

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ
ESCOLA DE NEGÓCIOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO – PPAD
DOUTORADO EM ADMINISTRAÇÃO

RODRIGO SOUZA DA COSTA

**ENTRE CONTEXTO E INTERAÇÕES: A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE UMA
OCUPAÇÃO COM MANDATO PRECÁRIO**

CURITIBA

2018

RODRIGO SOUZA DA COSTA

**ENTRE CONTEXTO E INTERAÇÕES: A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE UMA
OCUPAÇÃO COM MANDATO PRECÁRIO**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração Área de concentração: Administração Estratégica, da Escola de Negócios, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano de Oliveira Maciel

CURITIBA

2018

Dados da Catalogação na Publicação
Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR

C837e Costa, Rodrigo Souza da
2018 Entre contexto e interações : a construção social de uma ocupação com
mandato precário / Rodrigo Souza da Costa ; orientador: Cristiano de Oliveira
Maciel. – 2018
150 f. : il. ; 30 cm

Tese (doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná,
Curitiba, 2018.
Bibliografia: f. 135-150

1. Administração. 2. Integração social. 3. Ocupações. 4. Motoristas de
caminhão. 5. Representação social. I. Maciel, Cristiano de Oliveira.
II. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação
em Administração. III. Título.

CDD 20. ed. – 650

Biblioteca Central
Edilene de Oliveira dos Santos CRB 9/1636

TERMO DE APROVAÇÃO

ENTRE CONTEXTO E INTERAÇÕES: A CONSTRUÇÃO SOCIAL DE UMA
OCUPAÇÃO DE MANDATO PRECÁRIO

Por

RODRIGO SOUZA DA COSTA

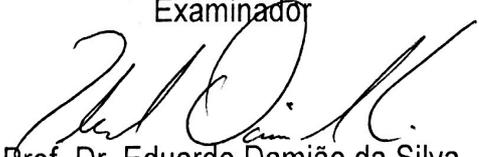
Tese aprovada como requisito parcial para obtenção do Título de Doutor no Programa de Pós-Graduação em Administração, Área de Concentração em Administração Estratégica, da Escola de Negócios da Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

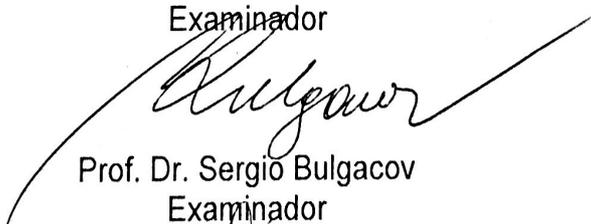
Angela Cristiane Santos Póvoa

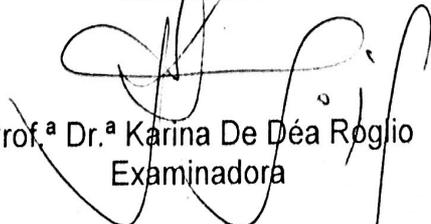
Prof.^a Dr.^a Angela Cristiane Santos Póvoa
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Administração


Prof. Dr. Cristiano de Oliveira Maciel
Orientador


Prof. Dr. Paulo Otávio Mussi Augusto
Examinador


Prof. Dr. Eduardo Damião da Silva
Examinador


Prof. Dr. Sérgio Bulgacov
Examinador


Prof.^a Dr.^a Karina De Déa Roglio
Examinadora

Aos meus pais, Ouzeias e Maria Aparecida.

*“Muitas das verdades às quais nos
apegamos dependem muito do nosso
ponto de vista”.*
(Obi Wan Kenobi, em o Retorno de Jedi)

AGRADECIMENTOS

Ao longo desses últimos quatro anos do meu doutoramento, foram muitas as instituições e pessoas que contribuíram para que eu pudesse realizar esse sonho. Primeiramente, meus agradecimentos são à CAPES pela concessão da bolsa que possibilitou uma maior tranquilidade para que eu pudesse me dedicar aos estudos. Também agradeço à Pontifícia Universidade Católica do Paraná, representado pelos professores e membros administrativos do Programa de Pós-Graduação em Administração da PUCPR.

Expresso minha profunda gratidão aos membros que compuseram a banca de defesa da minha tese, pela disponibilidade, seriedade e carinho com que analisaram o meu trabalho e seus apontamentos detalhados. Agradeço à professora Dra. Karina De Réa Roglio (UFPR), pelas sugestões de adequações e trabalhos futuros. Também agradeço ao professor Dr. Sérgio Bulgacov (UP) não somente pelas críticas e contribuições sobre a pesquisa, mas também por toda a atenção e orientação na minha formação como pesquisador desde os tempos do meu ingresso no mestrado. Ao professor Dr. Paulo Otávio Mussi Augusto (PUC/PR) por sempre estar à disposição para discutir minhas dúvidas e participado de reuniões do grupo de pesquisa apontando caminhos para o desenvolvimento do trabalho que, sozinho, nunca teria imaginado. Ao professor Dr. Eduardo Damiano da Silva (PUCPR), por sua serenidade exemplar enquanto professor, pela ajuda nessa trajetória de quatro anos, pelo reconhecimento e confiança e, principalmente, por ter sempre me fazer pensar sobre minhas posições teóricas e epistemológicas.

Ao Dr. Cristiano de Oliveira Maciel, agradeço não somente pela orientação. Agradeço todo seu empenho como professor e amigo. Não caberia nesses agradecimentos todos os momentos de aprendizado nas orientações, aulas e conversas aleatórias pelos corredores. Também pelo seu exemplo como professor e orientador e, sobretudo, pela sua seriedade de sua posição exigente sobre a realização da pesquisa científica como forma de geração efetiva de contribuições teóricas. Não podia deixar de expressar gratidão pela sua paciência frente às minhas limitações.

Agradeço especialmente aos meus amigos do grupo de pesquisa: Tiziana Weber, Luciana Godri, Henri Evrard e Danillo Prado, pela paciência que tiveram em participar de reuniões e me auxiliar desde as primeiras ideias teóricas para a sua realização, até a etapa de codificação. Jamais terei como agradecer-los suficiente pelo tempo que desperdiçaram comigo.

Por fim, gostaria de agradecer, novamente, aos meus pais: Ouzéias Damasio da Costa e Maria Aparecida de Souza da Costa por tudo que fizeram por mim ao longo da vida. Se eu fosse enumerar todas as situações que passam pela minha mente agora, estes agradecimentos seriam intermináveis e superaria em tamanho o conteúdo deste trabalho. Também agradeço à minha irmã Marjorie Thainá da Costa e ao meu irmão Renato Souza da Costa, por estarem sempre ao meu lado, não importando as diferenças.

RESUMO

O objetivo desta tese foi examinar a construção social da ocupação por meio da análise dos processos sociais que constroem e reconstróem os significados usados para constituir simbolicamente a ocupação caminhoneiro. Para consecução desses objetivos, inicialmente, fiz a descrição do nível sistêmico que opera na construção e reconstrução da ocupação enfatizando as partes da estrutura, ou seja, os tipos de atores e seus discursos, já que mundos sociais são discursivos. Também apresentei as interações sociais dentro do grupo ocupacional no nível social e a descrição dos significados que constituem simbolicamente a ocupação caminhoneiro. Estabeleci os processos sociais que contribuem para construção dos significados associados a ocupação caminhoneiro. Foi escolhido como referencial, a abordagem do social construcionismo de Berger e Luckmann (2014), amparado pelos conceitos de Integração Social e Sistêmica de Lockwood (1964) e também na abordagem da teoria de Mundos e Arenas sociais de Adele Clarke (2005). Como método de pesquisa, utilizei uma abordagem qualitativa, de forma a preservar o fluxo cronológico de eventos, ver quais deles levaram a determinadas consequências e possibilitar explicações mais profundas. A coleta de dados ocorreu pela pesquisa de observação, entrevistas e pesquisa documental (Babbie, 1998). Na análise dos dados, os elementos textuais foram tratados utilizando a análise dos ciclos de codificações e categorizações, propostos por Saldaña (2013). Para a investigação do nível de integração sistêmica utilizei dados secundários, provenientes de pesquisa documental, pois reflete e representa as ideologias e sistemas de valores daqueles que os cria, possibilitando entender os mecanismos presentes no nível sistêmico. Já para o nível de integração social empreguei as técnicas de observação e realização de entrevistas com os caminhoneiros, para levantar os dados primários. Como resultado, encontrei os mundos sociais que representam o nível de integração sistêmica, que são os mundos sociais: Mídia, Sindicatos, Caminhoneiro, Família, Empregadores, Mercado de Grande Público, Saúde, Infraestrutura, Tecnologia, Segurança e Legislação. Já no nível de integração social e das interações foram encontrados as categorias primárias, a saber: Lutando por Mandato Ocupacional, Lutando por *Status* Ocupacional, Respondendo Emocionalmente à Ocupação Estigmatizando e Resistindo ao Estigma, Lidando com a Munificência Ocupacional, Desempenhando as Práticas da Ocupação, Negociando com a Família, Reflexividade Ocupacional Compensatória e Relacionando-se Intra e Intermundos Sociais. Por fim, concluí que a reflexividade compensatória apareceu como a categoria principal da minha explicação e *framework*, pois foi a partir dessa categoria que pude estabelecer a mediação entre os elementos que operam nos níveis social e sistêmico. Desse modo, com um olhar mais atento para aos elementos teorizados nesta tese, sobretudo no que se refere à Reflexividade Ocupacional Compensatória, há condições de amenizar a dificuldade para os atores ocupacionais e, conseqüentemente, os resultados para a sociedade como a questão das greves e manifestações, que têm origem nessas dificuldades enfrentadas pelos atores que desempenham uma ocupação. A minha explicação sobre essa reflexividade, junto com outros elementos, mostram não só como a ocupação é construída e reconstruída socialmente, no sentido de sua constituição, mas também o porquê de os atores continuarem a desempenhar ocupações de mandato precário.

Palavras-chave: Construcionismo Social. Integração Social e Sistêmica. Ocupação. Arena Social.

ABSTRACT

The purpose of this thesis was to examine the social construction of the occupation through the analysis of the social processes that construct and reconstruct the meanings used to symbolically constitute the truck driver occupation. To achieve these objectives, I started describing the systemic level that operates in the construction and reconstruction of the occupation emphasizing the parts of the structure, that is, the types of actors and their speeches, since social worlds are discursive. I also presented the social interactions within the occupational group at the social level and the description of the meanings that symbolically represent the truck driver occupation. I established the social processes that contribute to the construction of meanings associated with truck driver occupation. I defined the theoretical framework of Berger and Luckmann (2014), supported by the concepts of Social and Systemic Integration by Lockwood (1964) and also by Adele Clarke's (2005) approach to the theory of Worlds and Social Arenas. As a research method, I used a qualitative approach, in order to preserve the chronological flow of events, to see how these events led to certain consequences and to enable deeper explanations. Data collection ensued through observation research, interviews and documentary research (Babbie, 1998). In the analysis of the data, the textual elements were treated using the method of analysis of cycles of codifications and categorizations, proposed by Saldaña (2013). In order to research the level of systemic integration, I have used secondary data from documentary research, since it reflects and represents the ideologies and value systems of those who create them, making it possible to understand the mechanisms present at the systemic level. At the level of social integration, I used the techniques of observation and interviewing the truck drivers to collect the primary data. As a result, I have found the social worlds that represent the level of systemic integration, which are composed of the social worlds: Media, Unions, Truckers, Family, Employers, Public Market, Health, Infrastructure, Technology, Safety, and Legislation. At the level of social integration and interactions, the main categories have been found: Fighting for Occupational Mandate, Fighting for Occupational Status, Responding Emotionally to Occupation Stigmatizing and Enduring Stigma, Dealing with Occupational Munificity, Performing Occupational Practices, Negotiating with the Family, Compensatory Occupational Reflexivity and Relating to Intra and Social Intermundos. Finally, I concluded that compensatory reflexivity appeared as the main category of my explanation and framework, since it was from this category that I could establish the mediation between the elements that operate at the social and systemic levels. Thus, with further analyzing at the elements theorized in this thesis, especially with regard to Occupational Compensatory Reflexivity, there are conditions to ease the difficulty for occupational actors and, consequently, the results for society as the issue of strikes and manifestations that arise from these difficulties faced by the actors who carry out an occupation. My explanation of this reflexivity, along with other elements, elucidates not only how the occupation is constructed and rebuilt socially, in the sense of its constitution, but also why the actors continue to perform occupations with a precarious mandate.

Keywords: Social Constructionism. Social and Systemic Integration. Occupation. Social Arena.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Métodos de codificação do primeiro e segundo ciclo	57
Quadro 2. Ciclos de codificação e categorização	59

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Modelo simplificado de códigos teóricos em pesquisa qualitativa	56
Figura 2. A Construção Social da Ocupação Caminhoneiro e as Arenas que o Circundam	74
Figura 3. Categorização dos Dados Primários (Observação e Entrevistas)	89
Figura 4. Framework de Análise da Relação dos Níveis Sistêmico e Social de Ocupações ...	115

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Artigos sobre ocupação (1945-2017)	17
Gráfico 2. Redução da quantidade de códigos entre as entrevistas	60

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
1.1	FORMULAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA.....	19
1.2	OBJETIVOS: GERAL E ESPECÍFICOS.....	20
1.3	JUSTIFICATIVA TEÓRICA E PRÁTICA.....	20
2	OCUPAÇÃO	25
3	O CONSTRUCIONISMO SOCIAL	31
4	A CONSTRUÇÃO SOCIAL NOS NÍVEIS SOCIAL E SISTÊMICO.....	38
5	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	50
5.1	ESPECIFICAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA.....	52
5.2	DELINEAMENTO DA PESQUISA	52
5.3	ESTRATÉGIAS DE COLETA DE DADOS.....	54
5.3.1	Pesquisa de Observação.....	54
5.3.2	Anotações de Campo.....	55
5.3.3	Entrevistas	57
5.3.4	Pesquisa Documental	58
5.4	TÉCNICAS DE ANÁLISE DOS DADOS	58
5.4.1	Codificação e Categorização	59
5.4.2	Análise de Conteúdo	60
5.4.3	Saturação dos Dados	66
6	ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS ACHADOS.....	68
6.1	DESCRIÇÃO DO NÍVEL DE INTEGRAÇÃO SISTÊMICA.....	69
6.2	CATEGORIAS DE ANÁLISE.....	75
6.2.1	Os Mundos Sociais da Integração Sistêmica	76
6.2.2	Categorias Analíticas da Integração Social	88
6.3	<i>FRAMEWORK</i> DE ANÁLISE DA INTEGRAÇÃO SOCIAL E SISTÊMICA	123

7	CONCLUSÕES.....	126
	REFERÊNCIAS.....	136

1 INTRODUÇÃO

O dia é 9 de outubro de 2016, domingo. Logo após o almoço, combino com meu pai o horário para sairmos no dia seguinte e fica combinado 7h00. A carreta já está carregada, são 29 toneladas de frango congelado que sairão da BRF (*Brasil Foods*) em São José dos Pinhais - PR para a Unifrango em Apucarana - PR. Na segunda-feira meu telefone toca exatamente às 4h32 da manhã. Atendo e meu pai manda: “*Acorda, burro! Perdi o sono e já tô saindo!*”. Pergunto o que houve com o combinado para às 7 da manhã, ele me responde que **não tem horário para trabalhar**. Primeira informação interessante: os horários de trabalho do caminhoneiro não passam nem perto daqueles previstos pela legislação trabalhista. Na verdade, a jornada de trabalho deles vai bem além das 8 horas diárias da maioria dos profissionais.

Esta é a primeira viagem que farei especificamente para esta pesquisa, que será minha tese de doutoramento. A ideia de fazer este trabalho (que a princípio seria para a elaboração de um artigo) surgiu durante a disciplina de Métodos Qualitativos. Concomitantemente, ao conversar sobre a ideia com meu orientador, ele me falou sobre as dificuldades que, com certeza, encontraria para a realização da pesquisa de campo com os Arranjos Produtivos Locais (APL) do Paraná, a primeira ideia para a tese, e que a ideia de uma pesquisa tendo como objetivo a análise da ocupação do caminhoneiro poderia ser um trabalho singular e com uma facilidade maior no acesso ao campo. As fontes para a realização do trabalho são, primeiramente, uma experiência de pessoal, pois sou filho de um caminhoneiro.

Na infância e adolescência, durante as férias escolares, viajava bastante com meu pai, principalmente para a cidade de São Paulo - SP. Por isso, algumas coisas acabam ficando marcadas na memória. Ao chegar na carreta, entro para guardar minha mochila e já me vem à memória um cheiro peculiar, que não sei do que se trata, mas me remeteu às viagens feitas no passado. Nunca consegui identificar do que se tratava e, também, nunca perguntei para meu pai o que era. Ele entra no caminhão e já pergunto do que era aquele cheiro. Ele me diz que não está sentindo cheiro algum. Tento explicar, sem muito sucesso, como era o cheiro. Ele diz: “Ah! Deve ser cheiro de caminhão...”. Muito esclarecedor. Viagem que segue.

Apesar de ser relativamente cedo, 5h45, o movimento de veículos de carga é intenso no Contorno Leste, umas das importantes estradas para saída de Curitiba. Os motoristas preferem sair bem mais cedo que o habitual para evitarem o trânsito dos carros de passeio que “só atrapalham o fluxo na estrada”. As condições dessa estrada em particular, até Apucarana, são

razoáveis. São 380 km rodados em pouco menos de 5 horas! Chegamos ao destino às 10h37! Me assusta a velocidade com que os caminhões trafegam, normalmente, muito acima dos 90 km/h permitidos. A justificativa dada pelo “ratinho branco” da minha pesquisa, meu pai nesse caso, é:

“Se eu conseguir entrar para descarregar antes das 11h00, mais ou menos 13h00 eu já consigo sair para Maringá e carregar de volta para São José [dos Pinhais]. De noite já estou no pátio para descarregar e até meia-noite consigo carregar de volta pra Apucarana. E tem uma porcaria de um feriado essa semana, vou perder um dia de dinheiro [...]” (Entrevistado 1)

E realmente é o que acontece. No entanto, fica visível durante todo o trajeto de ida e volta, o cansaço do motorista. Foram vários litros de água para molhar o rosto, mais um litro de café (no mínimo) durante o dia para conseguir seguir o plano inicial de sair às 5h30 de Curitiba, ir até Apucarana, descarregar, ir até Maringá, carregar, pegar a estrada de volta à Curitiba/São José dos Pinhais, descarregar, ir até outra empresa e carregar. O carregamento em São José dos Pinhais, se inicia 00h33. Meia hora depois do “planejamento” inicial. Ao iniciar o carregamento, ele vai dormir no caminhão. Por mais que a tecnologia dos veículos tenha evoluído muito, está longe de ter o conforto de casa. Chamo o Uber para voltar para casa e me despeço do meu pai. Volto anotando algumas outras coisas que me chamaram atenção nesta primeira abordagem ao meu objeto de estudo e, apesar do fácil acesso às informações no campo, já percebo que não será nada simples.

