. 2. Brasília: Paralelo 15, 2012.

DEJOURS, C.; DESSORS, D.; DESRIAUX, F. Por um trabalho, fator de equilíbrio. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, n. 33, maio/jun. p.98-104, 1993.

ENRIQUEZ, E. Perda do trabalho, perda da identidade. **Cad. Esc. Legisl.**, Belo Horizonte, n. 5, v. 9, p. 53-73, 1999. Disponível em: <https://cadernosdolegislativo.almg.gov.br/ojs/index.php/cadernos-ele/article/view/271>. Acesso em: 21 fev. 2021.

FACAS, E. P. Sociedade da Performance e a falácia da liberdade no discurso neoliberal. In: Sousa-Duarte; F; Mendes; FACAS, E. P. (Orgs.) **Psicopolítica e psicopatologia do trabalho**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, p. 63-75, 2020.

FARIA, J. H. **Economia política do poder**: as práticas de controle nas organizações. Curitiba: Juruá, v.3, 2004.

FERREIRA, M; BASSI, C. M. **A história dos transportes no Brasil**. São Paulo: Editora Horizonte, 2011.

FREITAS, M. T. de A. A abordagem sócio-histórica como orientadora da pesquisa qualitativa. **Cadernos de Pesquisa**, n. 116, São Paulo, p. 21-39, jul., 2002. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-15742002000200002. Acesso em: 27 fev. 2021.

FREITAS, L. G. de. Centralidade do Trabalho. In: VIEIRA, Fernando de Oliveira (Org.). **Dicionário crítico de gestão e Psicodinâmica do trabalho**. Curitiba: Juruá, p. 77-81, 2013.

FREITAS, L. G. de; ARAÚJO, A. A. M. de. Trabalho, sofrimento e política: um olhar decolonial. In: MONTEIRO, J. K et al. (Orgs.). **Trabalho que adoce**: resistências teóricas e práticas [recurso eletrônico]. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2019. p, 29-43, 2019.

GOMIDE, D. C. O materialismo-histórico como enfoque metodológico para a pesquisa sobre políticas educacionais. In: JORNADA DO HISTEDBR, 1, 2013, Cascavel. **Anais eletrônicos** [...]. Cascavel: UNIOESTE, 2013. p.1-14. Disponível em: http://www.histedbr.fe.unicamp.br/acer_histedbr/jornada11/artigos/2/artigo_simpósio_2_45degomide@gmail.com.pdf. Acesso em: 30 nov. 2021.

GOMES, F. A. **Caminhoneiros, caminhos e caminhões**: uma etnografia sobre mobilidade nas estradas. 2018. 164f. Dissertação (mestrado antropologia social). Faculdade de Filosofia, letras e ciências humanas da faculdade de São Paulo, São Paulo, 2018.

GUIMARÃES, L de. V; CARRETEIRO, T. C; NASCIUTTI, J. R. (Orgs.). E-book. **Janelas da pandemia**. Belo Horizonte: Editora Instituto DH, 2020.

HARVEY, D. **Condição pós moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

JOST, R.; FERNANDES, B.; SOBOLL, L. A subjetividade do trabalhador nos diversos modelos de gestão. In: SOBOLL, L; FERRAZ, L. (Orgs.) **Gestão de Pessoas**: armadilhas da organização do trabalho. São Paulo: Atlas, p.48-66, 2014.

JUNIOR, S. D. G.; SILVA, E. B. da. A reforma trabalhista brasileira em questão: reflexões contemporâneas em contexto de precarização social do trabalho. **Revista de estudos organizacionais e sociedade**, Belo Horizonte, v. 7, n. 18, p.117-163, 2020. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/farol/article/view/5503>. Acesso em: 01 de fev. 2021.

KRAPON, R. A. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. 2012. 201 f. Dissertação (mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

MARX, K. ENGELS, F. **Manifesto comunista**. Trad. Álvaro Pina. 1ª edição, São Paulo: Boitempo Editorial, 1998.

MARX, K. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. Trad. Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2011.

