

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO
FACULDADE DE EDUCAÇÃO FÍSICA E FISIOTERAPIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENVELHECIMENTO HUMANO

**Sobre vivências e trabalho: um olhar para o caminhoneiro, aposentado
e ativo**

Tatiane Carla Reginatto Franceschini

Passo Fundo

2015

Tatiane Carla Reginatto Franceschini

Sobre vivências e trabalho: um olhar para o caminhoneiro, aposentado e ativo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano da Faculdade de Educação Física e Fisioterapia da Universidade de Passo Fundo, como requisito parcial para obtenção de título de Mestre em Envelhecimento Humano.

Orientadora:

Pof^ª. Dr^ª. Cleide Fátima Moretto

Passo Fundo

2015

CIP – Catalogação na Publicação

- F815s Franceschini, Tatiane Carla Reginatto
Sobre vivências e trabalho: um olhar para o caminhoneiro,
aposentado e ativo / Tatiane Carla Reginatto Franceschini. –
2015.
134 f. ; 30 cm.
- Dissertação (Mestrado em Envelhecimento Humano) –
Universidade de Passo Fundo, 2015.
Orientadora: Profa. Dra. Cleide Fátima Moretto.
1. Gerontologia. 2. Motoristas de caminhão - Aposentados.
3. Psicodinâmica do trabalho. 4. Envelhecimento. I. Moretto,
Cleide Fátima, orientadora. II. Título.

CDU: 613.98

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO



PPGEH

Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano
Faculdade de Educação Física e Fisioterapia - FEFF

A Banca Examinadora, abaixo assinada, aprova a Dissertação:

“Sobre vivências e trabalho: um olhar para o caminhoneiro, aposentado e ativo”

Elaborada por

TATIANE CARLA REGINATTO FRANCESCHINI

Como requisito parcial para a obtenção do grau de
“Mestre em Envelhecimento Humano”

Aprovada em: 12/06/2015
Pela Banca Examinadora

Profª. Drª. Cleide Fátima Moretto
Orientadora e Presidente da Banca Examinadora

Profª. Drª. Helénice de Moura Sportegagna
Universidade de Passo Fundo – UPF/PPGEH

Prof. Dr. Luiz Antonio Bettinelli
Universidade de Passo Fundo – UPF/PPGEH

Profª. Drª. Teresinha Bastos Scorsatto
Universidade de Passo Fundo – UPF/FEFF

Prof. Dr. João Carlos Tedesco
Universidade de Passo Fundo – UPF/PPGEH

AGRADECIMENTOS

Agradeço:

A Deus, à Nossa Senhora do Caravaggio e à padroeira dos caminhoneiros são marquenses Nossa Senhora Aparecida.

Aos meus pais Rovilio e Iraci.

Ao meu filho Regis.

Ao meu esposo Aldo.

Aos meus familiares, em especial meu irmão Dilson e meus sobrinhos Afonso e Giovana.

Aos colegas do mestrado, especialmente minhas colegas e amigas eternas, Camila, Regina, Vanessa e Viviane.

À minha orientadora, professora doutora Cleide.

Aos professores do mestrado, em especial professores doutores participantes da banca, Luiz, Helenice, Terezinha, Vania, João Carlos.

À secretária do programa de mestrado, Rita.

Ao Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano – UPF.

A todos os meus amigos, em especial a Pauline.

Aos caminhoneiros, principalmente aos participantes deste estudo.

Muito obrigado, pelo amor, pela luz, pela amizade, pelo apoio, pelo incentivo, pela paciência, pela segurança, pela colaboração, pelo exemplo, pela inspiração, pela alegria, pela disponibilidade, pela confiança, pelo aprendizado, pela terapia de grupo, pela companhia, pelo acolhimento, pela história de vida. Sem vocês não teria conseguido.

A estrada..., ela é tudo..., porque é meu trabalho, meu passeio, é o teu trabalho, é o teu passeio, porque ela é tudo..., é o ganha pão de muitos, do posto, do restaurante, do vendedor de frutas, é o ganha pão de muitos, por isso que ela deveria ser melhor do que é hoje”

(MC 9, 69 anos)

RESUMO

FRANCESCHINI, Tatiane Carla Reginatto. Sobre vivências e trabalho: um olhar para o caminhoneiro, aposentado e ativo. 2015. 134 f. Dissertação (Mestrado em Envelhecimento Humano) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2015.

O trabalho exerce papel fundamental na vida das pessoas e influencia o processo de viver e envelhecer. Nesta perspectiva, a dissertação busca compreender os sentidos atribuídos ao trabalho para o caminhoneiro aposentado e ativo e identificar as percepções deste em relação aos processos de trabalho e as vivências pessoais. Baseia-se em um estudo aplicado, exploratório e descritivo, com abordagem qualitativa, por meio de entrevistas semiestruturadas com 16 caminhoneiros aposentados e ativos do município de São Marcos (RS), referenciado como a cidade do caminhoneiro. Os dados foram tratados por meio da análise de conteúdo de Bardin. Um primeiro resultado da pesquisa, como produção científica, foi “O sentido do trabalho para os caminhoneiros aposentados e ativos: identidade, cultura e relações sociais”; que objetiva a compreensão do sentido que os caminhoneiros aposentados e ativos atribuem ao trabalho e suas implicações em termos de identidade, cultura e relações sociais; e como resultado evidencia-se a centralidade do trabalho, a superação das adversidades do trabalho em prol da sensação de liberdade e conquista, e a forte marca do aspecto cultural na identidade do trabalhador. A segunda produção, intitulada “Prazer e sofrimento no trabalho de caminhoneiros”, trata das vivências de prazer e sofrimento no trabalho dos caminhoneiros aposentados e ativos; por meio das categorias: condições de trabalho, organização do trabalho, relações de trabalho, prazer, sofrimento e vivências e estratégias defensivas. Como resultado observa-se, de um lado, as manifestações de prazer enquanto satisfação, cooperação, orgulho, reconhecimento, gratidão, identificação com a profissão e liberdade; de outra parte como fonte de sofrimento identifica-se insegurança, medo, condições precárias de trabalho e desvalorização social da profissão. Salienta-se que os dados levantados no estudo subsidiam a elaboração de uma terceira produção, que abordará o envelhecimento humano e trabalho.

Palavras-chave: 1. Trabalho e envelhecimento humano. 2. Caminhoneiro. 3. Psicodinâmica do trabalho. 4. Prazer e sofrimento no trabalho. 5. Aposentadoria.

ABSTRACT

FRANCESCHINI, Tatiane Carla Reginatto. About experiences and work: a look at the trucker, retired and active. 2015. 134 f. Dissertação (Mestrado em Envelhecimento Humano) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2015.

The work plays a fundamental role in people's lives and influences the process of living and aging. In this perspective, the dissertation tries to understand the meanings attributed to work for the retired and active trucker and identify the perceptions of this in relation to the work processes and personal experiences. It is based on a applied, exploratory and descriptive study, with a qualitative approach, through semi-structured interviews with 16 retired and active truckers of São Marcos (RS), referred as the city of the trucker. The data were analyzed through Bardin's content analysis. A first result of the research, as scientific production, was "The meaning of work for retirees and active truckers: identity, culture and social relations"; which aims at understanding the meaning that retirees and active truckers attribute to work and your implications in terms of identity, culture and social relations; and as a result shows the centrality of work, overcoming adversities in favor of the sense of freedom and achievement, and the strong brand of the cultural aspect of the worker's identity. The second production, titled "Pleasure and suffering in the trucker work" talk about the experiences of pleasure and suffering in the work of retirees and active truckers; through the following categories: working conditions, work organization, labor relations, pleasure, suffering and experiences and defensive strategies. As result is observed, on the one hand, expressions of pleasure as satisfaction, cooperation, pride, recognition, appreciation, identification with the profession and freedom; on the other hand as source of suffering is identified insecurity, fear, poor working conditions and social devaluation of the profession. Stresses that the data collected in the study subsidize the development of a third production, which will approach human aging and work.

Key words: 1. Work and human aging. 2. Trucker. 3. Psychodynamic of work. 4. Pleasure and suffering at work. 5. Retirement.

SUMÁRIO

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO | 11 |
| 2 | PRODUÇÃO CIENTÍFICA I | 14 |
| 2.1 | <i>Introdução</i> | 15 |
| 2.2 | <i>Método</i> | 18 |
| 2.3 | <i>Resultados e discussão</i> | 20 |
| 2.3.1 | Sentido e centralidade | 21 |
| 2.3.2 | Cultura e identidade | 24 |
| 2.4 | <i>Considerações finais</i> | 34 |
| 2.5 | <i>Referências</i> | 35 |
| 3 | PRODUÇÃO CIENTÍFICA II | 39 |
| 3.1 | <i>Introdução</i> | 40 |
| 3.2 | <i>Método</i> | 44 |
| 3.3 | <i>Resultados e Discussão</i> | 46 |
| 3.3.1 | Condições de Trabalho | 47 |
| 3.3.2 | Organização do Trabalho | 51 |
| 3.3.3 | Relações de trabalho | 53 |
| 3.3.4 | Prazer, sofrimento e vivências | 55 |
| 3.3.5 | Estratégias de defesa | 59 |
| 3.4 | <i>Considerações finais</i> | 63 |
| 3.5 | <i>Referências</i> | 64 |
| 4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS | 69 |
| | REFERÊNCIAS | 70 |
| | ANEXOS | 77 |
| Anexo A. | <i>Parecer Comitê de Ética</i> | 78 |
| Anexo B. | <i>Comprovante de submissão</i> | 82 |
| | APÊNDICES | 84 |
| Apêndice A. | <i>Termo de Consentimento Livre e Esclarecido</i> | 85 |
| Apêndice B. | <i>Projeto de pesquisa</i> | 88 |

1 INTRODUÇÃO

No mundo moderno muitas são as definições e concepções encontradas na literatura sobre o que representa o trabalho para a vida humana. Para Dejours (2011), chegar a um consenso sobre a importância e a melhor definição de trabalho seria uma tarefa árdua. Porém, o autor enfatiza que a realidade é indiscutível, pois, necessitamos trabalhar. (DEJOURS, 2011). E define: “O trabalho é aquilo que implica do ponto de vista humano, o fato de trabalhar: gestos, *saberfazer*, um engajamento do corpo, a mobilização da inteligência, a capacidade de refletir, de interpretar e de reagir às situações; é o poder de sentir, de pensar e de inventar (DEJOURS, 2011, p. 28, grifos do original).

Na sociedade contemporânea, com a evolução histórica do trabalho, com os avanços tecnológicos, novas formas de gestão, o sentido atribuído ao trabalho vem passando por transformações, o que fornece ao sujeito novas percepções em relação ao modo de pensar, de sentir e lhe atribuir importância. Estudos comprovam que cada pessoa atribui valores próprios ao trabalho, conceitualizando-o por meio de suas visões, realizações e frustrações. Borges e Tamayo (2001) e Tolfo e Piccinini (2007) afirmam que o trabalho é cheio de sentido individual e social, é responsável pela produção da vida de cada pessoa ao prover subsistência, criar sentidos existenciais, colaborar para estruturação da personalidade e da identidade. Muchinsky (2004) enfatiza o sentido psicológico e o econômico, sendo o primeiro aquele que fornece uma fonte de identidade e união com outras pessoas e realização pessoal; o segundo ligado aos recursos financeiros para o sustento da vida.

O trabalho é essencial na vida das pessoas, porém, o sentido que lhe é atribuído determina o modo como o trabalhador se relaciona com ele, gerando prazer e sofrimento. Percebe-se, pela vivência organizacional, que os sentidos divergem a partir das diferentes experiências observadas por meio das relações de trabalho, ou seja, os

diferentes modos de se produzir interferem no modo de trabalhar. Portanto, se o trabalho permite autonomia e prazer, pressupõe-se que o trabalhador terá dificuldade de se desengajar de sua atividade. Já, de outra parte, se gera adoecimento, o trabalhador procurará um modo de romper com tal vínculo de trabalho. O trabalho poder provocar desprazer, alienação e doenças, mas, também proporcionar gratificações e saúde (DEJOURS, 2005, 2008b).

Confirmando a importância do trabalho para a vida das pessoas, Morin (2001), conclui, baseada em seus estudos, que mesmo as pessoas tendo condições de viver sua vida confortavelmente sem a necessidade de trabalhar, elas permaneceriam trabalhando, pois além da situação financeira, o trabalho proporciona uma ocupação, uma fonte de relacionamentos, um objetivo na vida e a integração com o social. Assim sendo, pode-se afirmar que o trabalho, além de ser um fator de constituição do sujeito, contribui para dar sentido à vida. Para Antunes “uma vida cheia de sentido fora do trabalho supõe uma vida dotada de sentido dentro do trabalho.” (1999, p.175).

O sentido que a pessoa atribui ao trabalho durante sua vida profissional repercutirá na forma com que ela viverá sua aposentadoria. Para a pessoa em que o trabalho exerceu papel fundamental durante sua vida, para a pessoa que para sentir-se útil e produtiva necessita do trabalho, a aposentadoria estaria relacionada ao fim, à improdutividade. Santos (1990) argumenta que para as pessoas que confundem o ser com o fazer, estar aposentado representa o não ser produtivo, o fim do trabalho representa o fim da vida, para continuar a viver tem que continuar trabalhando, sendo esta a razão fundamental da postergação. “O trabalho [na fase que corresponde à aposentadoria] é, de certo modo um mecanismo adaptativo que permite ao sujeito recuperar sua identidade e, assim, minimizar a angústia do fim.” (SANTOS, 1990, p.36).

No Brasil, observa-se, no período recente, um acréscimo significativo de aposentados e de trabalhadores acima de 60 anos no mercado de trabalho. Reforçando o

que diz Camarano (2001), de que há hoje um aumento expressivo de aposentados na população economicamente ativa do país e que isso se deve ao aumento dos anos de vida, às melhores condições de saúde física e psíquica do idoso, a maior cobertura previdenciária e às vantagens que esta parcela da população fornece para as empresas.

A profissão motorista caminhoneiro é uma atividade que possui certas particularidades que a diferencia de outros profissionais: são profissionais que passam a maior parte de sua vida dentro de uma cabina, conduzindo o caminhão, cruzando estradas e transportando, em suas palavras “o Brasil nas costas”. São profissionais que possuem uma cultura própria. Esta cultura, este jeito de vivenciar o trabalho despertou o interesse em um estudo com estes profissionais.

A pesquisa objetivou compreender os sentidos atribuídos ao trabalho e identificar as percepções dos caminhoneiros aposentados e ativos do município de São Marcos (RS) em relação aos processos de trabalho e as vivências pessoais.

Esta dissertação compreende as duas produções originadas da pesquisa aplicada, quais sejam, o artigo intitulado “ O sentido do trabalho para os caminhoneiros aposentados e ativos: identidade, cultura e relações sociais”, que tem como foco o sentido que os caminhoneiros aposentados e ativos economicamente atribuem ao trabalho e suas implicações em termos de identidade, cultura e relações sociais; e “Prazer e sofrimento no trabalho de caminhoneiros”, que trata das vivências de prazer e sofrimento no trabalho dos caminhoneiros aposentados que estão ativos economicamente. Devido à abrangência dos resultados encontrados, uma terceira produção será efetuada posteriormente vindo a completar o estudo.

2 PRODUÇÃO CIENTÍFICA I

O SENTIDO DO TRABALHO PARA OS CAMINHONEIROS APOSENTADOS E ATIVOS: IDENTIDADE, CULTURA E RELAÇÕES SOCIAIS

Resumo

O sentido atribuído ao trabalho incorpora não apenas as diferentes transformações que lhe são pertinentes, no âmbito da dinâmica capitalista, mas, sobretudo, as diferentes percepções dos indivíduos, em nível individual e social, repercutindo na estrutura da identidade e cultura de cada trabalhador. O estudo objetiva compreender o sentido atribuído ao trabalho para os caminhoneiros aposentados que continuam exercendo a atividade profissional e suas implicações em termos de identidade, cultura e relações sociais. Toma-se como base um grupo de trabalhadores pertencentes a uma pequena cidade do estado do Rio Grande do Sul que é referência como cidade do caminhoneiro no país. Foi realizado um estudo qualitativo, de natureza exploratória e descritiva, utilizando-se de entrevistas semiestruturadas com 16 caminhoneiros aposentados e ativos, com idades entre 53 e 76 anos. O conteúdo das falas foi analisado por meio da análise de conteúdo de Bardin, da qual emergiram duas categorias de análise: sentido e centralidade e cultura e identidade. Como resultado, identifica-se o papel central que o trabalho assume na vida desses profissionais; e as adversidades enfrentadas no cotidiano da estrada sublimadas pelos sentimentos de liberdade, movimento e conquista do espaço. Constata-se, também, uma forte identificação cultural com o trabalho, ao mesmo tempo em que se fortalece a relação trabalho-família-religião; e o cuidado e apreço pelo caminhão.

Palavras-chave: 1. Sentido do trabalho. 2. Caminhoneiro. 3. Identidade. 4. Cultura. 5. Aposentadoria.

Abstract

The meaning attributed to the work incorporates not only the different transformations that are relevant, in the context of capitalist dynamic, but, especially, the different individuals' perceptions in individual and social level, impacting on each worker's structure of identity and culture. The study aims to understand the meaning attributed to the work for retired truckers who continue to exercise the professional activity and its implications in terms of identity, culture and social relations. It is taken as basis a group of workers from a small town in Rio Grande do Sul state which is a reference to the city truck in the country. It was conducted a qualitative study, of exploratory and descriptive nature, using semi-structured interviews with 16 retired and active truckers, aged between 53 and 76 years. The content of the speeches were analyzed through Bardin content analysis, from which emerged two categories of analysis: meaning and centrality and culture and identity. As a result, it is identified the central role taken by work on these professionals' life; and the adversities faced on the road everyday life sublimated by feelings of freedom, movement and of conquest of space. It also can be seen a strong cultural identification with the work, at the same time that is strengthened the relationship between work-family-religion; and the care and esteem for the truck.

Keywords: 1. Sense of work. 2. Trucker. 3. Identity. 4. Culture. 5. Retirement.

2.1 Introdução

O trabalho, como aborda Marques (2007), mesmo que em seu sentido mais simples seja percebido como um mero criador de valores, é inerente ao cotidiano de cada cidadão e passa a merecer a função de desenvolver a pessoa humana, em todos seus aspectos, assegurando condições para que o homem se mantenha dignamente.

É uma atividade cheia de sentidos, os quais podem ter cunho psicológico, existencial, de subsistência, status social, integração social, utilidade, satisfação, autonomia, sofrimento e prazer. Enfim, a realização, ou não, da pessoa com o trabalho estará relacionada aos sentidos que este irá lhe proporcionar (MORIN, 2001; MUCHISKY, 2004; TOLFO; PICCININI, 2007).

Os psicólogos Hackman e Oldhan são pioneiros nos estudos sobre o sentido do trabalho. Eles identificaram três características que contribuem para que o trabalho tenha sentido: tarefas variadas, que possibilitam o uso de várias competências; a identidade do trabalho, com a possibilidade de realizar algo do começo ao fim; e o significado do trabalho sobre o bem das pessoas, da organização e da sociedade (MORIN, 2001; TOLFO; PICCININI, 2007).

Os estudiosos do grupo *Meaning of Work* (MOW, 1987) definem que o trabalho tem três dimensões que lhe atribuem sentido: a centralidade, entendida como o nível de importância que o trabalho tem na vida de uma pessoa em uma determinada fase; as normas sociais, vistas como as regras derivadas de valores morais, éticos sobre os direitos e deveres do trabalhador; e os resultados valorizados, que são os motivos que abrangem os valores que levam a pessoa a trabalhar, tais como prestígio, relacionamento social, retorno financeiro, entre outros. Para Morin (2001), o sentido do

trabalho é constituído: pelo significado, que consiste nas representações e no valor que a pessoa atribui ao trabalho; pela orientação, que é o que a pessoa busca com o trabalho e o que direciona suas ações no trabalho; e pela coerência, ou seja, pela harmonia e equilíbrio que o trabalho proporciona.

A constituição da identidade é um processo que evolui conforme o desenvolvimento humano. Dejours (2009, p.34) afirma que “este processo deixa sempre uma lacuna, que nunca é preenchida”. Prossegue destacando que “É a partir do olhar do outro que nos constituímos como sujeitos; é justamente na relação com o outro que nos reconhecemos [...]; são as relações cotidianas que permitem a construção da identidade individual e social [...]”. Nesse contexto, Dejours ainda relata que, na vida adulta, o trabalho é o palco central para a construção, o desenvolvimento e a complementação da identidade, pois, pelo trabalho, confrontamos o mundo externo (objetivo) e o mundo interno (subjetivo).

Nesse sentido, tem-se que o trabalho é, portanto, determinante na constituição da identidade (ENRIQUEZ, 1999). Ele auxilia a pessoa a descobrir e a desenvolver sua identidade (MORIN, 2001), a qual, relacionada ao trabalho, é determinada por diferentes fatores, tais como a satisfação, o reconhecimento e o status, entre outros, os quais terão maior ou menor valor conforme as relações culturais. Por isso, percebemos que a identidade se constrói entre a relação indivíduo e sociedade, na qual o indivíduo se identifica e se transforma a partir do outro (COUTINHO, 2006). Ciampa (1998, p.88), por sua vez, define a identidade “como uma metamorfose, como um processo permanente de formação e transformação do sujeito humano, que se dá dentro de condições materiais e históricas [...]”.

Tolfo e Piccinini (2007) lecionam que os valores e os sentidos atribuídos ao trabalho sofrem transformações e adaptações conforme as etapas da vida. O sentido atribuído ao trabalho na aposentadoria passa a ter significados diferentes do que em fases anteriores da vida. Nesse momento, as pessoas preparam-se para mudanças de

suas atividades laborais, algumas continuam trabalhando, outras mudam a atividade e usam flexibilidade da carga horária. Em outros casos, as pessoas se desvinculam do mercado de trabalho, mas, para todos, existem perdas e essas precisam ser elaboradas. Na visão de Santos (1990), para o sujeito que sempre confundiu sua identidade pessoal com a profissional, a aposentadoria o fará descobrir a falta de sentido fora do trabalho e ele passará por momentos difíceis. A autora argumenta que esse sujeito terá que reestruturar sua identidade, buscar novos papéis sociais e novos objetivos para sua vida. No mesmo sentido, Enriquez (1999) afirma que a perda do trabalho provoca na pessoa uma grande ferida, produz sequelas na sua identidade e desfaz sua personalidade. Para muitos aposentados, permanecer no trabalho é uma forma de sentir-se útil, produtivo e pertencente a um grupo social. Evidenciando os valores relacionados ao trabalho, Neri (2007) afirma que para muitos aposentados, o trabalho é uma opção e não uma obrigação.

O mercado de trabalho brasileiro está acompanhando os movimentos da dinâmica produtiva e sofre, portanto, importantes transformações. Identifica-se, nos últimos anos, excesso de demanda por trabalhadores, escassez na oferta de profissionais capacitados, altos índices de rotatividade, enfim, situações que fazem repensar o perfil dos trabalhadores. A atualidade é marcada por uma característica que, há poucos anos, era incomum: as empresas estão mantendo os funcionários aposentados no seu quadro de trabalhadores e recorrendo à recontração de alguns que haviam parado. Esses profissionais aposentados e ativos possuem maturidade, experiência, ética e comprometimento, fatores que fazem a diferença no desenvolvimento de suas atividades. Esses profissionais apresentam características que reforçam a sua contratação e agregam vantagens para as empresas (FRANÇA; SOARES, 2009).

No Brasil, o setor de transporte de carga rodoviária vem apresentado um importante crescimento, dada a expansão das atividades produtivas num país com dimensões continentais. Desse modo, considerando-se que o principal modal é o de

transporte rodoviário de cargas, o profissional motorista tem expressiva importância para a economia do país.

O município de São Marcos, durante a década de 1990 e meados dos anos 2000, foi considerado a cidade brasileira com o maior número de caminhões *per capita*. O trabalhador “da estrada” está envolvido com os setores político, econômico, cultural, social e religioso, tendo grande responsabilidade no desenvolvimento do município (POSSAMAI, 2007). Diante do exposto, viu-se a necessidade de aprofundar os estudos sobre essa categoria de trabalhadores como forma de revelar o sentido todo peculiar que esses trabalhadores atribuem ao trabalho, as identidades reveladas, o papel da cultura na escolha da profissão, bem como os vínculos com o instrumento de trabalho e com a família.

Nessa direção, o presente estudo tem o intuito de compreender o sentido atribuído ao trabalho para os caminhoneiros aposentados que continuam exercendo a atividade profissional e suas implicações em termos de identidade, cultura e relações sociais.

2.2 Método

Para compreender os sentidos atribuídos ao trabalho para esse grupo de caminhoneiros aposentados e que permanecem ativos no mercado de trabalho, foi realizado um estudo qualitativo, de natureza exploratória e descritiva, utilizando-se de entrevistas semiestruturadas como método de coleta de dados. O roteiro utilizado para as entrevistas focalizou o sentido que o trabalho tem para o entrevistado. Optou-se pela pesquisa qualitativa porque esta opera com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, dos valores e crenças, o que representa um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser apenas avaliados na operacionalização das variáveis (MINAYO, 2001).

O estudo foi realizado no município de São Marcos, localizado na encosta superior nordeste do estado do Rio Grande do Sul, a 155 km da capital Porto Alegre e que tem 20.105 habitantes, segundo o último censo demográfico (IBGE, 2010). O município de São Marcos é conhecido pelo título “Capital Scania”, local que, por muitos anos, apresentou o maior número, no Brasil, de caminhões *per capita*, o que acabou por atribuir à cidade a denominação de cidade do caminhoneiro.

Participaram da pesquisa 16 caminhoneiros aposentados que, no momento da pesquisa, permaneciam trabalhando – ou seja, ativos –, com idade variando entre 53 e 76 anos, todos do sexo masculino¹. Eles trabalham como autônomos ou conta própria², possuem seu próprio caminhão, ou são empregados³ exercendo atividade para empresas da cidade. O número de participantes foi decidido pelo critério de saturação de dados. A amostragem por saturação é uma ferramenta constantemente usada em pesquisas qualitativas, auxiliando a definir a totalidade dos componentes para o estudo (FONTANELLA; RICAS; TURATO, 2008).

O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade de Passo Fundo, pelo parecer número 676.119. A coleta foi realizada no

¹ Embora seja uma profissão marcada pela predominância de homens, é crescente o número de mulheres que iniciam sua carreira nessa profissão. Todavia, não foram identificadas mulheres aposentadas atuando como caminhoneiras no município em questão.

² A categoria conta-própria é definida como “pessoa que trabalha explorando o seu próprio empreendimento, sozinha ou com sócio, sem ter empregado e contando, ou não, com ajuda de trabalhador não remunerado” (IBGE, 2015, p.1).

³ Considera-se trabalhador empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob sua dependência e que receba salário (BRASIL, CLT, 2003).

segundo semestre de 2014. Os participantes foram abordados individualmente, após contato realizado por meio da Associação dos Motoristas São-Marquenses. Os objetivos da pesquisa foram esclarecidos e o termo de consentimento foi lido e assinado pelos participantes. As entrevistas, que tiveram duração média de 60 minutos, foram gravadas e, posteriormente, transcritas de forma integral e original. Para assegurar o sigilo e o anonimato, utilizou-se como referencial a letra “M” para caracterizar motorista caminhoneiro, e, para diferenciação, utilizou-se um número e a idade do participante, respectivamente.