Esses foram os primeiros momentos de contato com o campo de pesquisa. Teoricamente, o meu pressuposto aqui é o de que a realidade é construída socialmente¹. Como as ocupações são construídas pelas interações sociais de um determinado grupo, tendo como base o senso comum e no conhecimento cotidiano compartilhado em uma sociedade e, além disso, as relações sociais do grupo são baseadas em um conjunto de significados, a interpretação dos mesmos socialmente resulta na construção da realidade (Berger & Luckmann, 2014). No entanto, a forma como ocorre essa constituição simbólica da ocupação caminhoneiro, no

¹ Construção social é um processo histórico e de interações. A realidade é construída quando há uma concordância em um grupo sobre os significados que revelam a essência do que é uma categoria social. A constituição do que é ser caminhoneiro é simbólica, formada por significados. Quando o grupo, com o passar do tempo, concorda com a constituição simbólica e significados atribuídos é que temos a objetivação. Logo a construção social é a objetivação de algo constituído simbolicamente.

entanto, é algo que pouco se dá atenção. As peculiaridades de como que estes significados chegaram até aqui e o porquê desses significados e não outros (já que temos a família, o estado, a mídia, a medicina, dentre outros) é o que torna relevante a execução desta pesquisa. Não apenas descrever esses significados, pois a descrição, por si só, é algo muito empirista e com pouco valor acadêmico. Assim, de forma teórica, é muito mais relevante verificar como ocorre a construção social desses significados, ou seja, como que esses significados foram construídos e reconstruídos historicamente ao longo do tempo e chegaram até aqui. São essas respostas que busco aqui. Para isso, os seguintes questionamentos se tornam relevantes: 1) Como é o cotidiano de trabalho de caminhoneiros? 2) Como se dá a tipificação dessa ocupação? 3) Quais processos sociais explicam a construção dos significados que descrevem a ocupação caminhoneiro? De forma geral, minha pesquisa buscará responder **quais são os processos sociais que reconstróem os significados da ocupação caminhoneiro**. Pois são esses processos sociais que contribuem para os processos envolvidos na construção social da realidade da vida do caminhoneiro e da sua ocupação.

Assim, para verificar quais são os processos sociais que constroem e reconstróem significados para constituir simbolicamente a ocupação caminhoneiro, primeiro devo diferenciar ocupação de profissão ou outro sinônimo. Ocupação se refere às entidades que são socialmente constituídas e são formadas uma categoria onde os atores são entendidos por eles mesmos e por outros que realizam o trabalho (Anteby; Chan; DiBenigno, 2016). Essa definição, vai além das definições tradicionais como, por exemplo, de Abbott (1988) que coloca que as profissões são sistemas que competem por espaço e poder e se dedicam às atividades relacionadas pelo laço de jurisdição. Também, a profissão é definida como uma evolução do trabalho pela especialização que será certificada por uma educação formal (Freidson, 1998) ou ainda que profissões são formas complementares de se organizar e controlar o trabalho (Larson, 1977). Todos esses elementos clássico da Sociologia das Ocupações abordam questões que estão inseridas no contexto ocupacional. No entanto, nenhuma dessas definições é suficiente pra definir ocupação em sua plenitude. A grande diferença das definições tradicionais de trabalho e profissão, para ocupação como algo socialmente construído está nas ações que representam os atores ocupacionais, sistemas culturais e estruturais que revelam a ocupação (Anteby; Chan; DiBenigno, 2016). No entanto, a literatura sobre reforça questões sobre sistemas de profissões, jurisdição e mandato ocupacional, na definição de ocupação e acabam negligenciando aspectos relacionados ao mandato precário de alguns tipos de ocupação.

Em relação à construção social das ocupações, abordei por meio da tipificação, ou seja, o acesso aos significados das tipificações que pode ser definida como a associação de um tipo de trabalho (tipo de ação) a um determinado tipo de ator (Berger & Luckmann, 2014), o que faz todo sentido já que estou estudando ocupações profissionais. Além disso, como algo construído socialmente é constituído de forma simbólica, essa constituição está associada ao significado do processo dialético de três momentos (Berger & Luckmann, 2014). O primeiro momento é a externalização que se refere ao primeiro momento onde o ser humano se expressa no mundo. Já o segundo momento, a objetivação, os produtos exteriorizados passam a ter autonomia e são considerados uma realidade objetiva e, por fim, a internalização onde o mundo social é reinserido na consciência pela socialização. No entanto, existem outros processos que condicionam a construção de algo pela primeira vez, mas também trata da manutenção e da reconstrução dos sentidos tanto de reprodução quanto de transformação e isso não fica claro na obra de Berger e Luckmann (2014), pois esses tratam muito mais da gênese social do que da transformação do social.

Além disso, os estudos sobre ocupação se preocupam em analisar apenas no nível micro ou no macro de forma separada. No nível micro é onde ocorrem os eventos cotidianos, pela integração social, Já o nível macro, onde ocorre a integração sistêmica, a temporalidade é diferente, ou seja, ela é histórica. No máximo o que se percebe de relação entre os dois níveis é a simples reprodução e transformação no nível micro. Os estudos não olham para os dois níveis e esta conversação é necessária, pois os estudos sobre ocupação estão impregnados pelo individualismo metodológico. Os poucos estudos que abordam os dois níveis apenas pregam que há uma reprodução do nível macro no micro, no entanto essas regras e normas estabelecidas no nível macro, são interpretadas no nível micro e feitas de forma distintas, não há uma mera reprodução. Essa é justamente a lacuna a qual me proponho a preencher nesta tese: a busca de uma relação entre os níveis micro e macro ao analisar como se relacionam os processos no plano micro com a constituição simbólica das ocupações no nível macro.

Assim, para poder emitir uma declaração de tese, me preocupei em pensar em quais processos estariam envolvidos na minha proposta de pesquisa que não aparecessem no construcionismo social e na sociologia das ocupações, das profissões e do trabalho. Além disso, também busquei entender os processos sociais que constroem e reconstroem a ocupação, me refiro as buscas dos mecanismos sociais que podem explicar essas mudanças significadas e, também, a tentativa de manutenção de alguns significados. Ou seja, os motivos pelos quais caminhoneiros se apegam a determinados fatores, que fazem com que eles serem vistos de

determinada maneira. Dessa forma, a minha declaração de tese busca uma articulação dos níveis macro e micro, dando espaço para questões da materialidade, das emoções que não são devidamente discutidas nem pelo construcionismo social, nem pelas teorias que tratam de ocupações, nas abordagens de Larsson, Abbott e Freidson. Ressalto que, no construcionismo social, ainda é recente a entrada de questões relativas à sócio materialidade e as emoções em uma conversação com os mundos discursivos do nível macro e as práticas que estão presentes no nível micro. E nesse sentido entra a questão da reflexividade que pode ser definida como a capacidade de cada pessoa em pensar em si própria no mundo (Caetano, 2017). Então, no contexto do meu trabalho, se trata do ator pensando sobre ele mesmo e sua relação com mundo, tanto no nível sistêmico quanto no social. A reflexividade tem origem no construcionismo social, porém não é visto de forma tão dinâmica por Berger e Luckmann (2014). Para eles a reflexividade é vista como um símbolo, onde existe mais uma lógica de esquema interpretativo, do que o exercício da reflexão e, assim, acabam deixando de aprofundar justamente onde encontrei a reflexividade compensatória.

A minha pesquisa é qualitativa e utilizei o método observacional, saindo da prática tradicional de se testar hipóteses. Aqui o trabalho de campo envolve métodos e procedimentos nos quais há a necessidade de sermos radicalmente indutivos para a seleção do que é realmente importante para a pesquisa. Todas as categorias ou temas que serão tratadas ao longo desta tese, não são necessariamente escolhidos previamente. Na verdade, a maioria dessas escolhas se deram ao longo da realização do trabalho (Hammersley, 1983). Por fim, outra contribuição que pretendo alcançar com esta tese é fornecer um *framework* analítico para integração nos níveis micro e macro, ou integração social e sistêmica (Lockwood, 1964) para melhor compreensão da construção social de ocupações.

1.1 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

Devido a minha opção pela pesquisa qualitativa e utilização do método de observação, os objetivos propostos a seguir não são permanentes e, por isso, estão apresentados de forma abrangente. A minha justificativa para os objetivos estejam “abertos” é justamente essa escolha do método, pois a as pesquisas qualitativas fogem da prática tradicional de teste de hipóteses. Em pesquisas qualitativas, mesmo com o pesquisador buscando estar livre de hipóteses e pressupostos *a priori*, para que a capacidade de observação não fique comprometida, não

significa uma liberdade em relação à conceitos teóricos. As categorias analíticas de pesquisa não dependem apenas da teoria, mas também da experiência e da trajetória prévia do pesquisador (Andion & Serva, 2006). Dessa forma, defino como problema geral da minha pesquisa: **Quais são os processos sociais que constroem e reconstroem os significados usados para constituir simbolicamente a ocupação caminhoneiro?**

1.2 OBJETIVOS: GERAL E ESPECÍFICOS

O objetivo geral da minha tese é o de **analisar os processos sociais que que constroem e reconstroem os significados usados para constituir simbolicamente a ocupação caminhoneiro**. Já em termos específicos, com o intuito de atingir o objetivo geral, proponho os seguintes objetivos:

- Descrever o nível sistêmico que opera na construção e reconstrução da ocupação enfatizando as partes de sua estrutura;
- Descrever as interações sociais dos caminhoneiros no trabalho no nível social;
- Descrever os significados que constituem simbolicamente o “rótulo” da ocupação caminhoneiro;
- Compreender os processos sociais que contribuem para construção dos significados associados a ocupação caminhoneiro.

1.3 JUSTIFICATIVA TEÓRICA E PRÁTICA

Essa e as outras experiências bem mais complexas que vivenciei durante as viagens que realizei com meu pai é o que inicia a minha motivação para realização deste trabalho. Além da curiosidade pessoal, outros fatores justificam a realização deste trabalho: Primeiramente, que o transporte rodoviário de cargas é o principal modal logístico de distribuição de bens de consumo da economia brasileira (Alvarenga & Novaes, 2000; Battisti & Martins, 2001; Ballou, 2008; Bowersox & Closs, 2010). Temos uma quantidade enorme de motoristas que não têm as condições de trabalho adequadas para o exercício de suas atividades.

Em um levantamento feito na base do *Web of Science*, mostrou que há um aumento nos estudos que tratam de ocupação a partir do início dos anos 90 (ver gráfico 1). Nos últimos 10 anos (entre 2007 e 2017), houve um aumento de mais de 50% na quantidade de trabalhos publicados com o tema “ocupação” (em 2007, foram 2.351 artigos publicados e em 2016, foram 4.945). No entanto, a grande maioria desses trabalhos estão concentrados na área de Saúde Ocupacional, Antropologia e Sociologia. A área de Administração (*Business, Management e Industrial Relations Labor*) representa apenas 3,38% do total de trabalhos sobre o tema nos últimos 10 anos, ou seja, 1.259 artigos publicados. Desses trabalhos, a grande maioria era orientado pela perspectiva positivista (1.022), os demais foram 168 pela perspectiva interpretativista e 69 com perspectiva crítica. Além disso, encontrei apenas 9 trabalhos que utilizavam a pesquisa de observação como método utilizado e a grande maioria dos trabalhos (172) se utilizavam de *surveys*. Quanto à teoria principal utilizada, a grande maioria trata de estudos de gênero e mercado de trabalho. A ocupação, enquanto desenvolvimento de teoria, é apenas um “pano de fundo” para tratar de outros temas e tratada como um construto já definido ou sinônimo de profissão. Dessa forma, a ocupação como categoria de análise na literatura está essencialmente relacionada à função exercida e não está relacionada aos significados simbólicos e sociais. Com isso, o que busquei neste trabalho foi explorar justamente esses processos sociais que explicam a formação da ocupação caminhoneiro.

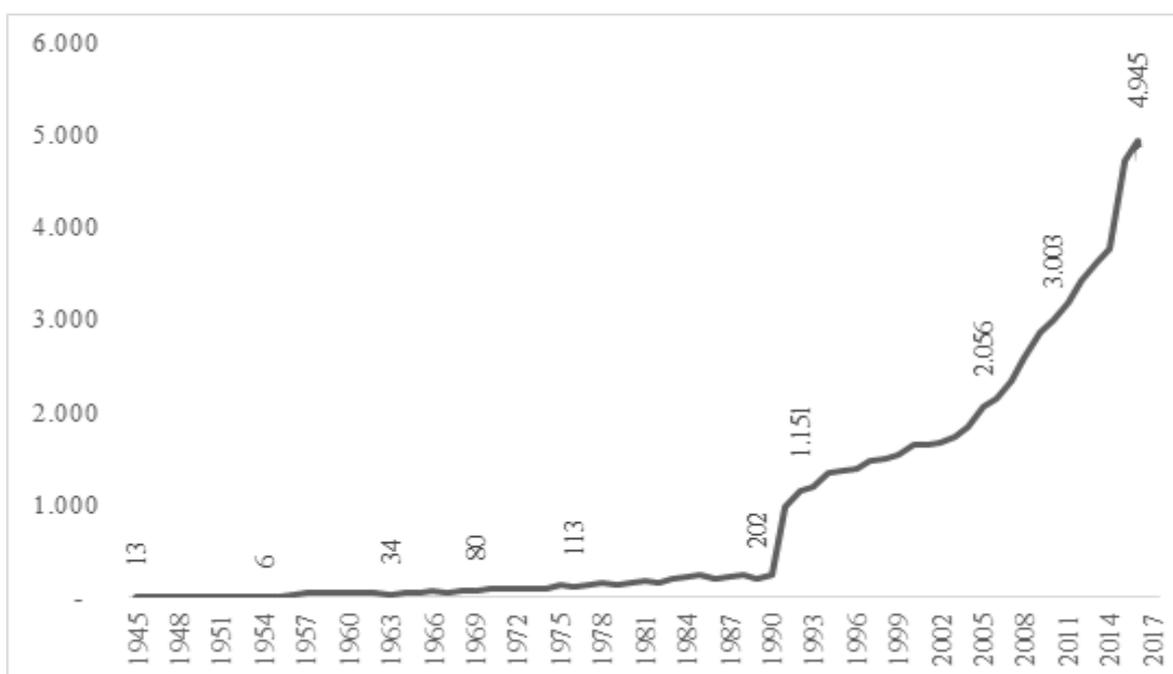


Gráfico 1. Artigos sobre ocupação (1945-2017)

Fonte: Web of Science (2018)

Também temos a possibilidade de atribuições distintas para significados. Por exemplo, o trabalho de Khaire e Wadhvani (2010), onde colocam que o dinheiro tem significados distintos dependendo da fonte proveniente. O dinheiro que se recebe de uma herança, por exemplo, não é igual ao dinheiro que recebemos mensalmente como salário, pois possuem significados diferentes. Aqui, a ideia é que significação tem vários significados, devido à variabilidade desses significados e teremos ações diferentes de acordo com cada significado.

Assim, no senso comum, as pessoas têm alguns significados construídos em relação à figura do caminhoneiro: alguns têm como real que o caminhoneiro trabalha muito, para outros que ele é desleixado e grosseiro. Há ainda muitos que vêm esse grupo social envolvido com drogas e prostitutas, etc. que são atribuições de estigma. Como a construção social² trata de um conjunto de processos que fazem com que algo tenha significado real, essas características existem devido aos processos sociais, históricos e de interação³.

Parto do pressuposto de que há, de fato, um estigma, que pode ser entendido como determinados sinais ou características que buscam evidenciar algo de depreciativo sobre a moral de quem apresentava esses sinais, sendo um fenômeno negativo onde rótulos vergonhosos e discriminatórios são conferidos ao estigmatizado (Goffman, 1975). A grande maioria dos estudos sobre estigma se concentra em discutir a não-aceitação dos atores estigmatizados pela sociedade, demonstrando que há tendência de se internalizar a percepção negativa, esconder-se para evitar sanções e/ou tentar passar como normal (Helms & Patterson, 2014).

Além disso, a construção social do significado de uma nova categoria e como entendê-la é algo que também é formado a partir de seu contexto histórico ao longo do tempo. Como exemplo, posso citar a construção social da arte moderna indiana, que não existia e passou existir como uma categoria de mercado que passou a ser valorizada, sendo construída socialmente ao longo do tempo (Khaire & Wadhvani, 2010). Ou seja, da mesma forma que todo produto pertence a uma categoria social, também abordarei aqui a ocupação como uma categoria social.

Em relação a ocupação, há pouco aprofundamento dos estudos tratando do significado da ocupação. Mesmo assim, os ganhos em termos teóricos aqui estão relacionados à discussão de uma ocupação contestada em termos de legitimidade e de estigmatização. Dessa forma,

² Não somos nós que construímos as relações, mas as relações que nos constituem. O ponto fundamental é quando o outro significativo se transforma no outro generalizado. Por exemplo: fazemos algo porque o outro determina, assim, quando a sociedade entrou na mente do indivíduo, dizemos apenas que é “assim que as coisas são”.

³ Para o interacionismo simbólico, as pessoas agem com base em significados, que surgem e se modificam pela interação social.

percebo a necessidade de caracterizar a ocupação caminhoneiro como diferenciada não em termos empíricos, mas teoricamente. Isso porque esta ocupação se trata de um fenômeno em constante tensão, com movimentos de estigmatização e contra-estigmatização, que são diferentes de outras ocupações. As questões relacionadas ao status e a reputação nesta ocupação sofrem com o julgamento social e em todas essas medidas de julgamento, há uma tensão que mereceu ser analisada.

Nesse grupo específico, foi possível observar características e elementos dessa tensão no julgamento social, ou seja, há algumas barreiras na ocupação caminhoneiro que não ocorrem em outras ocupações. Além disso, devido ao credencialismo e uma baixa *expertise* necessária para a execução do trabalho, também há baixa barreira de entrada, ou seja, as pessoas conseguem entrar facilmente para fazer parte desse grupo, logo há uma diversidade de pessoas na ocupação, o que faz com que o grupo não seja tão homogêneo como aparenta ser e, ainda, que pessoas sem preparo para desempenhar a função estejam no mercado de trabalho cometendo atos que vão reforçar a estigmatização.