MASSON, V. A; MONTEIRO, M. I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Rev. Bras. Enferm.** V. 36, n. 4, p. 533-540, 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/reben/a/SfX3fnBfK7bfVtFbFzMHtPD/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 01 ago. 2021.

MATOS, D. D de; RIBEIRO, M. G. Trabalhadores dos transportes: aceleradores de fluxos ou amortecedores de estoque? 265-302. In: RIBEIRO, M. G; ARAGÃO, T. A. **Transformações no mundo do trabalho: análise de grupos ocupacionais no Brasil Metropolitano e não Metropolitano em quatro décadas** [recurso eletrônico]. 1ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, p. 265-302, 2020.

MENDES, A. M. Da psicodinâmica à psicopatologia do trabalho. In: MENDES, Ana Magnólia. (Org.). **Psicodinâmica do Trabalho**: teoria, métodos e pesquisas. Rio de Janeiro: Casa do Psicólogo, p. 29-48, 2007a.

MENDES, A. M. Novas formas de organização do trabalho, ação dos trabalhadores e patologias sociais. In: MENDES, Ana Magnólia. (Org.). **Psicodinâmica do Trabalho**: teoria, métodos e pesquisas. São Paulo: Casa do Psicólogo, p. 49-62, 2007b.

MENDES, A. M.; COSTA, V. P.; BARROS, P. C; da R. Estratégias de enfrentamento do sofrimento psíquico no trabalho bancário. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**. v. 3, nº 1. p. 59-72, 2003. Disponível em: <https://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/revispsi/article/view/7778/5626>. Acesso em: 01 nov. 2021.

MENDES, A. M.; FACAS, E. P. Transgressão do trabalho prescrito como estratégia para transformar o sofrimento - estudo sobre a inteligência prática. In: MENDES, Ana Magnólia, et al. (Org.). **Psicodinâmica e Clínica do trabalho** - Temas, interfaces e casos brasileiros. 1 ed. Curitiba: Juruá, v. 1, p. 78-92, 2010.

MENDES, A. M.; MORAES, R. D. de. Sofrimento no trabalho com automação: estudo no polo industrial de Manaus. In: MENDES, Ana Magnólia, et al. (Org.). **Psicodinâmica e Clínica do trabalho** - Temas, interfaces e casos brasileiros. 1 ed. Curitiba: Juruá, v. 1. p. 316-332, 2010

MENDES, A. M.; MORRONE, C. F. Trajetória teórica e pesquisas brasileiras sobre prazer e sofrimento no trabalho. In: MENDES, Ana Magnólia, et al. (Org.). **Psicodinâmica e Clínica do trabalho** - Temas, interfaces e casos brasileiros. 1 ed. Curitiba: Juruá, v. 1. p. 29-52, 2010.

MENDES, A. M.; VIEIRA, F. O. Diálogos entre a psicodinâmica e clínica do trabalho e estudos sobre coletivos de trabalho e práticas organizacionais. **Rev. De Estudos Organizacionais e Sociedade**, Belo Horizonte, v. 1, nº 1, p. 144-189, 2014. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/farol/article/view/2608>. Acesso em: 01 nov. 2021.

MINAYO, M. C. S. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa Social**: Teoria, método e criatividade. 34ª ed. Petrópolis: Vozes, p. 09-29, 2013.

MORAES, R. D de. Estratégias defensivas. In: VIEIRA, Fernando de Oliveira (Org.). **Dicionário crítico de gestão e Psicodinâmica do trabalho**. Curitiba: Juruá, p.153-157, 2013.

MORAES, P. D. A. de. Uber no transporte rodoviário de cargas: a morte de dois milhões de empregos ou a chance de acabar com a fraude legislada no setor? In: LEME, A. C. R. P; RODRIGUES, B. A; JUNIOR, J. E. de. R. C. (Coords.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais. São Paulo: LTr, p. 232-245, 2017.

MORAES, R. D de. Estratégias defensivas. In: VIEIRA, Fernando de Oliveira (Org.). **Dicionário crítico de gestão e psicodinâmica do trabalho**. Curitiba: Juruá, p. 153-158, 2013.