As falas obtidas foram analisadas por meio da técnica de análise de conteúdo de Bardin, sendo essa uma técnica de investigação que tem por propósito a descrição sistemática e objetiva do conteúdo das mensagens (BARDIN, 1977). Dentre as várias modalidades de análise de conteúdo, a análise temática foi a escolhida, pois, com ela, pode-se “[...] descobrir os núcleos de sentido que compõem a comunicação e cuja presença, ou frequência de aparição pode significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido” (BARDIN, 1977, p. 105). O conteúdo das falas fez emergir duas categorias de análise, quais sejam: sentido e centralidade e cultura e identidade.

2.3 Resultados e discussão

Os resultados referem-se aos 16 caminhoneiros pesquisados. Os participantes têm idade que varia entre 53 e 76 anos, são aposentados e recebem o benefício da aposentadoria pelo Instituto Nacional de Previdência Social (INSS). Exercem a profissão há, no mínimo, 35 anos, sendo que os dois entrevistados mais velhos, 74 e 76 anos, dirigem, respectivamente, há 55 e 61 anos. O período em que recebem a aposentadoria varia de 3 a 30 anos. Todos são casados e do sexo masculino. Apenas um é viúvo e, no momento, tem uma companheira. A escolaridade média prevalente varia da 1ª até a 5ª série do ensino fundamental; apenas dois entrevistados têm o ensino fundamental completo. Quanto à renda financeira relacionada ao exercício da atividade profissional como caminhoneiro, varia de reais\$ 2.300,00 a R\$ 5 mil mensais. Dos

entrevistados, 12 trabalham por conta própria (com caminhão próprio) e quatro como empregados. Todos possuem casa própria e residem com a esposa, e, alguns, também com filhos e suas famílias. Desenvolvem uma jornada de trabalho de 10 a 16 horas diárias, em turnos diurno e noturno. Todos são residentes e naturais do município de São Marcos (RS).

A partir da temática central “o sentido do trabalho”, a discussão segue a análise a partir das categorias emergentes dos resultados, quais sejam sentido e centralidade e cultura e identidade.

2.3.1 Sentido e centralidade

Apesar das diferentes visões oriundas das discussões sobre a importância/centralidade do trabalho para a vida humana, Antunes (1998) afirma que o trabalho será sempre central, pois assume vários sentidos. O autor enfatiza que, apesar da existência de teses que defendem o descentramento do trabalho, as tendências em curso unem elementos suficientes para reforçar a centralidade do trabalho na contemporaneidade (ANTUNES, 2011). Essas concepções vêm ao encontro da visão de Dejours (2008b, p.40): “a centralidade do trabalho é percebida na construção da identidade, na realização de si mesmo e na saúde mental, ou mesmo saúde somática”. Como centralidade do trabalho, entende-se o grau de importância que o trabalho tem na vida de uma pessoa em um momento específico (MOW, 1987).

Para os caminhoneiros entrevistados, observamos que o trabalho assume papel central em suas vidas, tamanha a importância atribuída a ele. A centralidade do mesmo é um fator relevante e manifesto em suas falas:

Trabalho é a força da gente... É... ele dá uma força diferente pra gente, eu me sinto vivo. Deixa a gente mais animado.. Mais vivo. [M9, 69 anos]

O trabalho pra mim é tudo, o trabalho é tudo, eu gosto, eu adoro. Trabalhar é saúde, é vida, é tudo. Eu adoro. [M5, 63 anos]

O trabalho é para viver, sobreviver e prazer também de fazer aquilo. [...] Ah, eu gosto do meu trabalho, me sinto bem fazendo, me sinto bem dirigindo. [M13, 63 anos]

Tem que trabalhar para poder viver se não, não dá. Viver sem trabalho não dá, se morre. [M12, 74 anos]

Fica evidenciada, nas manifestações dos caminhoneiros pesquisados, a ligação do trabalho com o sentido de força, vida, saúde, integralidade e totalidade. Os caminhoneiros pesquisados atribuem o sentido do trabalho ao sentido da vida.

A centralidade também é percebida como forma de realização pessoal e satisfação pela atividade que exercem. Inferimos que a valorização do trabalho oferece uma vida digna ao trabalhador, evitando que ele se sinta mero instrumento, ou apenas mais um na empresa. A realização, a satisfação com o seu trabalho cria motivações para a continuidade da atividade. Saber que o próprio trabalho vale a pena repercute na valorização do próprio indivíduo (MARQUES, 2007). Para Dejours (2004), o trabalho, apesar das provações, realiza transformações pessoais e superações, em prol da realização. Contribuindo nessa direção, Morin (2001) afirma que o prazer e a realização obtidos com a execução da tarefa atribuem sentido especial ao trabalho, o que é percebido nesta pesquisa, cujos participantes têm, no trabalho, realização, valorização e satisfação pessoal e profissional:

Ah, na minha profissão é bom fazer as coisas, tu fazer com prazer, com amor, trabalhar bem, satisfeito. Faço minha profissão com satisfação, tranquilo. [M5, 63 anos]

Nestes anos eu tive mais coisas boas do que ruins na estrada. [M2, 61 anos]

Senti aquilo que tu tá transportando, que tu tá levando a produção brasileira é importante. Tu chega num lugar, tu vê o produto, o milho, o soja jogando em cima, é bonito... puxar os produtos é bonito. [M1, 53 anos]

Como argumentam Heloani e Lancman (2004), o trabalho assume papel central na formação da identidade do sujeito e é fundamental para as relações sociais, afetivas e econômicas, o que é base para vida das pessoas. Considerando-se a visão de que não existe uma única identidade, mas, sim, identidades, as falas que seguem revelam essa conexão de relação entre o individual e o grupo, ou o coletivo. O modo como cada participante manifesta sua percepção em termos de satisfação com o trabalho revela um traço individual, mas que também resulta de uma identidade coletiva.

Nunca pensei em fazer outra coisa, eu sempre gostei, e o pior é isso: eu gosto. [M3, 76 anos]

E também o trabalho pra mim é tudo, alguma coisa tem que fazer e como eu só fiz isso não posso dizer que eu só sei fazer isso, talvez eu saiba fazer mais, mas, é que eu só fiz isso durante toda minha vida. [M9, 69 anos]

Pra ser caminhoneiro, tem que ser humilde. Na estrada, não pode chegar e querer saber tudo. Tem gente que tem orgulho e não quer ser humilde, [...]. Eu fui pra estrada por gostar da profissão, era o que eu queria, eu queria ser caminhoneiro. [M4, 54 anos]

A estrada é um vício e o cara não perde o vício. [M14, 53 anos]

As falas sinalizam, de outra parte, certa dualidade, como o termo “pior” para algo que gostam, como algo compulsivo, que faz com que tenham que continuar. Essa verbalização nos leva a questionar sobre as dificuldades enfrentadas por esse grupo de trabalhadores, que não são poucas, mas que são sublimadas por uma espécie de “vício”, de prazer.

Ainda, a centralidade do trabalho gera, segundo Enriquez (1999), uma mobilização geral sobre o trabalho, em um contexto no qual aquele que não trabalha é considerado um parasita, um inútil, sem ter direito a comer. O trabalho, para esses motoristas, está atrelado ao sentido de utilidade:

E se a gente parar 10 dias, todos os caminhoneiros, o Brasil para por falta de comida, água e combustível, tudo... [M4, 54 anos]

O caminhoneiro é muito importante para o Brasil. Se o caminhoneiro ficasse três dias parado, ia chegá pra muita coisa. [M1, 53 anos]

Pra ti ter uma ideia, uma época eu fiquei em casa parado dois meses, tinha arrumado um motorista amigo pra dirigir o caminhão e pensei em ficar em casa. Neste tempo, eu chegava em casa e sentava pra almoçar e dizia: o que eu fiz hoje pra merecer esta comida? Tá tudo bem, me diziam, se tu não fez hoje, mas ontem tu fez né. Eu deveria pensar assim, mas eu pensava desta maneira, e ficava nervoso. Eu não comia direito, me enrolava o estômago, eu achava que eu tinha que fazer alguma coisa pra merecer aquilo. [M9, 69 anos]

Os relatos dos caminhoneiros entrevistados expressam histórias de vida configuradas pelo trabalho, histórias marcadas pelo dinamismo, pelo ir e vir, pelo movimento, pela aventura e liberdade, nos quais o trabalho confunde-se com a identidade pessoal e profissional. Percebemos que o trabalho, a “estrada”, estão imbricados em suas vidas, eles não conseguem identificar o que é trabalho, o que é vida; a vida é o trabalho e o trabalho é a vida deles. Nesse contexto, não se suportaria a falta do trabalho, da rotina. A vida não teria mais sentido, permanecer trabalhando após a aposentadoria representaria, para eles, envelhecer de forma ativa em todos os sentidos. Continuar trabalhando determinaria a possibilidade de viver.

2.3.2 Cultura e identidade

A partir das falas, identificamos o quanto o trabalho assume papel principal na vida desses participantes. O trabalho é o sustento, a motivação, ele fornece identidade profissional e, também, pessoal. A relação desses profissionais com o trabalho pode ser associada ao que aprenderam sobre a importância que o trabalho teve e tem para a vida humana, e para o município, que lhes foi repassada pelas gerações que os antecederam.

Essa relação com o trabalho pode ser justificada pela cultura local. Os municípios da região serrana foram fundados principalmente por imigrantes italianos, que trouxeram consigo a vontade de progredir, de construir através do trabalho uma

vida de conforto que não tinham no país de origem (SANTOS; ZANINI, 2009). O município de São Marcos, como destaca Possamai (2007), tem uma ligação muito antiga com o transporte de carga, por ser uma cidade que liga a região dos Campos de Cima da Serra a Santa Catarina e à capital Porto Alegre. O município, segundo ele, era um local de passagem de tropeiros, o que também despertou nos munícipes o interesse em realizar a profissão de transportador. No início, o transporte era realizado com animais, e, depois, com caminhão. O autor relata o fato de a BR 116 passar pela cidade também incentivou o trabalho com o transporte, a economia local, que, na década de 1960, girava em torno da agricultura e precisava do transporte para escoar a safra. A cidade viu nascer, então, os pioneiros no transporte, os visionistas da época, e, aos poucos, os carreteiros foram se transformando em caminhoneiros. Vendo outra oportunidade que não mais somente cultivar a terra, iniciou-se a longa história do transporte de carga rodoviário com o progresso e o desenvolvimento do município (POSSAMAI, 2007). Do final da década de 1960 até os dias atuais, o caminhão tem servido para auxiliar o desenvolvimento e o fortalecimento da agricultura, da indústria e do comércio local (BERTOLAZZI, 1998). Nesse cenário, a cidade recebeu o título da capital Scania e por anos foi a cidade com o maior número de caminhões por habitante.

Para esses motoristas, percebemos que o ato de trabalhar é algo herdado, é algo moral, é a essência de uma vida feliz. O trabalho lhes foi passado por diferentes gerações; é uma tradição ou herança regional. O trabalho “[...] é compreendido como uma herança (simbólica) do ponto de vista das sagas familiares, ou seja, como um legado a ser transmitido entre gerações [...]” (ZANINI; SANTOS, 2009, p.192). Contribuindo com a descrição da importância do trabalho, De Boni e Costa (1984, p. 85) relatam que este “adquiriu um valor mítico e místico” e que o trabalho era o segredo da fortuna, a causa do progresso e a prova da honorabilidade (DE BONI; COSTA, 1991)

Como o município se desenvolveu com o trabalho dos motoristas caminhoneiros, é raro encontrar algum munícipe que não tenha um familiar caminhoneiro. Para a

grande maioria dos entrevistados, a escolha da profissão se deu por influência familiar. A escolha pela profissão dá continuidade às escolhas de pais e irmãos, algo entendido como inerente à “família”, ao “sangue”.

Sou motorista porque tá na família, tá no sangue, o meu pai trabalhava com aquele reboque antigo a gasolina, puxava madeira, ia pra Antonio Prado, não ia pra longe. E aí começou os irmãos ir para longe e assim vai. [M6, 65 anos]

Quando iniciei, o caminhão era do meu irmão, eu era um guri, eu só queria dirigir, eu só trabalhava para ele. [M16, 65 anos]

Tenho sete irmãos homens, tinha cinco que dirigia na estrada, mas agora eles faleceram, de homem só tem eu de vivo na família. [M3, 76 anos]

Meu pai comprou um caminhão em 1959-60 e foi morar em Canoas. O pai trabalhou até 1964, depois faleceu e eu assumi o caminhão. [M9, 69 anos]

Já outros entrevistados foram influenciados pela opção, pelo interesse na profissão, pelo vislumbre em ter um caminhão na cidade do caminhoneiro, pela possibilidade de conhecer e desbravar o mundo, pela possibilidade de ter um trabalho no qual o ganho econômico fosse atrativo, além da possibilidade de projeção social. Ser caminhoneiro impregnou o coletivo de muitos jovens da localidade, indicava reconhecimento semelhante ao que recebiam aqueles que haviam escolhido carreiras acadêmicas e formação superior.

Antigamente, se ganhava muito mais com um caminhão. [M5, 55 anos]

Fui pra estrada porque eu já tinha meus irmãos que viajava eu era o mais novo, e naquele tempo o cara que tinha um caminhão era como ter um diploma na mão. [M1, 53 anos]

Sei lá, era bom viajar, era uma aventura, e sempre se tinha dinheiro. Hoje também sempre se tem dinheiro, mas não se sobra nada. [M11, 65 anos]

Aqui em São Marcos, há 10 anos atrás, se falasse com 100 moleques de 13, 14 anos o que ia ser, eles diziam motoristas. [M13, 63 anos]

Aqui em São Marcos, o sonho era ser motorista. Todo mundo queria ser motorista. [M1, 53 anos]

Meu Deus do céu. Uma vez um motorista era tratado como um doutor, como qualquer coisa parecida. [M15, 55 anos]

Outro fator relevante dentro da cultura desses trabalhadores é a religião. Estudos a respeito dos italianos e seus descendentes no estado do Rio Grande do Sul, citando Santos e Zanini (2009) e De Boni e Costa (1984; 1991), retratam a importância da tríade trabalho, família e religião. Para os imigrantes italianos e seus descendentes, a religião é sempre vista como um componente central para explicar a solidariedade intergrupala e a religião está sempre associada à construção valorativa do trabalho (SANTOS; ZANINI, 2009). A religião, Deus, os santos, em especial a Nossa Senhora Aparecida, acabam sendo referenciados como uma proteção, como uma defesa contra os perigos da estrada. O que se constata em várias frases escritas nos caminhões, como o título da obra de Da Matta (2011), “Fé em Deus e pé na tábua”. Portanto, a religião como espiritualidade, como sentido de proteção e de bem-estar, está presente em suas falas:

Eu me acidentei, mas não me fiz nada, mas eu agradeço sempre para nossa Senhora Aparecida. [M6, 65 anos]

Graças a Deus nunca fui assaltado, nunca. Tive muita sorte, então eu sempre digo: olha, tenho que agradecer muito a Deus, eu nunca sofri um acidente. [M2, 61 anos]

Eu tenho um santo bom que me protege (risos) [M12, 74 anos]

Sim, Nossa Senhora pra mim é tudo. É minha protetora. [M14, 53 anos]

Levando em consideração a tríade de valores ensinada e herdada, percebe-se a importância da família para esses profissionais. A família do caminhoneiro tem algumas características bem específicas, como a tolerância à habitual ausência do pai, do provedor, devido às exigências do trabalho. A falta, a ausência física do convívio diário

se faz necessária para o sustento, então, é considerada normal. As esposas e os filhos aprendem muito cedo a conviver com as ausências. Porém, quando os pais motoristas estão em casa, aguardando a nova tarefa (frete), estando em descanso, ou quando resolvem reduzir o trabalho, a rotina é desfeita, e isso sim, o permanecer em casa, não é considerado normal no cotidiano de suas famílias.

Eu sinto que quando fico em casa um mês, que é fácil até pra arrumar confusão em casa com a esposa. A gente se dá bem, mas (pausa) às vezes... tá mexendo naquilo que ela não está acostumada, que vem alguém mandá, e eu também tenho que baixar a cabeça e sair... [M9, 69 anos]

A família acostuma, a gente acostuma ficar longe. Desde o namoro com minha mulher foi assim. Acho que se fosse diferente não dava certo, depois que se acostumou assim, se fosse diferente, não daria certo. [M1, 53 anos]

A família não cobra pra eu ficar em casa, o meu trabalho é este. Eu nem sempre consigo tá em casa nas datas de fim de ano, mas eles não me cobram, eles entendem. [M16, 65 anos]

Eu não consigo ficar parado. Eu tô em casa, eu tô fazendo alguma coisa, se fico parado, começa me atacá os nervos, até os moleques falam: pai, vai trabalhar que ninguém mais te aguenta. [M4, 54 anos]

Sabemos que toda mudança, seja intrasistêmica (nascimento, morte, filhos saindo de casa) ou intersistêmica (crise de valores, mudanças de trabalho), abala o funcionamento da família, necessitando de uma adaptação para assegurar a coesão familiar (ANDOLFI, 1989).

O patriarcado está presente na lógica familiar desses participantes, influenciado pela cultura local, que dispensa expressiva importância ao homem, considerado o mais forte, o mais corajoso. Nessa cultura, tradicionalmente, aos homens, cabe o trabalho na agricultura, e às mulheres os afazeres da casa e os cuidados com os filhos, enfatizando a primazia do homem e a subordinação da mulher (DE BONI; COSTA, 1984). Corroborando isso, para a maioria dos entrevistados, o provento familiar é de sua responsabilidade e suas esposas exercem atividades do lar e cuidados com os filhos:

A minha esposa nunca trabalhou, ela viajava comigo, agora ela não viaja mais, tem que cuidar da casa e dos filhos e dos cachorros. [M4, 54 anos]

A minha família ia junto nas viagens, depois, quando filhos foram pra aula, não deu mais. Minha esposa ficou cuidando deles e da casa. Agora ela ajuda cuidar a neta. [M11, 65 anos]

Eu me orgulho de ser motorista, porque formei meus filhos e fiz minha casa. [M2, 61 anos]

As características familiares dos motoristas pesquisados corroboram com a afirmação de Montgomery, que argumenta: “repetido em inúmeras gerações, transferido de pais para filhos, o papel do homem como provedor ultrapassa suas raízes biológicas” (2005, p. 100). Observamos que o motorista caminhoneiro é o chefe do domicílio, que trata do sustento atual e das escolhas futuras de todos os seus membros. À esposa cabe o cuidado, a presença e a responsabilidade pelos filhos e pelos filhos de seus filhos.

Esses caminhoneiros seguiram o desejo de muitos jovens do município que sonhavam em ser motoristas e desenvolveram um apreço todo especial pela profissão. Percebemos, de outra parte, que não almejam ver seus filhos seguindo na mesma profissão. Apenas três motoristas pesquisados têm filhos caminhoneiros, todavia, vemos que os demais podem não ter seguido diretamente a profissão, mas estão envolvidos em atividades que requerem habilidades semelhantes e desenvolvem características parecidas, tais como representante comercial de produtos do segmento automotivo, administrador em empresa de logística, engenheiro civil (que realiza viagens frequentes com a construtora, conhecendo vários locais) e designer de adesivos para caminhões. Como os imigrantes italianos passaram para seus descendentes o legado de produzir e desenvolver por meio do trabalho com a terra, o caminhoneiro passa o legado de produzir e desenvolver por meio do caminhão, da cultura específica do caminhão.

É tamanha a satisfação proporcionada pelo trabalho que nem sempre há necessidade de lazer, o trabalho é importante e quem descansa, ou não tem um trabalho árduo, não é bem visto. Como argumentam De Boni e Costa (1984), o descanso do

domingo, considerado *dia santo*, era algo insuportável para esses trabalhadores, devido ao fato de estarem acostumados ao trabalho “de sol a sol”. Pozenato e Giron (2007) complementam que pouco era o tempo de lazer dos imigrantes, se reuniam nos domingos à tarde em *bodegas*⁴ ou salões da comunidade, para jogos de carta e discussão de assuntos tidos como masculinos, como jogos, negócios e aventura. Zaneli, Silva e Soares (2010, p.30) vão além e argumentam “o tempo que nos rege é o cronômetro do trabalho”. Questionam-se: como deixar o trabalho para descansar, como se permitir entregar-se ao lazer e ao descanso sem ser visto pelos demais membros da comunidade como alguém que não gosta de trabalhar ou como um desocupado?

Agora não faço nada, porque não ando mais em turma, mas quando se andava em turma, se ia em baile na beira da estrada, agora, não vou mais. [M3, 76 anos]

Quando estou parado no posto, assisto televisão se tiver sozinho, se tiver alguém, se fica conversando e tomando chimarrão. [M6, 65 anos]

Quando chego de viagem, fico só em casa. No máximo que eu vou ali na pracinha jogar um pouco de baralho, umas duas horas depois vou pra casa, eu de bar não gosto. Tem gente lá da firma que, antes de ir pra casa, vai pro bar. [M14, 53 anos]

Quando parado no posto, a gente conversa, assiste TV. Tem muito que ficar contando da vida alheia dos outros. Eu não fico. [M12, 74 anos]

É possível identificar, por suas falas, que esses profissionais atribuem o período de lazer aos contatos sociais oportunizados na estrada, ao conhecer outras culturas, outras cidades e pessoas. Não foi relatado outro momento de lazer além daquele tempo de descanso do trabalho.

⁴ Pequeno estabelecimento ou armazém.

Um dos valores, dos motivos para se trabalhar e que contribui para a constituição da identidade está relacionado à questão social, aos relacionamentos e à necessidade humana do contato. “Ter uma identidade é, então, estar só, no sentido de unicidade, e estar com o outro, na medida em que se compartilham os valores e as representações do grupo social e da cultura a que se pertence” (SANTOS, 1990, p. 16). O trabalho coloca as pessoas em contato umas com as outras, fato importante para a constituição de sua identidade. Morin (2001) afirma que o fato de estarm em contato uns com os outros, por meio do trabalho, é um estimulante real para o trabalhador, pois contribui para o desenvolvimento de sua identidade pessoal e social, e de laços de afeição duráveis.

Por meio dos relatos, é possível perceber que o caminhoneiro, apesar de dirigir por horas, de estar sozinho dentro da *boleia* do caminhão, e de estar longe dos familiares na grande maioria dos dias, não se sente sozinho, muito pelo contrário, ele tem muitos amigos e cria, também, por defesa, amizades nos diferentes e distantes locais que frequenta.

Tu cria amigo em tudo o que é lado, eu tô dentro de uma cidade grande lá em Minas, por exemplo, e tu para num sinal e tem gente que cumprimenta e me chama pelo nome. “O tá fazendo o que aí?”. Tantos anos que o pessoal me conhece, sempre tem alguém que te conhece. Tem o pessoal dos postos, das transportadoras, é muito tempo puxando no mesmo lugar, na mesma região, que a gente se conhece. Isto é muito bom. [M1, 53 anos]

A gente tem os amigos sim em todos os lugares. A maioria que viaja dos mais antigos são meus amigos, os mais novos quando a gente conhece também. [M2, 61 anos]

A gente tem bastante amigo na estrada, a gente tem bastante facilidade de comunicação, se fala com telefone, com radio, com PX. Mas, assim, tamo sempre conversando. [M10, 64 anos]

Não me sinto sozinho na estrada não, tu se fala pelo rádio, se tá sempre conversando pelo rádio. Quando tu tá no posto, sempre tem conhecidos para conversar e passar o tempo. [M9, 69 anos]

Para o caminhoneiro, o contato social é muito importante, a conversa a camaradagem, o coleguismo na estrada, nos locais por onde transita, são usados como forma de suavizar o distanciamento da família e estar sempre integrado com a sociedade (MASSON; MONTEIRO, 2010).

A profissão caminhoneiro é muito dinâmica. O estar na estrada proporciona conhecer muitos lugares, culturas diferentes. Observamos que o contato é muito importante e faz parte da satisfação proporcionada pelo trabalho. Aventura, liberdade e desafios fazem parte do encantamento com a profissão.

Tu tá conhecendo gente, tá conhecendo lugares, tu vai numa região, o sistema é um, vai em outro, é outro, é bom assim. O sotaque muda, a comida é outra, é bom. Aí tu vai para lá e pra cá e acaba gostando disso. [M1, 53 anos]

Ah, você queria viajar, você queria conhecer, você queria descobrir o mundo. Eu descobri o Brasil todo [...] [M14, 53 anos]

Conhecer o Brasil na época era bom. Conheço o Brasil todo e mais Argentina e Bolívia. É muito bom viajar e conhecer tudo, é uma aventura. [M11, 65 anos]

Olha, o que eu vou dizer, eu gosto porque eu gosto de sair para fora, ir em volta, daqui a pouco eu tô aqui, depois tô lá. Gosto de não tá sempre no mesmo lugar. E assim vou me distraíndo. Eu não sou capaz de ficar parado. [M2, 61 anos]

O caminhoneiro, ao contrário de outros profissionais, passa dias no trabalho e grande parte de sua vida é vivida dentro do local de trabalho. O veículo, a máquina, além do seu local de trabalho, é também de descanso, o que explica o apreço especial pelo caminhão, que faz dele a sua casa, passa a sua personalidade ao caminhão e ao seu modo de dirigir.

Sempre gostei de caminhão bonito, bem cuidado. Eu cuido do meu caminhão. Agora tô meio relaxado, eu tô meio cansado, mas eu procuro fazer com que ele fique bom né, que fique do tipo que a gente goste. [...] No caminhão, ela [esposa] pode ajudar, vê o que eu acho, a ideia ajuda. Tipo tira daqui e bota ali, dar ideias, mas aí vem mexer

sem ordem minha, dentro do meu caminhão, aí não dá. Cada um manda na sua casa, no bom sentido é claro. A dela é dela e a minha é minha. (risos) Mas, no fim, dá tudo certo (risos). Tem que ser assim, se não não dá certo o casamento. [M9, 69 anos]

Eu sempre cuidei muito do caminhão porque sempre tive o meu caminhão, era meu, tenho que cuidar, não passo muito pretinho nas rodas, mais cuidado bem sim. [M6, 65 anos]

Ah sim, hoje o caminhão é um automóvel, tu pega que nem esse caminhão que eu trabalho é automático não precisa fazer as marchas. Tem ar condicionado, tem tudo o conforto, tem tudo dentro, tem TV, geladeira. Só o fato do meu caminhão ser baú que não precisa enlonar já é ótimo. Carrego, fecho as portas e tchau, vou embora. Já é bem melhor. O caminhão é um automóvel, é uma casa o caminhão hoje. [M15, 55 anos]

Cuido como se fosse minha casa, tem carpete no chão... tudo bom, chinelinho no estribo pra entrá dentro e dirigir. Hoje, todo mundo cuida. [M16, 65 anos]

Conforme Hoffmann e Legal (2003), a forma de dirigir o veículo depende muito da personalidade do motorista, assim, também a relação homem e veículo sofre influências da personalidade do condutor. Para muitos caminhoneiros, o carro, o caminhão, é a sua casa. Eles nutrem pelo veículo os mesmos sentimentos que nutrem ao lar, atribuem funções e cuidados especiais, o carro serve de transporte e trabalho, mas também de casa (CORASSA, 2003). “O carro constrói, mas é, em contrapartida construído pelas pessoas. [...] pode-se dizer que, como todos os objetos culturais ou sociais, o automóvel ajuda transformar indivíduos em pessoas, dando-lhes um sentimento de singularidade e de história” (DA MATTA, 2011, p.84). Pelas falas dos caminhoneiros pesquisados, no que diz respeito aos seus hábitos de trabalho e de lazer e à valoração atribuída à máquina, é possível inferir que o caminhão é tido como uma extensão de seu corpo e o cuidado, que talvez eles não manifestem com o próprio corpo físico, é dedicado ao veículo, ao objeto de sua profissão.