Além disso, os poucos estudos que tratam da ocupação como socialmente construída, acabam não tratando (ou tratam superficialmente) sobre como se relacionam os processos sociais no nível micro com a constituição simbólica da ocupação no nível macro. Dessa forma, é preciso olhar para a articulação entre o processo histórico e as interações que ocorrem, ou seja, a articulação do nível sistêmico com o social. Isso devido à estrutura social ser anterior ao indivíduo e por condicioná-lo. A estrutura é anterior aos indivíduos que agem sob essa estrutura, ou seja, a estrutura na qual os caminhoneiros agem existe antes do momento em que a pesquisa ocorreu e em tempo e espaço diferentes do que o contexto estudado.

Na literatura, não se faz a distinção entre a constituição êmica (se dá de forma empírica) e ética (contrastando com o teórico). Dessa forma, o que eu busco nesta tese é justamente analisar a ocupação de forma integrada nos níveis micro e macro (integração sistêmica e social) e não somente em um outro nível, justamente para expor que a definição de ocupação encontrada na literatura é muito diferente do que eu estou tentando examinar. Também, faço aqui uma crítica ao construcionismo social, que até o momento deu pouca entrada para a questão da materialidade das emoções.

A grande maioria dos estudos acaba não dando atenção para a discussão sobre qual é o significado de ocupação e se preocupam em definir a ocupação, se apenas pela função exercida, o que não é suficiente para entendê-la e ignoram o significado da ocupação, ou seja, a ocupação não estaria relacionada aos seus significados simbólicos e sociais. Sendo assim, descobri

indutivamente as categorias que explicam a ocupação e as contribuições teóricas deste trabalho servem para explicar a ocupação de forma mais aprofundada. Para isso, verifiquei a constituição simbólica da ocupação caminhoneiro, ou seja, os processos envolvidos nas interações, sejam eles materiais, cognitivos, discursivos e simbólicos, que explicam a formação da ocupação caminhoneiro.

2 OCUPAÇÃO

Uma ocupação está relacionada com sistemas de valores, crenças e normas amplamente compartilhados e profundamente mantidos (McCabe & Hamilton, 2015). Além disso, ocupações também são instituições construídas socialmente formadas por uma categoria de trabalho, onde os atores são entendidos por si e, também, por outros profissionais que realizam determinado trabalho. As ações representam os atores ocupacionais, sistemas culturais e estruturais que revelam a ocupação (Anteby; Chan; DiBenigno, 2016). Dessa forma, a ocupação é definida pelos seus praticantes e julgamentos por eles inferidos e, também, por atores externos ao grupo. Partindo disso, já tenho aqui indícios de que a construção e reconstrução dos significados associados às ocupações passa pela integração dos níveis sociais e sistêmicos e não somente a reprodução do sistêmico no nível social.

No entanto, a discussão teórica sobre ocupações está relacionada à Sociologia das Profissões e, também, às raízes da sociologia. Durkheim já analisava a relação do homem com o trabalho e Weber ressaltava a importância da profissionalização para a modernização da sociedade. A Sociologia das Profissões, tem como pilares centrais, a partir da década de 70, os trabalhos de Larson, Freidson e Abbott. Esta literatura privilegia alguns elementos que são essenciais para o entendimento das profissões e das ocupações, como a divisão do trabalho, o sistema de profissões, jurisdição e mandato ocupacional, as ideologias, os programas treinamento, o papel do estado e das associações para tentar definir ocupação. Partindo desses três autores, alguns termos que fazem parte do vocabulário da sociologia das ocupações e profissões e precisam ser clarificados.

A partir da década de 70, ganhou destaque a corrente marxista que analisava as questões econômicas e de poder nas relações de trabalho (Freidson, 1983; 1988; 1998; 2001). O destaque aqui, recai sobre a autonomia técnica que seria primordial para diferenciar profissão de outras ocupações (Freidson, 1970;1983). Nesta perspectiva, é ressaltado o profissionalismo, que seria um método diferente para a organização da divisão do trabalho. Nesse ponto, a divisão do trabalho estaria relacionada com os limites jurisdicionais da profissão. Profissionalismo seria, então, definido pelas circunstâncias fornecidas aos trabalhadores, que detêm o conhecimento e os recursos com os quais poderiam controlar seu trabalho e trata do aspecto institucional das profissões, tal como um tipo ideal. Outras questões importantes são o corpus de conhecimento e a habilidade profissional que seriam “aquelas questões específicas reivindicadas pelas profissões, público e instituições que transmitem ao público informações e ideias formadoras

das concepções que os membros têm de si e de seu mundo” (Freidson, 1998, p.79). Dentro desta perspectiva, também tem importância a questão da ideologia profissional que seria a forma como se dá o processo de estabelecimento e manutenção do profissionalismo.

Também, definiu-se profissões como sendo grupos organizados para vender seus serviços a um determinado preço, com uma tendência monopolista (Larson, 1977). Esta autora, foi a primeira a elaborar uma análise histórica das ocupações e a falar sobre *status* ocupacional e escassez de ocupação. Para a autora, havia uma vantagem econômica por parte desses profissionais, além de uma vantagem de *status* simbólica, que garantiria o monopólio de um nicho do mercado de trabalho, pois o controle de uma determinada área seria essencial para a organização de grupos profissionais (Larson, 1977).

Além disso, na sociologia das profissões há também a perspectiva que trata sobre os sistema de profissões e as jurisdições. Por jurisdição, quero dizer que cada uma delas só pode ser ocupada por uma profissão, por questões de controle (Abbott, 1988). No entanto, o controle é influenciado e pode ser prejudicado por forças macro e micro que atuam sobre a profissão, logo buscava-se aqui dominar essas forças para manutenção do controle da jurisdição. O autor coloca que o controle pode ser feito de duas formas: 1) o controle cultural, que ocorre pela execução do trabalho e será legitimado por um *corpus* de conhecimento abstrato e; 2) o controle social que ocorre pelo poder que uma determinada profissão tem sobre a opinião pública e sobre os meios legais que impedem profissionais não habilitados de exercer a profissão. O objetivo desses controles, segundo Abbott (1988) é a manutenção da exclusividade no exercício da profissão, que é o principal fator de disputa entre profissões. Ou seja, nesta perspectiva, seria necessário a delimitação de área de controle do conhecimento.

No entanto, ainda temos a ocupação sendo frequentemente definida a partir da função e raramente a partir de sua constituição simbólica nos níveis sociais e sistêmicos, há estudos que definem que a ocupação é utilizada para distinguir trabalhadores sindicais, dos demais trabalhadores (Thomas, 2017) ou que se trata simplesmente das tarefas individuais de trabalhadores em uma determinada profissão (Almeida & Fernando, 2016; Frey & Osborne, 2013; Cassidy, 2017). Além disso, se fala também sobre manter controle sobre o domínio de tarefas, tornando-se reconhecido como especialista neste domínio, também composto por práticas simbólicas que enquadram, definem e legitimam o domínio da tarefa (Kahl, King & Liegel, 2016). Outros trabalhos, como o de Howard-Grenville *et al* (2017) olham somente para o nível macro e define ocupação como um “grupo de pessoas que se consideram envolvidas no mesmo tipo de trabalho; cuja identidade é extraída do trabalho; [e] que compartilham um

conjunto de valores, normas e perspectivas que se estendem para além do trabalho”. E há também aqueles mais simplistas que tratam ocupação como sinônimo de profissão (Sandberg, 2016; Bailey & Madden, 2015; Francis, 2017).

Também temos estudos que apresentam uma proposta interessante sobre ocupação, mas que acabam sendo simplistas na sua definição, como alguns trabalhos que tratam de *dirty work* que falam que a ocupação facilita o equilíbrio entre trabalho e a vida, leis, regulamentos e políticas organizacionais que ditam os limites do trabalho e interferem na capacidade de um indivíduo determinar como e quando se envolvem em atividades de trabalho e não-trabalho (Blithe & Wolfe, 2016). Ou seja, que a ocupação seria algo que pode ser tratado de forma isolada da vida pessoal. Essa divisão também ocorre na divisão entre profissões e o surgimento de novas atividades profissionais que não são reconhecidas ou legitimadas, que são tratadas como ocupação (Fayard *et al*, 2016) o que dá a impressão de que grupos competem por legitimidade e status e precisam constantemente reivindicar sua capacidade de resolver problemas dentro das estruturas que atuam (Carollo & Guerci, 2016).

O que os estudos encontrados pouco levam em conta é que a ocupação é constituída pelos elementos discursivos e materiais carregado pelas interações. Uma ocupação profissional pode ser construída, reconstruída e sustentada dentro de uma comunidade de trabalhadores à medida que eles implantam coletivamente vários dispositivos retóricos para dar sentido ao seu contexto de trabalho. Além disso, elas se diferenciam de outros grupos ocupacionais e apoiam suas identidades individuais (Fraher, 2016) e têm múltiplas realidades, que variam de categorias de trabalho e constituem áreas de tarefas em uma divisão do trabalho para grupos de pessoas particulares e duradouros que se tornaram membros dessas categorias pelas instituições (Anteby; Chan; DiBenigno, 2016).

No entanto, além disso, é necessário entender o processo de construção social em uma perspectiva interna dos atores que definem e estão envolvidos na execução da ocupação. Para iniciar essa discussão sobre a ocupação como construída socialmente, primeiro temos que entender todo o processo de socialização, pois é esta que faz com que nós tenhamos interações sociais e onde a identidade individual é formada. A socialização pode ser definida como “a ampla e consistente introdução de um indivíduo no mundo objetivo de uma sociedade ou de um setor dela” (Berger & Luckmann, 2008. p. 175).

A primeira parte da socialização do indivíduo acontece na infância, onde somos introduzidos à sociedade e vamos nos comportar de acordo com as regras já existentes na sociedade em circunstâncias carregadas de alto grau de emoção e com uma sequência de

aprendizado definida socialmente. Por fim, temos a socialização secundária que trata de qualquer processo subsequente que introduz o indivíduo já socializado em novos setores do mundo objetivo de sua sociedade (Berger & Luckmann, 2008. p. 175). Além disso, também trata da aquisição do conhecimento de funções específicas e de funções direta ou indiretamente relacionadas com a divisão do trabalho (Berger & Luckmann, 2008. p. 185). É nesta fase da socialização que podemos questionar o que é objetivado pelo universo simbólico.

As ocupações revelam as características essenciais, mas que são complexas, que tipificam uma linha de trabalho (Meisenbach, 2008: 263). Indo ao encontro da definição como sinônimo de profissões, as ocupações tendem a ser mais dinâmicas e transitórias quanto às suas fronteiras, práticas, códigos, regras e seu reconhecimento social (Wright, 2008). Nessa linha de pensamento, as ocupações são em grande parte constituídas pelos discursos sociais que cercam e informam a natureza contemporânea do trabalho e os discursos e práticas de nível micro dos próprios membros ocupacionais (Ashcraft *et al* 2009). Por exemplo, Ashcraft *et al* (2012) observam que a maioria das ocupações tem uma imagem pública cheia de mensagens para as partes interessadas consumirem.

Esses discursos sociais públicos dizem algo sobre o caráter geral do trabalho e como ele é comumente representado e avaliado. Sobre isso, a ocupação está imersa não apenas nos campos profissionais e institucionais, mas também nas percepções e práticas dos indivíduos, que podem melhorar ou induzir o significado e valor de uma ocupação (Meisenbach, 2008). No entanto, embora os discursos públicos de uma ocupação facilitem o controle, isso é sempre realizado entre as partes interessadas no espaço e no tempo (Ashcraft *et al*, 2012). Ou seja, os discursos sociais têm a sua importância (Svensson, 2007), mas não são eles que têm a competência para definir uma ocupação (Bechky, 2011).

Do ponto de vista demográfico, em análises de censo, ocupações são simplesmente uma categoria onde os trabalhadores são classificados, ou seja, são apenas áreas de execução de tarefas na divisão do trabalho (Abbott, 2005). Essa forma de definição de ocupação é a que costumeiramente se encontra na maioria dos trabalhos sobre o tema, ou seja, são somente uma forma de classificação, sem levar em consideração se são entidades sociais. Em organizações, as ocupações muitas vezes são definidas como uma licença implícita ou explícita que algumas pessoas reivindicam e recebem para executar certas atividades bastante diferentes das de outras pessoas e para fazê-lo em troca de dinheiro, bens e serviços (Hughes, 1971). Isso quer dizer que as ocupações seriam somente aquelas em que fosse necessária uma habilidade específica, junto de uma licença ou mandato especial para certificar a execução das atividades inerentes a ela

(Dingwall & Strong, 1985). Apesar de essa definição estar correta, até certo ponto, ela é simplista demais e desconsidera todo o contexto de interações sociais e formação histórica das ocupações. Isso porque ocupações não podem ser descritas somente pela questão jurídica, mas há uma enorme diferença entre dizer que tais formas são, em princípio, indefinidamente negociáveis e reconhecendo que elas são, na prática, determinadas (Atkinson & Delamont, 2011).

Com isso, temos três formas essenciais de perceber a ocupação. A primeira delas é que as ocupações se tratam de grupos particulares e duradouros de pessoas (Abbott, 1988). E a segunda concepção sobre ocupações se relaciona com a participação sustentada de indivíduos específicos (Abbott, 2005). E uma terceira forma de se definir ocupação é pelas instituições relacionadas a ela (i.e., associações, sindicatos, etc.) e as áreas de pesquisa sobre o tema são claramente influenciadas por esses diferentes (e incompletos) conceitos de ocupação (Smelser & Swedberg, 2005).

Como colocado anteriormente nos argumentos iniciais desta tese, para a maioria das pesquisas com orientação positivista, a ocupação está relacionada à tarefa e não se diferencia de profissão. Já os estudos que tratam as ocupações como instituições, em sua maioria, abordam apenas o nível macro de integração sistêmica. Por fim, a sociologia das profissões, tem foco em dados individuais, prezando pela análise da integração social, desprezando a relação com o micro e a análise das ocupações que não se enquadram em um grupo duradouro de pessoas, em instituições ou em uma área de tarefas (Abbott, 2005).

Como a orientação teórica da minha tese é de que a realidade é construída socialmente e, dessa forma, uma ocupação é construída socialmente com base nas interações sociais, tendo como base o senso comum e o conhecimento cotidiano compartilhado em uma sociedade (Berger & Luckmann, 2008), reforço aqui a diferença entre ocupação, profissão e trabalho. A ocupação se refere às **atividades** que o indivíduo não necessita de um certificado para exercer. Já uma profissão seria um tipo de ocupação, mas com a ressalva que algumas atividades só podem ser desempenhadas por pessoas específicas que são **credenciadas** para a realização da atividade. Por fim, trabalho é um conjunto de **tarefas** desempenhadas por um funcionário em uma ocupação (Anteby, Chan & DiBenigno, 2016).

As ocupações como socialmente construídas devem ser analisadas pelo seu processo histórico e, também, de interações. Além disso, têm um lugar privilegiado na constituição das instituições sociais, pois são pelos papéis sociais que as ocupações constituem as instituições. Berger e Luckmann (2008), por exemplo, que temos instituições sociais, como o sistema legal,

que é conhecido como uma instituição, pois existem atores especificados e tipificados (réus, juízes, promotores, advogados, etc.) que atuam em conjunto para formar a instituição sistema legal. No caso das ocupações, isso se torna muito importante, pois normalmente esses papéis sociais que constituem as instituições sociais em nossa sociedade os papéis sociais, pela definição de Berger e Luckmann (2008), na maior parte das vezes são as ocupações. Dessa forma, as ocupações constituem as instituições pelos papéis sociais exercidos. É fato que a ocupação é socialmente construída.

No entanto, como as ocupações fazem parte de uma realidade que é socialmente construída, Berger e Luckmann já respondem isso. Logo, o ponto central do meu argumento não é mostrar a construção social da ocupação somente, mas a necessidade de usar uma lente sócio construcionista para examinar os processos sociais dessa construção e como se dão os tipos e características simbólicas que constituem as ocupações. Além disso, para poder dar uma contribuição teórica significativa proponho um *framework* de análise micro (integração social) e macro (integração sistêmica) para se entender a construção social de ocupações.

3 O CONSTRUCIONISMO SOCIAL

O trabalho seminal de Berger e Luckmann (2014), que está relacionado ao Interacionismo Simbólico, nos mostra um ponto de equilíbrio entre abordagens da conduta humana. Aqui podemos encontrar os extremos dessas abordagens no pressuposto de Weber, onde o homem não é um refém do passado e o pressuposto de Parsons, onde as ações e condutas humanas são sempre decorrentes de valores incorporados na socialização primária. Também podemos dizer que se trata de um marco sobre a Sociologia do Conhecimento, pois analisa a forma como construímos o nosso conhecimento da realidade, enfatizando as relações entre o pensamento humano e o contexto social no qual estamos inseridos.

A Sociologia do Conhecimento está relacionada à construção social da realidade e busca analisar as relações entre o pensamento humano e o contexto social, além disso constitui o foco sociológico de um problema muito mais geral, o da determinação existencial do pensamento (Berger & Luckmann, 2014). Nesse sentido, a sociologia do conhecimento deve tratar de analisar tudo o que for considerado conhecimento na sociedade tendo como base a realidade humana como algo socialmente construída. Inclusive, a sociologia do conhecimento é usada na análise de práticas profissionais como, por exemplo, quando se argumenta que algumas inconclusividades de diagnósticos médicos é fruto da persistência de crenças culturais na produção e reprodução do conhecimento na área de medicina (Rodin, 1992).

A primeira questão que devo deixar clara aqui é qual o entendimento que tenho sobre construção social, pois essa definição norteará a forma como será compreendida construção social da ocupação do caminhoneiro. A concepção que utilizarei ao longo desta tese é o construcionismo social, pois a realidade dos caminhoneiros é repleta de simbolismos, normas, comportamentos e outros elementos que são partilhados por esse grupo social e é construída com base na interpretação que os sujeitos deste grupo fazem (Berger & Luckmann, 2014), ou seja, aquilo que é socialmente construído e constituído simbolicamente. No entanto, como falo sobre a historicidade da ocupação, não posso deixar de ressaltar como esse processo ocorre. Berger e Luckmann (2014) abordam de forma processual e histórica, como a realidade é constituída simbolicamente e socialmente construída. Para explicar isso, eles discorrem sobre o processo dialético da sociedade que ocorrem em três momentos: externalização, objetivação e internalização.