MORIN, E.; TONELLI, M.J.; PLIOPAS, A.L.V. O trabalho e seus sentidos. **Psicologia & Sociedade**, v.19, Edição Especial 1, São Paulo, p. 47-56, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-71822007000400008>. Acesso em: 18 nov. 2021.

NASCIMENTO, B. M. F. do. **Mobilização subjetiva: do sofrimento ao viver criativo no trabalho**. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Programa de Pós-graduação em psicologia, Universidade Federal Fluminense, 2015. 126 f.

NASCIMENTO, E. C do; NASCIMENTO, E; SILVA, J de P. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev. Saúde Pública**, v.41, nº 2, p. 290-293, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsp/a/b9vVFYZYSf6fCH9djV9s6nH/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 02 nov. 2021.

NAVARRO, V. L. Trabalho, saúde e tempo livre sob os domínios do capital. In: PADILHA, V. (Org.). **Dialética do lazer**. São Paulo: Cortez, pp. 50-74, 2006.

NAVARRO, V. L.; PADILHA, V. Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Psicol. Soc.**, Porto Alegre, v. 19, p. 14-20, 2007. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-71822007000400004&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 18 fev. 2020.

NEVES, D. R *et al.* Sentido e significado do trabalho: uma análise dos artigos publicados em periódicos associados à Scientific Periodicals Electronic Library. **Cad. EBAPE.BR**, v. 16, nº 2, Rio de Janeiro, abr./jun. p.318-330, 2018. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1679-39512018000200318&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 15 abr. 2020.

OLIVEIRA, E. N. P.; MOITA, D. S.; AQUINO, C. A. B. O empreendedor na era do trabalho precário: relações entre empreendedorismo e precarização laboral. **Revista de Psicologia Política**, v. 16, p. 207-226, 2016. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2016000200006. Acesso em: 01 set. 2021.

OLIVEIRA, D. A; POCHMANN, M. **A devastação do trabalho: a classe do labor na crise da pandemia (Orgs.)**.1ª edição, Brasília: Gráfica e Editora Positiva, 2020.

RABELO L.; SILVA, J.; LIMA, M. E. Trabalho e Adoecimento Psicossomático: Reflexões sobre o Problema do Nexo Causal. **Psicologia: Ciência e Profissão**. Jan/Mar. v. 38, nº1, p.116-128, 2018.

RIBEIRO, C. V. dos S.; LEDA, D. B. O significado do trabalho em tempos de reestruturação produtiva. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**. UERJ: Rio de Janeiro, Ano 4, nº 2, 2º semestre de 2004. p. 76-83, 2004.

RIBEIRO, C.V. dos S.; LEDA, D. B. Sentidos atribuídos ao trabalho na sociedade contemporânea e as repercussões na subjetividade do trabalhador. **Revista Espaço Acadêmico**, n.211, p.39-49, 2018.

ROSA, I. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros**. 2006. 206 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.

SANTOS, K. O. B *et al.* Trabalho, saúde e vulnerabilidade na pandemia de COVID-19. **Cad. Saúde Pública**, v. 36, n. 12, p.1-14, 2020. Disponível em: <https://www.scielosp.org/pdf/csp/2020.v36n12/e00178320/pt>. Acesso em: 15 set. 2021.

SANTOS, N. O; KAWAMOTO JR, L. T; CARDOSO, H. Condições de trabalho dos caminhoneiros: sugestão de políticas públicas. **Revista Diálogos Interdisciplinares**. v. 6, n° 2, p.136-144, 2017. Disponível em: <https://revistas.brazcubas.br/index.php/dialogos/article/view/339>. Acesso em: 15 fev. 2021.

SILVA, L *et al.* Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão. **Rev. Psicologia: Organizações e Trabalho**, v.16, n. 02, p. 153-165, 2016. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1984-66572016000200005&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 10 abr. 2020.