2.4 Considerações finais

No intuito de compreender o sentido do trabalho para os motoristas caminhoneiros pesquisados, o recurso de análise da fala permitiu importantes percepções. Todavia, há que se ter em mente que estamos tratando de um grupo particular de profissionais, cujas evidências não podem ser generalizadas, mas sinalizam pontos de discussão e novas reflexões sobre a temática.

É notório, pela fala dos participantes, que o trabalho é uma dimensão central na vida de cada um deles. O trabalho refere-se à vida; sem trabalho, não haveria existência. A centralidade manifesta-se no tempo de vida que ele ocupa: mesmo depois de aposentados, não se permitem parar. As adversidades enfrentadas no cotidiano da estrada, sabidamente difícil e precário, foram subavaliadas, e são superadas pela fé, pela crença em um poder superior que protege e dá alento para esses profissionais continuarem na estrada.

Percebemos que a identidade dos participantes está impregnada de uma herança familiar forte, pois esses profissionais escolheram dar sequência ao que os pais e irmãos faziam, demonstrando a influência do poder patriarcal, que se perpetua em suas próprias famílias. Por outro lado, observamos a marca do aspecto cultural nessa identidade: a comunidade ou sociedade local tem um componente forte nessa influência. Essa é a particularidade da amostra em relação aos estudos com os caminhoneiros em geral, demonstrando o quanto as identidades individuais estão impregnadas de valores coletivos.

Por fim, há que se ressaltar a expressão da relação homem e ao seu caminhão, por meio da transferência do cuidado para o caminhão, como forma de substituir o cuidado de si. O caminhão representa, para muitos caminhoneiros, a extensão de seu próprio corpo, sua casa, seu espaço, seu ser.

2.5 Referências

ANDOLFI, Maurizio. *Por trás da máscara familiar: um novo enfoque em terapia da família*. Porto Alegre: Artes Médicas, 1989.

ANTUNES, Ricardo. L. C. *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 5. ed. São Paulo: Cortez, 1998.

_____. O trabalho e seus sentidos. *Revista Debate & Sociedade*, Uberlândia, v.1, n.1, p.5-13, 2011.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.

BERTOLAZZI, M. A. *Empregado, autônomo e empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos/RS*. 1998. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

BRASIL. *Consolidação das leis do trabalho - CLT*. 30. ed. São Paulo: LTr, 2003.

CIAMPA, Antonio. C. Identidade humana como metamorfose: a questão da família e do trabalho e a crise de sentido no mundo moderno. *Interações*. São Paulo, v.3, n.6, p.87-101, jul./dez. 1998.

CORASSA, Neuza. Uso do carro como uma extensão da casa e os conflitos no trânsito. In: HOFFMANN, Maria H.; CRUZ, Roberto M.; ALCHIERI, João C. (Orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do psicólogo. 2003. p. 61-101.

COUTINHO, Maria C. *Participação no trabalho*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2006.

DA MATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua*, ou , como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DE BONI, Luiz C.; COSTA, Rovilio. *Os italianos do Rio Grande do Sul*. 3.ed. Porto Alegre: Universidade de Caxias do Sul, 1984.

_____. *Far la Mérica*. Porto Alegre: Riocell, 1991.

DEJOURS, Christophe. Subjetividade, trabalho e ação. *Revista Produção*, Florianópolis, v. 14, n. 3, p. 27-34, set./dez. 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/prod/v14n3a03.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2013.

_____. O trabalho como enigma. In: LANCMAN, Selma.; SZNELWAR, Laerte I. (Orgs). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2008. p. 123-141.

_____. A carga psíquica do trabalho. In: DEJOURS, Christophe.; ABDOUCHELI, Elisabeth.; JAYET, Christian. *Psicodinâmica do trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. 10 ed. São Paulo: Atlas, 2009. p. 21-31.

ENRIQUEZ, Eugéne. Perda do trabalho, perda da identidade. In: NABUCO, Maria R.; NETO, Antonio.C. (Orgs.) *Relações de trabalho contemporâneas*. Belo Horizonte: IRT da PUCMG. 1999. p. 69-83.

FONTANELLA, Bruno J.; RICAS, Janete; TURATO, Egberto R. Amostragem por saturação em pesquisa qualitativa: contribuições teóricas. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 1, p. 17-27, jan. 2008.

FRANÇA, Lucia H. F. P.; SOARES, Dulce. H. P. Preparação para a aposentadoria como parte da educação ao longo da vida. *Psicologia Ciência e Profissão*, Porto Alegre, v. 29, n. 4, p. 738-751, jun. 2009.

HELOANI, Roberto; LANCMAN, Selma. Psicodinâmica do trabalho: o método clínico de intervenção e investigação. *Revista Produção*, São Paulo, v. 14, n. 3, p. 77-86, set./dez. 2004.

HOFFMANN, Maria H.; LEGAL, Eduardo J. Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. In: HOFFMANN, Maria. H.; CRUZ, Roberto M.; ALCHIERI, João C. (Orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003. p. 343-358.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo 2010. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br>. Acesso em: 18 dez. 2013.

_____. População. Indicadores Sociais. Mercado de Trabalho. Mapa do Mercado de Trabalho no Brasil. *Conceitos e definições do PNAD*. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em:
HTTP://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/mapa_mercado_trabalho/notastecnicas.shtm. acesso em: 3 jan.2015.

MARQUES, Christiani. *A proteção ao trabalho penoso*. São Paulo: LTr, 2007.

MASSON, Valéria. A.; MONTEIRO, Maria I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, Brasília, v. 63, n. 4, p. 533-540, jul./ago. 2010.

MINAYO, Maria C. S. *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 19.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MONTGOMERY, Malcon. *O novo pai*. 12 ed. São Paulo: Ediouro, 2005.

MORIN, Estelle. M. Os sentidos do trabalho. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v. 41, n. 3, p. 8-19, jul./set. 2001.

MOW (International Research Team). *The Meaning of working*. London: Academic Press, 1987.

NERI, Marcelo C. Renda, consumo e aposentadoria: evidências, atitudes e percepções. *Ensaio Econômico*. Rio de Janeiro: Escola de Pós-Graduação e Economia /FGV, n. 663, p. 1-27, dez. 2007.

POSSAMAI, Osmar. J. *A história dos caminhoneiros de São Marcos/RS*. Porto Alegre: EST/Edições, 2007.

POZENATO, Kenia M.M.; GIRON, Loraine S. Identidade: cultura e memória. *Métis: história e cultura*, Caxias do Sul, v.6, n.12, p.137-151, jul./dez. 2007.

SANTOS, Maria. F. S. *Identidade e aposentadoria*. São Paulo: EPU, 1990.

SANTOS, Miriam O.; ZANINI, Maria C.C. Especificidade da identidade de descendentes de italianos no sul do Brasil: breve análise das regiões de Caxias do Sul e Santa Maria. *Antropolítica*, Niterói, n.27, p. 21-41, ago./dez. 2009.

TOLFO, Suzana R.; PICCININI, Valmiria. Sentidos e significados do trabalho: explorando conceitos, variáveis e estudos empíricos brasileiros. *Revista Psicologia & Sociedade*, Porto Alegre, v. 19, edição especial, p.38-46, maio 2007.

ZANELLI, José C.; SILVA, Nardal; SOARES, Dulce H. P. *Orientação para aposentadoria nas organizações de trabalho: construção de projetos para o pós-carreira*. Porto Alegre: Artmed, 2010.

ZANINI, Maria C.C.; SANTOS, Miriam O. O trabalho como categoria étnica: um estudo comparativo da ascensão social de imigrantes italianos e seus descendentes no Rio Grande do Sul (1875-1975). *Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*, Brasília, ano XVII, n.33, p.177-198, jul./dez.2009.

3 PRODUÇÃO CIENTÍFICA II

PRAZER E SOFRIMENTO NO TRABALHO DE CAMINHONEIROS

Resumo

A relação homem/trabalho, por meio de sua organização, do ambiente, das relações, do ritmo, sinaliza que o trabalho implica em prazer e sofrimento. O estudo busca compreender as vivências de prazer e sofrimento no trabalho de caminhoneiros aposentados e ativos. O delineamento do estudo referencia-se a luz da psicodinâmica do trabalho de Dejours, especificamente nas categorias condições de trabalho, organização do trabalho, relações de trabalho, prazer, sofrimento e vivências e estratégias defensivas. Foi realizado um estudo qualitativo, de natureza exploratória e descritiva, utilizando-se de entrevistas semiestruturadas com 16 caminhoneiros aposentados e ativos, residentes no município de São Marcos (RS). O conteúdo foi analisado por meio da análise de conteúdo de Bardin. Enquanto manifestação de prazer no trabalho, os caminhoneiros pesquisados indicaram a satisfação, cooperação, orgulho, reconhecimento, gratidão, identificação com a profissão e a liberdade; de outra parte, como fonte de sofrimento pontuaram a insegurança, o medo, condições precárias de trabalho, desvalorização social da profissão.

Palavras-chave: 1. Prazer e sofrimento no Trabalho 2. Psicodinâmica do Trabalho. 3. Caminhoneiro. 4. Força de trabalho.

Abstract

The relationship man/work, through his organization, environment, relationships, rhythm, signals that the work entails pleasure and pain. The study seeks to understand the experiences of pleasure and suffering in the work of retirees and active truckers. The design of the study refers to the light of the psychodynamics of the Dejours's work, specifically in the categories working conditions, work organization, labor relations, pleasure, suffering and experiences and defensive strategies. Was held a qualitative study, of exploratory and descriptive nature, using semi-structured interviews with 16 retired and active truckers, living in the city of San Marcos (RS). The content was analyzed by the analysis of Bardin's content. As a manifestation of pleasure at work, the researched truckers indicated the satisfaction, cooperation, pride, recognition, appreciation, identification with the profession and freedom; on the other hand, as a source of suffering, they scored insecurity, fear, poor working conditions, social devaluation of the profession.

Keywords: 1. Pleasure and suffering at work. 2. Psychodynamics of work. 3. Trucker. 4. Workforce.

3.1 Introdução

As dinâmicas evidenciadas no mundo do trabalho repercutem diretamente na relação homem e trabalho. As situações encontradas pelos trabalhadores no ambiente e na organização do trabalho, como, pressão, cobrança, insegurança, em função das exigências produtivas para a manutenção da competitividade do mercado, podem implicar em estresse, desgaste físico, assim como em patologias psíquicas. Observamos, todavia, que, enquanto, em uma mesma organização essas condições levam ao adoecimento para alguns trabalhadores, para outros ainda é possível que elas proporcionem prazer e os trabalhadores mantenham-se saudáveis.

No âmbito dos estudos sobre a relação entre trabalho e subjetividade e trabalho e saúde mental, o francês Christophe Dejours é referência com a análise da psicodinâmica do trabalho. A psicodinâmica do trabalho é uma abordagem científica, que discute a dinâmica entre as relações da organização do trabalho e os processos de subjetivação, os quais se manifestam por sentimentos de prazer e sofrimento, pelas estratégias de ação, pelas patologias e pela saúde (MENDES, 2007). Dejours ressalta que “a análise psicodinâmica é um termo proveniente da teoria psicanalítica, que designa o estudo dos movimentos psicoafetivos gerados pela evolução dos conflitos inter e intrassubjetivos” (2009, p. 96). Especificamente, “[...] essas pesquisas buscam compreender porque e como o mesmo trabalho, em função de sua organização, pode inscrever-se em uma dinâmica de destruição, ou ao contrário, de construção da saúde” (DEJOURS, 2007, p.16).

Para Dejours (2004), o trabalho tem a capacidade de transformar as pessoas. O autor reforça que é por meio do trabalho que se pode transformar o mundo e a si mesmo, enfatizando que o trabalho gera um processo de subjetivação e que: “é através do trabalho que o sujeito se forma ou se transforma revelando-se a si próprio de tal forma que depois do trabalho ele já não é completamente o mesmo do que antes de o ter empreendido” (DEJOURS, 2011, p.77). Na perspectiva da psicodinâmica, o trabalho exerce um papel central na formação da identidade, na construção das relações sociais e no desenvolvimento da personalidade (DEJOURS, 2008a; AUGUSTO; FREITAS; MENDES, 2014).

Podemos afirmar que as relações originadas no trabalho são responsáveis por alegrias, satisfações ou padecimentos e adoecimentos. Para Dejours (2011), o trabalho é ambíguo, pois pode acarretar saúde e acréscimo de vida e, por outro lado, também pode gerar doença e morte. O autor afirma que “o trabalho jamais é neutro [...]. Ou joga a favor da saúde ou, pelo contrário, contribui para sua desestabilidade e empurra o sujeito para a descompensação” (DEJOURS,2011,p.140). As repercussões do processo de trabalho sobre a saúde do trabalhador são, para Dejours (1992, 1996), derivadas tanto das condições de trabalho como da organização do trabalho; a condição de trabalho reflete sobre o físico do trabalhador, representada pelas condições físicas, químicas e biológicas do ambiente de trabalho; e a organização do trabalho reflete sobre o equilíbrio psíquico e a saúde mental, diz respeito à divisão que atinge as relações sociais no local de trabalho, como hierarquia, ritmo e estilo de liderança. As duas refletem sobre a saúde do trabalhador, podendo ocasionar sofrimento, doenças físicas e mentais.

O sofrimento no trabalho inicia quando a relação do trabalhador com a organização do trabalho está bloqueada, quando o trabalhador usou todos os recursos intelectuais, psicoafetivos e adaptativos, quando seus meios de defesa contra as exigências física e mental foram exauridos e quando o nível de insatisfação entre o desejo do trabalho e o desejo da produção é enorme (DEJOURS, 1992; 2009). “[...] 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. Correlativamente, o sofrimento aumenta.” (DEJOURS, 1992, p. 52). Por outro lado, o sofrimento não deve ser visto apenas como algo lamentável, mas sim como um ponto de partida, o sofrimento precisa, via trabalho, ser transformado para ser superado e proporcionar prazer (DEJOURS, 2007, 2008b).

Dejours (1992, 1996, 2009) define dois tipos de sofrimento no trabalho: o sofrimento patogênico, que surge quando todas as possibilidades de transformação da organização do trabalho foram usadas sem êxito; e o sofrimento criativo, o qual ajuda o trabalhador a criar resistências e alternativas frente aos desequilíbrios psíquicos e

físicos. O sofrimento criativo faz com que o trabalhador conviva com as dificuldades sem adoecer, é aquele que transforma o sofrimento em satisfação, em prazer. Para Dejours (2009), o trabalho pode ser fatigante, aumentando as pressões e originando patologias, mas, também, o trabalho pode ser equilibrante, diminuindo a pressão e proporcionando gratificação após sua realização.

Para enfrentar o sofrimento o trabalhador utiliza estratégias defensivas, que são mecanismos que o auxiliam a modificar e a transformar a realidade e estas se originam de um tipo específico de cooperação ente os trabalhadores (DEJOURS, 2008a). As estratégias defensivas podem ser elaboradas de forma coletiva ou individual (DEJOURS, 1996). Elas possuem um funcionamento inconsciente e são uma tentativa de negação da percepção do sofrimento (DEJOURS, 2008a). Na concepção de Dejours (2009), reforçada por Mendes e Araújo (2007), as estratégias defensivas desempenham papel importante para o trabalhador, porque auxiliam na proteção ou na alienação, e na resistência aos efeitos desestabilizadores do sofrimento.

O trabalho tem o poder de transformar o sofrimento em prazer, afirma Dejours (2007, 2011). O prazer no trabalho pode ser sentido pela pessoa, conforme Mendes e Tamayo (2001), quando existe valorização e reconhecimento. Os autores definem valorização como um sentimento de que o trabalho tem importância e valor para o trabalhador, para a organização e para a sociedade; e reconhecimento como um sentimento de aceitação, de admiração e de liberdade de expressão (MENDES; TAMAYO, 2001).

Conforme Mendes (2007), é possível vivenciar o prazer, mesmo em condições precárias de trabalho, se a organização do trabalho proporcionar condições de o trabalhador mobilizar sua inteligência, suas relações sociais e sua comunicação. São manifestações de prazer no trabalho as relações interpessoais satisfatórias, a sensação consciente de harmonia, a recompensa do reconhecimento, a vivência da sublimação e a expressão da subjetividade (FERREIRA; MENDES, 2001). Dejours conclui que “o

prazer no trabalho está substancialmente ligado ao sucesso do processo de subjetivação, de reforço da identidade, ou, ainda, à auto-realização, que o trabalhar proporciona.” (DEJOURS, 2005, p.98).

Os caminhoneiros⁵ representam um grupo particular de trabalhadores expostos a uma série de situações e condições de trabalho que os levam a vivenciar o estresse, a insegurança, o que pode desencadear o adoecimento físico e psíquico. Todavia, como questiona Cançado (1994), apesar de todas as dificuldades encontradas para o exercício da função, o motorista encontra prazer e orgulho na profissão. Tomando-se como base esta constatação e a representatividade dessa categoria de trabalhadores para o país, elegemos como lócus de estudo um município que concentra uma das maiores relações de caminhão *per capita*, no estado do Rio Grande do Sul. Justificamos o interesse em compreender porque um trabalho desgastante física e psiquicamente, considerado penoso, pudesse trazer alegrias e prazer, a ponto de, apesar de a aposentadoria ou da oportunidade de exercer outra função não o fizeram, dando continuidade a um labor que os desafia a enfrentar situações inusitadas e perigosas diariamente.

Com base neste contexto, o estudo tem por objetivo compreender as vivências de prazer e sofrimento no trabalho dos motoristas caminhoneiros aposentados que estão ativos economicamente.

⁵Adotamos a expressão caminhoneiro para representar os motoristas de veículos de cargas em geral, de acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações – CBO. Referimos no estudo aos *caminhoneiros* (motoristas de caminhão) ou *carreteiros* (motoristas de caminhão-carreta), que realizam transportes regionais ou interregionais. Esses profissionais transportam, coletam e entregam cargas em geral e definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. De acordo com a mesma fonte, as atividades são desenvolvidas seguindo as normas e procedimentos técnicos e de segurança (BRASIL. MTE. CBO, 2015).

3.2 *Método*

Para compreender as vivências de prazer e sofrimento no trabalho para os caminhoneiros, foi realizado um estudo qualitativo, de natureza exploratória e descritiva, à luz do referencial teórico da psicodinâmica do trabalho de Dejours.

Ainda que a psicodinâmica do trabalho envolva um método de pesquisa particular, o presente estudo limita-se à utilização das categorias de análise discutidas por Dejours e não do método em si. O uso da psicodinâmica como a abordagem teórica e para análise dos dados empíricos deve-se ao fato que por meio desta teoria podemos avaliar as contradições e a dinâmica que envolve as relações intersubjetivas; o sujeito, o trabalho, o sofrimento, a patologia e a saúde (MERLO; MENDES, 2009). De outra parte, o método utilizado por Dejours prevê o exame de evidências no âmbito dos trabalhadores com vínculo de emprego ou empregados. No caso dos caminhoneiros, identificamos tanto empregados como autoempregados ou trabalhadores autônomos, mas que estão normalmente subordinados às empresas transportadoras.

Buscamos no referencial teórico da psicodinâmica do trabalho as categorias de análise que permitem a interpretação do conteúdo obtido com a pesquisa aplicada, quais sejam: condições de trabalho, organização do trabalho, relações de trabalho, prazer, sofrimento e vivências e estratégias defensivas. Tal sequência vai ao encontro do enfoque utilizado pela literatura, que utiliza Dejours (1992,1996,2005,2008,2009) como referencial, tais como, Assis e Macedo (2008), Cançado (1994), Freitas e Facas (2013), Mendes (2007), Mendes e Araujo (2007), Mendes e Morrone (2011), Merlo et al. (2003), Merlo, Traesel e Baierle (2011), Silva e Merlo (2007).

O instrumento de coleta de dados foi a entrevista individual semiestruturada⁶, com roteiro preestabelecido. Como técnica de interpretação foi utilizado o método de análise temática de conteúdo de Bardin (1977). Como argumentam Merlo e Mendes (2009), alguns estudos que seguem a teoria de Jouriana utilizam-se de análise qualitativa, seguindo a análise de conteúdo de Bardin como método de análise de dados, pela relação que ambas possuem. A análise de conteúdo utiliza-se da entrevista como ferramenta de coleta de dados e, para a psicodinâmica do trabalho, é por meio da fala das palavras acessadas na entrevista que ocorre a elaboração e a expressão do trabalho. “Pensar e falar sobre o trabalho é mobilizar o sujeito para agir sobre o trabalho” (MERLO; MENDES, 2009, p.151). Por meio da fala dos trabalhadores, por meio da análise da palavra, é que se constitui a mediação entre a realidade e as representações psíquicas (MENDES, 1995).

O estudo foi realizado no município de São Marcos (RS), localizado na mesorregião Nordeste Rio-grandense, o qual durante as décadas de 1980, 1990 e início dos anos 2000, foi considerado a “cidade do caminhoneiro”, com o maior número de caminhões *per capita*. São Marcos, atualmente, está entre os quatro municípios com maior número de caminhões por habitante do país⁷.

Participaram da pesquisa 16 caminhoneiros aposentados e ativos. O número de participantes foi definido pelo critério de saturação, ou seja, a saturação define o momento em que o acréscimo de dados e informações na pesquisa não interfere na compreensão da questão estudada (MINAYO, 2010). Os participantes possuem idades

⁶ As entrevistas tiveram duração de cerca de 60 minutos, foram gravadas e, posteriormente, transcritas na íntegra.

⁷ Informação fornecida pelo diretor da Associação dos Motoristas São-Marquenses, out. 2013.

entre 53 e 76 anos, todos do sexo masculino e trabalham como empregados e como autônomos. O tempo em que exercem suas funções varia de 35 a 61 anos e o tempo durante o qual recebem o benefício da aposentadoria varia de 3 a 30 anos. A maioria dos participantes apresentam nível de escolaridade, variando entre 1^a a 5^a série, atual ensino fundamental incompleto; e dois participantes possuem ensino fundamental completo.

O estudo foi aprovado pelo do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade de Passo Fundo pelo parecer número 676.119. A coleta foi realizada no segundo semestre de 2014. Os participantes foram abordados individualmente, após contato via Associação dos Motoristas São Marquenses. Os objetivos da pesquisa foram esclarecidos e o termo de consentimento livre e esclarecido foi lido e assinado. Os participantes são identificados pela letra M, acompanhada de um número e da respectiva idade, em anos, como forma de garantir o seu anonimato.

3.3 Resultados e Discussão

Os caminhoneiros possuem uma ligação muito peculiar com o município. São referenciados como responsáveis pelo desenvolvimento político, econômico, social, cultural e religioso (POSSAMAI, 2007). A “cidade do caminhoneiro” apresenta uma série de atividades econômicas em torno deste profissional. Para além do transporte de cargas propriamente dito, observamos estabelecimentos ligados à fabricação de peças e acessórios para os veículos, e serviços de conserto e reparação dos mesmos, como é o caso das oficinas mecânicas. Praticamente todos os habitantes possuem um parentesco com um trabalhador caminhoneiro.

Outro aspecto que se sobressai em relação aos participantes do estudo é que todos os caminhoneiros entrevistados possuem descendência italiana. Os descendentes de imigrantes italianos possuem elementos culturais que funcionam como símbolos diferenciadores, como: dialeto veneto, culinária típica, espírito empreendedor e o

“ethos”⁸ do trabalho (MOCELIN, 1996). Uma evidência para a vocação empreendedora local é número expressivo de empresas de transporte de cargas. De acordo com dados estatísticos, existem no município 141 empresas registradas como de transporte de cargas (ANTT, 2013), fato que confirma a importância deste segmento na dinâmica produtiva e de trabalho local. Podemos dizer que a história com os caminhões, a história dos caminhoneiros, está profundamente consolidada com a história do município e de seus munícipes (RIZZON; POSSAMAI, 1987).

A grande maioria dos participantes da pesquisa, dos motoristas, iniciou suas atividades profissionais em pleno auge da atividade de transporte de carga pesada na cidade (o caminhão). Na ocasião, adquirir um veículo era mais fácil financeiramente, os custos de manutenção também eram menores e, conseqüentemente, os lucros, a rentabilidade, eram muito bons, o que fez com que muitos deixassem a agricultura e almejassem na atividade um futuro promissor (RIZZON; POSSAMAI, 1987). Essa vocação local está associada às escolhas dos participantes do estudo. A escolha profissional para grande parte deles ocorreu pela influência de familiares, pais, irmãos mais velhos, tios, que exerciam a profissão. Para outros a escolha foi influenciada pela perspectiva de projeção social e pela associação a maiores rendimentos econômicos.

Os resultados que seguem são apresentados na ordem das categorias de análise eleitas para a análise de conteúdo.

3.3.1 Condições de Trabalho

⁸ Ethos é uma expressão utilizada na área da antropologia ou sociologia, palavra de origem grega associada a caráter moral. Diz respeito ao conjunto de hábitos ou crenças, os costumes e os traços comportamentais que caracterizam ou definem um povo, uma comunidade ou nação.

As condições de trabalho estão relacionadas à saúde física do trabalhador, apontadas como fonte de perigo para o corpo (DEJOURS, 1992). Em sua dimensão possuem elementos do ambiente físico, dos instrumentos, dos equipamentos, da matéria-prima e do suporte organizacional (SILVA; FREITAS, 2011). No relato dos participantes percebemos que as condições de trabalho acabam afetando a realização das atividades, e ocasionando situações desagradáveis.

A função exercida como motorista exige que eles se adaptem a situações de infraestrutura de suporte ou instalações físicas inadequadas, para realizarem as necessidades básicas, como alimentação e higiene. As falas revelam que, em muitos locais, não há este apoio, ou em outros é cobrado um valor pelo uso, demonstrando a precarização das condições de trabalho.