A externalização se trata do processo de efusão constante do ser humano, tanto na atividade física quanto na mental. Este é o momento no qual o ser humano se expressa no mundo, onde há a ruptura com o isolamento pela criação e imaginação (Berger & Luckmann, 2014). Para os autores, a externalização é uma necessidade antropológica essencial, pois diferente de outras espécies, o homem encontra-se em um mundo aberto permanentemente, sendo desafiado continuamente a evoluir como ser humano, desenvolvendo personalidade e absorvendo a cultura. Já a objetivação, a exteriorização ganha autonomia em relação ao seu criador. Dessa forma, valores, regras, leis e instituições que foram produzidos ganham caráter de realidade objetiva. Nesse momento, busca-se enaltecer o factual externo da sociedade, que é subjetivamente coercitiva. Os autores identificam que a objetividade caracterizam os atributos imateriais da cultura.

Por fim, a internalização, pois, de segundo os autores, quando a sociedade percebe que a realidade é objetiva, favorece ao homem um mundo habitável. A vida do indivíduo será considerada como objetivamente real, tanto para ele quanto para os outros, quando se adentra um mundo social com status realidade objetiva. Assim, para que esse processo aconteça, a internalização desta realidade objetiva se faz necessária. Para os autores, esta etapa seria o momento do processo dialético no qual o mundo social será reintroduzido na consciência pela socialização. Assim, caberia ao indivíduo assumir os elementos desse mundo objetivado. E, para que o surgimento de um mundo objetivo ocorra, é necessário que faça sentido para o sujeito (Berger & Luckmann, 2014). Por isso, os processos de socialização primária e secundária são importantes, pois traduz na “ampla e consistente introdução de um indivíduo no mundo objetivado de uma sociedade ou de um setor dela” (Berger & Luckmann, 2014, p. 175).

Como orientação epistemológica, o construcionismo social sustenta que o significado de atos, comportamentos e eventos não é uma qualidade objetiva desses fenômenos, mas é atribuído a eles pelos seres humanos na interação social (Rosenfeld, 2003). O significado, em outras palavras, é socialmente definido e organizado e, portanto, está sujeito à mudança social (Schneider, 1985). Logo, assumo que a realidade se trata de um produto da construção humana por meio do compartilhamento de subjetividades (Berger & Luckmann, 2014). Mundos sociais são constituídos por ações situadas que são produzidas em determinadas situações concretas, que são acessíveis aos atores para seu próprio reconhecimento. São essas ações, que “quando acessada pelos atores sociais, são o alicerce para novas ações tanto nessas mesmas ocasiões quanta em subsequentes” (Giddens, 2003, p. 392).

Esses simbolismos que mencionei, formam um conjunto de sentidos compartilhados pelo grupo que serve de pressupostos para que os indivíduos compreendam o motivo da ocorrência de determinados eventos e como os mesmos devem agir diante dessas situações. Assim, os atores sociais buscam ajustar suas ações de acordo com essa construção da realidade, sempre em sintonia com os sentidos que são compartilhados subjetivamente. Há estudos que tratam, por exemplo, de padrões drasticamente variáveis, como a mudança das expectativas da sexualidade normal ou da educação infantil, onde a ambiguidade do significado de normal e anormal é discutida (Freud, 1999), bem como análises das mudanças históricas na definição e resposta social à doença mental, dependência de drogas, homossexualidade e outras condições que acompanham o crescente domínio da instituição de medicina e a ascensão do modelo médico de desvio (Conrad & Schneider, 1992). Assim, a realidade é resultado da atividade humana, que passa por um processo de institucionalização de ações históricas que são compartilhadas entre os atores sociais.

São essas instituições que são consideradas a realidade objetiva e externa aos indivíduos. Assim, o mundo social parece objetivo ao passo que os atores sociais encaram situações nas quais eles precisam agir. Logo, a objetividade do mundo não é objetiva, pois se trata de uma objetividade para um ator social específico. Essa objetividade, se trata de um mundo social que foi internalizado pelo sujeito que irá aprender a reconhecer por processos de socialização. Essa socialização pode ser entendida como a duradoura e consistente introdução do indivíduo na sociedade ou num setor dela (Berger & Luckmann, 2014)⁴. Do ponto de vista construcionista social, um determinado ato ou comportamento (i. e. aborto, dirigir embriagado, violência doméstica, racismo, etc.) torna-se um problema social por um processo de reivindicação bem-sucedida por grupos sociais que buscam atribuir significado para um problema e mobilizar os tipos particulares de resposta social (Rosenfeld, 2003).

Logo, a forma de organizar coerentemente a realidade dos indivíduos passa pelo compartilhamento de suas e interpretações que derivará na formação de esquemas que permitem ordenação coerente. Pois, pelo compartilhamento dessas subjetividades é que os indivíduos do grupo poderão saber qual o sentido que cada indivíduo atribui sobre um fato e, dessa forma, orientará a sua ação nesse sentido. Ou seja, a ação do indivíduo depende que os atores sociais deem significado a esta ação. Assim, posso inferir que a intersubjetividade é essencial no processo (Berger & Luckmann, 2014), como por exemplo, a atribuição de significados a

⁴ “A vida cotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e subjetivamente dotada de sentido para eles na medida em que forma um mundo coerente”. (Berger & Luckmann, 2014, p.35).

fenômenos do nosso cotidiano, tal como a morte (Van Brussel & Carpentier, 2014) onde se aborda a compreensão natural e local desse fenômenos e a natureza subjetiva de nosso conhecimento sobre a morte.

A construção social é então, uma atividade que é situada socialmente e pressupõe que haja um contexto de relações sociais onde os atores sociais estão envolvidos. Assim, mesmo que eu não considere a realidade puramente subjetiva, posso dizer que essa realidade é reconstruída interpretativamente. Nossa cultura em constante mudança levanta questionamentos sobre, por exemplo, os padrões de normalidade que os assistentes sociais são frequentemente solicitados a ajudar a impor, onde insiste-se que há necessidade de estabelecimento desses padrões para guiar nossa vida em sociedade, ao mesmo tempo lembrando que a normalidade é uma construção social dependente do contexto (Freud, 1999).

Também há uma série de significados não ditos, mas que guiam as conversações cotidianas e possibilitam a relação intersubjetiva (Garfinkel, 1967)⁵. Assim, o que os atores de um determinado grupo vivem no seu cotidiano não pode ser acessado exteriormente de forma imediata por quem observa essa realidade, pois a realidade é sempre aprendida de forma interpretativa. Devido a isso, que ressalto a importância dessa construção teórica para poder organizar o espaço onde os motoristas se relacionam. Nesse sentido, a construção social da ocupação do caminhoneiro e todas as suas categorias, têm como pressuposto básico o conjunto de relações sociais dentro do grupo e são essas relações, que definem o mundo social desses atores, que nortearão as minhas observações e os critérios de referência para as análises.

Existem algumas críticas ao construcionismo social e, neste sentido, Czarniawska (2003) ressalta a separação entre ciências naturais e as humanidades, colocando que essa questão também é socialmente construída. Para ela, os próprios representantes das ciências naturais se apoiaram na filosofia para discutir seus achados. Sobre o construcionismo, a autora coloca que este se importa especialmente em “como” as coisas acontecem, como a realidade é construída e como significados são criados e partilhados. Aqui temos suporte para as três críticas que a autora aponta como centrais ao construcionismo: (i) antirrealismo, (ii) apologética e (iii) prometedora de mudanças excessivamente fáceis. Czarniawska (2003) coloca que, os dois últimos aspectos, estão relacionados com a moralidade. Além disso, Czarniawska (2003) discute a interpretação sobre a construção social da realidade, tendo em vista que, para ela, há

⁵ Garfinkel utiliza em seus estudos a etnometodologia e, dessa forma, a preocupação dele está em olhar apenas o nível micro e suas interações, sem se importar com o macro. Logo, deixo claro que estou utilizando essa referência apenas para este ponto específico da minha discussão.

algumas divergências na forma como se aborda o tema. Esta autora busca estimular uma discussão acerca da possibilidade de parte dessa “construção” não ser um fenômeno natural. Para começar o confronto de significados, Czarniawska (2003) acredita que o grande problema para a criação de sentido também está em saber utilizar a linguagem correta, sendo o centro do problema para isso muito mais “ético-político” que “metodológico-ontológico”. Para ela, a ciência também é feita por meio de terminologias e conceitos emprestados de outras áreas, dependendo da sua legitimidade social.

Quando se discute se o mundo é socialmente construído, nos exige um esforço de convencimento, pois os construcionistas acreditam que ter uma opinião já é a aceitação ao fenômeno, mas eximir-se dos problemas reais que há no simbolismo não é uma posição dignificada moralmente (Czarniawska, 2003). Dessa forma, dizer que as coisas são como são porque foram construídas socialmente traz uma reflexão moral. Na proposta do processo construcionista, dizer que o mundo pode ser reconstruído requer um voluntarismo inexistente para o determinismo, depois seria uma simplificação social exagerada. Assim, ambas as discussões (Czarniawska, 2003; Pinch, 2008) tratam, cada um no seu objetivo, de esclarecer a importância que há em se ater também ao plano físico e suas influências para as demais características do construcionismo social.

No entanto, para contribuir para os argumentos das críticas ao social construcionismo, Dreher (2015) fala da proposição de Bourdieu sobre Berger e Luckmann, onde eles não se atém devidamente aos aspectos/características de poder, posto que eles acreditam que só é possível reconstruir poder como parte de uma realidade objetiva. Berger e Luckmann balizam a sua perspectiva entre o objetivo e subjetivo nas perspectivas de Durkheim, quanto aos fatos sociais serem considerados como “coisas” que caracterizam a sociedade como sendo algo objetivo, e Weber, o qual acredita que a sociedade é construída por atividades com significados subjetivos (Dreher, 2015). Por isso, é preciso incitar a investigação sobre poder, tendo como base a ideia do relacionamento dialético entre o objetivo e o subjetivo.

Berger e Luckmann (2014) redefinem a sociologia do conhecimento por meio de uma teoria sociológica fenomenológica e uma antropologia filosófica. Para eles, a dimensão subjetiva da constituição de poder se baseia no sistema de relevância para que permita uma explicação da resistência para a estrutura de poder estabelecida no ator individual. Mesmo não havendo um conceito explícito de poder na construção social da realidade, muitas linhas de pensamento acreditam que o poder é significativamente relevante. Para Weber, o poder é considerado quando há a probabilidade de um ator carregar consigo o seu desejo/vontade a

despeito de qualquer resistência. O poder na construção social da realidade acontece quando a realidade objetiva ganha destaque, como por exemplo, quando a estrutura de poder e hierarquia de poder são vistos como condições estruturais da estratificação social (Dreher, 2015).

Na mesma ideia, mas voltando-se para as instituições, o autor descreve que há um suporte social feito pelo mundo institucional, sendo entendido este como um fato social. Assim, a institucionalização, baseada em tipificações recíprocas de ações sociais feitas por determinados atores sociais, condicionam o comportamento humano por determinar um conjunto de padrões de conduta que predefinem as possibilidades de ação do indivíduo. Essa é a primeira forma de controle e pode ser considerada como uma forma de poder, pois é exercida somente pela existência de uma instituição de governo de ações recíproca para os membros do grupo.

Já o efeito secundário são as sanções mecânicas estabelecidas para os indivíduos que não se adaptarem as demandas de ações prescritas pela instituição. Como consequência, pessoas observam as sanções e regras subjetivamente interpretam, o que reforça a ideia de que as instituições produzem controle social. Em suma, é possível compreender que as instituições existem como objetificações factuais e estão presentes externamente ao indivíduo. Essa objetificação persiste e resiste as tentativas de modificação e exerce um poder coercitivo pelo simples fato da sua existência.

Quanto aos aspectos da realidade subjetiva, o quarto nível de legitimação chamado de universo simbólico (Berger & Luckmann, 2014), também possui poder quando nas mãos de quem opera as máquinas de significações, posto que estes são os responsáveis por manter e estabelecer a predominância de determinada visão de mundo. Essa elite é responsável por controlar os meios para a produção mental. Os autores destacam as referências para os tipos de poder como sendo “poder de ação”, “poder instrumental” e “poder autoritário”. No primeiro caso, o poder de ação é exercido com base na superioridade corporal ou violência dependendo do potencial de vulnerabilidade dos seres humanos.

O poder instrumental está na habilidade humana de dar e tirar com a possibilidade de punição e gratificação. Assim, Dreher (2015) esclarece as visões tanto de Berger e Luckmann quanto a de Bourdieu sobre a construção social da realidade. De acordo com o autor, de um lado, Berger e Luckmann oferecem ideias e conceitos como ferramentas para estabelecer a teoria sobre o poder, ao contrário do que Bourdieu presume, quanto a subjetividade, fazendo uma ligação dialética entre o que é objetivo e o subjetivo. Isto porque, a realidade objetiva

manifesta estruturas de poder que são internalizadas por indivíduos e se tornam parte da realidade subjetiva.

Para acrescentar ao debate sobre a realidade socialmente construída, Whitley (2004) traz alguns novos argumentos importantes para a discussão quando observa a perspectiva de organizações e mercados. Ele inicia a sua discussão observando a natureza dos negócios como sendo resultado das interações sociais, da mesma maneira que as pessoas interagem em sociedade, por meio de sistemas de coordenações e controles voltados para as atividades econômicas. Dessa forma, ele busca responder como as correntes da construção social da realidade estão envolvidas nos mercados.

A primeira corrente apontada por Whitley (2004) defende que poderia ser possível generalizar que as relações na dimensão da estrutura organizacional sustenta o sucesso dos negócios entre qualquer ambiente e, por isso, pode ser considerado livre de cultura. Como também seria possível remontar padrões em sociedades industrializadas da mesma maneira se feita com os mesmos padrões. No entanto, se fosse possível considerar essas duas proposições como certas, seria possível estimar que as organizações são inteiramente racionais, ignorando a sua constituição socialmente complexa. Assim, o autor inicia a discussão tentando observar como os negócios também são decorrentes de uma construção social.

Para demonstrar a construção social em mercados, Whitley (2004) apresenta quatro visões contextualizadas. A primeira visão parte do princípio de uma racionalidade econômica dominante que provoca a irrelevância de crenças e preferências na gestão eficiente na estrutura de gestão e práticas. A segunda vê as implicações de que a construção social da natureza das firmas e mercados são entidades significativas cuja natureza e operação varia de acordo com os diferentes sistemas de significados e racionalidades dominantes. A terceira visão se baseia na ideia de que a insistência da incerteza e desequilíbrio em mercados é cruel o suficiente para se criar uma escolha racional, atendo suas decisões ao que é *post factum* e dependentes da racionalidade dos agentes. Por fim, a quarta visão se baseia na ideia de mercado sendo “aberto”, onde as variáveis estão em mudança constante com outras, assim, as decisões e práticas que foram bem-sucedidas em determinada empresa não configura fator de sucesso para outras sem a presença das mesmas variáveis existentes no primeiro caso.

4 A CONSTRUÇÃO SOCIAL NOS NÍVEIS SOCIAL E SISTÊMICO

Para um melhor entendimento da abordagem de Berger e Luckmann, dois conceitos são essenciais: realidade e conhecimento. A realidade é “uma qualidade pertencente a fenômenos que reconhecemos terem um ser independente da nossa volição” (Berger & Luckmann, 2004, p. 11). Já o conhecimento se trata da “certeza de que os fenômenos são reais e possuem características específicas” (Berger & Luckmann, 2014, p. 11) e em um contexto social “é uma realização no duplo sentido da palavra, no sentido de apreender a realidade social objetivada e no sentido de produzir continuamente esta realidade” (Berger & Luckmann, 2004, p. 94). Ou seja, a realidade sobre a qual conhecemos, se trata de um produto da sociedade e esta também é construída pelo ser humano. Dessa forma, ao passo que construímos e moldamos a também somos influenciados e moldados por ela.

As duas vertentes construcionistas presentes na literatura, o construcionismo linguístico (estruturalista), e o construcionismo discursivo, não definem a ocupação, no sentido de constituição simbólica. Mesmo que o construcionismo discursivo de Berger e Luckmann esteja um pouco mais conectado, pois estes falam que as instituições são expressas por meio dos significados carregados na linguagem, ele não estabelece as relações entre o sistêmico e o social. Nesse ponto, preciso recorrer aqui para uma melhor conceituação que se tratam os níveis de integração social e sistêmica, pois para o objetivo deste trabalho, se faz necessário a explicação de como as partes da sociedade se combinam de forma ordenada e, dessa forma, como as relações sociais, dentro desta sociedade, são combinadas.

No entanto, na literatura sobre o tema, o assunto é tratado com um problema que pode ser dividido em duas partes: a integração social – dos atores sociais, no nível micro – e a integração sistêmica – da estrutura, no nível macro (Lockwood, 1964). Berger e Luckmann não acompanham essa discussão e não fazem essa divisão. Mas, Lockwood (1964) quando fala de nível sistêmico, além de olhar para as instituições e para a questão cultural, ele olha também para as partes da estrutura, o que me permite fazer a conversação entre os autores, olhando para as partes da estrutura, que Lockwood (1964) busca enfatizar.

Em uma crítica ao estrutural-funcionalismo, indo contra os pressupostos de Durkheim e o individualismo metodológico Weberiano, Lockwood (1964) busca estabelecer uma distinção fundamental entre integração social e sistêmica. A grosso modo, integração social foca a atenção em relações ordenadas ou conflituosas entre os atores, enquanto que a integração

sistêmica analisa as relações entre o grupo de um sistema social (Lockwood, 1964). De forma complementar, a integração social refere-se às relações cooperativas ou conflituosas entre os atores, já a integração sistêmica descreve as compatibilidades ou incompatibilidades entre partes que são sempre vistas como complexos institucionalizados que retratam diferentes graus de durabilidade (Mouzelis, 1997; Perkmann, 1998). Dessa forma, podemos analisar sob a perspectiva de Lockwood (1964), ou seja, a possibilidade de perceber os mesmos fenômenos sociais de duas perspectivas diferentes (social e sistêmica), no entanto, olhando para as duas perspectivas ao mesmo tempo e influenciando uma a outra.