SILVA, C. O. da; RAMMINGER, T. O trabalho como operador de saúde. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 12, p. 4751-4758, 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/csc/v19n12/1413-8123-csc-19-12-04751.pdf>. Acesso em: 04 mai. 2020.

SILVA, V. N. SANTOS, G. R; DURÃES, S. J. A; Trabalho: Dimensões, significados e ampliação do conceito. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**. Araraquara, v. 12, n. 2, p. 739-754, 2017.

SILVA, R. A. **Vida de caminhoneiro**: sofrimento e paixão. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas: PUC - Campinas, 2015, 149 f.

SILVA, R. A *et al.* A percepção de caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas no trabalho: um estudo etnográfico. SMAD, **Rev. Eletrônica Saúde Mental Álcool Drog.** v.15, n. 4, Ribeirão Preto, out./dez, p.1-8, 2019. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1806-69762019000400010&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 15 abri. 2020.

SINAGAWA, D. M. **Viagens longas propiciam uso de drogas por caminhoneiros**. Entrevista concedida a Agência USP de notícias. São Paulo, 2015. Disponível em: <http://www.usp.br/agen/?p=222627>. Acesso em: 21 fev. 2021.

SOUSA, J. C. de; SANTOS, A. C. B. dos. A psicodinâmica do trabalho nas fases do capitalismo: análise comparativa do taylorismo-fordismo e do toyotismo nos contextos do capitalismo burocrático e do capitalismo flexível. **Rev. Ciênc. Admin.**, Fortaleza, v. 23, n. 1, p. 186-216, 2017.

TOLFO, S.R.; PICCININI, V. Sentidos e significados do trabalho: explorando conceitos, variáveis e estudos empíricos brasileiros. **Psicologia & Sociedade**. v.19, Edição Especial 1, p.38-46, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-71822007000400007>. Acesso em: 14 nov. 2021.

VASCONCELOS, A. G. de; VALENTINI, R. S; NUNES, T. C. G. Tecnologia da informação e seus impactos nas relações capital-trabalho. In: LEME, A. C. R. P; RODRIGUES, B. A; JUNIOR, J. E. de. R. C. (Coords.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais. São Paulo: LTr, p. 89-100, 2017.

VOCÊ NÃO Estava Aqui. **Direção**: Ken Loach; **Figurino**: Jo Slater; **Roteiro**: Paul Laverty. Bélgica, França, Reino Unido, 2019. (101 min.).

APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário para Mapeamento da Amostra - Caminhoneiros

QUESTIONÁRIO PARA MAPEAMENTO DA AMOSTRA		
NOME:		
ATUA COMO CAMINHONEIRO DE:	<input type="checkbox"/> ROTA LONGA <input type="checkbox"/> ROTA CURTA	
NO MOMENTO ATUA COMO:	<input type="checkbox"/> EMPREGADO <input type="checkbox"/> AUTÔNOMO	HÁ QUANTO TEMPO:
JÁ TEVE EXPERIÊNCIA COMO CAMINHONEIRO EMPREGADO E/OU AUTÔNOMO ANTERIORMENTE:	<input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO	

APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – Caminhoneiros**TÍTULO DA PESQUISA:** A dinâmica prazer-sofrimento no trabalho de caminhoneiros de rota longa**PESQUISADORA:** Luciana Campos Castro **ORIENTADORA:** Prof.^a Dr.^a Denise Bessa Leda

Convidamos você para participar da pesquisa intitulada “**A dinâmica prazer-sofrimento no trabalho de caminhoneiros de rota longa**”, sob a responsabilidade da psicóloga e pesquisadora Luciana Campos Castro e supervisão da Prof.^a Dr.^a Denise Bessa Leda. A pesquisa tem como objetivo analisar a dinâmica de trabalho de caminhoneiros de rota longa, empregados e autônomos que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão (CEASA-MA), localizada na cidade de São Luís, Maranhão, e assim identificar quais vivências de prazer e de sofrimento estão presentes na atividade desses trabalhadores,

Sua participação é voluntária, por isso, você tem o direito e a liberdade de recusar-se a participar ou ainda retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. Você não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma gratificação ou remuneração por participar da pesquisa.