Em certos lugares não tem nem banheiro, não tem alimentação. Tu fica de um dia pro outro esperando carga vai pedir banho eles falam: “não tem, te vira”. [M8, 61 anos]

Em muitos locais, não tem banheiro, muitas vezes nem restaurante perto. São lugares que vão de 100 motoristas por dia ou até mais e não tem infraestrutura. Se você levar a mulher não tem uma sala pra ficar. Se o motorista tiver acompanhante fica sentado lá fora, não é permitido nem entrar. Não tem uma sala, se chove você fica embaixo da chuva. Hoje em dia tá muito mal isso. [M4, 54 anos]

Levando em consideração as condições de remuneração ou salariais da categoria, observamos que as queixas são frequentes. Este grupo de entrevistados trabalha na profissão no mínimo há 35 anos, passaram pelas fases de maior crescimento da economia com maiores possibilidades de lucro e de remuneração. Relatam que, hoje, o retorno do trabalho, tanto para os autônomos quanto para os empregados é menor, seja pelo aumento do preço do combustível, o alto valor dos pedágios, o valor pago como juros dos financiamentos do veículo ou os altos valores para o seguro do veículo. Comentam que muitos são os custos e nenhuma lei que regulariza o valor de frete. O descontentamento é ainda maior para os autônomos, pois assumem o risco direto do alto investimento no veículo. Os empregados participantes da pesquisa reclamam que a

baixa remuneração e a falta de políticas de benefícios nas empresas reduzem o número de interessados em exercer a profissão e fazem com que alguns abandonem a profissão:

O ganho financeiro um tempo atrás era melhor, hoje é só despesa. O faturamento é alto, mas as despesas também. Mas não largo a estrada mesmo assim. [M1, 53 anos]

Se ganha muito, mas muito menos do que era. Olha para tu entender na época quando os fretes eram bons, se sobrava 70% e gastava 30%. Hoje os fretes sobra 40% e gasta 60%. [M2, 61 anos]

Em relação ao veículo, vemos que o veículo do caminhoneiro acaba sendo sua casa, pois permanece mais tempo que outras profissões no seu local de trabalho, o que adquire uma relação especial. Esses profissionais passam a maior parte do tempo de vida e de trabalho em suas máquinas, ou seja, no caminhão, onde trabalham, dormem e muitas vezes realizam até as refeições. Esse vínculo conduz ao desenvolvimento de cuidados e um carinho todo especial pelo seu caminhão. Os motoristas entrevistados reconhecem que o caminhão, na atualidade, devido aos avanços tecnológicos, proporciona muito mais conforto. As montadoras oferecem veículos confortáveis e qualificados, tornando a tarefa de dirigir, de pernoitar e de usufruir do veículo de trabalho mais prazerosa:

A cama espicha bem, é confortável, com espuma ortopédica. O banco a ar, conforme eu sento, ele sobe ou desce para assentar meu peso, regula o peso automático. Não da dor nas costas. Hoje os caminhões são muito confortáveis. O meu caminhão é hidramático, não tem a alavanca de marchas, nem pedal de embreagem, o meu só tem freio e acelerador. Chegava a dar sono no começo, depois é só acostumar. [M4, 54 anos]

Eu tenho cama boa no caminhão, tenho televisão, tem tudo, é confortável. Tenho geladeira na carreta e a gaveta de fazer comida. [M13, 63 anos]

Diferentemente da maioria das pessoas que desenvolvem suas atividades de labor em ambientes fechados, sem interferências de ruídos, poluição e em ambientes agradáveis e confortáveis, o profissional motorista desenvolve suas atividades em

ambiente perigoso e público, estando sujeito a todos os riscos do ambiente. O caminhoneiro não possui um local restrito e bem definido para realizar suas atividades, mas sim realiza as atividades fora dos portões das empresas, sujeitos ao clima, às vias e às condições de tráfego (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

Rozestraten define o trânsito como: “um conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seu participante.” (1988, p.4). O autor argumenta que o trânsito possui três subsistemas fundamentais que são: o homem, a via e o veículo; sendo o homem o fator primordial neste sistema e reforça que este tem maior importância, pois desempenha diversos papéis no trânsito. Dentre os vários papéis que o homem pode desempenhar, caracteriza o de motorista caminhoneiro, trabalhador que segundo ele, ganha seu sustento enfrentando diariamente as dificuldades do trânsito. A estrada exige cada vez mais cuidado e atenção, como podemos ver nas referências dos entrevistados:

Tá horrível. Era mais fácil dirigir a 30 anos do que tá hoje. O trânsito era menor, tinha mais respeito. A estrada é a mesma de 30 anos, mas o movimento aumentou muito, é muito trânsito, triplicou dez vezes mais do que uma vez. [M14, 53 anos]

A estrada tá muito ruim pra trabalhar hoje, o trânsito tá complicado. Tu pega a serra do 90, nesta época de férias, tem só congestionamento... 6, 7 horas pra descer fazer 15 km. Mas o resto do ano também é bom, só não gosto de anda em cidade grande. No final de semana que sai os domingueiros, o famoso domingueiro que não sabe dirigir. [M4, 54 anos]

Estes trabalhadores no exercício de sua função são afetados por pressões do ambiente viário, que são pressões externas como o nível do tráfego, semáforos, congestionamentos, acidentes, condições adversas do clima, conservação das pistas; e por pressões internas, condições ergonômicas do veículo, ruídos, vibrações entre outras (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

3.3.2 Organização do Trabalho

A organização do trabalho é constituída por elementos que são responsáveis pela divisão do trabalho, pela produtividade, pelas regras formais, pelo tempo e ritmo do trabalho, pelo controle e pela natureza e conteúdo da tarefa (SILVA; FREITAS, 2011). As pressões do trabalho que ocasionam desequilíbrios psíquicos são provenientes da organização do trabalho (DEJOURS, 1996). A organização do trabalho é um valor negociado entre quem o organiza e quem o executa; ela evolui e se transforma, transformando a qualidade do trabalho (LANCMAN; UCHIDA, 2003).

Observamos que a organização do trabalho influencia em aspectos que vão desde o valor atribuído ao frete, restrições de circulação em grandes cidades até a pressão sobre limite de horário para entrega da mercadoria. Percebemos, pelas falas, que os caminhoneiros com vínculo formal de trabalho, os empregados, estão sujeitos a uma pressão maior, sobretudo em termos de cumprimento de horário. Ser dono do próprio veículo permite, nesse sentido, uma autonomia na jornada maior, entretanto, implica em maior responsabilidade em relação à manutenção do veículo e ao risco do investimento.

Eu não faria outra coisa sem ser motorista. Agora se fosse pra mim vender o caminhão e trabalhar de motorista empregado não dava, porque essas firmas são tudo meio exigente e o cara tá meio velho. Eu se quero ir em 3 ou 4 dias até Belém eu vou, mas na minha espontânea vontade e não na marra de uma firma. Eu não gosto de fazer carga de horário pela pressão, eu não gosto deste tipo de compromisso de firma. [M6, 65 anos]

Tem muita, injustiça, infelizmente, tem aquele que pega qualquer frete. Tem aquele que faz qualquer coisa no volante para garantir o frete. [M5, 63anos]

Vemos que os motoristas entrevistados, apesar de alguns relatarem a redução da jornada após aposentadoria, possuem uma jornada de trabalho diária que ultrapassa 8 horas, sendo que alguns dirigem até 16 horas diárias. Essas evidências corroboram com o estudo de Ferreira e Alvarez (2013), que relatam que 90% dos caminhoneiros trabalham mais que 8 horas diárias.

Olha difícil baixar de 15 a 16 horas, difícil, eu dirigir menos horas, paro para comer, e abastecer e às vezes de tarde faço um soninho de uma hora pra descansar se preciso.[M1,53anos]

Tu fica 15,16, 18 horas do dia sentado, dirigindo. [M15, 55anos]

Começo às 5hs da manhã, paro pra toma café às 7hs, paro de meio dia pro almoço, depois paro para jantar e dirijo ate as 23 ou 24 hs.[M6,65anos]

No que diz respeito à duração da viagem, ou da tarefa, observamos que, pela exigência da organização do trabalho, o motorista, tanto autônomo como empregado, está a mercê do controle externo de sua viagem. Identificamos que os motoristas autônomos possuem uma jornada de trabalho maior, apesar de indiretamente estabelecerem o seu ritmo de trabalho. Eles estabelecem a duração da viagem e a sua intensidade na semana ou no mês, mas acabam dirigindo por mais tempo. O motorista caminhoneiro empregado, em contrapartida, possui exigências de horário, mas o controle às adequações das leis é mais rigoroso, na maioria das vezes são proibidos de rodar durante a noite e de certa forma obrigados a cumprir a lei federal 12.619/12, também denominada a lei do descanso. Vemos que as exigências, as pressões, a competitividade, fazem valer quem produz mais. O que difere é que, pela experiência e idade, alguns preferem escolher cargas sem muitas exigências externas, tendo, assim, maior autonomia e liberdade.

Hoje escolhi trabalhar só aqui no estado, faço entregas de mercadorias, ganho menos, mas viajo menos pra longe. [M11, 65anos]

Eu não ganho muito, mas vou quando quero,eu paro quando quero,vou quando tenho vontade... [M2, 61 anos]

Como o descanso desses trabalhadores também é realizado dentro do próprio veículo, em locais ou pontos de parada que não oferecem infraestrutura adequada e não fornecem segurança, sentem-se constantemente ameaçados mesmo dentro de seus espaços de trabalho. Para superar a insegurança acabam fazendo parcerias com postos

de combustíveis ou grandes parados, que fornecem o local em troca do abastecimento ou da alimentação. Por isso, as viagens costumam ser planejadas com antecedência, para terem horário e local para pernoitarem e almoçarem nos pontos com parceria.

Eu me programo no início da viagem e já sei mais ou menos a quilometragem do dia, o que dá pra fazer. Já sei onde comer e onde dormir. [M1, 53 anos]

Dependendo da linha que trabalho, já sei os postos que posso parar. Já sei os postos melhores, que sou freguês. paro para abastecer e já fico pra dormir. [M8, 61 anos]

O trabalho do caminhoneiro é considerado penoso e perigoso, pois vive sob constante risco, sofre constantes ameaças de assalto e, também, porque dirigir envolve muita atenção, gerando muito estresse e tensão (MARQUES, 2007). Devido ao estilo de vida e às exigências funcionais da profissão, apresentam inúmeros problemas de saúde física e psicológica (MASON; MONTEIRO, 2010; MORENO; ROTENBERGH, 2009). Porém, observamos que, apesar de a organização do trabalho interferir na subjetividade destes caminhoneiros, o trabalho é considerado essencial em suas vidas devido às satisfações que este estilo de trabalho e vida lhes proporciona. “Se o trabalhador é capaz de falar, de pensar o trabalho, de elaborar essa experiência ao falar, de simbolizar o pensamento e chegar a uma interpretação, ele tem a possibilidade de negociar, de buscar um novo sentido partilhado, de transformar e fazer a organização do trabalho evoluir” (LANCMAN; UCHIDA, 2003, p. 87).

3.3.3 Relações de trabalho

As relações de trabalho são os laços originados nas relações de hierarquia, com as chefias, com os supervisores e com os colegas de trabalho (DEJOURS, 1992). Complementando, Ferreira e Mendes (2003) afirmam que as relações sociais também são estabelecidas por elementos das interações externas, no caso, usuários,

consumidores, representantes da instituição. Elas são formadas por elementos que manifestam as relações socioprofissionais (SILVA; FREITAS, 2011).

Pelos relatos identificamos que a rotina do caminhoneiro é influenciada diretamente pelos contatos socioprofissionais. Esta profissão caracteriza-se por contatos sociais, pelo deslocamento por diferentes lugares, pelo fato de conhecer culturas diferentes, pessoas diferentes, diariamente. Apesar de a grande capacidade de adaptação a novas culturas, algumas situações ainda são percebidas como desagradáveis no trabalho. Alguns entrevistados relatam que nas relações entre colegas existe competição, e que a insegurança e o medo do assalto provocam restrições na camaradagem.

São fominha demais, ganância, um quer tirar a carga do outro. Vem pro teu lado só pra te pescar, diz ser teu amigo, pra saber do teu frete e tirar tua carga. Uma vez era tudo diferente, se ficava conversando era de outras coisas, hoje um quer tirar a carga do outro. Eu falo que ganho sempre menos, se não eles vão lá e te estraga o frete, falta respeito. [M3, 76anos]

Tem em certos lugares que se a gente tá na dúvida se é conhecido ou não, não dá para parar é perigoso. Tu quer socorrer e às vezes é até um assalto. Se a gente não reconhece o caminhão 100%, se o caminhão é estranho ninguém para, só se conhecer a placa. [M11, 65 anos]

Porém, em outros relatos observamos que também existe coleguismo e boas relações entre colegas, existe ajuda e cooperação no trabalho:

Às vezes tu tá num bairro longe não dá para sair à procura de nada, nem comida porque te assaltam. Aí se quebra o galho chega um que tem gaveta [local de armazenagem de alimentos] e sempre tem alguma coisa para dividir, para cozinhar. E assim vamos passando. [M1, 53anos]

Motorista não é sozinho, em todo lugar tem gente pra conversar. Às vezes se fala sobre viagem, sobre caminhão. Motorista geralmente fala sobre caminhão. É só chegar e começa falar que já se enturma e pronto. Conheço um monte de gente diferente. Tem gente de todo lugar num pátio de posto. Às vezes se chega num pátio pra descarga e já se planejamos, ligo e falamos pra alguém comprar carne pra

tantos, que tal hora tamo chegando e se faz um churrasquinho. [M4, 54 anos]

O contato social para o caminhoneiro é muito importante, pois transforma a possibilidade de estar sozinho em conversar, conhecer pessoas, fazer novas amizades. Podemos inferir que as relações socioprofissionais contribuem para a satisfação na vida na estrada e também para amenizar a saudade dos familiares.

3.3.4 Prazer, sofrimento e vivências

As vivências de prazer são resultantes da satisfação dos desejos e das exigências do corpo e da mente (FERREIRA; MENDES, 2001). O trabalho como “fonte de prazer, identidade, realização, reconhecimento e liberdade, permite que o trabalhador se torne sujeito da ação, criando estratégias e, com essas, possa dominar o seu trabalho e não ser dominado por ele [...]” (MENDES; ARAUJO, 2007, p. 39).

A vivência de prazer esta associada ao sentimento de orgulho e de identificação da atividade que desenvolvem:

Eu tenho muito orgulho do meu trabalho. Que é uma profissão honrada, só que não é respeitada, não é uma profissão pra qualquer um esta profissão. [M4, 54 anos]

É um orgulho, porque nasci com isso, à família veio disso, o pai criou todo mundo com isso eu também consegui formar uma família em cima disso aí, formar os filhos. Eu tenho orgulho de ter feito tudo certo. Não tô rico, mas tô vivendo, tá bom. Tudo com honestidade. Tive dificuldade, degraui, mas superei e to aí... é isso aí. [...] Senti aquilo que tu tá transportando, que tu tá levando a produção brasileira é importante. Tu chega num lugar, tu vê o produto, o milho, o soja jogando em cima, é bonito, puxar os produtos é bonito. [M1, 53 anos]

Mas sempre fiz com muita vontade e ânimo, porque eu gosto de fazer, é um serviço que eu gosto, sempre gostei, sempre gostei. Eu achava bonito ver um caminhão, sempre gostei de caminhão bonito, bem cuidado [M9, 69 anos]

As falas demonstram que, para estes profissionais, o trabalho prestado é fundamental, faz diferença na vida de outras pessoas e é central para suas vidas. Considerando a importância do trabalho e sua influência em todos os âmbitos do viver, reforça-se que é um elemento constituidor da personalidade e da identidade do indivíduo (LANCMAN; UCHIDA, 2003).

Para Dejours “a construção do sentido do trabalho pelo reconhecimento, premiando o indivíduo quanto a sua expectativa, com respeito à sua realização pessoal, pode transformar o sofrimento em prazer” (2009, p.76). Continuando, o autor reforça que esta transformação acontece pelo olhar do outro. O sofrimento no trabalho poderá se transformado em prazer quando a organização do trabalho não interferir nas habilidades e capacidade do trabalhador frente ao exercício do trabalho e nas relações com os colegas e quando esta contribuição é reconhecida pelo outro (GERNET, 2011). O reconhecimento tem papel relevante na organização de uma relação saudável com o trabalho e na modificação do sofrimento patogênico em equilibrante (MENDES; MARRONE, 2011). A gratidão do reconhecimento é fundamental para a preservação da saúde, pois atua como mediador do equilíbrio entre o desgaste vivenciado no trabalho e as expectativas de retribuição, propiciando realização e prazer ao transformar o sofrimento (MERLO, TRAESEL; BAIERLE, 2011).

Percebemos nas falas dos motoristas caminhoneiros entrevistados a gratidão, o reconhecimento enquanto fontes manifestas de prazer no trabalho:

Se eu tenho pouco, mas o pouco que tenho eu consegui com o caminhão [M9, 69anos]

Nestes anos eu tive mais coisas boas do que ruins na estrada. [M2, 61 anos]

Ah pra mim ser motorista hoje ...pra mim ainda pelo que construí até hoje e para mim ser motorista eu me orgulho, eu me orgulho de ser, sabe por que, formei meus filhos e fiz minha casa. [M7, 65 anos]

Ah, na, minha profissão é bom fazer as coisas, tu fazer com prazer, com amor, trabalhar bem, satisfeito. Faço minha profissão com satisfação, tranquilo. [M5, 63 anos]

O prazer obtido com o trabalho é um motivo que justifica tamanha importância que lhe é atribuída e faz com que não se perca o desejo de produzir e de ter no trabalho a chance para constituir-se como sujeito psicológico e social (MENDES; ARAUJO, 2007). Um trabalho no qual o sujeito perceba seu significado, sua importância para a sociedade será sempre fonte de prazer (MENDES; MORRONE, 2011).

Sair por aí, conhecer o mundo, novos lugares, encontrar pessoas, desvendar mistérios, ultrapassar fronteiras, transforma o mito do caminhoneiro em um homem livre (RIZZON; POSSAMAI, 1987). Identificamos o sentimento de liberdade também como manifestação de prazer, nas falas que seguem:

Olha, o que eu vou dizer, eu gostava... porque eu gosto de sair para fora, ir em volta, daqui a pouco eu to aqui, depois tô lá. Gosto de não tá sempre no mesmo lugar. E assim vou me distraindo. Eu não sou capaz de ficar parado. [M2, 61 anos]

É bom na estrada, e eu não fico fechado trabalhando em uma empresa, sem ver o sol, eu não. [M3, 76 anos]

Ah você queria viajar, você queria conhecer, você queria descobri o mundo. Eu descobri o Brasil todo. [M14, 53 anos]

A atividade desenvolvida pelo motorista caminhoneiro, de outra parte, evidencia também sinais de sofrimento. A teoria da psicodinâmica do trabalho retrata que os trabalhadores são influenciados pelas condições do trabalho, pela organização do trabalho e pelas relações do trabalho, delas advêm à relação saúde e doença, ou prazer e sofrimento. O sofrimento surge quando não é mais possível uma concordância entre o sujeito e a realidade determinada pela organização do trabalho (MENDES, 2007).

A vivência de sofrimento nos relatos foi detectada como: medo, insatisfação, insegurança, desvalorização social da profissão. O trabalho dos caminhoneiros é

marcado por riscos, por imprevistos, vulnerabilidades ao ambiente de trabalho; no caso, o trânsito é um ambiente público. Observamos que a falta de segurança pode ser retratada pela falta de manutenção das vias, pelo despreparo de muitos motoristas, que poderiam provocar acidentes, e exige que o motorista mantenha-se sempre muito atento, zeloso e cauteloso. Para os caminhoneiros pesquisados, o perigo do acidente é um risco real, eles já sofreram ou são testemunhas de inúmeros acidentes fatais ou que envolvam perda de bens materiais.

Hoje tem muita falha humana, tem muita imprudência. Tem que ter mais cuidado hoje para dirigir. Se tem muita pressa no dirigir, tem que rodar e rodar, dia e noite. [M1, 53 anos]

Qualquer lugar que vá hoje é muito trânsito, muito trânsito. [M12, 74 anos]

Já vi muito acidente na estrada, na estrada se vê de tudo. [M6, 65 anos]

O que tá me aborrecendo hoje é o movimento. O movimento na estrada é demais, não tem o que fazer, não tem explicação. Não dá para dizer que eu saio descansado, como antigamente. Tem viagem que não dá, pego tranquera desde aqui. É coisa de louco. [M3, 76 anos]

Outra questão relacionada à insegurança, e que preocupa os motoristas caminhoneiros é o assalto, o medo de ser assaltado. A grande maioria já foi assaltada ou ouviu histórias de colegas que foram. Os motoristas caminhoneiros pesquisados não sofreram grandes danos físicos, mas sim abalos psicológicos. O medo do assalto no trabalho é, pelos relatos, uma grande vivência de sofrimento:

Ah tem que se cuidar, fechar o caminhão e dormir em um lugar claro, tu vai no pátio bem claro. No fundo dos pátios dos postos grandes é perigoso, tem que ficar onde é claro. Eu vou sempre perto das bombas, dos restaurantes, onde circula o movimento. [M1, 53 anos]

Antigamente se parava nos postos se dormia de porta aberta. Hoje se eu saio de perto do caminhão ele tá chaveado. Eles roubam mesmo. [M13, 63 anos]

O cara pensa que nunca mais vai acontecer. E isso se ouve todo dia. Olha fulano de tal foi assaltado, levaram o caminhão. Isso se ouve todo dia, todo dia, todo dia. [M15, 55anos]

Dejours (1992) afirma que o medo está presente em todas as ocupações profissionais e é, na maioria das vezes, exterior e inerente ao trabalho; o medo é um sentimento que causa sofrimento.

Outro fator de manifestação do sofrimento está relacionado à desvalorização social da profissão. Apesar da importância da categoria profissional, da importância do transporte de cargas rodoviário para economia do país, este profissional não se sente reconhecido em termos de políticas públicas. Comentam que a sociedade os desvaloriza e os marginaliza responsabilizando-os por atos imprudentes, por acidentes.

Mas as pessoas só vêem isto no motorista, não vêem num bancário, num comerciante, num policial, tem por todo lado, mas só vêem no motorista. Tudo que sai errado. [M9, 69 anos]

Em acidente também, falam que o caminhoneiro sempre tem culpa! Se envolveu num acidente um caminhão e um automóvel, o caminhão sempre é visto como culpado, até que prove contrário. [M 10,64 anos]

Quando eu comecei viajar ate uns 10 anos atrás tu chegava num posto todo mundo te recebia hoje tu tem que pagar até pra tomar banho, pra dormir. Mas se tu abastece daí ganha só que tu não vai abastecer toda hora. [M6, 65 anos]

O sofrimento é para Dejours “um ponto de partida, uma origem: a origem de todo movimento em direção ao mundo [...]. Sofrer é ontologicamente a ligação primordial do sujeito ao mundo.” (2004, p. 78). Ainda, para o autor, apesar de o sofrimento ser doloroso, é ele que coloca a pessoa à prova do mundo, à prova de si mesmo, para então superar e se realizar no trabalho (DEJOURS, 2004).

3.3.5 Estratégias de defesa

Quando a organização do trabalho é muito rígida e o trabalhador não conseguir adaptar o trabalho a sua personalidade, as suas competências e habilidades, este trabalhador apresentará um sofrimento patogênico, surgindo, assim, as frustrações, as insatisfações e estas podem ser controladas por um sistema de defesas. Estas defesas estratégicas têm como principal objetivo camuflar o sofrimento existente, o que justifica a forma aparente de normalidade apresentada pelos trabalhadores que estão em processo de sofrimento psíquico (DEJOURS, 1992).

Diante dos relatos deste estudo percebemos que os caminhoneiros utilizam-se de estratégias defensivas, de mecanismos próprios, para poder enfrentar e amenizar as situações de sofrimento e transformá-las em prazer. Para amenizar o sofrimento ocasionado pelo medo causado pela insegurança utilizam-se da racionalização e da negação, como pode ser observado em suas falas:

No começo, depois do assalto eu tinha medo, mas depois eu comecei e disse, não adianta, não sou só eu, quantos já não foi, mas eu me cuido muito. Quando vem te assalta ou tu te entrega ou eles te mata, mas também ultimamente não matam mais muito, é só não revidar e entregar. [M3,76 anos]

Na ultima vez que fui assaltado, eu disse eu vou largar e deu. Mas aí tu chega em casa e começa pensar que tu tem que fazer isso, tem que terminar aquilo, tem que pagar as contas. Aí tu vai mais uma viagem, daí tu vai indo e vai esquecendo. [M15, 55 anos]

Eu fiquei com tanto medo de assalto, com muito medo que nem podia nem ver a capoeira se mexer no lado de noite que me preocupava, mas depois foi passando. Pensei em parar mas aí fazer o que em casa... vou ficar doente em casa, aguentar e vamos embora, seja o que Deus quiser. Também foi só o bem material. Hoje tá tranqüilo. [...]é levando os anéis ficam os dedos ,(risos)e vamos embora. [M1, 53anos]

Para enfrentar os riscos da profissão, o medo do acidente de trânsito, também, é racionalizado e negado em algumas ocasiões:

Ah, na hora que tu vê o acidente tu fica, e pensa: ah agora vou devagar daí a pouco, meia hora depois, tu esquece e deu. [M15,55 anos]

Daí o cara diz, seja lá o Deus quiser, peguei e fui. Ai deu tudo certo naquela viagem, ai tu vai indo, indo até que o cara esquece. [M16, 65 anos]

Sim já vi muita coisa na estrada [referindo-se a acidente], mas hoje não dá pra socorrer tem que esperar a ambulância, não dá pra mexer... eu olho a placa para ver se é conhecido, e vou embora. [M1,53anos]

Inferimos que o medo é evitado e negado por esses profissionais porque se estivessem com esse sentimento não conseguiriam dirigir, não conseguiriam enfrentar as adversidades da profissão. Dejours (1992) coloca que se o medo não fosse escondido pelos mecanismos de defesa, e se manifestasse a qualquer momento, o trabalhador não poderia desenvolver sua função, ele não seria produtivo.

A estratégia da negação também foi usada na questão relacionada aos agravos da saúde. Sabe-se que as exigências da profissão são propícias ao desenvolvimento de doenças físicas e psicológicas, porém, não houve relatos de associação de sintomas com doenças relacionadas à profissão. As doenças que possuem e que foram manifestadas foram atribuídas à hereditariedade, à genética, à idade, mas não ao desgaste do trabalho, negando a doença ocupacional.

Tô gordo tenho pressão alta, tomo remédio, mas dá pra trabalhar, nada de grave, são coisinhas da idade. [M11, 65 anos]

Uma estratégia usada pelos caminhoneiros para enfrentar a manifestação de sofrimento contra a desvalorização social é a autovalorização. Com este sentimento amenizam o mal estar e continuam na profissão.

Tem muita gente que julga e acha que motorista é tudo sem caráter, sem nada. Eu me considero um motorista de valor, eu me valorizo. [M7, 65 anos]

Por meio da racionalização a grande maioria dos caminhoneiros defende-se, alegando que a jornada de trabalho exaustiva é necessária e que as exigências com cumprimento de horário fazem parte das atividades funcionais. Constata-se que as exigências laborais que os impossibilitam de permanecer mais tempo com a família são vistas como ônus da profissão, negando assim o seu real significado.

A família entende a profissão, não reclama, porque sempre foi assim.
[M2, 74 anos]

O controle excessivo da vigilância, no estudo identificado como o dos policiais rodoviários, é percebido como um a forma de contenção dos abusados e irresponsáveis no trânsito, porém, racionalizando, argumentam que estes policiais deveriam deter apenas os infratores e não fazer autuações com eles profissionais motoristas.

Os guardas da nossa região, eu não tenho nada contra mais nada a favor, quando eles abordar eles não mostram os dentes, ficam com aquela cara pra multar. Tem razão de multar o errado, mas não o trabalhador. [M8, 61anos]

Os distúrbios do sono, característicos da atividade também são tratados por estes motoristas como algo inexistente ou como algo que se acostuma, faz parte da função. A questão das drogas psicoativas, estimulantes para combater o sono ou a falta dele, não é assunto a ser falado, é um assunto velado. Alguns entrevistados relataram já terem feito uso de algumas substâncias para impedir o sono, mas outros preferiram não falar sobre o assunto como forma de negação de algo que lhes incomoda. Observamos que os motoristas mais velhos não gostam de comentar sobre este assunto. Já aqueles motoristas na faixa dos 50 a 60 anos comentam sobre situações preocupantes que vivenciam pelo uso das drogas na estrada.