Para Perkmann (1998) a lógica colocada por Mouzelis (1997) seria incongruente com seu mecanismo de coordenação. Isso porque a “integração sistêmica (perspectiva externalista) estaria associada com sistemas econômicos e políticos, enquanto a integração social (perspectiva internalista) seria exclusivamente relacionada com o mundo da vida cotidiana” (Mouzelis 1997, p. 114). Dessa forma, economias e políticas não poderiam ser conceitualizadas do ponto de vista da integração social, enquanto outras esferas da sociedade não podem ser tratadas a partir de uma perspectiva de integração sistêmica. (Perkmann, 1998). Assim, a integração social seria a agência e seria focada as formas pelas quais os atores sociais definem suas situações, percebem as coisas e se relacionam em contextos sociais específicos, onde estariam englobadas as relações ordeiras e conflitantes entre os atores.

Já a integração sistêmica seriam as partes do sistema social (estrutura) e teria como foco todos os mecanismos e mudanças ocorridas sem o conhecimento dos atores daquele grupo (Lockwood, 1964). Giddens (2003) coloca que a integração social está intrinsecamente relacionada com as circunstâncias de co-presença, já a integração sistêmica se relaciona com a interação estendida ao longo do tempo-espço. No entanto, a visão de Giddens desconsidera o fato de que algumas micro interações podem ter consequências estendidas ao longo do tempo e do espaço (Mouzelis, 1997).

No entanto, a dicotomia analítica entre os níveis social (conflito e cooperação) e sistêmico (compatibilidades e incompatibilidades), não é percebida quando analisamos os atores sociais, seus relacionamentos no nível micro e a relação com a estrutura. Isso porque os conflitos entre os atores se originam quando estes percebem as incompatibilidades e, da mesma forma, a cooperação entre os atores ocorre quando percebem que será benéfica para a estrutura na qual estão inseridos, ou seja, há uma alternância entre os pontos de vista internalistas e externalistas (Perkmann, 1998). Dessa forma, posso inferir aqui que essa distinção aparece no contexto social, tendo como ponto de partida uma modelagem cognitiva, monitoramento

reflexivo e aprendido, onde os atores são capazes de eles mesmos estabelecerem a distinção (Jessop, 1997; Perkmann, 1998).

Do ponto de vista internalista, a integração sistêmica será sempre o resultado de relacionamentos cooperativos-conflitantes (Perkmann, 1998), isso porque uma vez que cada ator em questão é livre para agir como quiser (Mouzelis, 1995). De tal modo, a integração social e sistêmica serão transformadas umas nas outras de forma contínua, dependendo do ponto de vista e da intenção de diferentes atores (Perkmann, 1998). Outra consequência é que aquilo que parece ser uma restrição estrutural para um ator, aparece como uma oportunidade de transformação para outro ator (Jessop, 1996). Assim, o que para alguns atores parece ser uma questão de destino e aparece como “evolução” objetiva é, na verdade estrategicamente moldado por outros atores (Mouzelis, 1995).

Tendo em vista o exposto, as definições sobre os conceitos apresentados nesta seção, devem estar bem claros, de forma que este trabalho possa ser compreendido em sua plenitude. Assim, em relação a integração social, posso dizer que se trata da constituição dos laços e símbolos de pertencimento coletivo nas relações entre os membros de um grupo social e esse sentimento de pertencimento é essencial para que ocorra a integração social, no plano relacional. Já no plano simbólico é necessário que se desenvolva o conhecimento comum de tudo que está relacionado a um determinado grupo social, no caso aqui, os caminhoneiros. As instituições sociais como normas operam em múltiplos níveis, mas existem as normas do nível diádico que são diferentes devido às particularidades das interações.

Dessa forma, para o propósito deste trabalho, entendo que a integração se trata da combinação ordenada entre as partes que constituem a sociedade. Ao contrário desse propósito, o que se percebe na maioria dos trabalhos desse tipo é uma tendência a desintegração, isto é, estabelecer uma tendência em separar as partes que compõem um todo social. Ainda sobre isso, quando se fala sobre o problema da integração social (Lockwood, 1964; Mouzelis 1974) é ressaltado a contraposição entre o pertencimento a uma coletividade e a autonomia do indivíduo, sobretudo nas sociedades modernas (Perkmann, 1998). Nesse caso, a integração social poderia ocorrer quando este sentimento de pertencimento a determinados grupos tenha relação também com os círculos sociais individuais dos atores.

Já a integração sistêmica se trata da combinação das partes do sistema social, ou seja, há uma interdependência, que ocorre nos planos estruturais e funcionais (Mouzelis, 1974). Partindo dessa premissa, as formas de integração sistêmica no plano estrutural estão relacionadas aos mecanismos relacionais de descontextualização, tais como o dinheiro. O uso

desse tipo de mecanismo, possibilita ampliar as relações de interdependência estrutural para além das relações de interação. No que se refere à integração sistêmica no plano funcional, trata-se da dependência mútua dos resultados da ação em um ambiente ordenado (Mouzelis, 1997). Dessa forma, os problemas de integração sistêmica (Lockwood, 1964; Mouzelis 1974) estão relacionados às questões de compatibilidade entre as diferenças estruturais e funcionais (Perkmann, 1998).

Quando discorrem sobre a construção do conhecimento, Berger e Luckmann (2014) nos mostram os três níveis em que essa ocorre: 1) individual: onde este percebe os fatos e, junto de seus valores, obtém o conhecimento, que forma formando assim a sua ideologia individual, ou seja, se conjunto de ideias individuais, seus valores; 2) grupos: como este indivíduo pertence a grupos distintos suas ideias também ajudarão a formar o conhecimento desses grupos dentro do contexto social em que estão inseridos; 3) sociedade: os diversos valores, ideologias de grupo, etc. sempre coexistirão e vão interagir formando o conjunto de ideias da sociedade. Ou seja, indivíduos e grupos constroem e influenciam o contexto social no qual estão inseridos e o contexto social (sociedade) também exercerá a mesma influência nos indivíduos e nos grupos. Isto é: a intersubjetividade está presente na realidade cotidiana, quando ela participa do mundo junto com os demais indivíduos.

Nos estudos organizacionais a predominância do paradigma funcionalista continua a ser uma razão importante para que estudos sobre a natureza construída socialmente das organizações permaneçam raros ou relegados à margem da área de pesquisa (Karreman & Alvesson, 2001). No entanto, pesquisas tendo como base o construcionismo social oferecem bases sólidas para uma visão construcionista social da ciência organizacional (Chia, 1996, 2000; Cooper & Burrell, 1988; Parker, 1992; Tsoukas, 2000).

Para complicar ainda mais, as pesquisas construcionistas em estudos organizacionais são influenciadas não apenas pelo trabalho de Berger e Luckmann (2014), mas também por algumas outras correntes teóricas que aparentemente sobrepõem metodologias, preocupações e vocabulários (Holstein & Gubrium, 2008). Sandberg (2001) ressalta isso em sua análise, incluindo teorias de prática, (Bourdieu, 1990; Giddens, 1984), teoria crítica (Habermas, 1972, 1979, 1984), teoria institucional (Powell & DiMaggio, 1991), *sensemaking* (Weick, 1995) e mais recentemente etnometodologia (Garfinkel, 1967).

No que se refere aos fundamentos do conhecimento da vida cotidiana, os autores colocam que ela se apresenta como uma realidade interpretada pelo ser humano comum. Para eles a vida cotidiana “é sobretudo a vida com a linguagem, e por meio dela, de que participo

com meus semelhantes” (Berger & Luckmann, 2014, p. 57). Podemos não confiar na beneficência daqueles que estão presentes nossas refeições diárias, por exemplo, mas com o tempo esperamos saber seus nomes e desenvolver conexões significativas com eles, pois no mundo real, são as relações repetitivas que predominam (Storr, 2008). Também, pelas nossas trocas linguísticas na vida cotidiana, construímos e reconstruímos os conceitos, categorias e objetos com os quais estamos familiarizados (Andrew, 2012). Eles formam uma espécie de moeda comum com a qual podemos lidar significativamente com outras pessoas que compartilham a mesma cultura. (Burr, 2003)

Vale enfatizar que a estrutura temporal da vida cotidiana, seria uma propriedade intrínseca da consciência (Berger & Luckmann, 2014). Mas a estabilização dessa estrutura não é sedimentada, pois existe a possibilidade de ressurgimento de uma luta discursiva. Assim, podemos ver que a temporalidade, que é um conceito importante do interacionismo simbólico, é fundamental para o estudo de questões socialmente construídas como doença e morte, pois o eu do passado é, às vezes, perdido e o futuro ameaçado. A perspectiva interacionista simbólica vê passado e futuro se conjugando no presente (Van Brussel & Carpentier, 2014).

A existência do homem neste mundo é continuamente ordenada e está envolvida pelo tempo (Berger & Luckmann, 2014). Vemos o passado através dos olhos do presente, reinterpretando-o pelas lentes do que aconteceu entre os dois. No mesmo presente, agimos de olho no futuro e buscando a antecipação desse futuro (Maines *et al*, 1983). No entanto, a estrutura temporal é coercitiva, pois não somente impõe sequências predeterminadas, mas também se impõe à totalidade (Berger & Luckmann, 2014).

Outros estudos tratam da questão da temporalidade, como Andrew (2012) que trata da construção social da idade e coloca que ela acrescenta uma qualidade temporal ao complexo das identidades de uma pessoa. Dessa forma, uma abordagem sócio construcionista completaria nossa noção de idade, fornecendo uma contrapartida socialmente focada para o trabalho realizado com uma orientação psicolinguística. (Andrew, 2012). Além desse, outros estudos com a mesma abordagem tratam a narrativa como central na formação da experiência humana do tempo.

A função da narrativa não estaria restrita em apenas lembrar o passado, mas recuperá-lo e reencená-lo no presente (Cilliers, 1998). O passado não está gravado em pedra, mas o significado de eventos e experiências está sendo constantemente readequado dentro dos contextos de nossas vidas atuais e contínuas. (Mishler, 2006). De forma complementar, a existência temporal atrai o passado e suas possibilidades para o presente pelos relatos históricos

dos atores e antecipa as consequências futuras de uma atividade, vendo-as como reinterpretações de suas histórias (Polkinghorne, 1988).

Também é importante ressaltar que a sociedade é uma realidade objetiva, onde essas objetivações são produtos da atividade humana que estão ao dispor tanto dos produtores, quanto dos outros, como elementos que são de um mundo comum (Berger & Luckmann, 2014). Os processos de formação da sociedade ocorrem como resultado da grande quantidade de interações entre os atores, às quais foram atribuídas o *status* de realidade objetiva. Isso deriva de uma abordagem onde a realidade é incorporada nas relações. (Simmel, 2009).

No entanto, o ser humano não nasce completo, ou seja, ele não tem toda a sua trajetória determinada de antemão, mas sim vai sendo complementado pelo contexto no qual está inserido e vai tendo o desenvolvimento orgânico socialmente formado, de acordo com a ordem social (Berger & Luckmann, 2014). Sobre a objetivação, há uma ênfase na redução da complexidade através da mecanização da ordem social, pois o mundo é visto como intrinsecamente lógico e significativo e constituído pela razão (Harding, 2003). Aqui a capacidade de produzir bens efetivamente, é um princípio de realização e objetivação que tem precedência sobre o pensamento em si (Cooper & Burrell, 1988).

Neste ponto, chamo a atenção para um ponto importante na obra: a institucionalização que surge como uma certa comodidade para as pessoas. A institucionalização “ocorre sempre que há uma tipificação recíproca de ações habituais por tipos de atores” (Berger & Luckmann, 2014, p. 79). Alguns autores como Hajer (1995) colocam que o conceito de institucionalização do discurso é útil, pois se refere à transformação do discurso em fenômenos institucionais (Hajer 1995).

No entanto, a institucionalização não se trata de um processo irreversível, mesmo que essas, quando formadas, tenham uma tendência a perdurar ao longo do tempo. Por exemplo, Barkin (2003) trata da institucionalização econômica ocorrida no período pós Segunda Guerra Mundial. A institucionalização foi apoiada pela própria criação das várias instituições econômicas do pós-guerra, o distanciamento das instituições monetárias e financeiras domésticas americanas dos papéis de liderança internacional e uma persistente tendência por parte do governo americano de criar acordos e instituições novos e formais para lidar com novas situações e crises à medida que surgiam (Barkin, 2003).

Diante desse contexto, emergem as instituições que estão relacionadas à historicidade e ao controle social (Berger & Luckmann, 2014). Hughes (1971), trata a tecnologia em termos

de instituição, enfatizando a importância dos elementos diferentes, mas interligados, dos artefatos físicos, das instituições e do seu meio ambiente, oferecendo assim uma integração de aspectos técnicos, sociais, econômicos e políticos. Isso contrasta com o trabalho anterior na sociologia da ciência, que estava preocupado com a ciência como uma instituição e o estudo das normas dos cientistas, padrões de carreira e estruturas de recompensa. (Bijker *et al*, 1993).

As instituições não podem ser criadas instantaneamente, pois elas têm sempre uma história, da qual são produtos. É impossível compreender adequadamente uma instituição sem entender o processo histórico em que foi produzida, como no trabalho que trata das instituições legitimamente autorizadas que servem como testemunhas da morte física, registrando simbolicamente e, dessa forma, transformando a morte em perda. Na ausência do registro público-formal da morte por meio de uma figura ou ritual simbólico, o luto torna-se difícil de processar (Van Brussel & Carpentier, 2014).

Interessante também notar a relação entre instituições e a noção de tempo ao tratar, por exemplo, da idade como algo socialmente construído. A forma como uma cultura específica visualiza a idade e a passagem do tempo permeia todos os aspectos da vida, incluindo atitudes, crenças, sentimentos, valores, práticas sociais, formas de falar, bem como instituições sociais, e esses discursos são internalizados pelos membros de uma sociedade desde tenra idade (Andrew, 2012).

As instituições controlam a conduta humana estabelecendo padrões previamente definidos de conduta, que a canalizam em uma direção por oposição às muitas outras direções que seriam teoricamente possíveis (Berger & Luckmann, 2014). As regras institucionais, como as que se encontram no local de trabalho, escrevem, não só passam a ser expressas em linguagem jurídica, mas evocam procedimentos legalistas, como o direito de representação e os direitos de recurso (Harding, 2003). No entanto, é importante ressaltar que essa objetividade do mundo institucional, por palpável que possa parecer, se trata de uma objetividade que foi produzida e construída pelo homem (Berger & Luckmann, 2014).

Assim, temos o mundo institucional que se trata da “atividade humana objetivada, e isso em cada instituição particular. Noutras palavras, apesar da objetividade que marca o mundo social na experiência humana ele não adquire por isso um status ontológico à parte da atividade humana que o introduziu” (Berger & Luckmann, 2014: 87). Logo, a sociedade também se trata de um produto humano, onde a sociedade é uma realidade objetiva e o homem é um produto social. Dessa forma, com o passar do tempo e repetição e reprodução de experiências por gerações futuras, há uma sedimentação da tradição.

Aqui é importante termos claro o que são os papéis que são, normalmente, estipulados e aceitos pela sociedade. Sobre os papéis, Berger e Luckmann (2014) colocam que são tipos de atores que são identificados em um contexto de objetivado de conhecimentos comum a uma coletividade. Reforça essa ideia, a abordagem de que, por exemplo, cientistas desempenham papéis críticos essenciais no entendimento enquadramento da mudança climática pela introdução e interpretação de evidências científicas (Pettenger, 2007). Além disso, a articulação de alguns elementos produzem discursos que ganham um certo grau de estabilidade que é reforçado pelo papel social de alguns privilegiados no grupo social (Van Brussel & Carpentier, 2014).

Também vale ressaltar que esses papéis não são sedimentados, pois temos, por exemplo, mulheres que agora trabalham em funções profissionais e gerenciais que antes eram domínio exclusivo dos homens (Harding, 2003). As origens dos papéis encontram-se no mesmo processo fundamental de formação de hábitos e objetivações que as origens das instituições. Logo que um estoque comum de conhecimento, contendo tipificações recíprocas de conduta está em processo de formação, aparecem os papéis e esse processo, conforme vimos, é endêmico na interação social e precede a institucionalização propriamente dita (Berger & Luckmann, 2014).

A legitimação se trata de uma outra forma de objetivação, como fosse de segunda ordem, e produz novos significados que integram os significados já ligados a processos institucionais díspares. Em estudos que tratam de questões gênero, abordam que as organizações não são conjuntos de espaços pré-concebidos que são ocupados apenas por pessoas com identidades de gênero, mas construções sociais que surgem de uma visão masculina do mundo e que apelam à masculinidade para sua legitimação e afirmação (Davies, 1995). Outros autores, como Harding (2003), colocam que um mundo organizacional se apoia no conhecimento científico, com o objetivo de legitimar as ações que ocorrem nesse mundo (Harding, 2003).

A função da legitimação consiste em tornar objetivamente acessível as objetivações de primeira ordem que foram institucionalizadas (Berger & Luckmann, 2014). A legitimação de um modelo de guerra, por exemplo, afeta como a morte do inimigo é articulada. Um elemento é que a violência seria necessária e inevitável para alcançar o objetivo, enquanto a responsabilidade é do inimigo. (Van Brussel & Carpentier, 2014).

A legitimação justifica a ordem institucional dando dignidade normativa a seus imperativos práticos. Em outras palavras, a legitimação não é apenas uma questão de valores, mas também de conhecimento (Berger & Luckmann, 2014). Como no trabalho de Jagtenberg

(1983) onde foi observado que pesquisadores alternavam entre contextos de pesquisa e contextos de legitimação, que no caso dos pesquisadores de energia solar estava associado a uma separação altamente institucionalizada de estruturas de relevância. Foi demonstrado que as necessidades de legitimação dos cientistas estão relacionadas aos níveis de certeza das tarefas e segurança econômica associadas às suas pesquisas. No entanto, o processo de legitimação ocorre com o entendimento da origem dos universos simbólicos, que é concebido como a matriz de todos os significados socialmente objetivados e subjetivamente reais.

No interior do universo simbólico estes domínios separados da realidade integram-se em uma totalidade dotada de sentido que os explica e talvez também os justifica (Berger & Luckmann, 2014). Enquanto na realidade os fatos tornam a matéria e formam uma unidade indissolúvel da vida social, eles ainda emprestam uma legitimação aos problemas sociológicos que requerem a identificação, organização sistemática, aterramento psicológico e desenvolvimento histórico de formas puras de interação social. (Simmel, 2009).

O universo simbólico é construído pelas objetivações sociais, mas sua capacidade de atribuir significados excede o domínio da vida social, de modo que o indivíduo pode se localizar nele, mesmo com experiências solitárias. Assim, os universos simbólicos são produtos sociais que têm uma história e para entendermos seu significado temos de entender a sua historicidade (Berger & Luckmann, 2014).