Caso você aceite, a sua participação se dará por meio de uma entrevista que será gravada e depois transcrita e analisada. Fica garantido o total sigilo dos seus dados pessoais e quaisquer outras informações que possam identificá-lo. Avaliamos como risco decorrente de sua participação na pesquisa, durante a entrevista, o desencadear de reações emocionais uma vez que você irá relatar seu cotidiano de trabalho e as vivências de prazer e de sofrimento que o trabalho de caminhoneiro lhe proporciona e isso poderá lhe trazer riscos emocionais por evocar vivências dolorosas ou desconfortáveis sobre o seu cotidiano de trabalho. Desse modo, você tem a liberdade de responder apenas as perguntas que se sentir confortável podendo não responder quaisquer perguntas que lhe causem desconforto ou constrangimento. Diante de algum prejuízo emocional a pesquisadora, por ser psicóloga se compromete a prestar suporte imediato, bem como encaminhá-lo para atendimento psicológico gratuito, sem nenhum custo para você, pelo tempo que se fizer necessário.

RUBRICA DO PARTICIPANTE

RUBRICA DA PESQUISADORA

Caso você tenha algum gasto ou prejuízo decorrente da sua participação na pesquisa a pesquisadora garante indenizá-lo. Você tem o direito de obter auxílio durante ou mesmo depois de encerrada a sua participação, por isso a pesquisadora se compromete a disponibilizar informações complementares ficando à disposição para fornecer qualquer tipo de esclarecimento a respeito da pesquisa.

Esta pesquisa foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos do Hospital Universitário da Universidade Federal do Maranhão (CEP-HUUFMA), que é composto por diferentes profissionais e membros da sociedade, que atuam de modo não remunerado, a fim de julgar as questões éticas dos estudos e proteger os participantes. Está localizado na Rua Barão de Itapary, 227, 4º andar, Centro, São Luís-MA. CEP 65.020-070. Telefone (98) 2109 1250.

Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados sendo utilizados exclusivamente para fins acadêmicos, mas sua identidade não será divulgada em nenhum momento sendo mantida a confidencialidade dos seus dados. Os arquivos em áudio e impressos decorrentes da entrevista ficarão guardados em local seguro e sob responsabilidade da pesquisadora por cinco anos e, depois desse tempo, serão apagados e picotados.

A partir de sua participação, a pesquisa apresenta benefícios diretos como: contribuir para subsidiar lutas por melhores condições de saúde e de trabalho para os caminhoneiros; oferecer aos caminhoneiros espaço de fala, visto que esses atores sociais desenvolvem um trabalho essencial, mas que muitas vezes é invisibilizado; conhecer as estratégias de enfrentamento que os caminhoneiros utilizam para não adoecerem frente as dificuldades encontradas na profissão.

Esse documento é composto por duas páginas e duas vias de igual teor, sendo que a primeira página de cada via deve ser rubricada pelo participante e pela pesquisadora e a segunda página também de cada via, deve ser assinadas por estes. O participante deve ficar com uma via e a pesquisadora ficará com outra.

Eu _____ portador do RG _____
 declaro que li, compreendi e me sinto esclarecido a respeito de todas as informações acima citadas sobre a pesquisa.

São Luís, _____/_____/_____.

 Participante da pesquisa

 Psic. Luciana Campos
 Mestrado PPGPSI/UFMA
 E-mail: luci-campos1@hotmail.com
 Fone: (98) 9 8130-3681