Hoje 70% usa, é muita droga. Motoristas de todas as idades usam de todo tipo de droga. [M 14, 53 anos]

Outra estratégia contra o sofrimento identificada na fala de alguns caminhoneiros é a virilidade defensiva. Como explica Dejours (2005), a coragem quando incitada para

responder a uma ordem, necessita de um suplemento, a virilidade. O autor reforça que a virilidade é percebida no discurso. “O discurso viril é um discurso de domínio, apoiado no conhecimento, na demonstração, no raciocínio lógico, supostamente totalizante” (DEJOURS, 2005, p. 102).

Eu dirijo um caminhão “x”, 9 eixos, duas carretas uma atrás da outra. É o maior, é o maior. Sempre dirigi caminhão grande, nunca dirigi truck ou coisa pequena. [M 4, 54 anos]

As estratégias defensivas se manifestam por meio do comportamento próprio de cada indivíduo, pois cada um reage de maneira diferente a cada situação dependendo da estrutura de sua personalidade (DEJOURS, 1992). Dejours (2008) relata que os trabalhadores não são apenas observadores impotentes, não são apenas passivos frente a um mundo perverso, mas são, sim, capazes de encontrar saídas e proteções, colocando em prática suas forças para reconstruir a realidade e definir novos sentidos.

É importante ressaltar que os resultados e a discussão aqui retratados não têm a presunção de representar a categoria profissional de motoristas caminhoneiros como um todo, mas sim representar este grupo específico de caminhoneiros residentes na cidade conhecida nacionalmente como a “cidade do caminhoneiro”.

3.4 Considerações finais

A psicodinâmica do trabalho caracteriza-se pela possibilidade de transformar o sofrimento em prazer através do trabalho. A teoria reverencia que a mesma ocupação profissional oportuniza manifestações ambíguas de prazer e de sofrimento. Compreender estas manifestações neste grupo de profissionais, que possuem uma raiz cultural forte e uma relação especial de dedicação ao trabalho foi gratificante.

Considerando os fundamentos da teoria dejouriana, nota-se que os indicadores de prazer e sofrimento no trabalho destes caminhoneiros estão presentes em todas as categorias relacionadas. Como demonstração de sofrimento fica evidente a precariedade

das instalações físicas de suporte, o ambiente de trabalho perigoso com grande exposição a riscos e ruídos, a remuneração insatisfatória, a longa e exaustiva jornada de trabalho, as exigências em relação ao cumprimento de horários, as restrições de tráfego, a falta de segurança, o medo de assalto e acidentes, a desvalorização social da profissão. Quanto às fontes de prazer fica evidente o apreço pelo caminhão, a cooperação, o coleguismo, as relações socioprofissionais, a identificação profissional, a gratidão, o reconhecimento, a liberdade, e o orgulho pelo trabalho. As estratégias defensivas encontradas foram à negação, a racionalização, e a virilidade defensiva, estas os auxiliam a enfrentar as situações difíceis encontradas no trabalho e amenizar as manifestações de sofrimento.

A evidência da supremacia do prazer fica clara nos relatos, onde apesar de o eventual adoecimento ocupacional e de todas as situações adversas que encontram no exercício da profissão, o prazer de trabalhar, o prazer de dirigir, a satisfação e identificação com a profissão superam qualquer insatisfação. A dinâmica da profissão, caracterizada pela liberdade, pela possibilidade do movimento, pela possibilidade de conhecer lugares e desvendar o mundo e seus mistérios, faz com que estes caminhoneiros sintam-se realizados e possuam orgulho da profissão.

Ressaltamos, que para estes profissionais aposentados e ativos no mercado de trabalho, o ato de trabalhar é considerado fonte de prazer e na ausência deste os sofrimentos aumentariam. Portanto, para esse grupo de profissionais pesquisados, trabalhar não é somente produzir, trabalhar é transformar, é viver.

3.5 Referências

ASSIS, Daniela T.F.; MACEDO, Kátia B. Psicodinâmica do trabalho dos músicos de uma banda de blues. *Psicologia e Sociedade*, São Paulo, v.20, n.1, p.117-124, jan./abr. 2008.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE – ANTT – Registro Nacional de transportadores rodoviários de carga. Brasília, 2013. Disponível em:

http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4929/RNTRC_Registro_Nacional_de_Transportadores_Rodoviários_de_Carga.html. Acesso em: 10 set. 2013.

AUGUSTO, Magda M.; FREITAS, Lêda G.; MENDES, Ana M. Vivências de prazer e sofrimento no trabalho de profissionais de uma fundação pública. *Psicologia em Revista*, Belo Horizonte, v.20, n.1, p.35-55, abr. 2014.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego – MTE. *Classificação Brasileira de Ocupações- CBO*. Brasília, 2015. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/home.jsf>. Acesso em: 02 fev. 2015.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto M.; HOFFMANN, Maria H. Condições de trabalho e saúde dos motoristas de transporte coletivo urbano. *Estudos de Psicologia*, Natal, v.11, n.3, p. 333-343, set./dez. 2006.

CANÇADO, Vera I. O sofrimento e o prazer na profissão motorista. *Revista de Administração*, São Paulo, v. 29, n.4, p. 56-63, out./dez.1994

DEJOURS, Christophe. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. 5. ed. Ampliada. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.

DEJOURS, Christophe. Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações. In: CHANLAT, Jean F.(org.). *O indivíduo na organização, dimensões esquecidas*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996. p. 149-174.

DEJOURS, Christophe. Subjetividade, trabalho e ação. *Revista Produção*, Florianópolis, v.14, n.3, p.27-34, set/dez. 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/prod/v14n3a03.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2013.

DEJOURS, Christophe. *A banalização da injustiça social*. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

DEJOURS, Christophe. Psicodinâmica do trabalho na pós-modernidade. In: MENDES, Ana M.; LIMA Suzana C. C.; FACAS Emilio P. (Orgs.) *Diálogos em psicodinâmica do trabalho*. Brasília: Paralelo 15, 2007.p.13-26.

DEJOURS, Christophe. A avaliação do trabalho submetida à prova real - críticas aos fundamentos da avaliação. In: SZNELWAR, Laerte I.;MASCIA,Fausto L.(Orgs.) *Cadernos de trabalho, tecnologia e organização*, 2. São Paulo: Blucher, 2008a.p.31-51.

DEJOURS, Christophe. O trabalho como enigma. In: LANCMAN, Selma; SZNELWAR, Laerte I. (Orgs). *Christophe Dejours: Da psicopatologia à psicodinâmica*

do trabalho. 2. ed. rev. amp. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2008b. p. 123-141.

DEJOURS, Christophe. A carga psíquica do trabalho. In: DEJOURS, Christophe; ABDOUCHELI, Elisabeth; JAYET, Christian. *Psicodinâmica do trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. 10. reimpr. São Paulo: Atlas, 2009. p. 21-31.

DEJOURS, Christophe. Trabalhar não é derrogar. *Laboreal*, Porto, v.7, n.1, p.76-80, jul. 2011. Disponível em: <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=48u56oTV6582235338949::5542>. Acesso em: 21 set. 2013.

FREITAS, Lêda G.; FACAS, Emílio P. Vivência de prazer-sofrimento no contexto de trabalhos de professores. *Estudos e Pesquisa em Psicologia*, Rio de Janeiro, v.13, n.1, p.7-16, 2013.

FERREIRA, Sérgio S.; ALVAREZ, Denise. Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. *Revista Sistemas & Gestão (online)*, Niterói, v. 8, n. 1, p. 58-66, mar. 2013. Disponível em: <http://www.uff.br/sg/index.php/sg/article/viewFile/V8N1A5/V8N1A5>. Acesso em: 20 ago. 2013.

FERREIRA, Mário C.; MENDES, Ana M. “Só de pensar em vir trabalhar, já fico de mau humor”: atividade de atendimento ao público e prazer-sofrimento no trabalho. *Estudos de Psicologia*, Natal, v.6, n.1, p.93-104. jan. /jun. 2001.

GERNET, Isabelle. Psicodinâmica do Reconhecimento. In: MENDES, Ana M.; MERLO, Álvaro R. C. MORRONE, Carla; FACAS, Emílio P.(orgs.) *Psicodinâmica e clínica do trabalho*. 1ed. 1reimp. Curitiba: Juruá, 2011.

LANCMAN, Selma; UCHIDA, Seiji. Trabalho e subjetividade: olhar da psicodinâmica do trabalho. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*. São Paulo, v.6, n.1, p.79-90. 2003

MARQUES, Christiani. *A proteção ao trabalho penoso*. São Paulo: LTr, 2007.

MASSON, Valéria A.; MONTEIRO, Maria I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, Brasília, v. 63, n. 4, p. 533-540, jul./ago. 2010.

MENDES, Ana M. Aspectos psicodinâmicos da relação homem- trabalho: as contribuições de C. Dejours. *Psicologia Ciência e Profissão*, Brasília, v.15, n.13, p.34-38, 1995.

- MENDES, Ana M.; TAMAYO, Álvaro. Valores Organizacionais e prazer sofrimento no trabalho. *Psico USF*, Itatiba, v.6, n.1, p.39-46, jun. 2001.
- MENDES, Ana M. Da psicodinâmica à psicopatologia do trabalho. IN: MENDES, Ana M.(Org.). *Psicodinâmica do trabalho: teoria, método e pesquisas*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007.
- MENDES, Ana M.; ARAÚJO, Luciane K. R. Resignificação do sofrimento no trabalho de controle de tráfego aéreo. In: MENDES, Ana M.; LIMA, Suzana C.C.; FACAS, Emilio P. *Diálogos em psicodinâmica do trabalho*. Brasília: Paralelo 15, 2007. p. 27-41.
- MENDES, Ana M.; MORRONE, Carla. Trajetória teórica e pesquisas brasileiras sobre prazer e sofrimento no trabalho. In: MENDES, Ana M.; MERLO, Álvaro R. C. MORRONE, Carla; FACAS, Emílio P.(orgs.) *Psicodinâmica e clínica do trabalho*. 1ed. 1reimp. Curitiba: Juruá, 2011.
- MERLO, Álvaro R.C. et al. O trabalho entre prazer, sofrimento e adoecimento. *Psicologia & Sociedade*, Porto Alegre, v.15, n.1, p.117-136, jan./jun.2003.
- MERLO, Álvaro R.C.; MENDES, Ana M. Perspectivas do uso da psicodinâmica do trabalho no Brasil; teoria, pesquisa e ação. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, Brasília, v.12, n.2, p. 141-156, jun.2009.
- MERLO, Álvaro R.C.; TRAESEL, Elisete S.; BAIERLE, Tatiana C. Trabalho imaterial e contemporaneidade: um estudo na perspectiva da psicodinâmica do trabalho. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, Rio de Janeiro, v.63,n.spe,p.94-104,2011.
- MINAYO, Maria C.S. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 12. ed. São Paulo: Hucitec, 2010.
- MOCELIN, Maria C. Itália: o elo rompido agora reatado. *Chronos*, Caxias do Sul, v.29, n.1, p.82-87, jan./jun. 1996.
- MORENO, Claudia R. C.; ROTENBERG, Lúcia. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista brasileira saúde ocupacional*, São Paulo, v.34, n.120, p. 128-138, jul./dez. 2009.
- POSSAMAI, Osmar J. *A história dos caminhoneiros de São Marcos/RS*. Porto Alegre: EST/Edições, 2007.
- RIZZON, Luiz A.; POSSAMAI, Osmar J. *História de São Marcos*. São Marcos: Ed. dos autores, 1987.

SILVA, Filipe H. E.; FREITAS, Lêda G. Organização do trabalho, prazer-sofrimento e estratégias. In: MENDES, Ana M.; MERLO, Álvaro R. C.; MORRONE, Carla; FACAS, Emílio P. (orgs.) *Psicodinâmica e clínica do trabalho*. 1ed. 1reimp. Curitiba: Juruá, 2011

SILVA, Patricia C. MERLO, Álvaro R. C. Prazer e sofrimento de psicólogos no trabalho em empresas privadas. *Psicologia Ciência e Profissão*. Brasília, v.27, n.1, p.132-147.2007

ROZESTRATEN, Reinier J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos*. São Paulo: EPU, 1988.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O interesse pelo estudo surgiu pela observação de que os profissionais caminhoneiros do município de São Marcos, mesmo após a aposentadoria permaneciam trabalhando, o que é um diferencial perante outras profissões. Questionávamos o que os levava a trabalhar, a continuar na estrada, qual o sentido que o trabalho ocupava em suas vidas. O estudo nos proporcionou a compreensão de que, para este grupo em especial de caminhoneiros, o trabalho é fundamental em suas vidas, seus vínculos pessoais e profissionais estão delimitados pela profissão. Exercer a mesma atividade laboral há mais de 35, 50, 60 anos denota o prazer em exercê-la, apesar das várias adversidades e inseguranças.

O estudo enfatizou a grande importância que o trabalho tem para a vida destes profissionais e por outro lado, o quanto a profissão não recebe a devida atenção e importância da sociedade, da mídia e dos poderes públicos.

Evidenciamos a necessidade de políticas públicas no âmbito da proteção, da prevenção de doenças e da promoção da saúde destes profissionais. Bem como a necessidade de novos estudos, pois, apesar da grande relevância da categoria profissional para o país, escassos estudos que envolvam as vivências do caminhoneiro são desenvolvidos.

O caminhoneiro é um personagem principal para o desenvolvimento econômico do país, foi, e é responsável pelo desenvolvimento político, cultural, econômico e social do município de São Marcos.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE – ANTT – Registro Nacional de transportadores rodoviários de carga. Brasília, 2013. Disponível em: http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4929/RNTRC_Registro_Nacional_de_Transportadores_Rodoviários_de_Carga.html. Acesso em: 10 set. 2013.

ANDOLFI, Maurizio. *Por trás da máscara familiar: um novo enfoque em terapia da família*. Porto Alegre: Artes Médicas, 1989.

ANTUNES, Ricardo. L. C. *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 5. ed. São Paulo: Cortez, 1998.

ANTUNES, Ricardo. L.C. O trabalho e seus sentidos. *Revista Debate & Sociedade*, Uberlândia, v.1, n.1, p.5-13, 2011.

ASSIS, Daniela T.F.; MACEDO, Kátia B. Psicodinâmica do trabalho dos músicos de uma banda de blues. *Psicologia e Sociedade*, São Paulo, v.20, n.1, p.117-124, jan./abr. 2008.

AUGUSTO, Magda M.; FREITAS, Lêda G.; MENDES Ana M. Vivências de prazer e sofrimento no trabalho de profissionais de uma fundação pública. *Psicologia em Revista*, Belo Horizonte, v.20, n.1, p.35-55, abr. 2014.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto M.; HOFFMANN, Maria H. Condições de trabalho e saúde dos motoristas de transporte coletivo urbano. *Estudos de Psicologia*, Natal, v.11, n.3, p. 333-343, set./dez. 2006.

BERTOLAZZI, M. A. *Empregado, autônomo e empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos/RS*. 1998. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

BORGES, Livia O. TAMAYO, Álvaro. A estrutura cognitiva do significado do trabalho. *Revista de Psicologia Organizacional e Trabalho*, Brasília, v. 1, n. 2, p. 11-44, jul./dez. 2001.

BRASIL. *Consolidação das leis do trabalho - CLT*. 30. ed. São Paulo: LTr, 2003.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego – MTE. *Classificação Brasileira de Ocupações- CBO*. Brasília, 2015. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/home.jsf>. Acesso em: 02 fev. 2015.

CAMARANO, Ana A. O idoso no mercado de trabalho. *Texto para Discussão nº 830* Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

CANÇADO, Vera I. O sofrimento e o prazer na profissão motorista. *Revista de Administração*, São Paulo, v. 29, n.4, p. 56-63, out./dez.1994

CIAMPA, Antonio. C. Identidade humana como metamorfose: a questão da família e do trabalho e a crise de sentido no mundo moderno. *Interações*, São Paulo, v.3, n.6, p.87-101, jul./dez. 1988.

CORASSA, Neuza. Uso do carro como uma extensão da casa e os conflitos no trânsito. In: HOFFMANN, Maria H.; CRUZ, Roberto M.; ALCHIERI, João C. (Orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do psicólogo. 2003. p. 61-101.

COUTINHO, Maria C. *Participação no trabalho*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2006.

DA MATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua*, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DE BONI, Luiz C.; COSTA, Rovilio. *Os italianos do Rio Grande do Sul*. 3 ed. Porto Alegre: Universidade de Caxias do Sul, 1984.

DE BONI, Luiz C.; COSTA, Rovilio. *Far la Mérica*. Porto Alegre: Riocell, 1991.

DEJOURS, Christophe. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. 5. ed. Ampliada. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.

DEJOURS, Christophe. Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações. In: CHANLAT, Jean F.(org.). *O indivíduo na organização, dimensões esquecidas*. 3.ed. São Paulo:Atlas, 1996. p. 149-174.

DEJOURS, Christophe. Subjetividade, trabalho e ação. *Revista Produção*, Florianópolis, v. 14, n. 3, p. 27-34, set./dez. 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/prod/v14n3a03.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2013.

DEJOURS, Christophe. *A banalização da injustiça social*. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

DEJOURS, Christophe. Psicodinâmica do trabalho na pós-modernidade. In: MENDES, Ana M.; LIMA Suzana C. C.; FACAS Emilio P. (Orgs.) *Diálogos em psicodinâmica do trabalho*. Brasília: Paralelo 15, 2007.p.13-26.

DEJOURS, Christophe. A avaliação do trabalho submetida à prova real - críticas aos fundamentos da avaliação. In: SZNELWAR, Laerte I.; MASCIA, Fausto L. (Orgs.) *Cadernos de trabalho, tecnologia e organização*, 2. São Paulo: Blucher, 2008a. p.31-51.

DEJOURS, Christophe. O trabalho como enigma. In: LANCMAN, Selma. ; SZNELWAR, Laerte I. (Orgs). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2008. p. 123-141.

DEJOURS, Christophe. O trabalho como enigma. In: LANCMAN, Selma; SZNELWAR, Laerte I. (Orgs). *Christophe Dejours: Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. 2.ed. rev. amp. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2008b. p. 123-141.

DEJOURS, Christophe. A carga psíquica do trabalho. In: DEJOURS, Christophe. ; ABDOUCHELI, Elisabeth.; JAYET, Christian. *Psicodinâmica do trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. 10 ed. São Paulo: Atlas, 2009. p. 21-31.

DEJOURS, Christophe. Trabalhar não é derrogar. *Laboreal*, Porto, v.7, n.1, p.76-80, jul. 2011.
Disponível em: <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=48u56oTV6582235338949::5542>. Acesso em: 21 set. 2013.

ENRIQUEZ, Eugéne. Perda do trabalho, perda da identidade. In: NABUCO, Maria R.; NETO, Antonio. C. (Orgs.) *Relações de trabalho contemporâneas*. Belo Horizonte: IRT da PUCMG. 1999. p. 69-83.

FERREIRA, Mário C.; MENDES, Ana M. “Só de pensar em vir trabalhar, já fico de mau humor”: atividade de atendimento ao público e prazer-sofrimento no trabalho. *Estudos de Psicologia*, Natal, v.6, n.1, p.93-104. jan./jun. 2001.

FERREIRA, Sérgio S.; ALVAREZ, Denise. Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. *Revista Sistemas & Gestão (on line)*, Niterói, v. 8, n. 1, p. 58-66, mar. 2013. Disponível em:

<http://www.uff.br/sg/index.php/sg/article/viewFile/V8N1A5/V8N1A5>. Acesso em: 20 ago. 2013.

FONTANELLA, Bruno J.; RICAS, Janete; TURATO, Egberto R. Amostragem por saturação em pesquisa qualitativa: contribuições teóricas. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 1, p. 17-27, jan. 2008.

FRANÇA, Lucia H. F. P.; SOARES, Dulce. H. P. Preparação para a aposentadoria como parte da educação ao longo da vida. *Psicologia Ciência e Profissão*, Porto Alegre, v. 29, n. 4, p. 738-751, jun. 2009.

FREITAS, Lêda G.; FACAS, Emílio P. Vivência de prazer-sofrimento no contexto de trabalhos de professores. *Estudos e Pesquisa em Psicologia*, Rio de Janeiro, v.13, n.1, p.7-16, 2013.

GERNET, Isabelle. Psicodinâmica do Reconhecimento. In: MENDES, Ana M.; MERLO, Álvaro R. C. MORRONE, Carla; FACAS, Emílio P.(orgs.) *Psicodinâmica e clínica do trabalho*. 1ed. 1reimp. Curitiba: Juruá, 2011.

HELOANI, Roberto; LANCMAN, Selma. Psicodinâmica do trabalho: o método clínico de intervenção e investigação. *Revista Produção*, São Paulo, v. 14, n. 3, p. 77-86, set./dez. 2004.

HOFFMANN, Maria H.; LEGAL, Eduardo J. Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. In: HOFFMANN, Maria. H.; CRUZ, Roberto M.; ALCHIERI, João C. (Orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003. p. 343-358.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) Censo 2010. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br>. Acesso em: 18 dez. 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) População. Indicadores Sociais. Mercado de Trabalho. Mapa do Mercado de Trabalho no Brasil. *Conceitos e definições do PNAD*. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: HTTP://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/mapa_mercado_trabalho/notastecnicas.shtm. acesso em: 3 jan.2015.

LANCMAN, Selma; UCHIDA, Seiji. Trabalho e subjetividade: olhar da psicodinâmica do trabalho. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*. São Paulo, v.6, n.1, p.79-90. 2003.

MARQUES, Christiani. *A proteção ao trabalho penoso*. São Paulo: LTr, 2007.

- MASSON, Valéria A.; MONTEIRO, Maria I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, Brasília, v. 63, n. 4, p. 533-540, jul./ago. 2010.
- MENDES, Ana M. Da psicodinâmica à psicopatologia do trabalho. IN: MENDES, Ana M.(Org.). *Psicodinâmica do trabalho: teoria, método e pesquisas*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007.
- MENDES, Ana M.; ARAÚJO, Luciane K. R. Ressignificação do sofrimento no trabalho de controle de tráfego aéreo. In: MENDES, Ana M.; LIMA, Suzana C.C.; FACAS, Emilio P. *Diálogos em psicodinâmica do trabalho*. Brasília: Paralelo 15, 2007. p. 27-41.
- MENDES, Ana M.; TAMAYO, Álvaro. Valores Organizacionais e prazer sofrimento no trabalho. *Psico USF*, Itatiba, v.6, n.1, p.39-46, jun. 2001.
- MENDES, Ana M. ;Aspectos psicodinâmicos da relação homem- trabalho: as contribuições de C. Dejours.*Psicologia Ciência e Profissão*, Brasília, v.15, n.13,p.34-38, 1995.
- MENDES, Ana M.; MORRONE, Carla. Trajetória teórica e pesquisas brasileiras sobre prazer e sofrimento no trabalho.In:MENDES,Ana M.; MERLO, Álvaro R. C.;MORRONE, Carla; FACAS, Emílio P.(orgs.)*Psicodinâmica e clínica do trabalho*. 1ed. 1reimp. Curitiba: Juruá, 2011.
- MERLO, Álvaro R.C. etal. O trabalho entre prazer, sofrimento e adoecimento. *Psicologia & Sociedade*, Porto Alegre, v.15, n.1, p.117-136, jan./jun.2003.
- MERLO, Álvaro R.C.; MENDES, Ana M. Perspectivas do uso da psicodinâmica do trabalho no Brasil; teoria, pesquisa e ação. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, Brasília, v.12, n.2, p. 141-156, jun.2009.
- MERLO, Álvaro R.C.; TRAESEL, Elisete S.; BAIERLE, Tatiana C. Trabalho imaterial e contemporaneidade: um estudo na perspectiva da psicodinâmica do trabalho. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, Rio de Janeiro, v.63,n.spe,p.94-104, 2011.
- MINAYO, Maria C. S. *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 19. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.
- MINAYO, Maria C.S. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 12. ed. São Paulo: Hucitec, 2010.
- MOCELIN, Maria C. Itália: o elo rompido agora reatado. *Chronos*, Caxias do Sul, v.29, n.1, p.82-87, jan./jun. 1996
- MONTGOMERY, Malcom. *O novo pai*. 12 ed. São Paulo: Ediouro, 2005.
-

MORENO, Claudia R. C.; ROTENBERG, Lúcia. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista brasileira saúde ocupacional*, São Paulo, v.34, n.120, p. 128-138, jul./dez. 2009.

MORIN, Estelle. M. Os sentidos do trabalho. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v. 41, n. 3, p. 8-19, jul./set. 2001.

MOW (International Research Team). *The Meaning of working*. London: Academic Press, 1987.

MUCHINSKY, Paul M. *Psicologia organizacional*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

NERI, Marcelo C. Renda, consumo e aposentadoria: evidências, atitudes e percepções. *Ensaio Econômico*. Rio de Janeiro: Escola de Pós-Graduação e Economia /FGV, n. 663, p. 1-27, dez. 2007.

POSSAMAI, Osmar J. *A história dos caminhoneiros de São Marcos/RS*. Porto Alegre: EST/Edições, 2007.

POZENATO, Kenia M.M.; GIRON, Loraine S. Identidade: cultura e memória. *Métis: história e cultura*, Caxias do Sul, v.6, n.12, p.137-151, jul./dez. 2007.

RIZZON, Luiz A.; POSSAMAI, Osmar J. *História de São Marcos*. São Marcos: Ed. dos autores, 1987.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos*. São Paulo: EPU, 1988.

SANTOS, Maria. F. S. *Identidade e aposentadoria*. São Paulo: EPU, 1990.

SANTOS, Miriam O. ; ZANINI, Maria C.C. Especificidade da identidade de descendentes de italianos no sul do Brasil: breve análise das regiões de Caxias do Sul e Santa Maria. *Antropolítica*, Niterói, n.27, p. 21-41, ago./dez. 2009.

SILVA, Filipe H. E.; FREITAS, Lêda G. Organização do trabalho, prazer-sofrimento e estratégias. In: MENDES, Ana M.; MERLO, Álvaro R. C.; MORRONE, Carla; FACAS, Emílio P. (orgs.) *Psicodinâmica e clínica do trabalho*. 1ed. 1reimp. Curitiba: Juruá, 2011

SILVA, Patricia C. MERLO, Álvaro R. C. Prazer e sofrimento de psicólogos no trabalho em empresas privadas. *Psicologia Ciência e Profissão*. Brasília, v.27, n.1, p.132-147.2007.

TOLFO, Suzana R.; PICCININI, Valmiria. Sentidos e significados do trabalho: explorando conceitos, variáveis e estudos empíricos brasileiros. *Revista Psicologia & Sociedade*, Porto Alegre, v. 19, edição especial, p.38-46, maio 2007.

ZANELLI, José C.; SILVA, Nardal; SOARES, Dulce H. P. *Orientação para aposentadoria nas organizações de trabalho: construção de projetos para o pós-carreira*. Porto Alegre: Artmed, 2010.

ZANINI, Maria C.C.; SANTOS, Miriam O. O trabalho como categoria étnica: um estudo comparativo da ascensão social de imigrantes italianos e seus descendentes no Rio Grande do Sul (1875-1975). *Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*, Brasília, ano XVII, n.33, p.177-198, jul./dez. 2009.

ANEXOS

Anexo A. Parecer Comitê de Ética

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Motorista caminhoneiro aposentado: um olhar sobre o sentido do trabalho

Pesquisador: Tatiane Carla Reginatto Franceschini

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 34899614.4.0000.5342

Instituição Proponente: Universidade de Passo Fundo/Vice-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 767.119

Data da Relatoria: 27/08/2014

Apresentação do Projeto:

O estudo objetiva conhecer os motivos que levam os motoristas caminhoneiros aposentados permanecerem trabalhando, no município de São Marcos-RS.