Nesse contexto de objetivação da realidade, significação e interiorização desses significados, ou seja, a apreensão do mundo como realidade social dotada de sentido (Berger & Luckmann, 2014) temos a socialização que busca fazer com que um indivíduo tenha condições de interagir em sociedade, interiorizar, subjetivar, objetivar e ser capaz de modificar o meio em que vive suprimindo suas necessidades. A socialização pode ser uma descrição melhor do que as habilidades culturais, mas a nuance exata está relacionada a ideias fenomenológicas como tomada como certa (Schutz, 1962). Assim, posso definir socialização como a ampla e consistente introdução do indivíduo no mundo objetivo de uma sociedade (Berger & Luckmann, 2014).

Alguns estudos abordam a socialização de sistemas tecnológicos (Bijker *et al*, 1993), da socialização informal e do aprendizado formal (Worthan & Jackson, 2008), teorias da socialização ocupacional (Hearn, 1982; Melia, 1987; Simpson, 1979), a socialização de linguagem (Andrew, 2012), reforçada por Schutz (1962) que argumentou que os seres humanos inevitavelmente usam a linguagem para atribuir significados ao mundo e que a linguagem é aprendida com outros seres humanos e a socialização da ciência que mostra que os processos

de socialização, o sistema de recompensas e a própria pesquisa refletem, até certo ponto, tanto os juízos morais sobre como as coisas deveriam ser feitas quanto o fato de que um consenso prevalente é aplicável (Jagtenberg, 1983). Nesse sentido, posso dizer que é pelo processo de socialização que os seres humanos internalizam o mundo social objetivado.

Assim, a realidade é entendida como fenômenos que existem independentes da nossa vontade, derivados de uma convergência de fatores sociais, que são consequências da ação humana (Berger & Luckmann, 2014). Fica ressaltado na obra que o ser humano constrói a realidade social ao mesmo tempo quem também é influenciado por ela. As várias realidades coexistem, mas os autores dão ênfase à realidade da vida cotidiana, pois sustentada por ela, a sociedade se apresenta como realidade objetiva (seus mecanismos básicos de institucionalização e legitimação) e como realidade subjetiva (a partir de um processo de interiorização da primeira). Esta condição do indivíduo na sociedade é construída pelos aspectos culturais do grupo social no qual o indivíduo está inserido e pelas escolhas que se faz.

Dessa forma, o indivíduo não seria uma marionete, manipulada pelo contexto social. Ele também seria um ator que auxilia no processo de construção social e de sua identidade individual. Dessa forma, a noção básica do construcionismo social é de que não podemos ter certeza sobre a previsibilidade do mundo, pois o que percebemos e compreendemos da realidade está em constante mudança, mas não de uma forma que afete imediatamente a vida cotidiana. A essência do construcionismo social é que tudo aquilo que consideramos real ou verdadeiro é um produto da ação social.

Nesse sentido, há também um conjunto familiar de diferenças e tensões quando se descreve a construção social da realidade por essas abordagens nos trabalhos em estudos organizacionais como, por exemplo, a forma como se abordam os níveis micro e macro, o papel da linguagem, bem como a relação entre subjetividade e objetividade (Sandberg, 2001). No entanto, as análises sócio construcionistas, tendo como base Berger e Luckmann (2014) focam na interação entre agência e estrutura, ligando as construções individuais de formação de sentido ao nível social pelos processos de estruturação (Fletcher, 2006). Dessa forma, o interesse nas maneiras como os atores narram suas histórias, também levaria em conta os outros elementos contextuais mais amplos.

Além disso, pesquisas que observam as pessoas no trabalho tem como foco as conversas entre os atores (Mintzberg, 1973) e, dessa forma, é comum que os estudos organizacionais buscam dar ênfase a fala dos atores organizacionais em suas análises, utilizando a análise do uso da linguagem e do domínio simbólico, para compreender a construção das ocupações (Bruni

& Gherardi, 2002; Watson, 2002). Assim, para as pesquisa tendo como base o construcionismo, é necessária a realização de trabalhos empíricos que estabeleçam a relação entre o que é considerado nível micro, como a interação humana, e o nível macro, como a estrutura social ou os mercados (Alvesson & Karreman, 2000; Samra-Fredericks, 2003). Isso porque as organizações não são as pessoas por si só, mas uma rede de ações coletivas que fazem um esforço para adaptar o mundo e a vida e, dessa forma, a organização seria um processo e não o resultado (Czarniawska, 1997).

Embora não estando explicitamente relacionado à abordagem sócio construcionista alguns estudos de observação ou etnográficos (Barley, 1988; Kondo, 1990; Kunda, 1992; Watson, 1994; Van Maanen, 1978) que tratam de diversos tipos de várias ocupações, profissões e atores organizacionais em ambientes de trabalho distintos, destacaram as rotinas de execução do trabalho e de seus atores buscando dar sentido no desempenho de seus papéis. Esses estudos buscaram acessar variadas questões sociais, culturais, econômicas, políticas e institucionais representadas pela linguagem, discursos e artefatos (Holstein & Gubrium, 2008).

Algumas pesquisas sobre ocupações aplicaram teorias e métodos derivados da sociologia para auxiliar na explicação de fenômenos relacionados à prática (Abbott & Wallace, 1990; Salvage, 1985) e sobre socialização ocupacional na enfermagem (Hearn, 1982; Melia, 1987; Simpson, 1979; Holstein & Gubrium, 2008). Ainda dentro dos estudos sobre ocupação, destaco a análise da divisão do trabalho entre médicos e enfermeiras (Hughes, 1988).

Nesses trabalhos, pude observar que o poder que o indivíduo exerce nas interações sociais está relacionado à posição discursiva do ator e não a características extrínsecas dos atores, tais como a classe social ou o status ocupacional (Holstein & Gubrium, 2008). Por exemplo, o poder que o médico tem sobre o paciente não é efeito do status ocupacional, mas da forma como médicos mobilizam o discurso privilegiado da medicina, para infligir sua visão do diagnóstico clínico.

Tendo em vista o exposto, ressalto aqui a importância das contribuições de Strauss (1963), que ressalta que o principal componente do interacionismo simbólico recai sobre a noção do mundo social como uma ordem negociada. Nesse sentido, a sociedade seria continuamente produzida e reproduzida por micro negociações relacionadas aos recursos, identidades e significados (Strauss, 1959; 1963; 1978).

Assim, o cerne destas pesquisas está preocupado com a negociação que ocorre em ambientes de trabalho, bem como a conexão social de tecnologia, organização do trabalho e

clusters ocupacionais é gerenciada (Strauss, 1963; 1978). No entanto, essa ordem negociada como uma visão para a realidade social, também está presente nos trabalhos de Goffman (1964) onde é ressaltado que a forma de organizar as interações sociais está relacionada às constantes negociações constantes entre os atores centrais e aqueles que estariam nos bastidores.

5 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método que utilizei neste trabalho não é o mais comum em estudos organizacionais. A perspectiva positivista, dominante em nossa área, nunca fez muito sentido para mim, sobretudo quando estamos lidando com ciências sociais. Questionamentos que sempre me faço do tipo “como posso tratar como variáveis elementos que não se comportam como tal?” ou “como posso generalizar para toda uma população, com base em uma amostra, quando estou tratando de assuntos relacionados ao comportamento humano?” foi o que me fizeram optar por uma abordagem qualitativa, utilizando a observação como estratégia de pesquisa.

Assim, contrariamente à perspectiva positivista, o papel do construcionismo social é desafiar essas ideias e noções (Irwin, 2011). O que precisamos discutir na abordagem social-construcionista é sobre o dito e o não dito, pois há muitos eventos não verbalizados, mas que estão presentes na situação analisada e está influenciando a ação social. Este é o ponto central sobre o que o construcionismo social trata, ou seja, explicitar aquilo que está escondido e que não está manifestado, pois isso pode, de alguma forma, explicar a ação social.

O ator social é capaz de condenar coisas que ele está reconstruindo no seu cotidiano⁶ e aí a primeira pergunta que a gente precisa fazer nesse sentido é: o método de pesquisa da conta do que você faz? E a minha inquietação aqui é no sentido de questionar o porquê a maioria dos pesquisadores ainda adota uma perspectiva positivista, reduzindo a realidade e deixando de buscar aquilo que não é observável.

É muito simples apenas considerar que “não foi dito, não está dito”. No entanto, a abordagem utilizada nesta tese, não depende apenas do observável. Trabalhar temas que são, de certa forma, sensíveis para os atores envolvidos, utilizando as abordagens metodológicas tradicionais não dariam conta de explicar toda a complexidade em questão, pois envolvem temas como preconceitos (muitas vezes velados) que só podem ser trazidos à tona explicitando aquilo que não é dito⁷. E isso será percebido apenas verificando as interações no seu cotidiano. Então vem o questionamento: os métodos tradicionais de pesquisa darão conta de observar esses

⁶ A realidade da vida cotidiana mantém-se pelo fato de corporificar-se em rotinas, o que é a essência da institucionalização, pois ela é reafirmada na interação com os outros.

⁷ Fazer entrevista com a pessoa e pergunta você é machista? Não, eu não sou machista então não existe machismo. Você é racista? Não, eu não sou racista. Então não existe racismo. O que é mais interessante, é que eles acreditam de fato que não são racistas.

pormenores? Não. Pois a realidade social não é construída dessa forma. Essa realidade acaba sendo simplificada e reduzida pela forma tradicional de pesquisa científica.

A realidade pode ser concebida de uma ou de outra maneira, mas se a minha noção é de que a realidade é o produto das relações sociais e também um produto de movimentos históricos e políticos, tenho que adotar uma perspectiva metodológica para entender o fenômeno da ocupação do caminhoneiro e tudo o que a constitui, de forma que me permita entender os aspectos que não são observáveis *a priori*. Isso porque a noção que preciso ter aqui é da ligação entre o método que estou adotando e a perspectiva de realidade que tenho.

Assim, como o construcionismo social não se trata uma abordagem de natureza positivista e, dessa forma, não utiliza as formas de coleta de dados tradicionais, foi que usei essa abordagem para a construção do meu trabalho, pois questionários e outros instrumentos tradicionais não dão conta de explicar os elementos implícitos da realidade (o não dito). Além disso, esse tipo de instrumento não é tradicionalmente utilizado em pesquisas construcionistas. Para esta abordagem, a entrevista é muito utilizada. No entanto, essa entrevista precisa ser conduzida de forma que possibilite a obtenção de informações sobre o que vai além do discurso explícito.

Ao passar muito tempo em campo, a partir do momento que os caminhoneiros acabavam se esquecendo dos meus objetivos com as conversas, as respostas para as mesmas perguntas iam ganhando mais detalhes, pois em vários momentos já era possível saber quando estavam mentindo (ocultando ou aumentando as histórias). Isso só foi possível, pois muito do meu tempo em campo não foi fazendo apenas uma única entrevista ou aplicando um questionário. Dessa forma, a abordagem que utilizei aqui foi qualitativa, com concepção construcionista, onde busquei estabelecer o significado de um fenômeno a partir dos pontos de vista dos participantes. O que significou identificar o grupo que compartilha uma cultura e estudar como ele desenvolve padrões compartilhados de comportamento no decorrer do tempo (Creswell, 2010).

A pesquisa qualitativa é algumas vezes definida como pesquisa interpretativa, mas o fato é que toda pesquisa requer interpretações e o comportamento humano requer interpretação minuto a minuto. Mas a pesquisa interpretativa é uma investigação que depende muito dos observadores que definem e redefinem os significados do que eles veem e ouvem (Stake, 2007). Por isso, optei pela pesquisa qualitativa, pois me permitiu acessar os fenômenos percebidos, lembrados e desejados do ambiente da organização na sua condição de significados e estruturas estabelecidos como experiências humanas vividas (Paiva Jr. & Mello, 2008). Logo, essa concepção de pesquisa foi a mais adequada para verificar os fenômenos que revelam como

o ator social se relaciona com a produção da ação, situações e mundos sociais que venham a ocorrer no campo de pesquisa. Por fim, resalto que em um estudo qualitativo, se deve desenvolver uma noção de contexto do ator que atua em um intercâmbio direto com seu ambiente natural e se estabeleça por mediação das características particulares da sociedade a que pertence. Assim, quando se pretende estudar a evolução da sociedade humana, é necessário partir do exame empírico dos processos concretos da vida social que constituem condição da existência humana (Giddens, 2000).

5.1 ESPECIFICAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

Nas discussões feitas no quadro teórico de referência nos capítulos anteriores, foram apresentadas algumas categorias que nortearam a coleta e análise dos dados que originaram o problema de pesquisa. Por definição, problema se trata de um questionamento sobre como as categorias estão relacionadas (Kerlinger, 1980; Creswell, 2007). Assim, com o intuito de me orientar a condução da pesquisa, vou utilizar os objetivos de pesquisa transformados em perguntas de pesquisa. Dessa forma, busquei nesta pesquisa responder as seguintes perguntas:

- Como o nível sistêmico opera na construção e reconstrução da ocupação enfatizando as partes de sua estrutura?
- Como ocorrem as interações sociais dos caminhoneiros no trabalho?
- Como se dão os significados associados à tipificação da ocupação caminhoneiro?
- Como se dão os processos sociais que contribuem para construção e reconstrução dos significados associados a ocupação caminhoneiro?

5.2 DELINEAMENTO DA PESQUISA

A minha opção por utilizar pesquisa qualitativa foi por entender que os dados coletados dessa forma fornecem descrições e explicações bem fundamentadas e ricas dos processos de interação dos atores no campo. Utilizando dados qualitativos, foi possível preservar o fluxo cronológico de eventos e ver quais deles levaram a determinadas consequências e possibilitar explicações mais profundas. Além disso, usando dados qualitativos há maior probabilidade de

levar a descobertas acidentais e novas interpretações. Ou seja, o pesquisador pode ir além das concepções iniciais e pode revisar suas estruturas conceituais (Miles, Huberman & Saldaña, 2014).

Dentro do universo da pesquisa qualitativa temos mais de 20 diferentes estratégias de pesquisa distintas que podem ser utilizadas pelos pesquisadores. No entanto, o método primário deriva da Antropologia Social e está próximo da forma naturalista de pesquisa (Saldaña, 2011). Ou seja, na abordagem utilizada nesta pesquisa tive contato estendido dentro de um grupo social e a preocupação com eventos do dia-a-dia e, também, os mais incomuns. Dessa forma, acabei tendo participação direta ou indireta nas atividades do grupo e dei atenção, sobretudo, para a descrição das particularidades do grupo. O foco aqui foi sobre as perspectivas e interpretações do mundo social dos atores no campo e, para isso, optei por instrumentos de coleta de dados pouco estruturados, mas utilizei gravações de áudio e anotações de campo, pois para o meu propósito, a observação foi mais significativa do que em outros métodos tradicionais de pesquisa (Miles, Huberman & Saldaña, 2014).

Dessa forma, a análise deve ser respaldada por várias fontes de dados e o pesquisador deve executar a sua sistematização e interpretação. Obviamente, quando decidi o que não seria importante e o que deveria ser destacado ou o que explanarei primeiro e por último e como interconectar as ideias principais e sua importância, as escolhas analíticas foram sendo feitas continuamente (Miles, Huberman & Saldaña, 2014). Nesse sentido, devido ao fato de pesquisas qualitativas serem criticadas por, muitas vezes, não apresentar rigor acadêmico (Gioia, Corley, & Hamilton, 2012), utilizei a análise dos dados qualitativos em ciclos, conforme Saldaña (2013) e Miles, Huberman & Saldaña (2014), pois este tipo de análise presta possibilita que o pesquisador tenha atenção às nuances e significados embutidos em cada palavra dos dados como parte de seus processos analíticos. A abordagem desses autores me auxiliou com uma sistematização para o desenvolvimento de novos conceitos e articulação da ideias para trazer um mais rigor metodológico para a condução e apresentação da pesquisa.

Tendo em vista o exposto, realizei uma pesquisa do tipo qualitativa que envolve variadas técnicas de interpretação para poder descrever e interpretar todas as peças que compõem os dados pesquisados. Neste tipo de pesquisa busquei obter dados que me possibilitassem compreender o assunto em análise, a partir dos dados coletados. A coleta de dados ocorreu pela pesquisa de observação, entrevistas e pesquisa documental (Babbie, 1998). Por conseguinte, os dados textuais foram tratados com a utilização de ciclos de codificações e categorizações (Saldaña, 2013).

5.3 ESTRATÉGIAS DE COLETA DE DADOS

Observação, entrevista e análise de documentos são as estratégias mais usuais de coleta de dados em pesquisa qualitativa. Isso porque os pesquisadores buscam dados que possam representar a sua experiência pessoal em situações particulares (Stake, 2010). Muitos dados qualitativos são acontecimentos pessoais em determinado espaço-tempo. Existe um conjunto de suposições está por trás da análise qualitativa, pois temos uma diversidade de materiais que fornecem dados indispensáveis para a pesquisa social (Strauss, 2003). Dentre eles, posso citar entrevistas, transcrições, observações de campo, outros documentos, como diários e mídias, estatísticas do censo, dentre outros (Strauss, 2003; Stake, 2010). A seguir, explanarei sobre as formas que utilizei para coletar os dados: observação, anotações de campo, entrevistas e análise documental.

Os dados primários aqui incluem transcrições de entrevistas, as notas de observação participantes, situações de campo que tomei nota, registrando atividades específicas, rituais e atores (Schensul, Schensul & LeCompte, 1999; Given, 2008). Já os documentos de dados secundários foram materiais importantes para descrever o histórico e a situação atual da ocupação caminhoneiro. Esses dados incluem, basicamente, notícias nos principais sites de notícias sobre o caminhoneiro. Isso foi importante, pois a pesquisa histórica também depende muito ou totalmente desses dados secundários (Given, 2008), uma vez que não é possível resgatar esse processo histórico pela lembrança dos atores no campo ou pela observação.

5.3.1 Pesquisa de Observação

Em pesquisas qualitativas, muitas vezes, os pesquisadores optam por utilizar dados de observação para realizar seus estudos. As observações se tratam daquelas informações que podem ser vistas, ouvidas e /ou sentidas diretamente pelo pesquisador (Stake, 2010). O forma de observação que fiz aqui foi ativa, ou seja, pode ser considerada uma observação participante, que se trata de um tipo de observação onde o pesquisador está imerso na atividade, não apenas com o objetivo de se aproximar dos outros, mas para buscar entender questões relacionadas à experiência que os atores pesquisados têm ao desempenhar determinado papel (Flick, 2002; Stake, 2010).