APÊNDICE C - Roteiro de Entrevista Semiestruturada - Caminhoneiros

1. Idade: _____ Sexo: () M () F
2. Estado civil: _____ Escolaridade: _____
3. Tempo total de atuação na profissão de caminhoneiro: _____
4. Atua como caminhoneiro empregado ou autônomo: _____ Tempo: _____
5. Gostaria de ter outro tipo de vínculo empregatício: () Não () Sim.
6. Em caso afirmativo, qual? _____
7. Presta serviços como caminhoneiro para mais de uma organização/empresa: () Sim () Não
8. Em caso afirmativo: Quantas? _____
9. A sua opção por empregado ou autônomo atualmente se deu por qual motivo?
10. Descreva sua rotina/cotidiano de trabalho.
11. Quais vivências do seu trabalho como caminhoneiro lhe proporcionam prazer?
12. Quais vivências do seu trabalho como caminhoneiro lhe proporcionam sofrimento?
13. De que modo você lida com as dificuldades do seu cotidiano de trabalho?
14. Na sua opinião, como as pessoas percebem o trabalho dos caminhoneiros?
15. Você já participou dos movimentos grevistas? Sim ou Não? Por que?
16. Algo mais a acrescentar?

APÊNDICE D – Termo de Consentimento Livre Esclarecido – Pessoal do Setor
Administrativo CEASA-MA

TÍTULO DA PESQUISA: A dinâmica prazer-sofrimento no trabalho de caminhoneiros de rota longa

PESQUISADORA: Luciana Campos Castro **ORIENTADORA:** Prof.^a Dr.^a Denise Bessa Leda

Convidamos você para participar da pesquisa intitulada “**A dinâmica prazer-sofrimento no trabalho de caminhoneiros de rota longa**”, sob a responsabilidade da psicóloga e pesquisadora Luciana Campos Castro e supervisão da Prof.^a Dr.^a Denise Bessa Leda. A pesquisa tem como objetivo analisar a dinâmica de trabalho de caminhoneiros de rota longa, empregados e autônomos que abastecem a Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão (CEASA-MA), localizada na cidade de São Luís, Maranhão, e assim identificar quais vivências de prazer e de sofrimento estão presentes na atividade desses trabalhadores,

Sua participação é voluntária, por isso, você tem o direito e a liberdade de recusar-se a participar ou ainda retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. Você não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma gratificação ou remuneração por participar da pesquisa.

Caso você aceite, a sua participação se dará por meio de uma entrevista que será gravada e depois transcrita e analisada. Fica garantido o total sigilo dos seus dados pessoais e quaisquer outras informações que possam identificá-lo. Avaliamos como risco decorrente de sua participação na pesquisa, durante a entrevista, o desencadear de reações emocionais uma vez que você irá relatar como percebe o cotidiano de trabalho dos caminhoneiros que atuam na CEASA-MA.

Além disso, será convidado a relatar a respeito do trabalho que o setor administrativo desenvolve na instituição, assim como as queixas que ouve dos caminhoneiros e isso poderá lhe trazer riscos emocionais por evocar vivências dolorosas ou desconfortáveis sobre o seu cotidiano de trabalho. Desse modo, você tem a liberdade de responder apenas as perguntas que se sentir confortável podendo não responder quaisquer perguntas que lhe causem desconforto ou constrangimento. Diante de algum prejuízo emocional a pesquisadora, por ser psicóloga se compromete a prestar suporte imediato, bem como encaminhá-lo para atendimento psicológico gratuito, sem nenhum custo para você, pelo tempo que se fizer necessário.

RUBRICA DO PARTICIPANTE

RUBRICA DA PESQUISADORA

Caso você tenha algum gasto ou prejuízo decorrente da sua participação na pesquisa a pesquisadora garante indenizá-lo. Você tem o direito de obter auxílio durante ou mesmo depois de encerrada a sua participação, por isso a pesquisadora se compromete a disponibilizar informações complementares ficando à disposição para fornecer qualquer tipo de esclarecimento a respeito da pesquisa.

Esta pesquisa foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos do Hospital Universitário da Universidade Federal do Maranhão (CEP-HUUFMA), que é composto por diferentes profissionais e membros da sociedade, que atuam de modo não remunerado, a fim de julgar as questões éticas dos estudos e proteger os participantes. Está localizado na Rua Barão de Itapary, 227, 4º andar, Centro, São Luís-MA. CEP 65.020-070. Telefone (98) 2109 1250.

Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados sendo utilizados exclusivamente para fins acadêmicos, mas sua identidade não será divulgada em nenhum momento sendo mantida a confidencialidade dos seus dados. Os arquivos em áudio e impressos decorrentes da entrevista ficarão guardados em local seguro e sob responsabilidade da pesquisadora por cinco anos e, depois desse tempo, serão apagados e picotados.

A partir de sua participação, a pesquisa apresenta benefícios diretos como: oferecer elementos que possibilitem melhorar a gestão do trabalho com os caminhoneiros que abastecem a CEASA-MA, visto que poderá se conhecer mais detalhadamente a dinâmica de trabalho desses profissionais; Poderá se conhecer ainda as principais queixas e reclamações dos caminhoneiros o que possibilitará o tratamento das demandas que surgirem; Possibilitará melhorar as condições de trabalho ofertadas a esses trabalhadores o que contribuirá para o desenvolvimento de um local de trabalho mais saudável, tanto do ponto de vista físico quanto psíquico.

Esse documento é composto por duas páginas e duas vias de igual teor, sendo que a primeira página de cada via deve ser rubricada pelo participante e pela pesquisadora e a segunda página também de cada via, deve ser assinadas por estes. O participante deve ficar com uma via e a pesquisadora ficará com outra.

Eu _____ portador do RG _____
declaro que li, compreendi e me sinto esclarecido a respeito de todas as informações acima citadas sobre a pesquisa.

São Luís, _____ / _____ / _____.

Participante da pesquisa

Psic. Luciana Campos
Mestrado PPGPSI/UFMA
E-mail: luci-campos1@hotmail.com
Fone: (98) 9 8130-3681

APÊNDICE E – Entrevista de Sondagem- Pessoal do corpo administrativo CEASA-MA

1. De que modo o setor administrativo atua nesta instituição?
1. Como você percebe o trabalho dos caminhoneiros empregados e dos caminhoneiros autônomos nesta instituição? Há diferenças de queixas/reclamações dos empregados e dos autônomos?
2. Quais as principais queixas/reclamações que você costuma ouvir dos caminhoneiros nesta instituição?
3. Quais dessas queixas/reclamações você considera como viáveis de serem resolvidas e quais são mais difíceis de solução inviáveis? Por que?
4. O que você considera que poderia ser feito para melhorar o trabalho dos caminhoneiros nesta instituição?
5. Algo mais a acrescentar?

APÊNDICE F – Registros fotográficos

Figura 1- caminhão chegando à CEASA-MA com caixas de banana



Figura 2- carreta chegando à CEASA-MA com morangos



Figura 4- caminhões estacionados sendo descarregados



Figura 3- caminhão estacionado sendo descarregado



Figura 6- caminhão estacionado aguardando para ser descarregado



Figura 5- caminhão saindo sem mercadorias da CEASA-MA



ANEXO

ANEXO A - Autorização da Instituição para a Realização da Pesquisa

COOPERATIVA DOS HORTIGRANJEIROS DO MARANHÃO LTDA



AUTORIZAÇÃO

Eu, Francisco Estrela Abrantes, Presidente da Cooperativa de Hortigranjeiros do Maranhão LTDA (CEASA-MA) autorizo a entrada nas mediações desta instituição da mestranda **Luciana Campos Castro**, portadora do CPF nº 048.670.163-81, regularmente matriculada no Curso de Pós Graduação em Psicologia da UFMA (PPGPSI), nível de mestrado, matrícula nº 2019105780, da linha de pesquisa **Trabalho, Saúde e Subjetividade**, sob a orientação da Profa. Dra. Denise Bessa Léda, para a realização da pesquisa intitulada “**A dinâmica prazer-sofrimento no trabalho de caminhoneiros de rota longa**” a ser realizada com os caminhoneiros que abastecem a CEASA-MA.

São Luís, 19 de abril de 2021.

Francisco Estrela Abrantes

Presidente da Cooperativa dos Hortigranjeiros do Maranhão LTDA (CEASA-MA)