Objetivo da Pesquisa:

Analisar os sentidos atribuídos ao trabalho para o motorista caminhoneiro aposentado economicamente ativo.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

A princípio, a participação dos sujeitos na pesquisa não sugere a ocorrência de ônus ou abalo emocional, considerando que a entrevista está sendo proposta na forma de narrativa dos sujeitos participantes. De outra parte, pode-se dizer que o discurso dos sujeitos possibilitará um processo de autopercepção e reflexão, no que diz respeito aos processos de vida e trabalho. Caso o pesquisador identifique qualquer forma de mal-estar e desconforto por conta de sua narrativa, os sujeitos serão acolhidos por parte da pesquisadora, que tem formação profissional como psicóloga, e se necessário serão encaminhados para o setor de atendimento psicológico da rede pública de saúde do município de São Marcos.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se de uma pesquisa descritiva, qualitativa, com 20 sujeitos de pesquisa, motoristas

Endereço: BR 285- Km 171 Campus I - Centro Administrativo

Bairro: Divisão de Pesquisa / São José **CEP:** 99.010-970

UF: RS **Município:** PASSO FUNDO

Telefone: (54)3316-8370

Fax: (54)3316-8798

E-mail: cep@upf.br

Continuação do Parecer: 767.119

caminhoneiros aposentados economicamente ativos residentes no município de São Marcos (RS), por meio de uma entrevista, com duração de uma hora cada, e será realizada nas suas respectivas residências ou na Associação dos motoristas São-Marquenses.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os direitos fundamentais dos participantes foram garantidos no projeto e no TCLE. O protocolo foi instruído e apresentado de maneira completa e adequada. Os compromissos da pesquisadora e das instituições envolvidas estavam presentes. O projeto foi considerado claro em seus aspectos científicos, metodológicos e éticos.

Recomendações:

O comitê recomenda que seja esclarecido no TCLE quais os gastos tidos pelo participante que serão ressarcidos pela pesquisadora, como forma de reduzir riscos futuros.

Após o término da pesquisa, o CEP UPF solicita:

- a) A devolução dos resultados do estudo aos sujeitos da pesquisa ou a instituição que forneceu os dados;
- b) Enviar o relatório final da pesquisa, pela plataforma, utilizando a opção, no final da página, "Enviar Notificação" + relatório final.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Diante do exposto, este Comitê, de acordo com as atribuições definidas na Resolução CNS 446/12, manifesta-se pela aprovação do projeto de pesquisa na forma como foi proposto.

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Considerações Finais a critério do CEP:

Continuação do Parecer: 767.119

PASSO FUNDO, 27 de Agosto de 2014

Assinado por:
Nadir Antonio Pichler
(Coordenador)

Endereço: BR 285- Km 171 Campus I - Centro Administrativo
Bairro: Divisão de Pesquisa / São José **CEP:** 99.010-970
UF: RS **Município:** PASSO FUNDO
Telefone: (54)3316-8370 **Fax:** (54)3316-8798 **E-mail:** cep@upf.br

Anexo B. Comprovante de submissão



Arquivos

English | Español | Português
Usuário Logado: **cmoretto**
[Sair do sistema](#)

[Página inicial](#) > [Usuário](#) > [Autor](#) > **Submissões Ativas**

Submissões Ativas

ATIVO

ARQUIVO

| MM-DD | ENVIAR SEC | AUTORES | TÍTULO | STATUS |
|-----------------|------------|-----------------------|--|-----------------------|
| ARBP- 09-20 ART | | Franceschini, Moretto | O SENTIDO DO TRABALHO PARA OS CAMINHONEIROS APOSENTADOS E... | Aguardando designação |
| 1333 | | | | |

1 a 1 de 1 Itens

Iniciar Nova Submissão

[CLIQUE AQUI](#) para iniciar os cinco passos do processo de Submissão.

Universidade Federal do Rio de Janeiro - Centro de Filosofia e Ciências Humanas - Instituto de Psicologia

Av. Pasteur, 250 - Pavilhão Nilton Campos, Praia Vermelha - Urca
CEP: 22290-902 - Rio de Janeiro-RJ - arquivosbrap@psicologia.ufrj.br

Portal Capes

Minerva

Indexação

Lilacs

Pepsic

Index Psi Periódicos (BVS - Psi)

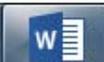
Latindex

Scopus

Clase

Psicodoc

Redalyc



APÊNDICES

Apêndice A. Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Apêndice I- Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Universidade de Passo Fundo

Faculdade de Educação Física e Fisioterapia

Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Você está sendo convidado a participar da pesquisa intitulada “Motorista caminhoneiro aposentado: um olhar sobre o sentido do trabalho”, sob responsabilidade da pesquisadora Tatiane Carla Reginatto Franceschini, orientanda da professora Dra. Cleide Fátima Moretto. Esta pesquisa tem por objetivo analisar os sentidos atribuídos ao trabalho pelo motorista aposentado economicamente ativo.

A sua participação na pesquisa será de apenas um encontro, com duração aproximada de uma hora, em local e horário a ser definido conforme sua disponibilidade. Se houver algum desconforto de sua parte desencadeado pelo conteúdo da entrevista, caberá a pesquisadora providenciar ajuda, orientando-o e encaminhando-o para profissionais especializados na área.

Ao participar da pesquisa você estará contribuindo para a ampliação de conhecimento científico sobre sua categoria profissional, contribuindo para ampliar o conhecimento da realidade dos motoristas caminhoneiros.

Você terá garantia de receber esclarecimentos sobre qualquer dúvida relacionada à pesquisa e poderá ter acesso aos dados em qualquer etapa do estudo. As suas informações serão gravadas e posteriormente destruídas. Os dados não serão divulgados de modo que permitam a sua identificação. Os resultados da pesquisa serão divulgados em congressos e artigos científicos, mas será assegurado sigilo e confidencialidade dos dados.

Caso tenha alguma despesa relacionada à pesquisa, você terá o direito de ser ressarcido, mas não será remunerado pela participação no estudo. Sua participação nessa pesquisa não é obrigatória e você poderá desistir a qualquer momento.

Caso você tenha dúvidas sobre o comportamento da pesquisadora ou sobre as mudanças ocorridas na pesquisa que não constam neste TCLE, e caso se considere prejudicado na sua dignidade e autonomia, você poderá entrar em contato com a pesquisadora Tatiane Carla Reginatto Franceschini, pelo fone (54) 99812671, ou com o curso de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano da Faculdade de Educação Física e Fisioterapia, ou também pode consultar o Comitê de Ética em Pesquisa da UPF, pelo fone (54) 33168370.

Dessa forma, se você concorda em participar da pesquisa como consta nas explicações e orientações acima, coloque seu nome no local indicado abaixo.

Desde já, agradecemos a sua colaboração e solicitamos a sua assinatura de autorização neste termo, que será também assinado pelo pesquisador responsável em duas vias, sendo que uma ficará com você e outra com a pesquisadora.

Passo Fundo, ___/___/___.

Nome do participante: _____

Assinatura: _____

Nome pesquisadora: _____

Assinatura: _____

Apêndice B. Projeto de pesquisa

Universidade de Passo Fundo

Faculdade de Educação Física e Fisioterapia

Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano

**Motorista caminhoneiro aposentado: um olhar sobre o
sentido do trabalho**

Tatiane Carla Reginatto Franceschini

Passo Fundo, maio 2014

1 Dados de identificação

1.1. TÍTULO

Motorista caminhoneiro aposentado: um olhar sobre o sentido do trabalho.

1.2. AUTOR

Tatiane Carla Reginatto Franceschini

Psicóloga Graduada em Psicologia pela Universidade de Caxias do Sul/RS. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano da Universidade de Passo Fundo/RS.

1.3. ORIENTADOR

Dra. Cleide Fátima Moretto

Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade de Passo Fundo. Mestre em Economia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Doutora em Teoria Econômica pela Universidade de São Paulo. Docente permanente do Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano (ppgEH) da Faculdade de Educação Física e Fisioterapia da Universidade de Passo Fundo. Líder do Grupo Interdisciplinar de Estudos sobre Trabalho (Giest).

1.4. DURAÇÃO

Vinte e quatro meses.

1.5. VIGÊNCIA

Março de 2013 a Março de 2015.

1.6 RESUMO

O trabalho exerce papel fundamental para a vida das pessoas, mas o sentido atribuído a ele é muito subjetivo e sofre modificações durante a vida. A aposentadoria é um desses momentos onde o sentido do trabalho adquire transformações. Para muitos o aposentar-se é um momento de descanso, de tempo livre para realizar coisas antes impedidas pela rotina do trabalho; porém, para outros, aposentar-se é um momento de perdas profundas, de desconforto e sentimentos de inutilidade, vazio e finitude. Para estes trabalhadores a postergação da aposentadoria é uma escolha, pois assim evitam as consequências deste momento e sentem-se produtivos e ativos. O estudo objetiva compreender os motivos que levam os motoristas caminhoneiros aposentados permanecerem trabalhando, no município de São Marcos-RS. Como referencial teórico segue a psicodinâmica do trabalho de Christophe Dejours. O estudo, em nível descritivo e exploratório adota a metodologia qualitativa, referenciada à análise de conteúdo de Bardin. O instrumento de coleta de dados será a entrevista semiestruturada.

1.7 PALAVRAS-CHAVE

Trabalho. Motorista caminhoneiro. Aposentado. Subjetividade.

2 Finalidade

Obtenção de conhecimento sobre o universo desta categoria profissional, entender sua subjetividade e seu modo todo particular de vivenciar o trabalho; então divulgar o estudo e

definir ações que visem melhorias para a saúde e o trabalho desta classe importante para o desenvolvimento do país, porém esquecida pelo governo em suas políticas sociais.

3 Problemática e questão de pesquisa

Na atualidade, muitas são as definições e concepções encontradas na literatura sobre o que representa o trabalho para a vida humana. Para Dejours (2011), chegar a um consenso sobre a importância e a melhor definição da noção de trabalho seria uma tarefa difícil, pois cada autor, seguindo sua linha teórica, encontra argumentos para defender sua tese, alguns defendem e enfatizam a importância do trabalho e outros relatam que o trabalho está em vias de extinção. Deixando essa discussão de lado, Dejours (2011) reforça que a realidade é indiscutível, pois, todos necessitamos trabalhar. E define: “O trabalho é aquilo que implica, do ponto de vista humano, o fato de trabalhar: gestos, *saberfazer*, um engajamento do corpo, a mobilização da inteligência, a capacidade de refletir, de interpretar e de reagir às situações; é o poder de sentir, de pensar e de inventar (DEJOURS,2011, p. 28, grifos do original).

O mundo do trabalho vem passando por profundas modificações. Avaliando a evolução histórica do trabalho, percebe-se que o sentido atribuído a ele vem sofrendo transformações ao longo dos anos. De função exercida, inicialmente, apenas por escravos, passando pela revolução industrial, pelo taylorismo, pelo fordismo, pela mecanização, na atualidade, com a globalização, as inovações tecnológicas, as novas maneiras de gestão, as novas organizações do trabalho, entre outros fatos, observa-se as várias mudanças que provocaram novas percepções em relação ao modo de pensar, de sentir e de atribuir importância ao trabalho.

O trabalho é uma atividade cheia de sentidos, sentidos psicológicos, sentidos existenciais, sentidos relacionados à subsistência, ao status social, sentido de integração social, sentido de utilidade, de satisfação e de evolução pessoal, de autonomia, sentidos de

sofrimento e prazer, enfim, a pessoa estará realizada ou não com o trabalho conforme os sentidos que este irá lhe proporcionar.

O mercado de trabalho brasileiro está acompanhando os movimentos da dinâmica produtiva e sofrendo muitas transformações. Identifica-se, nos últimos anos, uma taxa de desemprego baixa, excesso de demanda por trabalhadores (vagas ociosas), escassez na oferta de trabalhadores capacitados, altos índices de rotatividade, enfim, situações que fazem repensar os perfis dos trabalhadores. O que há alguns anos não acontecia, na atualidade, está acontecendo: as empresas estão mantendo os funcionários aposentados no seu quadro de trabalhadores e recorrendo recontração de alguns que haviam parado. O próprio crescimento demográfico do país contribui para essa tendência, hoje se vive mais e com mais saúde, o que oferece condições para que o aposentado ou o idoso mantenha-se ativo. Conforme dados do IBGE (2006), a população ocupada em idade ativa que mais cresce é a do grupo de 50 anos ou mais.

No âmbito do mercado de trabalho do transporte rodoviário de cargas, observa-se, cada vez mais, que as empresas estão preferindo trabalhadores com mais experiência. Tal situação tem sido explicada por parte das empresas em função do comprometimento e da responsabilidade observada nos trabalhadores mais velhos, sobretudo os já aposentados. Apesar das pressões e das dificuldades enfrentadas nas jornadas de trabalho, os motoristas mais velhos demonstram atitudes mais saudáveis em relação ao significado do trabalho para as suas vidas.

De outra parte, os motoristas já aposentados preferem continuar no mercado de trabalho como uma forma de pertencimento, de utilidade na sociedade. Portanto, pressupõe-se que o trabalho para eles represente saúde e longevidade, ao contrário da condição de adoecimento observada em muitas outras fases da vida e atividades profissionais.

O município de São Marcos (RS), localizado na mesorregião nordeste rio-grandense, é conhecido pelo título “Capital Scania”. Local que por muitos anos foi considerada a cidade com maior número de caminhões *per capita*, associada à cidade do caminhoneiro. Estes profissionais trabalham como pequenos empreendedores, com mais de um veículo, como

autônomos e como empregados de pequenas, médias e grandes transportadoras de carga rodoviária da região.

Diante do exposto apresenta-se como problema desta investigação, o seguinte questionamento: Qual o sentido atribuído ao trabalho para os motoristas caminhoneiros aposentados que estão economicamente ativos no mercado de trabalho do município de São Marcos (RS)?

4 Justificativa

O trabalho é essencial na vida das pessoas, porém o sentido atribuído a ele é que determina o modo como o trabalhador se relaciona com ele, gerando prazer ou sofrimento. Percebe-se, pela vivência organizacional, que os sentidos divergem a partir das diferentes experiências observadas por meio das relações de trabalho, ou seja, os diferentes modos de se produzir interferem no modo de trabalhar. Portanto, se o trabalho permite autonomia e prazer, pressupõe-se que o trabalhador terá dificuldade de se desengajar de sua atividade. Já, de outra parte, se gera adoecimento, o trabalhador procurará um modo de romper com tal vínculo de trabalho. O trabalho poder provocar desprazer, alienação e doenças, mas, também proporcionar gratificações e saúde (DEJOURS, 2005, 2008b).

Percebe-se que, para a maioria dos motoristas caminhoneiros, aposentar-se e continuar ativo tem sido a escolha no seu ciclo de vida. Pode-se observar outras subjetividades, manifestadas por outros vínculos sociais, além dos familiares.

No Brasil, o setor de transporte de carga rodoviária vem apresentado um importante crescimento, com a expansão das atividades produtivas num país com dimensões continentais. Convivem num mesmo mercado o grande e o pequeno capital, ou seja, as grandes transportadoras com dezenas ou centenas de veículos de carga e os caminhoneiros autônomos

que vivem do seu capital/trabalho. Existem no Brasil cerca de 947 mil transportadores registrados, seja como empresas, autônomos ou cooperativas (ANTT, 2013). Segundo a mesma fonte, em São Marcos existem 141 empresas registradas como de transportes de cargas, dado que revela a importância deste segmento para o município e o próprio país.

O município de São Marcos durante a década de 1990 e meados dos anos 2000, foi considerado a cidade brasileira com o maior número de caminhões *per capita*. Atualmente está entre os quatro municípios com o maior número de caminhões por habitantes do país⁹. O trabalhador da estrada está envolvido com os setores político, econômico, cultural, social e religioso, sendo responsável pelo desenvolvimento do município (POSSAMAI, 2007). Diante dos dados viu-se à necessidade de aprofundar os estudos sobre esta categoria de trabalhadores como forma de revelar o sentido todo peculiar que estes trabalhadores atribuem ao trabalho e os motivos que os levam a permanecer no trabalho mesmo após sua aposentadoria.

Ainda, a experiência de trabalho como psicóloga organizacional e perita de trânsito, atuando com esses profissionais há treze anos, indica a necessidade e as lacunas de estudos nesta área: pouco se estuda a respeito, apesar da importância que a categoria tem para o Brasil.

⁹ Informação obtida verbalmente com diretor da Associação dos Motoristas São-Marquenses (AMSM), em outubro de 2013.

5 Objetivos da pesquisa

5.1. OBJETIVOS GERAIS

Compreender os sentidos atribuídos ao trabalho para o motorista caminhoneiro aposentado economicamente ativo.

Identificar as percepções dos motoristas caminhoneiros do município de São Marcos/RS em relação aos processos de trabalho e as vivências pessoais.

6 Revisão da literatura

Na presente fundamentação teórica são abordados temas relevantes para a pesquisa. Definições sobre trabalho, sentidos do trabalho, prazer e sofrimento no trabalho são apresentadas. A aposentadoria, suas características, e a necessidade de manter-se ativo economicamente também serão tratados. Por fim, contextualiza-se sobre as peculiaridades do profissional motorista caminhoneiro.

6.1 Trabalho e vida

Para compreender o sentido atribuído ao trabalho, é de extrema relevância entender o que representa o trabalho para a vida.

O trabalho é fundamental para a vida do ser humano, ele tem um papel central, uma vez que cria condições para que as pessoas possam se realizar, permite sua integração com o seu meio social. Marques (2007) afirma que o trabalho, mesmo em seu sentido mais simples, é percebido como criador de valores, é inerente ao cotidiano de cada pessoa, e passa a exercer a função de lhe desenvolver, tanto no âmbito pessoal como social, proporcionando-lhe

condições para que se mantenha com dignidade. Corroborando com a afirmação de que o trabalho é imprescindível à vida humana, Arendt afirma que:

O trabalho produz um mundo “artificial” de coisas, nitidamente diferente de qualquer ambiente natural. Dentro de suas fronteiras habita cada vida individual, embora esse mundo se destine a sobreviver e a transcender todas as vidas individuais. A condição humana do trabalho é a mundanidade. (2007, p.15, grifos no original).

O trabalho tem a capacidade de transformar as pessoas. Nos argumentos de Dejours (2004), lê-se que o trabalho permite transformações, mesmo que necessitando de provações, pois não se baseia apenas na produção, mas na transformação pessoal. O autor reforça que é através do trabalho que se pode transformar o mundo e a si mesmos, enfatizando que o trabalho é um processo de subjetivação e que: “é através do trabalho que o sujeito se forma ou se transforma revelando-se a si próprio de tal forma que depois do trabalho ele já não é completamente o mesmo do que antes de o ter empreendido.” (DEJOURS, 2011, p.77).

O trabalho assume papel centralizador na vida das pessoas e, segundo Antunes (1998), o trabalho será sempre central, pois ele assume vários sentidos. Para Dejours, “a centralidade do trabalho é percebida na construção da identidade, na realização de si mesmo e na saúde mental, ou mesmo saúde somática.” (2008b, p.140). O trabalho é um fator importante para a constituição da personalidade, para o equilíbrio psíquico do indivíduo e para sua socialização (ENRIQUEZ, 1999). O trabalho ajuda a pessoa a se descobrir e a desenvolver sua identidade (MORIN, 2001). O trabalho é a melhor técnica para prender o homem à realidade (FREUD, 2010). “O trabalho deve ser entendido como um continuum que se estende além de seu espaço restrito e influencia outras esferas da vida.” (LANCMAN, 2008, p.35). Pelo trabalho o homem transforma a natureza e é por ela transformado, sendo esta uma relação geradora de sentidos (CODO, 2007). Para Codo, Sampaio e Hitomi (1998), do mesmo modo em que a vida do homem não pode se dar unicamente em função do trabalho, o sentido da vida não é efetivo na ausência dele.

6.2 O sentido do trabalho

Na literatura verifica-se que a definição de sentido e significado do trabalho são tratadas como sinônimos ou como distintos, dependendo da abordagem utilizada, mas a relevância é que todos com seus estudos contribuem para a discussão teórica sobre a importância do trabalho para a vida das pessoas. Na interpretação de Silva e Tolfo (2012) e Tolfo e Piccinini (2007), significado seria a representação social que a tarefa executada tem para o trabalhador, e sentido seria uma dimensão mais pessoal, evocando sentimentos como auto realização, satisfação, autonomia, desenvolvimento pessoal e profissional. Neste estudo, os termos sentido e significado do trabalho serão usados como sinônimos.

O sentido que se atribui ao trabalho é muito amplo e subjetivo. Estudos comprovam que cada pessoa atribui valores próprios ao trabalho, conceitualizando-o por meio de suas visões, realizações e frustrações. Borges e Tamayo (2001) e Tolfo e Piccinini (2007) afirmam que o trabalho é cheio de sentido individual e social, é responsável pela produção da vida de cada pessoa ao prover subsistência, criar sentidos existenciais, colaborar para estruturação da personalidade e da identidade. Contribuindo com a colocação, Muchinsky (2004) argumenta que o trabalho possui múltiplos sentidos: o sentido psicológico que fornece uma fonte de identidade e união com outras pessoas e realização pessoal; e sentido econômico, que são os recursos financeiros para o sustento da vida.

Os psicólogos Hackman e Oldhan são os pioneiros nos estudos sobre o sentido do trabalho. Eles identificaram três características que contribuem para que o trabalho tenha sentido: tarefas variadas, que possibilitam o uso de várias competências; a identidade do trabalho, com a possibilidade de realizar algo do começo ao fim; e o significado do trabalho sobre o bem das pessoas, da organização e da sociedade (MORIN, 2001; TOLFO; PICCININI, 2007).

Os estudiosos do grupo Mow (1987) definem que o trabalho possui três dimensões que lhe atribuem sentido: a centralidade, entendida como o nível de importância que o trabalho representa para a vida humana; as normas sociais, vistas como as regras derivadas de valores morais, éticos; os resultados valorizados, os quais abrangem os valores que levam a pessoa a trabalhar como o prestígio, o relacionamento social, o poder econômico entre outros.

Para Morin (2001), o sentido do trabalho é constituído pelo significado, que são as representações e o valor que a pessoa atribui ao trabalho; pela orientação, que é o que a pessoa busca com o trabalho e o que direciona suas ações no trabalho; e pela coerência, ou seja, a harmonia e equilíbrio que o trabalho proporciona.

Em um estudo realizado com estudantes de administração e com administradores da França e do Quebec, Morin (2001) aponta que, para um trabalho ter sentido ele deve: ser realizado de forma eficiente, proporcionando resultados úteis e rentáveis; ser intrinsecamente satisfatório, trazendo prazer e novos desafios para quem o realiza; ser aceito moralmente; ser fonte de experiências de contatos sociais satisfatórios; garantir segurança e autonomia; manter a pessoa ocupada. Seguindo os estudos, Morin, Tonelli e Pliopas (2007), em uma pesquisa realizada com jovens administradores da cidade de São Paulo, sobre os sentidos que atribuem ao trabalho, chegaram a três dimensões fundamentais: dimensão individual, que apresenta aspectos como satisfação pessoal, autonomia, sobrevivência, aprendizagem, crescimento; dimensão organizacional, com aspectos relacionados com a utilidade e as relações interpessoais; e dimensão social, caracterizados pela inserção e contribuição para a sociedade. Confirmando a importância do trabalho para a vida das pessoas, Morin (2001) conclui, baseado em seus estudos, que mesmo as pessoas tendo condições de viver sua vida confortavelmente sem a necessidade de trabalhar, elas permaneceriam trabalhando, pois além da situação financeira, o trabalho proporciona uma ocupação, uma fonte de relacionamentos, um objetivo na vida e a integração com a social.

Para que um trabalho tenha sentido é essencial que quem o realize saiba para onde ele conduz, que os seus objetivos sejam claros e valorizados e que seus resultados tenham importância (MORIN, 2001). Um trabalho com sentido é aquele que realiza, satisfaz e motiva a pessoa, e um trabalho sem sentido seria alienante, a pessoa faria o trabalho sem saber por que e sem realizações (PICCININI et al., 2005).

Para Dejours, “o trabalho precisa fazer sentido para o próprio sujeito, para seus pares e para a sociedade.” (1992, p.49). De acordo com o autor, o sentido do trabalho é constituído por dois componentes: o primeiro refere-se ao conteúdo significativo em relação ao sujeito, o qual diz respeito à dificuldade prática para realização da tarefa, a significação da conclusão da tarefa para determinado profissional e a posição social relacionada ao cargo profissional; o segundo conteúdo refere-se ao conteúdo significativo do objeto, ao qual Dejours define:

[...] ao mesmo tempo em que em que a atividade de trabalho comporta uma significação narcísica, ela pode suportar investimentos simbólicos e materiais destinados a outro, isto é, ao Objeto. A tarefa pode também veicular uma mensagem simbólica para alguém, ou contra alguém. A atividade do trabalho, pelos gestos que ela implica, pelos instrumentos que ela movimenta, pelo material tratado, pela atmosfera na qual ela opera, veicula um certo número de símbolos. A natureza e o encadeamento destes símbolos dependem, ao mesmo tempo, da vida interior do sujeito, isto é, do que ele põe, do que ele introduz de sentido simbólico no que o rodeia e no que ele faz. (1992, p.50).

Portanto, Dejours (1992) entende que toda atividade contém os dois termos, e que separar os dois conteúdos seria arbitrário, pois o investimento narcísico somente pode renovar-se graças ao investimento objetal e vice-versa, sendo o sentido atribuído ao trabalho próprio de cada pessoa.

Assim sendo, pode-se afirmar que o trabalho, além de ser é um fator de constituição do sujeito ele contribui para dar sentido à vida. Para Antunes “uma vida cheia de sentido fora do trabalho supõe uma vida dotada de sentido dentro do trabalho.” (1999, p.175).

6.3 Sofrimento e prazer no trabalho na perspectiva Dejouriana

O trabalho contribui para dar sentido à vida, que pode proporcionar satisfações ou padecimentos. O trabalho pode “provocar o pior – a doença e a morte – mas pode também gerar o melhor – saúde e acréscimo de vida.” “Esta ambivalência, o trabalho obtêm da sua relação com a subjetividade e com o sujeito.” (DEJOURS, 2011, p.77).

As repercussões do processo de trabalho sobre a saúde do trabalhador são, para Dejours (1992, 1996), derivadas tanto das condições de trabalho como da organização do trabalho; a condição de trabalho reflete sobre o físico do trabalhador, representada pelas condições físicas, químicas e biológicas do ambiente de trabalho; e a organização do trabalho reflete sobre o equilíbrio psíquico e a saúde mental, diz respeito à divisão que atingem as relações sociais no local de trabalho, como hierarquia, ritmo, estilo de liderança. As duas refletem sobre a saúde do trabalhador, podendo ocasionar sofrimento, doenças físicas e mentais.

O sofrimento no trabalho inicia quando a relação do trabalhador com a organização do trabalho está bloqueada, quando o trabalhador usou todos os recursos intelectuais, psicoafetivos e adaptativos, quando seus meios de defesa contra a exigência física e mental foram exauridos e quando o nível de insatisfação entre o desejo do trabalho e o desejo da produção é enorme (DEJOURS, 1992; 2009). “[...] 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. Correlativamente, o sofrimento aumenta.” (DEJOURS, 1992, p. 52). Por outro lado, o sofrimento não deve ser visto apenas como algo lamentável, mas sim como um ponto de partida, o sofrimento precisa, via trabalho, ser transformado para ser superado e proporcionar prazer (DEJOURS, 2008b).