Assim, a grande preocupação neste tipo de pesquisa é saber o que está acontecendo no campo, pelo uso dos sentidos. Isso é mais determinante para o sucesso da pesquisa do que efetuar registros precisos dos acontecimentos (Merriam, 2009; Flick, 2002). Não que os registros não tenham importância alguma, mas a maior parte do que registramos poderá ser aperfeiçoada se tivermos entendimento do que aconteceu em campo. Geralmente, o pesquisador busca segurança e se preocupa exageradamente com os registros de áudio ou vídeo, deixando de lado o quanto ele precisa saber dos acontecimentos no campo para entender seus registros de forma mais precisa (Stake, 2010).

Além disso, para que se tenha uma inserção com sucesso no campo de pesquisa na observação participante é importante que possamos agir como participantes comuns nas situações sociais. Para isso, temos que aprender e nos apropriar das regras culturais do grupo e fazer com que essas regras se tornem tácitas a ponto de pouco pensarmos sobre o que estamos fazendo (Spradley, 1980) e, dessa forma, fazendo com que o pesquisador, que está estudando uma situação social comum, seria visto de fora como um participante comum.

Com isso, gostaria de deixar claro que, em uma pesquisa de observação, o pesquisador deve abordar o fenômeno estudado com dois objetivos. O primeiro é que o pesquisador deve se engajar em atividades apropriadas à situação e, o segundo objetivo, observar as atividades, pessoas e aspectos físicos da situação (Spradley, 1980). Em todo o processo de realização dessas ações, uma pessoa comum, não terá como prática assistir e gravar tudo o que ocorre, descrever todos os atores ou anotar a configuração física do contexto social (Atkinson, 2007).

5.3.2 Anotações de Campo

No entanto, mesmo com a importância primária e essencial do entendimento do contexto e campo de ação social pesquisado, o pesquisador ainda é um estranho àquele grupo e, durante o período de inserção no campo, dificilmente será um “nativo” com conhecimento tácito de todas as regras culturais do grupo. Isso foi colocado anteriormente como um dos cuidados que devemos ter com pesquisas de observação quanto à presunção de que nossas por nossas experiências com o grupo pesquisado, podemos compreender a totalidade do fenômeno. Por isso, pelo menos para mim como pesquisador, houve a necessidade de buscar outras formas de consolidar o entendimento sobre a ocupação caminhoneiro e, assim, optei por manter anotações de campo.

Por definição, as anotações de campo são escritas produzidas dentro ou próximas ao campo, onde a proximidade significa que essas notas são escritas quase que concomitantemente aos eventos, experiências e interações que descrevem e relatam (Atkinson, 2007). Essas anotações são uma forma de reduzir eventos, pessoas e lugares observados, de forma sistematizada. Dessa forma, podemos simplificar a confusão do mundo social em palavras, que objetivam organizar as informações do campo para que essas possam ser preservadas, revistas e repensadas mais de uma vez.

Evidentemente, que essas anotações em campo seletivas, pois o pesquisador escreve sobre aquilo que lhe parece mais significativo e, portanto, acaba ignorando ou omitindo outras questões. Nesse sentido, anotações de campo nunca fornecerão uma representação completa da realidade vivenciada (Atkinson, 1992). No entanto, essas anotações serão seletivas também no que incluem, uma vez que elas apresentam os eventos de forma particular (Atkinson, 2007).

Além disso, com as anotações de campo tem como objetivo fornecer relatos descritivos de pessoas, cenas e diálogos, além das experiências e reações pessoais, ou seja, se tratam de relatos que minimizam teorizações e interpretações explícitas (Atkinson, 1992). Apesar disso, a descrição não se trata simplesmente de registrar fatos ou elaborar relatos que reflitam a realidade (Atkinson, 1992; Emerson *et al*, 1995). Em vez disso, essa descrição incorpora e reflete objetivos e compromissos específicos, bem como envolvem processos ativos de interpretação e construção de sentido (Atkinson, 2007). Neste trabalho, produzi as notas de campo de forma incremental no dia-a-dia em campo, sem nenhuma preocupação com uma lógica ou princípio estruturado. Também estava consciente de que nem toda anotação das minhas observações seria útil para o objetivo final da minha tese.

O resultado das minhas anotações, devido às particularidades do campo estudado e das condições nele apresentadas, tiveram pouca ou nenhuma coerência ou consistência geral e totalizaram 9 cadernos universitários com 100 páginas cada e que, ao serem transcritas e sistematizadas para análise, totalizaram 352 páginas digitadas, junto com outras 14 horas e 47 minutos de gravações de áudio, que optei por não transcrever. Os relatos contêm fragmentos de acontecimentos, começos e fins de narrativas, relatos de encontros casuais e algumas ocorrências raras, bem como detalhes de uma ampla variedade de assuntos. Isso porque os pesquisadores de observação tratam suas de notas de campo como uma coleção solta de materiais que, possivelmente, serão utilizados e algumas outras partes que nunca serão aproveitadas e incorporadas no texto final (Atkinson, 2007).

5.3.3 Entrevistas

Como forma de aprofundar no objeto de estudo e enriquecer o entendimento sobre os atores sociais que formam a ocupação caminhoneiro, optei também por realizar entrevistas com alguns profissionais. Entrevistas podem ser usadas para vários propósitos e para uma pesquisa qualitativa talvez tenhamos três principais objetivos. O primeiro é a obtenção de informações ou interpretações exclusivas realizadas pela pessoa entrevistada. Já o segundo, seria coletar a fim de ter volume de informações das várias pessoas pesquisadas. E, por fim, descobrir alguns elementos que não foram possíveis de serem observados (Stake, 2010).

No entanto, a modalidade de entrevista por mim utilizada não foi a convencional de pesquisas com roteiro estruturado ou semiestruturado. Optei por utilizar a entrevista não-estruturada, que se trata de uma técnica em pesquisa qualitativa que está relacionada à antropologia cultural, onde entrevistas são conduzidas no local da pesquisa durante os estudos de campo (Atkinson, 2007). Essas entrevistas foram realizadas durante e após os estudos observacionais participativos no local. Assim, posso dizer que também tive parte da pesquisa como um projeto não participante, onde me concentrei nas realizações dessas entrevistas não estruturadas e aprofundadas com alguns informantes-chave do ambiente social pesquisado. São essas as características básicas que diferem as entrevistas não-estruturadas, utilizadas neste trabalho, da entrevista de pesquisa.

Durante as entrevistas, busquei não restringir as respostas, colocando perguntas bem amplas e que possibilitassem ao entrevistado falar de forma mais livre possível, evitando questões que levem às respostas breves que se restrinjam a um “sim” ou a um “não” (Hammersley & Atkinson, 2001). Dessa forma, posso dizer que as entrevistas realizadas foram muito informais. Em fato, eu poderia caracterizá-las mais como conversas, aonde eu buscava que os motoristas falassem abertamente sobre suas vidas e trabalho. Procurei partir sempre de uma mesma questão bem abrangente: Como é o trabalho na estrada?

O local desses contatos e conversas foram os mais variados possíveis: postos de combustível, alguns terminais de carga e descarga e restaurantes. O momento em que me apresentava como pesquisador e explicava que a conversa seria usada para o trabalho de conclusão do meu doutorado (busquei simplificar, para não explicar o que é uma tese. Afinal, não tenho certeza de que sei o que é uma), era seguido de expressões de dúvida, estranheza, seguida de admiração e, também, de receptividade (impressões minhas). No total, foram

realizadas 18 entrevistas individuais com caminhoneiros que resultaram em 129 páginas transcritas.

5.3.4 Pesquisa Documental

Embora a vida social contemporânea tenha o apelido de “era digital”, os seres humanos ainda produzem e circulam quantidades surpreendentes de materiais impressos, dependendo do local físico que você estuda. Os documentos contendo textos e imagens refletem e representam as ideologias e os sistemas de valores daqueles que os cria (Saldaña, 2001). Para este trabalho, utilizei reportagens publicadas entre 2005 e 2018, em alguns dos principais veículos de comunicação *on line* (Estadão, Folha de São Paulo, Gazeta do Povo, O Globo, Portal UOL, Portal G1). Esses dados dos materiais de mídia poderiam ser o foco exclusivo de alguns estudos qualitativos, utilizando, por exemplo, uma análise de conteúdo para fazer as interpretações somente dos dados coletados em *sites* da Internet (Saldaña, 2011).

Como o material da mídia é textual, ela acaba tendo diferenças significantes para o que foi observado, pois na observação o que se verifica é a ação. Nesse sentido, esta análise foi de fundamental importância para eu poder obter uma relação entre os níveis micro e macro, ou seja, integrar os níveis social e sistêmico nesse campo em particular. Foram coletadas 255 reportagens utilizando a palavra-chave “caminhoneiro” no *Google*.

Aproximadamente 107.000 notícias apareceram na pesquisa inicial, depois ao filtrar por um período específico entre 1/1/2005 e 1/4/2018, esse número caiu para aproximadamente 9.980 resultados. No entanto, foram descartadas as notícias redundantes que apareciam em mais de um portal, *blogs* e, por questões de acessibilidade, foram utilizadas as notícias veiculadas dos 6 portais citados acima, o que totalizou 255 notícias publicadas entre os anos de 2005 e 2018, que totalizaram 1.402 páginas para serem analisadas.

5.4 TÉCNICAS DE ANÁLISE DOS DADOS

A análise de dados é parte integrante da pesquisa qualitativa e constitui um ponto de partida essencial para a coleta de dados e a vinculação das descobertas com conceitos de ordem superior (Coffey & Atkinson, 1996). Existem várias formas de se analisar os dados levantados

em pesquisas qualitativas, tais como: transcrições de entrevistas e notas de campo, análise de discurso, análise de conteúdo de todos os dados levantados (Given, 2008). A análise de dados pode parecer o aspecto mais assustador da pesquisa qualitativa. Por um lado, havia tantas páginas de notas de campo, transcrições de entrevistas e material levantados em sites de notícias, que a princípio parecia ser um trabalho sem fim. Além disso, mesmo com essa grande quantidade de dados, batia o medo de nada seria importante, mas tive que confiar no processo que foi adotado.

A essência da pesquisa qualitativa é baseada na coleta e interpretação de episódios que são considerados mais como conhecimento pessoal do que como conhecimento agregado (Stake, 2010). Dessa forma, o processo de análise começou com a transcrição das entrevistas, gravações e anotações de campo. Depois fiz toda a estruturação do material coletado da análise documental para poder seguir com a análise dos dados. Primeiramente, foi feita toda a codificação e categorização dos dados levantados (primários e secundários) para, depois, partir para a análise de conteúdo. Na sequência dessa seção, detalharei: (i) como foi feita a codificação e categorização dos dados; (ii) a análise de conteúdo (Miles, Huberman & Saldaña, 2014) dos dados; (iii) como cheguei na saturação dos dados e; (iv) as categorias analíticas derivadas dos dados.

5.4.1 Codificação e Categorização

Os códigos e a codificação são partes importantes do processo de análise de dados. Os códigos são os conceitos levantados e sua identificação utilizando critérios explícitos (Emerson, Fretz & Shaw, 1995). A codificação é o processo de geração de ideias e conceitos a partir de dados brutos, como transcrições de entrevistas, notas de campo, materiais de arquivo, relatórios, artigos de jornais e arte (Miles, Huberman & Saldaña, 2014). O processo de codificação está relacionado com as etapas que o pesquisador realiza para organizar e sistematizar as ideias, conceitos e categorias que emergiram dos dados (Strauss & Corbin, 1998; Patton, 2002). Nesta pesquisa, os códigos surgiram indutivamente durante o processo de codificação. As discussões e questionamentos sobre a codificação em pesquisa qualitativa, recaem justamente sobre processo indutivo de busca de conceitos, ideias, temas e categorias que ajudam o pesquisador a organizar e interpretar dados (Miles & Huberman, 1994; Given, 2008).

A categorização é a parte da análise pela qual os pesquisadores buscam o agrupamento dos padrões observados em categorias significativas (Miles, Huberman & Saldaña, 2014). Neste processo, as categorias foram criadas agrupando os dados previamente codificados, tendo como base as semelhanças de significado entre citações codificados individualmente (Given, 2008; Conastas, 1992; Patton, 2002). Essas categorias foram abstraídas para estabelecer conexões semânticas, lógicas ou teóricas entre as categorias (Miles & Huberman, 1994; Given, 2008).

As categorias também podem ser vistas como um passo intermediário em um processo contínuo de separação e conexão de unidades de significado com base nos dados que foram coletados (Miles & Huberman, 1994; Strauss & Corbin, 1998; Given, 2008). A codificação foi primeiro passo do processo analítico, onde busquei fazer o sentido das várias citações coletadas no campo e nas entrevistas. Já o segundo passo, foi o estabelecimento de conexões entre esses códigos separados. Com toda a codificação do conteúdo feita, busquei elaborar categorias de acordo com os padrões inferidos entre os códigos. O processo continuou à medida que buscava padrões dentro do sistema de categorias. Por fim, os resultados da categorização me possibilitou a criação de temáticas e domínios substantivos relacionados ao campo de estudo.

Para o propósito deste trabalho, foi necessária a formação desses códigos e categorias, pois a orientação epistemológica que sigo aqui é o construcionismo social, onde há busca do processo de formação histórica dos fenômenos sociais. Dessa forma, a codificação e categorização dos dados é extremamente importante, pois toda a pesquisa foi relativa à processos que ainda não foram nomeados. No entanto, uma boa categorização deve ser transferível para outros contextos sem acessar o seu domínio substantivo (empírico).

As categorias aqui não revelam de pronto o contexto substantivo, pois será necessário observar os códigos para compreendê-la e são essas categorias, que serão detalhadas ainda na seção 4.4.4 e que aparecem nos resultados, que formam as definições constitutivas desta tese. As categorias são um processo de construção social específico do domínio substantivo da pesquisa e que não foram contempladas, especificamente, por Berger e Luckmann.

5.4.2 Análise de Conteúdo

A análise de conteúdo é o processo intelectual de categorizar dados textuais qualitativos em códigos semelhantes e, depois, em categorias conceituais, de forma que seja possível

estabelecer padrões e relações consistentes entre os temas (Mayring, 2005; Given, 2008). Esse método de análise dos dados qualitativos é uma maneira de reduzir o volume de dados e dar algum significado para eles (Saldaña, 2013). Como se trata de um método relativamente comum de análise qualitativa (Given & Olson, 2003), optei por utilizar para que fosse possível analisar um alto volume de dados, incluindo as transcrições de entrevistas, as observações gravadas, discursos e as matérias encontradas em mídias digitais. Somente depois de feita toda a codificação dos dados qualitativos, nas análises surgiram, a partir do conjunto de dados, os códigos e seus agrupamentos temas mais abrangentes, as categorias.

Durante as entrevistas em que busquei explorar a experiência dos motoristas em relação à ocupação, pude produzir transcrições que foram analisadas, já relacionadas às categorias que vão da forma **como os profissionais escolheram essa ocupação** para exercer, até questões relacionadas aos **preservam suas vidas**. Esses dois temas em específico, foram identificados *a priori*, de forma que pude buscar os fatos para expressar o pensamento dos entrevistados/observados em relação aos temas. No entanto, outras categorias simplesmente emergiram da análise das transcrições, como os **estigmas vinculados à ocupação**.

Assim, pude identificar o conteúdo tão diretamente quanto a identificação de objetos evidenciados em fotografias ou pude conduzir análises mais sutis de comunicações simbólicas que podem ser discernidas inconscientemente de um espaço físico (Given & Olson, 2003; Krippendorff, 2004; Saldaña, 2013). O nível onde a análise de conteúdo ocorre varia muito, indo desde grupos óbvios (nível superficial) de respostas semelhantes a uma questão de entrevista específica até percepções indutivas mais profundas inferidas de interação mais sustentada, iterativa e recursiva com dados textuais (Mayring, 2005; Given, 2008).

Dando atenção a esta variação de nível, foi possível para mim, perceber as várias nuances associadas a determinados termos que foram usados pelos entrevistados/observados. Além disso, pude me atentar também às reações e expressões corporais, que também fazem parte do processo da análise de conteúdo (Krippendorff, 2004). Isso porque, independentemente do nível onde a análise de conteúdo ocorre, o mais importante é que o conteúdo seja reconhecido (Mostyn, 1985; Given & Olson, 2003; Given, 2008).