Para Freud (2010), o ser humano para adaptar-se à convivência, enfrenta três tipos de sofrimentos, chamados por ele de sofrimentos fundamentais que são:

A prepotência da natureza, a fragilidade de nosso corpo e a insuficiência das normas que regulam os vínculos humanos na família, no estado e na sociedade. No tocante as duas primeiras, nosso julgamento não tem por que hesitar: ele nos obriga ao reconhecimento dessas fontes do sofrer e à rendição ao inevitável. Nunca dominaremos completamente a natureza e nosso organismo, ele mesmo parte dessa natureza, será sempre uma construção transitória, limitada em adequação e desempenho [...]. Temos outra atitude para com a terceira fonte de sofrimento, a social. Esta não queremos admitir, não podendo compreender por que as instituições por nós mesmos criadas não trariam bem-estar e proteção para todos nós. (FREUD, 2010, p.43-44).

Já Dejours (1992, 1996, 2009) define dois tipos de sofrimento no trabalho: o sofrimento patogênico, que surge quando todas as possibilidades de transformação da organização do trabalho foram usadas sem êxito; e o sofrimento criador, que é aquele que ajuda o trabalhador a criar resistências e alternativas frente aos desequilíbrios psíquicos e físicos, é aquele que faz com que o trabalhador conviva com as dificuldades sem adoecer, é aquele que transforma o sofrimento em satisfação, em prazer. Segundo o autor, o trabalho pode ser fatigante, o que aumenta as pressões causando as patologias, mas também o trabalho pode ser equilibrante, o que diminui a pressão e proporciona gratificação após sua realização (DEJOURS, 2009).

Para enfrentar o sofrimento, o trabalhador utiliza estratégias defensivas, que são mecanismos que auxiliam o trabalhador a modificar e a transformar a realidade, estas originam-se de um tipo específico de cooperação ente os trabalhadores (DEJOURS, 2008a). Estas estratégias defensivas são elaboradas pelo coletivo, nomeadas de estratégias coletivas e de ideologias da profissão e estas, por sua vez, recebem auxílio no alívio do sofrimento pelas estratégias de defesas individuais (DEJOURS, 1996). Segundo Mendes e Araújo (2007), as estratégias defensivas desempenham papel importante para o trabalhador, porque auxiliam na proteção ou na alienação.

O trabalho tem o poder de transformar o sofrimento em prazer, afirma Dejours (2007, 2011). O prazer no trabalho pode ser sentido pela pessoa, conforme Mendes e Tamayo

(2001), quando existe valorização e reconhecimento. Os autores definem valorização como um sentimento de que o trabalho tem importância e valor para o trabalhador, para a organização e para a sociedade; e reconhecimento como um sentimento de aceitação, de admiração e de liberdade de expressão (MENDES; TAMAYO, 2001).

Conforme Mendes (2007) é possível vivenciar o prazer, mesmo em condições precárias de trabalho, se a organização do trabalho proporcionar condições de o trabalhador mobilizar sua inteligência, suas relações sociais e sua comunicação. São manifestações de prazer no trabalho as relações interpessoais satisfatórias, a sensação consciente de harmonia, a recompensa do reconhecimento, a vivência da sublimação, e a expressão da subjetividade (FERREIRA; MENDES, 2001).

Dejours conclui que “o prazer no trabalho está substancialmente ligado ao sucesso do processo de subjetivação, de reforço da identidade, ou, ainda, à auto realização, que o trabalhar proporciona.” (DEJOURS, 2005, p.98).

6.4 Aposentadoria e trabalho

Durante a vida, ao longo do desenvolvimento humano criam-se vínculos, com pessoas, com objetos, com a organização do trabalho e a ruptura destes vínculos, dessas relações, podem provocar reações desagradáveis das quais seus efeitos serão difíceis de serem tolerados e administrados.

Em cada uma das fases do desenvolvimento humano, observa-se características peculiares: quando adultos, quando idosos, há um momento de transição, esperado e desejado para alguns e postergados para outros, a este momento denomina-se aposentadoria. A aposentadoria pode trazer ganhos ou perdas, dependendo da subjetividade, da personalidade, de cada pessoa e dos valores que esta pessoa atribuiu ao trabalho durante toda sua vida.

A maneira pela qual o indivíduo viverá sua aposentadoria sofrerá influências de sua história de vida, de suas relações com a sociedade, principalmente com o papel profissional e as formas de superar as perdas e adaptar-se às novas situações (SANTOS, 1990). A aposentadoria pode ser um momento de desvalorização de significados atribuídos a vida, de sentimentos de inutilidade, de desequilíbrios, de perdas, mas, também, pode ser tempo de novas conquistas, de liberdade e de desenvolvimento pessoal (ZANELLI; SILVA, 1996; ZANELLI; SILVA; SOARES, 2010; ZANELLI, 2012).

A aposentadoria permite ao aposentado maior tempo livre e, segundo Zanelli (2012), este tempo pode ser vivenciado de maneira positiva, usando-o para desenvolvimento pessoal, para descanso, para atividades recreacionais, sociais e de voluntariado, mas, por outro lado, pode ser vivenciado como algo negativo, principalmente pelo aposentado que era habituado há preencher seu tempo livre com atividades relacionadas ao trabalho. Corroborando com a colocação, Selig e Valore (2010) afirmam que este tempo livre passa a ser visto como algo vazio, que precisa ser ocupado, na maioria dos casos, com novos trabalhos, reforçando a necessidade de se ter uma atividade laboral.

A aposentadoria afeta as relações familiares de varias formas e pode provocar reações de convivência tumultuadas. Segundo Moragas (2010), a aposentadoria afeta principalmente a vida do casal. Explica que, com a presença do marido mais tempo em casa, a esposa sofre um grande choque e há necessidade de reprogramação até dos afazeres domésticos. Contribuindo com esta colocação, Zanelli (2012) entende que com o maior tempo para o convívio familiar surgem problemas de relacionamento conjugal e com os filhos, mas que esta nova interação dependerá de como foram as experiências ao longo da vida e o modo como os papeis foram experienciados, ou seja, como foram os cuidados e a comunicação com os filhos, como foi o companheirismo e a cooperação entre o casal, o que irá refletir no momento da aposentadoria.

A aposentadoria repercute, também, sobre o poder econômico, sobre o lado financeiro. Para grande maioria dos trabalhadores, a aposentadoria provoca uma redução significativa no

padrão de vida econômico e, conseqüentemente, no nível de qualidade econômico que possuía. Neri (2007) descreve que muitos trabalhadores, durante o período em que estavam trabalhando, procuravam acumular recursos financeiros, com objetivo de manter um bom nível de vida na aposentadoria. França e Vaughan (2008) relatam que, no Brasil, o trabalhador preocupa-se muito com a situação financeira na aposentadoria e economizam para ter recursos nesta ocasião.

Santos (1990) afirma que a maneira pela qual a pessoa viverá sua aposentadoria será influenciada pela sua história de vida, pelas relações estabelecidas com a sociedade e pelos sentidos e significados que atribuiu ao trabalho durante sua via profissional.

Enfatizando sobre a importância do trabalho, Bitencourt et al. (2011) definem que o sentido que o trabalho tem é muito amplo e diverso, manifestando-se de diversas maneiras, dependendo da organização em que a pessoa trabalha, dos colegas, da família, das relações estabelecidas e da etapa da vida em que a pessoa se encontra.

O sentido atribuído ao trabalho na aposentadoria passa a ter significados diferentes do que em fases anteriores de sua vida. Neste momento a pessoa prepara-se para mudanças de suas atividades laborais, algumas pessoas continuam trabalhando, outras mudam a atividade e usam flexibilidade da carga horária e, em outros casos, as pessoas se desvinculam do mercado de trabalho, mas para todos existem perdas e estas precisam ser elaboradas. Segundo Santos (1990), para o sujeito que sempre confundiu sua identidade pessoal com a profissional, a aposentadoria o fará descobrir a falta de sentido fora do trabalho e ele passará por momentos difíceis, sendo uma longa crise. “Ele não terá mais uma identidade reconhecida socialmente, perderá o sentido da vida e terá dificuldade em saber por que e por quem vive.” (SANTOS, 1990, p.12). Concluindo, a autora argumenta que este sujeito terá de reestruturar sua identidade, internalizar novos papéis e almejar novos objetivos na vida (SANTOS, 1990).

De acordo com Santos (1990), a perda do papel profissional poderá ocasionar, para muitos aposentados, mudanças em nível subjetivo, em nível de identidade:

O sentimento de unidade é atingido pela perda de um papel que, durante vários anos, fez parte da imagem e da definição de si mesmo; - a aposentadoria acarreta uma reorganização da multiplicidade de identidades que se organizam na identidade pessoal; - com a perda do papel profissional, o sujeito perde também seu poder enquanto ator social e seu valor com relação a uma sociedade voltada para força de produção. (SANTOS, 1990, p.29)

A transição do período de trabalho para a aposentadoria é um momento vivido por muitos como um momento amedrontador, sem prazer, sem gratificações. Então, permanecer trabalhando lhe ofereceriam mais benefícios, por isso a postergação do momento de abandonar o trabalho. Segundo Bee (1997), para as pessoas cuja vida profissional é desafiadora e interessante, o momento da aposentadoria será adiado, e estas pessoas vão permanecer trabalhando até a saúde permitir.

Para a pessoa em que o trabalho exerceu papel fundamental durante sua vida, para a pessoa que para sentir-se útil e produtivo necessita do trabalho, a aposentadoria estaria relacionada ao fim, a improdutividade. Santos (1990) argumenta que para as pessoas que confundem o ser com o fazer, onde o estar aposentado representa não ser produtivo, o fim do trabalho representa o fim da vida, para continuar a viver tem que continuar trabalhando, sendo esta a razão fundamental da postergação. “O trabalho é, de certo modo um mecanismo adaptativo que permite ao sujeito recuperar sua identidade e, assim, minimizar a angustia do fim.” (SANTOS, 1990, p.36).

Os aposentados continuam exercendo atividades profissionais, como forma de adaptação à nova rotina e pela importância atribuída ao trabalho em suas vidas. Neri (2007) aponta que, para um grande número de aposentados, o trabalho é uma opção e não uma obrigação, o que evidencia os valores relacionados com o trabalhar, mesmo após aposentadoria. “Culturalmente, o brasileiro não entende a aposentadoria como a cessação da atividade laboral.” (OLIVEIRA et al., 2004, p.413). Permanecer trabalhando ou retornar ao mercado após aposentadoria propicia um aumento na renda, autonomia e relacionamentos interpessoais (CAMARANO; KANSO; MELLO, 2004).

No Brasil, observa-se no período recente um acréscimo significativo de aposentados e de trabalhadores acima de 60 anos no mercado de trabalho; projeta-se que cerca de 300 mil idosos serão somados a cada ano à população economicamente ativa (WAJNMAN; OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012). Estes dados reforçam o que argumenta Camarano (2001), de que há hoje um aumento expressivo de aposentados na população economicamente ativa do país e que isso se deve ao aumento dos anos de vida, às melhores condições de saúde física e psíquica do idoso, a maior cobertura previdenciária e às vantagens que esta parcela da população fornece para as empresas.

Esses profissionais possuem maturidade e experiência, que fazem a diferença no desenvolvimento das atividades. França e Soares (2009) enfatizam que estes profissionais são mais criativos, dedicados, confiáveis, comprometidos, éticos, apresentam conduta adequada, são mais estáveis, permanecendo mais tempo no trabalho, apresentam boa capacidade na resolução de problemas, enfim, apresentam características que reforçam a sua contratação e que agregam vantagens para as empresas.

O estudo de Khoury et al., (2010) procurou descobrir o porquê do retorno dos aposentados ao trabalho e concluiu que, para a amostra pesquisada, o principal motivo para o retorno foi a necessidade de sentir-se produtivo; em segundo lugar, empatado, aparece a necessidade de aumentar a renda familiar e a necessidade de conviver com outras pessoas. Para os autores, os dados obtidos confirmam a hipótese de que o retorno ao mercado de trabalho é influenciado por fatores psicossociais, mais do que por fatores de ordem econômica ou financeira (KHOURY et al., 2010). Na mesma linha, França e Vaughan (2008) realizaram uma pesquisa com executivos brasileiros e neozelandeses sobre a importância das perdas e ganhos com aposentadoria e revelaram que a perda considerada mais significativa é a perda relacionada a aspectos emocionais do trabalho, tais como a falta de desafios, a responsabilidade da função, a competitividade, a criatividade, a capacidade de decidir e o sentimento de pertencimento à empresa. Segundo os autores, a segunda perda estaria

relacionada a aspectos tangíveis do trabalho, seguida pela perda dos relacionamentos interpessoais e, por último, a perda relacionada ao salário (FRANÇA; VAUGHAN, 2008). Estes dados confirmam que a permanência do aposentado no trabalho lhe ocasionaria menos sofrimento e reforçam que a vida sem trabalho não é bem concebida mesmo após aposentadoria (FRANÇA; VAUGHAN, 2008).

Moragas (2010) observa que, na sociedade contemporânea, o conceito de aposentadoria vem sofrendo modificações. O autor relata que a aposentadoria deixou de ser um acontecimento padrão, que acontecia com a chegada a determinada idade, para

transformar-se em um fenômeno que muda conforme as condições da função de trabalho, as posições econômicas e subjetivas do sujeito.

França e Vaughan (2008) relatam que em muitos países e, atualmente, no Brasil, as empresas estão se dando conta sobre a necessidade de manter funcionários mais velhos e aposentados no mercado de trabalho.

6.5 O profissional motorista caminhoneiro

De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações – CBO (BRASIL MTE, 2013), o profissional motorista caminhoneiro, é um profissional que transporta, coleta e entrega cargas, podendo atuar como autônomo ou com carteira assinada; são profissionais que trabalham em dupla ou individualmente, durante horários irregulares e alternados. De acordo com a mesma fonte, para ser um profissional da área, a pessoa deve ser coerente e determinada, responsável, conhecer e cumprir a legislação de trânsito, prestar serviços com qualidade, dominar o funcionamento do caminhão, ter noção de mecânica, primeiros socorros e condução econômica e precisa estar atualizado, realizando constantes treinamentos.

A profissão motorista caminhoneiro é uma atividade que possui certas particularidades que a diferencia de outros profissionais: são profissionais que passam a maior parte de sua

vida dentro de uma cabina, conduzindo o caminhão, cruzando estradas e transportando “o Brasil nas costas”. São profissionais que possuem uma cultura própria. De acordo com Rizzon e Possamai (1987), o caminhoneiro possui um jeito de ser e de viver todo específico, e uma cultura muito típica.

Possamai (2007), em seu livro sobre a história dos caminhoneiros de São Marcos, indaga se ser caminhoneiro é uma profissão ou uma vocação? O autor, por meio de suas pesquisas, conclui que, para muitos, é uma vocação e, para outros, uma profissão. E define que:

Ser motorista caminhoneiro é um trabalho específico dentro desta divisão social de atividades. É claro também que o amor pelo serviço, o conhecimento e domínio da mecânica de um carro de transporte, a comunicação com a diversidade de pessoas e de culturas podem fazer deste trabalho uma vocação nas relações humanas e na vocação de pai que busca na dignidade deste trabalho, o digno sustento do lar que tanto ama. (POSSAMAI, 2007, p.27).

Estima-se que, no Brasil, existem cerca de um milhão de pessoas que trabalham como caminhoneiro. No estado do Rio Grande do Sul, segundo dados do departamento de trânsito estadual (RIO GRANDE DO SUL, DETRAN, 2014), 15,0% dos condutores habilitados exercem atividade remunerada. O Brasil possui uma estrutura de transporte de cargas rodoviário muito significativo, sendo este o principal modal nacional, responsável por 68,6% do transporte de produtos; já no estado do Rio Grande do Sul 85,3% do transporte de produtos é realizado via transporte rodoviário de cargas (RIO GRANDE DO SUL, DETRAN, 2012). O motorista de caminhão é um profissional fundamental para o desenvolvimento econômico, político e social do país (HOFFMANN, 2003; KAPRON, 2012; RESENDE; SOUSA; CERQUEIRA, 2010). Corroborando com a importância do profissional para o país, Masson e Monteiro (2010) relatam que o motorista de caminhão é um trabalhador que dinamiza a economia do país, sendo ele um agente do sistema que é o transporte de cargas rodoviário no Brasil. As autoras enfatizam a importância do transporte de cargas rodoviário para

movimentação da economia e o suprimento da demanda no país. Afirmam que, sem este sistema, os produtos não chegariam aos consumidores, às indústrias não teriam matérias-primas e nem condições de escoar a produção.

O trabalho do motorista profissional é considerado penoso e perigoso, pois vive sob constante risco, sofre constantes ameaças de assalto e, também, porque dirigir envolve muita atenção, gerando muita tensão e estresse (MARQUES, 2007). Conforme Ferreira e Alvarez (2013), 90,0% dos caminhoneiros, trabalham mais do que 8 horas diárias; o que se torna um dado alarmante, visto que esta é uma profissão com alto desgaste físico e mental.

Os motoristas caminhoneiros, devido ao estilo de vida e às exigências funcionais da profissão, apresentam inúmeros problemas de saúde, como: elevadas taxas de sedentarismo, obesidade, hábitos alimentares impróprios, distúrbios do sono, uso de drogas estimulantes, vulnerabilidade às práticas de riscos para contrair doenças sexualmente transmissíveis, estresse emocional e físico, transtornos de humor, entre outros (MASSON; MONTEIRO, 2010; MORENO; ROTENBERG, 2009). Além de distúrbios de saúde existem outras preocupações que agravam o exercício da função, caso dos acidentes de trânsito, dos assaltos, da falta de segurança, das longas jornadas de trabalho, das condições das vias precárias, da falta de estrutura física e dos locais impróprios para descanso, do custo para manutenção do caminhão, das tarifas de pedágios altas (MASSON; MONTEIRO, 2010). Estes trabalhadores, no exercício de sua função, são afetados por pressões do ambiente viário, que são pressões externas, como o nível do tráfego, os semáforos, os congestionamentos, os acidentes, as condições adversas do clima, a conservação das pistas; e por pressões internas, como as condições ergonômicas do veículo, os ruídos, as vibrações, entre outras (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

O motorista caminhoneiro possui uma estrutura familiar com características bem específicas. São famílias “diferentes”, pois seus membros vivem constantemente com a ausência paterna. Em alguns casos o esposo, o pai, passa dias, e até meses, longe do convívio

diário, ficando longe de datas e momentos familiares importantes. O filho aprende desde muito pequeno a conviver com as ausências físicas do pai, ainda que, para Gadotti (1998), o importante nas relações entre pais e filhos não são o número de horas que passam juntos, mas sim os vínculos que criam e a intensidade destas relações. A esposa também precisa se familiarizar com a rotina das ausências do marido e acaba realizando várias atividades sozinha, cuidar da administração das contas, das necessidades da casa, das necessidades dos filhos e as suas próprias. Possamai (2007) descreve a esposa do motorista caminhoneiro como uma mulher de confiança, sábia e capaz de preencher a ausência paterna, realizando o papel de mãe e de pai, capaz de conduzir o lar de forma adequada. As relações conjugais, também, recebem influências deste modo todo especial de casamento, onde a distância acaba sendo uma realidade. Segundo Satir (1988, p.22), “o relacionamento conjugal constitui o eixo em torno do qual se formam todas as outras relações familiares”.

São escassas as pesquisas sobre os profissionais do transporte, mas em 2004 uma parceria entre a Universidade Federal do Rio Grande do Sul com o instituto WCF-Brasil proporcionou uma pesquisa sobre o perfil do caminhoneiro no Brasil, a qual foi atualizada em 2010. Para uma parcela de 95,8% dos entrevistados, a família é descrita como a dimensão mais importante na vida do caminhoneiro (KOLLER, 2004; SANTOS, 2010).

O motorista caminhoneiro, na grande maioria das vezes, é responsável sozinho pelo sustento da família. Dados encontrados na pesquisa sobre o perfil do caminhoneiro brasileiro, demonstram que 46,9% das esposas dos caminhoneiros não trabalham, sendo donas de casa apenas (KOLLER, 2004; SANTOS, 2010). Burdon (1998) argumenta que, em famílias onde a única renda provem do pai, os cuidados com os filhos acabam sendo apenas função da mãe.

O caminhoneiro é um profissional que dirige o caminhão, transporta cargas pelo Brasil, luta por melhores condições de trabalho e por um trabalho digno, mas também é pai, esposo e possui relações de amizade (ROSA, 2006). Para o motorista de caminhão, o contato social é muito importante, a conversa com os colegas nas empresas e a camaradagem, o

coleguismo na estrada, nos locais por onde transita, são usados como forma de suavizar o distanciamento dos familiares e manter-se como integrante da sociedade (MASSON; MONTEIRO, 2010). Koller (2004) relata que, para 25,42% dos entrevistados, em sua pesquisa, quando estão parados em postos ou esperando cargas ou descargas, sua atividade preferida é conversar com os amigos. Para 86,5% dos participantes, a amizade é considerada prioridade na vida (KOLLER, 2004).

Ao contrário de muitos profissionais, o motorista caminhoneiro passa o seu tempo de trabalho ou de descanso dentro do seu local de trabalho, de seu caminhão e, como consequência, acaba desenvolvendo um apreço todo especial pelo “seu caminhão”. Bertolazzi (1998) e Possamai (2007) retratam os cuidados, os caprichos, o amor que muitos motoristas possuem pelo caminhão. Conforme Hoffmann e Legal (2003), a forma de dirigir o veículo depende muito da personalidade do motorista, assim, também, a relação homem e veículo sofre influências da personalidade do condutor. Para muitos caminhoneiros, o carro, o caminhão é uma extensão de sua casa, possuem pelo veículo os mesmos sentimentos, atribuem funções e cuidados especiais, o carro serve de transporte e trabalho, mas também de casa (CORASSA, 2003).

Apesar de todos os problemas e agravos que o motorista enfrenta para exercer a profissão, muitos encontram satisfação e realização com a profissão. Koller (2004) e Santos (2010) evidenciaram que a grande maioria dos profissionais caminhoneiros estão satisfeitos ou muito satisfeitos com a profissão, consigo mesmos, com as relações pessoais, com apoio dos amigos, com a moradia. Conforme os mesmos autores, estes profissionais responderam que o motivo da escolha profissional, para 41,3%, foi pelo desejo profissional e, para 33,6%, foi por influência familiar, o que caracteriza que, apesar de todo sofrimento ocasionado pelo trabalho considerado penoso, este também lhes proporciona prazer e realizações (KOLLER, 2004; SANTOS, 2010).

A profissão caminhoneiro é muito dinâmica, pelo fato de que a cada dia, o profissional vive situações distintas, conhece várias pessoas, esta em vários lugares no mesmo dia, e a falta desta dinâmica profissional provocaria um vazio enorme (ROSA, 2006). O fato de a imagem do profissional motorista estar ligada a uma aura de prazer, de aventura, de liberdade, desafios e mistérios, apesar das dificuldades, faz com que muitas pessoas procurem esta profissão para seguir carreira, apesar das dificuldades, ainda há um encantamento com a profissão (BERTOLAZZI, 1998; POSSAMAI, 2007).

7 Metodologia

7.1 Delineamento geral do estudo

Trata-se de estudo qualitativo, de natureza descritiva e exploratória, desenvolvido com motoristas caminhoneiros aposentados economicamente ativos residentes no município de São Marcos (RS). Os resultados serão discutidos a luz da teoria Dejouriana da Psicodinâmica do Trabalho.

Opta-se pela pesquisa qualitativa porque esta opera com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, dos valores e crenças, o que representa um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser apenas avaliados na operacionalização das variáveis (MINAYO, 2001). E, também, por ser esta uma pesquisa que busca apreender a subjetividade do sujeito. “É no campo da subjetividade e do simbolismo que se afirma a abordagem qualitativa.” (MINAYO; SANCHES, 1993, p. 244).

A pesquisa qualitativa exige maior metodológico por parte do pesquisador, na medida em que envolve uma abordagem interpretativista do objeto de estudo (HELOANI; LANCMAN, 2004). Ela é adequada para o estudo que pretende “descortinar os sentidos e

significados que as pessoas utilizam ao se depararem com o mundo [...]” (HELOANI; LANCMAN, 2004, p. 80). A pesquisa qualitativa requer, por parte do investigador, flexibilidade, capacidade de observação e de interação com os investigados, de forma que seus instrumentos possam ser corrigidos e readaptados durante o processo (MINAYO, 2004).

Tratar da questão do sentido do trabalho requer uma teoria que possibilite encontrar fundamentos na subjetividade do trabalhador, encontrados na teoria da psicodinâmica do trabalho, elaborada por Dejours. Para Dejours o propósito da Psicodinâmica do Trabalho é:

Tratar o trabalho enquanto atividade humana da qual se busca interpretar clinicamente as causas, os fracassos e as vitórias; reconhecer o que implica para o trabalho o fato de ser um trabalho vivo. A psicodinâmica e a psicopatologia do trabalho, com efeito, procede a investigação sobre as relações entre trabalho e saúde mental, que não se limitam a análise dos efeitos deletérios do trabalho sobre a saúde. Estudam, também, as situações nas quais a relação com o trabalho é favorável à saúde. Mais precisamente: essas pesquisas buscam compreender porque e como o mesmo trabalho, em função de sua organização, pode inscrever-se em uma dinâmica de destruição, ou ao contrário, de construção da saúde (DEJOURS, 2007, p.16).

A psicodinâmica do trabalho deixou de focar no adoecimento psíquico e passou a se deter ao estudo da normalidade e das relações de prazer e sofrimento do trabalhador, visto que os estudos de Dejours e sua equipe evidenciaram que, mesmo com fontes geradoras de sofrimento no trabalho e submetidos a condições desestruturantes, as pessoas não adoeciam, mas sim desenvolviam estratégias para enfrentar e continuar trabalhando (LANCMAN; SZNELWAR, 2008; SILVA; MERLO, 2007).

7.2 Local do estudo

O estudo será realizado no município de São Marcos, localizado na encosta superior Nordeste do estado do Rio Grande do Sul, há 155 km da capital Porto Alegre e possui 20.105 habitantes, segundo o último censo demográfico (IBGE, 2010). O município tem como principal atividade econômica, com dados de 2011, o setor terciário (comércio e serviços), com 55,9% do valor adicionado bruto total, seguida pelo setor industrial 33,6% e pelo setor

primário 10,4% (FEE, 2013). Neste último destacam-se o cultivo da uva e do alho, no setor industrial o segmento metal mecânico, e no setor terciário o transporte de cargas.

O transporte de carga confunde-se com a história de São Marcos. Conforme Rizzon e Possamai (1987), a história dos transportes inicia antes da chegada dos imigrantes ao final do século 19, com relatos de que o município contribuía com o escoamento de cargas da região de Vacaria para Porto Alegre, sendo o transporte na época realizado por cargueiros e carretões. Em 1927 o primeiro caminhão foi adquirido na cidade, iniciando a substituição dos carretões pelos veículos de cargas; na década de 1940, com a abertura da estrada federal BR 116, a vocação de transportador incorpora-se à economia do município, vindo a se firmar na década de 1970, quando o município experimenta o processo de desenvolvimento urbano, baseado no crescimento industrial e impulsionado pelo setor do transporte rodoviário de cargas (BERTOLAZZI, 1998). A história com os caminhões, a história dos transportes, a história dos caminhoneiros consolida-se com a história do município e de seus munícipes. “O transporte e o caminhão estão profundamente ligados à vida de todos os são-marquenses.” (RIZZON; POSSAMAI, 1987, p. 324).

7.3 Participantes

A população deste estudo será representada pelos caminhoneiros aposentados economicamente ativos, residentes do município de São Marcos (RS). Como critérios de inclusão estão os caminhoneiros que, independente da idade, já estão aposentados e recebem o benefício da aposentadoria pelo Instituto Nacional de Previdência Social (INSS). Isto implica em incluir tanto os caminhoneiros que estão atuando como empregadores, empregados (com carteira ou sem carteira), por conta própria ou autônomo. A amostragem será não probabilística e intencional. O número de sujeitos amostrais será decidido pelo critério de saturação de dados. A amostragem por saturação é uma ferramenta constantemente usada em pesquisas qualitativas, auxiliando a definir a totalidade dos componentes para o estudo

(FONTANELLA; RICAS; TURATO, 2008). Como explica Minayo, em uma busca qualitativa, a amostra ideal não é numérica, mas sim “aquela capaz de refletir a totalidade nas suas múltiplas dimensões.” (2004, p. 102). A saturação define o momento em que o acréscimo de dados e informações na pesquisa não interfere na compreensão da questão estudada (MINAYO, 2004).

7.4 Procedimentos de coleta de dados

Os dados serão coletados após aprovação da pesquisa pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade de Passo Fundo (CEP-UPF), leitura e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) pelo participante (Apêndice I).

O acesso aos sujeitos acontecerá por meio das informações fornecidas pelas associações de motoristas do município. Após será realizado contato telefônico com cada um dos sujeitos, que receberão informações sobre o estudo. Caso o sujeito desejar participar da pesquisa será agendado horário e local para entrevista. Estima-se que a entrevista seja realizada em torno de uma hora, e para fornecer um ambiente adequado será realizada na residência do entrevistado ou na empresa onde o entrevistado trabalha, assegurando-se da devida privacidade para o momento.

O instrumento de coleta utilizado será a entrevista individual semiestruturada, com roteiro previamente estabelecido (Apêndice II). As entrevistas serão gravadas e posteriormente transcritas de forma integral e original. Para Merlo e Mendes (2009), as entrevistas possibilitam ao pesquisador uma melhor compreensão das vivências e das dinâmicas do trabalhador. Os autores afirmam que o acesso a estas relações dinâmicas acontecem pela palavra, esta precisa ser expressa pela fala. Sendo assim, “[...] as entrevistas proporcionam um espaço para elaboração e expressão do trabalho. Pensar e falar sobre o

trabalho é mobilizar o sujeito para agir sobre o trabalho.” (MERLO; MENDES, 2009, p. 151). Antes da sua aplicação, o roteiro será testado para eventuais ajustes.

7.5 Análise dos dados

Os dados serão analisados de forma qualitativa, à luz do referencial teórico da psicodinâmica do trabalho de Dejours. Utiliza-se como técnica para interpretação dos dados o método de análise temática de conteúdo de Bardin (2000). Optou-se por esta técnica por ser apropriada com os objetivos do estudo, sendo esta, “[...] um conjunto de técnicas de análise das comunicações, que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens.” (BARDIN, 2000, p. 38). Seguindo a definição Bardin complementa que: “A intenção da análise de conteúdo é a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção ou, eventualmente, de recepção, inferência esta que recorre a indicadores quantitativos ou não.” (BARDIN, 2000, p. 38). Dentre as várias modalidades de análise de conteúdo, a análise temática foi a escolhida, pois, com ela pode-se “[...] descobrir os núcleos de sentido que compõem a comunicação e cuja presença , ou frequência de aparição podem significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido.” (BARDIN, 2000, p. 105).

7.6 Considerações éticas

Este projeto será encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade de Passo Fundo/RS respeitando as diretrizes da Resolução 466/12, do Conselho Nacional de Saúde, que trata das normas regulamentadoras e dos aspectos éticos das pesquisas envolvendo seres humanos. A presente resolução preza os preceitos da Bioética, tais como, autonomia,

beneficência, não maleficência, justiça e equidade, dentre outros, visando assegurar os direitos e deveres que dizem respeito aos participantes, à comunidade científica e ao Estado.

Destaca-se a importância do respeito e zelo pelo bem-estar dos participantes da pesquisa, sendo este um ponto fundamental para a realização da pesquisa. Esta por sua vez não oferece danos a saúde física e psíquica dos participantes, mas se houver algum desconforto, será oferecido auxílio e realizados os devidos encaminhamentos.

A coleta de dados terá início com a leitura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice I) aos participantes, no qual será apresentada a finalidade da pesquisa, os procedimentos para a avaliação e a importância da colaboração, assim como a não obrigatoriedade da participação. No Termo fica estabelecido que o procedimento de avaliação proposto não será realizado contrário à vontade dos participantes. O documento também explica a concordância quanto à divulgação dos dados, assegurando o sigilo em relação à fonte das informações. .

8 Divulgação

Os resultados da pesquisa serão divulgados por meio de produção científica, de participação em congressos; exposições e explanações em encontros nas associações de motoristas da cidade de São Marcos.

A fim de dar um retorno aos participantes, serão agendados encontros individuais com data e horário previamente estabelecidos.

9 Cronograma

| Atividades e ações | Período de execução |
|--|----------------------------|
| Elaboração do projeto | Março a julho 2013 |
| Revisão da literatura | Abril 2013 a outubro 2014 |
| Encaminhamento do projeto ao CEP/UPF | Julho 2014 |
| Banca de qualificação | Junho 2014 |
| Ajustes no projeto conforme orientações da banca | Julho 2014 |
| Coleta de dados | Agosto a novembro 2014 |
| Levantamento e interpretação dos dados | Outubro a novembro 2014 |
| Resultado e discussão | Novembro 2014 |
| Elaboração da dissertação | Novembro e Dezembro 2014 |
| Produção de artigos científicos | Dezembro 2014 |
| Defesa da dissertação de mestrado | Dezembro 2014 |

10 Orçamento

| Descrição | Quantidade | Preço Unitário | Preço Total |
|-----------------------------------|------------|----------------|--------------|
| Gravador | 1 | R\$ 300,00 | R\$ 300,00 |
| Pen drive | 1 | R\$ 80,00 | R\$ 80,00 |
| Livros | 20 | R\$ 50,00 | R\$ 1.000,00 |
| Fotocópias | 800 | R\$ 0,30 | R\$ 240,00 |
| Pacote de folha A4 (500 unidades) | 1 | R\$ 100,00 | R\$ 100,00 |
| Encadernação | 20 | R\$ 5,00 | R\$ 100,00 |
| Impressão | 20 | R\$ 20,00 | R\$ 400,00 |
| Cartucho de tinta (impressão) | 3 | R\$ 80,00 | R\$ 240,00 |
| Contato telefônico | 30 | R\$ 5,00 | R\$ 150,00 |
| Transporte/combustível (litros) | 150 | R\$ 3,30 | R\$ 495,00 |
| Total | | | R\$ 3.105,00 |

As despesas serão todas de responsabilidade da pesquisadora, não acarretando ônus às instituições envolvidas ou aos participantes da pesquisa.

11 Referências

- ANTUNES, Ricardo L. C. *Adeus ao trabalho?* Ensaios sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 5. ed. São Paulo: Cortez, 1998.
- ANTUNES, Ricardo L. C. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.* São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.
- ARENDDT, Hannah. *Condição humana.* 10. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitário, 2007.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE – ANTT – Registro Nacional de transportadores rodoviários de carga. Brasília, 2013. Disponível em: http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/full/4929/RNTRC_Registro_Nacional_de_Transportadores_Rodoviários_de_Carga.html. Acesso em: 10 set. 2013.
- BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo.* Lisboa: Edições 70, 2000.
- BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto M.; HOFFMANN, Maria H. Condições de trabalho e saúde dos motoristas de transporte coletivo urbano. *Estudos de Psicologia*, Natal, v.11, n.3, p. 333-343, set./dez. 2006.
- BEE, Helen L. *O ciclo vital.* Porto Alegre: Artmed, 1997.
- BERTOLAZZI, Marco A. Empregado, autônomo e empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos/RS. 1998. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.
- BITENCOURT, Betina M. et al. Para além do tempo de emprego: o sentido do trabalho no processo de aposentadoria. *Revista de Ciências da Administração*, Florianópolis, v.13, n.31, p.30-57, set./dez.2011.
- BORGES, Livia O.; TAMAYO, Álvaro. A estrutura cognitiva do significado do trabalho. *Revista de Psicologia Organizacional e Trabalho*, Brasília, v.1, n.2, p.11-44, jul./dez. 2001.
- BURDON, Barry. Envolvendo os homens na vida familiar: se eles podem fazê-lo, por que não fazem? In: SILVEIRA, Paulo (Org.). *Exercício da paternidade.* Porto alegre: Artes Médicas, 1998. p. 81-90.

-
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego – MTE. *Classificação Brasileira de Ocupações- CBO*. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/home.jsf>. Acesso em: 02 set. 2013.
- CAMARANO, Ana A. O idoso no mercado de trabalho. *Texto para Discussão nº 830*. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- CAMARANO, Ana A.; KANSO, Solange; MELLO, Juliana L. Como vive o idoso brasileiro? In: CAMARANO, Ana A. (Org.) *Os novos idosos brasileiros: muito além dos 60?* Rio de Janeiro: IPEA, 2004. p. 25-73.
- CODO, Wanderley; SAMPAIO, José J.C. HITOMI, Alberto H.. *Indivíduo, trabalho e sofrimento: uma abordagem interdisciplinar*. 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.
- CODO, Wanderley. Um diagnóstico integrado do trabalho com ênfase em saúde mental. In: JACQUES, Maria G.; CODO, Wanderley. (Orgs.) *Saúde mental & trabalho: leituras*. 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007. p. 173- 90.
- CORASSA, Neuza. Uso do carro como uma extensão da casa e os conflitos no trânsito. In: HOFFMANN, Maria H.; CRUZ, Roberto M.; ALCHIERI, João C. (Orgs.) *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do psicólogo. 2003. p. 61-101
- DEJOURS, Christophe. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. 5. ed. Ampliada. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.
- DEJOURS, Christophe. Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações. In: CHANLAT, Jean F. (org.). *O indivíduo na organização, dimensões esquecidas*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996. p. 149-174.
- DEJOURS, Christophe. Subjetividade, trabalho e ação. *Revista Produção*, Florianópolis, v.14, n.3, p.27-34, set/dez. 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/prod/v14n3a03.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2013.
- DEJOURS, Christophe. *A banalização da injustiça social*. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.
- DEJOURS, Christophe. Psicodinâmica do trabalho na pós-modernidade. In: MENDES, Ana M.; LIMA Suzana C. C.; FACAS Emilio P. (Orgs.) *Diálogos em psicodinâmica do trabalho*. Brasília: Paralelo 15, 2007. p.13-26.

-
- DEJOURS, Christophe. A avaliação do trabalho submetida à prova real - críticas aos fundamentos da avaliação. In: SZNELWAR, Laerte I.; MASCIA, Fausto L. (Orgs.) *Cadernos de trabalho, tecnologia e organização*, 2. São Paulo: Blucher, 2008a. p.31-51.
- DEJOURS, Christophe. O trabalho como enigma. In: LANCMAN, Selma; SZNELWAR, Laerte I. (Orgs.) *Christophe Dejourns: Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. 2.ed. rev. amp. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2008b. p. 123-141.
- DEJOURS, Christophe. A carga psíquica do trabalho. In: DEJOURS, Christophe; ABDOUCHELI, Elisabeth; JAYET, Christian. *Psicodinâmica do trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. 10. reimpr. São Paulo: Atlas, 2009. p. 21-31.
- DEJOURS, Christophe. Trabalhar não é derrogar. *Laboreal*, Porto, v.7, n.1, p.76-80, jul. 2011. Disponível em: <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=48u56oTV6582235338949::5542>. Acesso em: 21 set. 2013.
- ENRIQUEZ, Eugéne. Perda do trabalho, perda da identidade. In: NABUCO, Maria R.; NETO, Antônio C. (orgs.) *Relações de trabalho contemporâneas*. Belo Horizonte: IRT da PUCMG. 1999. p. 69-83.
- FERREIRA, Sérgio S.; ALVAREZ, Denise. Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. *Revista Sistemas & Gestão (on line)*, Niterói, v. 8, n. 1, p. 58-66, mar. 2013. Disponível em : <http://www.uff.br/sg/index.php/sg/article/viewFile/V8N1A5/V8N1A5>. Acesso em: 20 ago. 2013.
- FERREIRA, Mário C.; MENDES, Ana M. “Só de pensar em vir trabalhar, já fico de mau humor”: atividade de atendimento ao público e prazer-sofrimento no trabalho. *Estudos de Psicologia*, Natal, v.6, n.1, p.93-104. jan./jun. 2001.
- FONTANELLA, Bruno J.; RICAS, Janete; TURATO, Egberto R. Amostragem por saturação em pesquisa qualitativa: contribuições teóricas. *Cadernos de saúde pública*. Rio de Janeiro, v.24, n.1, p.17-27, jan.2008.
- FRANÇA, Lucia H. F. P.; VAUGHAN, Grahan. Ganhos e perdas: atitudes dos executivos brasileiros e neozelandeses frente a aposentadoria. *Revista Psicologia em Estudo*, Maringá, v. 13, n. 2, p.207-216, abr./jun. 2008.

FRANÇA, Lucia H.F.P.; SOARES, Dulce H. P. Preparação para a aposentadoria como parte da educação ao longo da vida. *Psicologia Ciência e Profissão*, Porto Alegre, v. 29, n. 4, p. 738-751, 2009.

FREUD, Sigmund. *O mal-estar na civilização: novas conferências à psicanálise e outros textos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. (coleção Obras completas v.18)

GADOTTI, Moacir. Amor paterno, amor materno: o quanto é necessário, o quanto é insuficiente. In: SILVEIRA, Paulo (Org.). *Exercício da paternidade*. Porto Alegre: Artes médicas, 1998. p. 93-111.

HELOANI, Roberto; LANCMAN, Selma. Psicodinâmica do trabalho: o método clínico de intervenção e investigação. *Revista Produção*, São Paulo, v.14, n.3, p. 77-86, set./dez.2004.

HOFFMANN, Maria H.; LEGAL, Eduardo J. Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. In: HOFFMANN, Maria H.; Cruz, Roberto M.; ALCHIERI, João C. (Orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003. p. 343-358.

HOFFMANN, André L. *Qualidade de vida dos motoristas de caminhão usuário do programa RODOPAC: um estudo de caso*. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Indicadores IBGE. O trabalho a partir dos 50 anos de idade. *Pesquisa mensal de emprego*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme_nova/trabalho_50anos.pdf Acesso em: 04 out. 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo 2010. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br> acesso em: 18 dez.2013.

KHOURY, Hilma T. T. et al. Por que aposentados retornam ao trabalho? O papel dos fatores psicossociais. *Revista Kairós Gerontologia*, São Paulo, v.13, n.1, p. 147-165, jun. 2010.

KAPRON, Rafael A. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. 2012. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

KOLLER, Silvia (Coord.). *Pesquisa: O perfil do caminhoneiro no Brasil*. São Paulo: Instituto WCF-Brasil, 2004.

LANCMAN, Selma. O mundo do trabalho e a psicodinâmica do trabalho. In: LANCMAN, Selma; SZNELWAR, Laerte I. (Orgs). *Christophe Dejours: Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. 2. ed. rev. amp. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2008.p. 25-36.

MARQUES, Christiani. *A proteção ao trabalho penoso*. São Paulo: LTr, 2007.

MASSON, Valéria A.; MONTEIRO, Maria I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, Brasília, v. 63, n. 4, p. 533-540, jul./ago. 2010.

MENDES, Ana M.; TAMAYO, Álvaro. Valores Organizacionais e prazer sofrimento no trabalho. *PsicoUSF*, Itatiba, v.6, n.1, p.39-46, jun. 2001.

MENDES, Ana M. Da psicodinâmica à psicopatologia do trabalho. IN: MENDES, Ana M.(Org.). *Psicodinâmica do trabalho: teoria, método e pesquisas*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007.

MENDES, Ana M.; ARAÚJO, Luciane K. R. Ressignificação do sofrimento no trabalho de controle de tráfego aéreo. In: MENDES, Ana M.; LIMA, Suzana C.C.; FACAS, Emilio P. *Diálogos em psicodinâmica do trabalho*. Brasília: Paralelo 15, 2007. p. 27-41.

MERLO, Álvaro R.C.; MENDES, Ana M.. Perspectivas do uso da psicodinâmica do trabalho no Brasil: teoria, pesquisa e ação. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, Brasília, v.12, n. 2, p. 141-156, jun. 2009.

MINAYO, Maria C. S.; SANCHES, Odécio. Quantitativo-Qualitativo: oposição ou complementaridade? *Caderno Saúde Pública*, Rio de Janeiro, V.9, n.3, 239-262, jul./set., 1993.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 19.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MINAYO, Maria C.S. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 8. ed. São Paulo: Hucitec, 2004.

MORAGAS, Ricardo M. *Gerontologia social: envelhecimento e qualidade de vida*. 3. ed. São Paulo:Paulinas, 2010.

MORENO, Claudia R. C.; ROTENBERG, Lúcia. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista brasileira saúde ocupacional*, São Paulo, v.34, n.120, p. 128-138, jul./dez. 2009.

MORIN, Estelle M. Os sentidos do trabalho. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v.41, n.3, p. 8-19, jul./set.2001.

MOW International Research Team. *The Meaning of working*. London: Academic Press, 1987.

MORIN, Estelle M.; TONELLI, Maria J.; PLIOPAS, Ana L. V. O trabalho e seus sentidos. *Revista Psicologia & Sociedade*, Porto Alegre, v.19, n. especial, p. 38-46, jun. 2007.

MUCHINSKY, Paul M. *Psicologia organizacional*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

NERI, Marcelo C.. Renda, consumo e aposentadoria: evidências, atitudes e percepções. *Ensaio Econômico*. Rio de Janeiro: Escola de Pós-Graduação e Economia /FGV, n. 663, p. 1-27, dez. 2007. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/473/2252.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2013.

OLIVEIRA, Francisco E. B. et. al. O idoso e a previdência social. In: CAMARANO, Ana A.(org). *Os novos idosos brasileiros: muito além dos 60?* Rio de Janeiro: IPEA, 2004. p. 411-426.

PICCININI, Valmíria C. et al.. Quando trabalhar faz sentido? In: eConference de l'AGRH, 16, Paris Dauphine - 15 th 16 septembre, 2005. *Anais...* Paris, 2005. p.01-23. Disponível em: <http://www.reims-mss.fr/agrh/docs/actes-agrrh/pdf-des-actes/2005piccinini-valmiria-rocha-de-oliveira-dos-santos-fontour.pdf>. Acesso em: 09 jan. 2014.

POSSAMAI, Osmar J. *A história dos caminhoneiros de São Marcos/RS*. Porto Alegre: EST/Edições, 2007.

RESENDE, Paulo T.V.; SOUZA, Paulo R.; CERQUEIRA, Paulo R. Hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros brasileiros. In: Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais, 18, 25 a 27 ago. 2010, São Paulo (SP). *Anais...* São Paulo, 2010. p. 1-17. Disponível em:

http://www.simpoi.fgosp.br/arquivo/2010/artigos/E2010_T00299_PCN31310.pdf.

Acesso em: 26 nov. 2013.

RIO GRANDE DO SUL (Estado). Departamento Estadual de Trânsito – Detran - RS. Análise de acidentes com vítimas fatais envolvendo caminhões no Rio Grande do Sul de 2007 a 2011. Porto Alegre, 2012. Disponível em:

http://www.detran.rs.gov.br/uploads/1344362326Estudo_Acidentes_com_envolvimento_caminhões_2007_a_2001.pdf. Acesso em: 02 de fev. 2014.

RIO GRANDE DO SUL (Estado). Departamento Estadual de Trânsito - Detran - RS.

Perfil dos condutores do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, fev. 2014. Disponível em :

http://www.detran.rs.gov.br/uploads/13956905355_Perfil_dos_condutores_do_RS.pdf

Acesso em: 08 mar. 2014.

RIZZON, Luiz A.; POSSAMAI, Osmar J. *História de São Marcos*. São Marcos: Ed. dos autores, 1987.

ROSA, Ivani. *Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, 2006.

SANTOS, Elder C. (Coord.). Pesquisa: O perfil do caminhoneiro no Brasil. São Paulo: Instituto WCF-Brasil, 2010.

SANTOS, Maria F. S. *Identidade e aposentadoria*. São Paulo: EPU, 1990.

SATIR, Virgínia. *Terapia do grupo familiar*. 5. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1988.

SELIG, Gabrielle A.; VALORE, Luciana A. Imagens da aposentadoria no discurso de pré-aposentados: subsídios para a orientação profissional. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, São Paulo, v.13, n.1, p.73-87, fev. 2010.

SILVA, Narbal ; TOLFO, Suzana R. Trabalho significativo e felicidade humana: explorando aproximações. *Revista Psicologia Organizacional*, Florianópolis, v.12, n.3, p.341-354, dez.2012.

SILVA, Patrícia C. ; MERLO, Álvaro R. C.. Prazer e sofrimento de psicólogos no trabalho em empresas privadas. *Psicologia Ciência e Profissão*, Brasília, v. 27, n.1, p.132-147, mar. 2007.

TOLFO, Suzana R. ; PICCININI,Valmiria. Sentidos e significados do trabalho: explorando conceitos, variáveis e estudos empíricos brasileiros. *Revista Psicologia & Sociedade*, Porto Alegre, v.19, edição especial 1, p.38-46. 2007.

WAJNMAN, Simone; OLIVEIRA, Ana M.H.C.; OLIVEIRA, E. L. Os idosos no mercado de trabalho: tendências e consequências. In: CAMARANO, Ana A.(Org). *Os novos idosos brasileiros: muito além dos 60?* Rio de Janeiro: IPEA, 2004. p. 453-479.

ZANELLI, José C. : SILVA, Nardal. *Programa de preparação para aposentadoria*. Florianópolis: Editora Insular, 1996.

ZANELLI, José C.; SILVA, Narbal; SOARES, Dulce H. P. *Orientação para aposentadoria nas organizações de trabalho: construção de projetos para o pós-carreira*. Porto Alegre: Artmed, 2010.

ZANELLI, José C. Processos psicossociais, bem-estar e estresse na aposentadoria. *Revista Psicologia: Organizações e Trabalho*, Florianópolis, v.12, n. 3, p. 329-340, set/dez. 2012.

Apêndices

Apêndice I- Termo de Consentimento Livre e Esclarecido**Universidade de Passo Fundo****Faculdade de Educação Física e Fisioterapia****Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano**

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Você está sendo convidado a participar da pesquisa intitulada “Motorista caminhoneiro aposentado: um olhar sobre o sentido do trabalho”, sob responsabilidade da pesquisadora Tatiane Carla Reginatto Franceschini, orientanda da professora Dra. Cleide Fátima Moretto. Esta pesquisa tem por objetivo analisar os sentidos atribuídos ao trabalho pelo motorista aposentado economicamente ativo.

A sua participação na pesquisa será de apenas um encontro, com duração aproximada de uma hora, em local e horário a ser definido conforme sua disponibilidade. Se houver algum desconforto de sua parte desencadeado pelo conteúdo da entrevista, caberá a pesquisadora providenciar ajuda, orientando-o e encaminhando-o para profissionais especializados na área.

Ao participar da pesquisa você estará contribuindo para a ampliação de conhecimento científico sobre sua categoria profissional, contribuindo para ampliar o conhecimento da realidade dos motoristas caminhoneiros.

Você terá garantia de receber esclarecimentos sobre qualquer dúvida relacionada à pesquisa e poderá ter acesso aos dados em qualquer etapa do estudo. As suas informações serão gravadas e posteriormente destruídas. Os dados não serão divulgados de modo que permitam a sua identificação. Os resultados da pesquisa serão divulgados

Tatiane Carla Reginatto
Franceschini

ppgEH

em congressos e artigos científicos, mas será assegurado sigilo e confidencialidade dos dados.

Caso tenha alguma despesa relacionada à pesquisa, você terá o direito de ser ressarcido, mas não será remunerado pela participação no estudo. Sua participação nessa pesquisa não é obrigatória e você poderá desistir a qualquer momento.

Caso você tenha dúvidas sobre o comportamento da pesquisadora ou sobre as mudanças ocorridas na pesquisa que não constam neste TCLE, e caso se considere prejudicado na sua dignidade e autonomia, você poderá entrar em contato com a pesquisadora Tatiane Carla Reginatto Franceschini, pelo fone (54) 99812671, ou com o curso de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano da Faculdade de Educação Física e Fisioterapia, ou também pode consultar o Comitê de Ética em Pesquisa da UPF, pelo fone (54) 33168370.

Dessa forma, se você concorda em participar da pesquisa como consta nas explicações e orientações acima, coloque seu nome no local indicado abaixo.

Desde já, agradecemos a sua colaboração e solicitamos a sua assinatura de autorização neste termo, que será também assinado pelo pesquisador responsável em duas vias, sendo que uma ficará com você e outra com a pesquisadora.

Passo Fundo, ___/___/___.

Nome do participante: _____

Assinatura: _____

Nome pesquisadora: _____

Assinatura: _____

Apêndice II- Entrevista Individual Semiestruturada

Universidade de Passo Fundo

Faculdade de Educação Física e Fisioterapia

Programa de Pós-Graduação em Envelhecimento Humano

Entrevista Individual Semiestruturada

Caracterização do sujeito

- Codinome:
 - Idade:
 - Nível de escolaridade:
 - Estado civil:
 - Casado há quanto tempo:
 - Número de filhos:
 - Com quem reside atualmente:
-

• Dados profissionais

- Qual é seu vínculo empregatício?
 - Quantas horas trabalha diariamente? Qual sua renda?
 - Aposentado há quanto tempo?
 - Quanto tempo trabalha como motorista caminhoneiro?
 - Exerceu outra profissão anteriormente?
 - Houve algum tempo em que ficou sem exercer a profissão? Por que motivo?
-

• Relação com o trabalho

- Conte-me sua trajetória profissional.
 - Como é sua rotina de trabalho?
 - Explique o que o trabalho significa trabalho para você? Qual o sentido do trabalho para você..? Fale sobre como é ser motorista caminhoneiro?
 - Como é seu relacionamento com os colegas de trabalho? Como é o relacionamento com os parceiros de estrada, aqueles que você vê eventualmente?
 - Como você se sente na estrada?
 - Como é o seu trabalho, conta-me.Você gosta do que você faz? O seu trabalho lhe traz prazer? O seu trabalho lhe traz sofrimento? O que você faz com essa situação?
 - Relação familiar, fale sobre...? Como a distância interfere em sua relação familiar?
 - O que significa a aposentadoria para você? Você já pensou em parar de dirigir, se aposentar definitivamente? Se parasse de dirigir do que sentiria mais falta? Deseja realizar outra atividade além de dirigir, de ser caminhoneiro?
 - Sente alguma mudança , diferença em relação ao trabalho nos últimos anos?
 - A estrada lhe traz ...fale sobre como é ser motorista caminhoneiro hoje?
 - Por que você continua trabalhando na estrada?
- Caracterizam apenas questões norteadoras.