Mesmo se tratando um processo intelectual, os resultados desse pensamento devem ser registrados de alguma forma (Saldaña, 2013; Miles, Huberman & Saldaña, 2014). Durante a coleta de dados em campo, percebi que o volume de anotações, gravações e todo o material coletado resultaria em um volume de dados elevadíssimo. Contudo, a análise de conteúdo pode ser realizada com materiais simples, como lápis e papel, *post its* ou canetas coloridas (Given,

2008). No entanto, esse modo de analisar os dados seriam suficientes para quantidades relativamente pequenas de material, como um pequeno número de transcrições de entrevistas (Mostyn, 1985) (Saldaña, 2013). Dessa forma, optei por utilizar *softwares* de apoio específicos para este tipo de análise, pois são ferramentas muito úteis para manipular grandes quantidades de dados (Given, 2008; Saldaña, 2013). Na figura a seguir, mostro o modelo simplificado para elaboração da análise de conteúdo que me guiou neste trabalho (Saldaña, 2013):

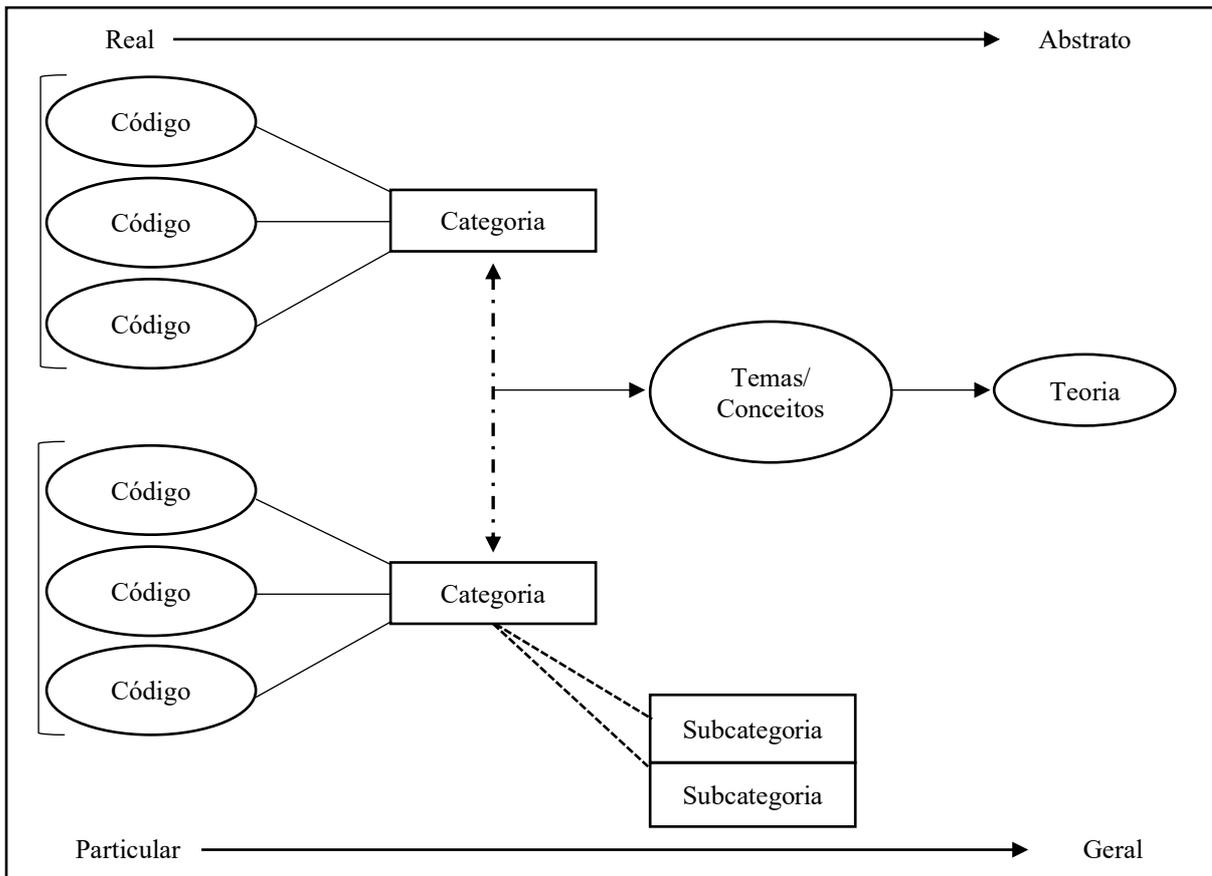


Figura 1. Modelo simplificado de códigos teóricos em pesquisa qualitativa
Fonte: Adaptado de Saldaña (2013, p. 12)

A codificação pode ser organizada em subcategorias que se trata de uma etapa anterior ao processo de formação das categorias que gerarão os temas que serão teorizados a partir da análise dos dados (Saldaña, 2013). A codificação se trata de um processo de transição entre a produção dos dados e sua análise. Dessa forma, deve ocorrer de forma cíclica, buscando refinar cada vez mais, a cada ciclo, os resultados encontrados (Miles, Huberman & Saldaña, 2014). Para execução da análise de conteúdo, foram feitos dois ciclos de codificação que me possibilitaram 31 possibilidades diferenciadas de elaboração de códigos (Saldaña, 2013).

Antes do primeiro ciclo de codificação, foi elaborada uma pré-codificação, onde foi feita uma leitura preliminar dos dados levantados para realizar algumas ponderações preliminares sobre eles, sem uma padronização, onde busquei destacar alguns trechos onde eu poderia estabelecer uma relação teórica. Essas memórias analíticas contribuíram para as análises teóricas sobre o material destacado na leitura inicial (Saldaña, 2013). O quadro a seguir, mostra a síntese dos métodos de codificação do primeiro e segundo ciclo, que foram usados neste trabalho (Saldaña, 2013):

Primeiro Ciclo de Codificação		
Método Gramatical	Método Elementar	Método Afetivo
Codificação por Atributo Codificação por Magnitude Subcodificação Codificação Simultânea	Codificação estrutural Codificação descritiva Codificação <i>in vivo</i> Codificação de processo Codificação inicial	Codificação de emoções Codificação de valores Codificação de versos Codificação de avaliação
Método Literário e de Linguagem	Método Exploratório	Método Procedimental
Codificação dramatúrgica Codificação de motivo Codificação de narrativa Codificação de diálogos	Codificação holística Codificação provisória Codificação de hipóteses	Codificação de protocolos Esboço de materiais culturais Codificação de domínios e taxinomias Codificação de causalidade
Ciclo de Transição entre o Primeiro e o Segundo		
Codificação Eclética		
Segundo Ciclo de Codificação		
Codificação de Padrões Codificação Focada Codificação Axial Codificação Teórica Codificação Elaborativa Codificação Longitudinal		

Quadro 1. Métodos de codificação do primeiro e segundo ciclo
Fonte: Saldaña (2013)

Nesta pesquisa, utilizei o **método de codificação elementar** como abordagem primária para análise dos dados, pois ele apresenta filtros básicos, mas que são focados, para construir uma base para os próximos ciclos de codificação (Saldaña, 2013). Dentro do método elementar, utilizei a **codificação estrutural**. Este tipo de codificação é um código baseado em perguntas que “atua como um dispositivo de rotulagem e indexação, permitindo que os pesquisadores acessem rapidamente dados que podem ser relevantes para uma análise específica a partir de

um conjunto maior de dados” (Namey, Guest, Thairu, & Johnson, 2008, p. 141). Assim, foi possível fazer a relação dos segmentos da pré-codificação com os objetivos específicos da pesquisa (MacQueen *et al*, 2008, p. 124). Assim, pude colocar estes segmentos codificados similares em um mesmo código para uma codificação e análise mais detalhadas.

Também utilizei os **métodos de codificação afetiva** que possibilitam investigar qualidades subjetivas da experiência humana (i.e. emoções, valores, conflitos, julgamentos) reconhecendo e nomeando diretamente essas experiências (Saldaña, 2013). Dentro dos códigos utilizados neste método, utilizei a **codificação de emoções**, pois permite a rotulação das emoções vivenciadas pelo participante ou inferidas pelo pesquisador sobre o participante. Por emoção, defino como sendo “um sentimento e seus pensamentos distintos, estados psicológicos e biológicos, e amplitude de propensões a agir” (Goleman, 1995, p. 289).

Este tipo de codificação é apropriado para praticamente todos os estudos qualitativos, mas particularmente para aqueles que exploram experiências e ações de participantes intrapessoais e interpessoais (Saldaña, 2013). Como as emoções são uma experiência humana universal, reconhecer essas emoções durante a pesquisa me possibilitou ter uma visão profunda das perspectivas, visões de mundo e condições de vida dos participantes (Goleman, 1995; Saldaña, 2013), isso porque, quase tudo que fazemos é resultado de um processo emocional, pois “não se pode separar a emoção da ação, já que são parte do mesmo fluxo de eventos, um levando ao outro” (Corbin & Strauss, 2008, p. 7).

Entre os dois ciclos de codificação, temos um **ciclo de transição** que é chamado de **codificação eclética**. Aqui é onde se busca entender quais são os resultados que emergiram das codificações realizadas no primeiro ciclo e, para isso, as memórias analíticas obtidas na pré-codificação são elementos essenciais. Foi necessária uma revisão e nova análise a partir da codificação elaborada que pudesse gerar mapas mentais ou esquemas que me auxiliassem na busca pela resposta da minha pergunta de pesquisa (Saldaña, 2013), com o intuito de refinar ainda mais o processo de codificação.

Feito isso, temos o **segundo ciclo de codificação** que são formas avançadas de reorganizar e reanalisar os dados codificados do primeiro ciclo. Aqui optei pela escolha da **codificação por padrões** que são códigos explicativos e que identificam um tema, configuração ou explicação emergente (Saldaña, 2013). Com esse tipo de codificação, foi possível agrupar uma grande quantidade de material em uma unidade de análise mais significativa, uma espécie de **meta-código**. Assim, também foi possível agrupar esses em um número menor de conjuntos (Miles & Huberman, 1994, p. 69). Esse tipo de codificação é altamente apropriada para o

segundo ciclo de codificações e a elaboração de temas maiores para gerar as categorias, bem como a formação de processos e construtos teóricos. A seguir, apresento um quadro com uma síntese do processo de codificação que utilizei para elaboração deste trabalho:

Etapa	Método	Tipo de Codificação	Descrição	Função
Pré Codificação	-	N/A	Leitura inicial dos dados e elaborando reflexões iniciais sobre o material coletado	Facilitar a sistematização do material coletado
1º Ciclo	Elementar	Codificação Estrutural	Estruturação inicial dos temas do material coletado, para elaboração de um índice de assuntos gerais	Organizar inicialmente os dados para análise
1º Ciclo	Afetivo	Codificação de Valores	Identifica valores, atitudes e crenças dos participantes em seu discurso	Observar os aspectos culturais percepções e atitudes em relação à ocupação
Ciclo de Transição	-	Codificação Eclética	Dois ou mais métodos de codificação do primeiro ciclo para relacionar códigos e aprofundar a análise	Observar os dados de forma mais abrangente para iniciar a resposta do problema de pesquisa
2º Ciclo	-	Codificação por Padrões	Os códigos semelhantes são reunidos e interpretados os padrões presentes neles	Identificar padrões na construção social da ocupação

Quadro 2. Ciclos de codificação e categorização
Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

Por fim, com o auxílio dos softwares Atlas TI 7.0 e Microsoft *Excel*, pude organizar mais rapidamente o trabalho e reunir as categorias de dados identificadas para facilitar a comparação (Given, 2008). Ressalto que, diferente de outras formas de análise de dados, utilizar *softwares* não reduziu o esforço intelectual de minha parte, mas certamente ajudou muito o processo de registrar e organizar os resultados desse esforço (Given & Olson, 2003; Krippendorff, 2004; Mayring, 2005; Given, 2008).

5.4.3 Saturação dos Dados

A intenção de qualquer pesquisa é coletar dados para poder explicar um determinado fenômeno e teorizar a partir dos dados levantados, ou seja, a construção da teoria ocorre enquanto os dados estão sendo coletados (Given, 2008). No entanto, chega um momento em que a coleta deve cessar para que se possa dar continuidade à pesquisa e, esse momento, chamamos de saturação dos dados. A saturação é aquele ponto na coleta de dados quando nenhuma informação nova ou relevante surge em relação à teoria que se pretende construir e o pesquisador olha para isso como o ponto em que não há mais dados a serem coletados (Morse, 1995).

Se o pesquisador não consegue saturação dos dados, qualquer teoria resultante pode ser desequilibrada, incompleta e não apresentar confiança. Dessa forma, a coleta de dados só pode ser considerada completa quando atingimos o ponto de saturação (Given, 2008). No entanto, alcançar a saturação pode ser considerado algo relativo, pois se os pesquisadores coletarem novos dados e buscarem novas informações, eventualmente algo novo e pertinente poderá emergir (Miles & Huberman, 1994). Alguns pesquisadores consideram uma quantidade entre 15 a 20 entrevistas como apropriada para saturação, mas essa quantidade vai variar dependendo do contexto e conteúdo em estudo (Miles, Huberman & Saldaña, 2014).

Para esta pesquisa, realizei 18 entrevistas com caminhoneiros. Esse número foi suficiente para gerar a saturação pretendida, pois a cada entrevista a quantidade de códigos novos foi caindo drasticamente conforme o gráfico 2. Neste gráfico, apresento a estatística do número de códigos novos encontrados em cada entrevista para poder enfatizar a saturação dos dados. Ressalto que quanto mais citações para os códigos e categorias, maior a densidade para as categorias e maior a validação. Isso foi necessário pois precisava atingir o ponto de saturação gerar densidade para as categorias.

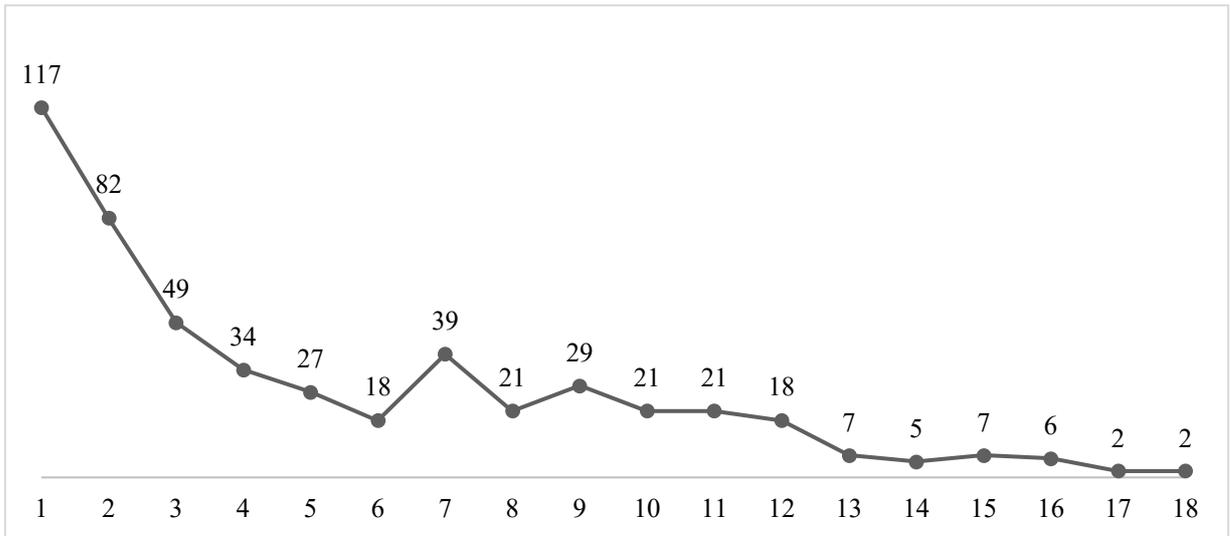


Gráfico 2. Redução da quantidade de códigos entre as entrevistas
 Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

Embora haja controvérsia sobre o que significa atingir a saturação, várias estratégias para isso foram estabelecidas (Given, 2008). Primeiro, a saturação pode ser alcançada mais rapidamente se todos os participantes forem membros de um grupo específico, ou seja, deve haver coerência entre os participantes entrevistados/observados (Miles, Huberman & Saldaña, 2014). O segundo ponto é que os participantes da pesquisa devem ser selecionados para que os dados resultantes ajudem a construir e validar a teoria (Morse, 1995; Given, 2008).

A terceira questão é que envolver-se na pesquisa de campo ajuda a atingir a saturação, pois quem está em campo há algum tempo entende melhor as nuances do ambiente de pesquisa, então é mais provável que eles desenvolvam uma compreensão completa dos temas e suas inter-relações (Given, 2008). Por fim, os casos negativos fornecem evidências salientes de onde podem existir lacunas na teoria em desenvolvimento, ilustrando se a saturação foi ou não alcançada (Miles & Huberman, 1994; Given, 2008).

6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS ACHADOS

Começar a delinear o trabalho de campo não foi uma tarefa simples. A realização desta pesquisa demandou disponibilidade de tempo, onde teria que conciliar a minha agenda com os períodos de viagem de meu pai e, ainda, saber se a minha presença não causaria nenhum transtorno operacional. Transtornos esses que podem ser, por exemplo, como aconteceu no dia 29/01 em uma empresa de Gravataí/RS, onde no local de descarregamento era proibida a entrada de qualquer pessoa, que não fossem os motoristas, dentro da empresa. Neste dia, o descarregamento demorou 36 horas por problemas com emissões de notas fiscais. Devido a este fato, tive que procurar opções de hospedagem baratas (o dinheiro estava bem curto) em uma cidade onde não conhecia nada e o sinal de celular era praticamente inexistente.

No entanto, com essas viagens percorrendo os três estados do Sul e com a viagem durando 8 dias entre ida e volta, me possibilitou uma imersão maior no campo. Além disso, a relação de meu pai com outros profissionais, me permitiu ter maior acesso a informações com outros caminhoneiros. A receptividade no campo foi boa, mesmo com os demais caminhoneiros não me conhecendo, eles foram solícitos e forneceram muitas informações. A seguir será feita a análise dos dados e resultados desta pesquisa.

Conforme coloquei na seção anterior, empreguei aqui algumas técnicas para análise de dados e discussão dos resultados. Primeiramente, fiz todo o processo de codificação e categorização dos dados (Miles & Huberman, 1994; Strauss & Corbin, 1998; Given, 2008) e, após isso, fiz uma análise descritiva decorrente da leitura dos dados levantados (Spradley, 1979), de forma que me possibilitasse interpretar e elaborar, principalmente, toda a historicidade da ocupação caminhoneiro. Dessa forma, vou representar a descrição dos achados a partir de dois: (i) nível macro, para representar o sistêmico e; (ii) nível micro, para representar o social micro

A análise descritiva foi muito útil para eu poder atingir o primeiro objetivo específico desta tese que é o de descrever o processo histórico de formação da ocupação caminhoneiro no nível sistêmico. Já a codificação e categorização foram úteis para atingir o objetivo geral que é analisar os processos sociais que constroem e reconstróem os significados usados para constituir simbolicamente a ocupação caminhoneiro. A sequência desta seção foi estruturada da seguinte forma: (i) descrição da trajetória do pesquisador no campo; (ii) descrição histórica da ocupação caminhoneiro; (iii) análise das práticas dos profissionais no exercício da ocupação

e; (iv) as taxonomias da ocupação caminhoneiro.

6.1 DESCRIÇÃO DO NÍVEL DE INTEGRAÇÃO SISTÊMICA

Ao pesquisar sobre o tema, notei que existem vários estudos que abordam o caminhoneiro, tanto como personagem quanto como profissão, que buscam compreender temáticas relacionadas à profissão. Porém, a maior parte desses trabalhos está voltada para o entendimento de questões relacionadas à saúde, segurança, comportamentos de risco, logística. Isto implica que o caminhoneiro é apenas mais um fator para entender outros aspectos, ou seja, o entendimento do elemento humano ou do grupo social é abordado poucas vezes.

Historicamente, a figura do caminhoneiro surgiu quando o caminhão passou a ser utilizado como alternativa para o transporte de cargas já no início do século XX⁸. Isso ocorrer neste período, pois a malha ferroviária estava limitada e se tornando obsoleta e a demanda pelo transporte de mercadorias crescia em um nível maior do que a infraestrutura ferroviária podia atender. Junto a isso, o desenvolvimento dos segmentos automobilístico e de produção de petróleo, também impulsionaram a predominância da utilização do transporte rodoviário. E foi, dessa forma, que o modal rodoviário passou a ter maior significância econômica para o transporte, tanto de curtas quanto de longas distâncias.

Atualmente, podemos notar isso observando a quantidade de veículos de transporte pesado percorrendo as estradas do país. Dados do IBGE (2017) apontam que a frota de caminhões no país subiu de 1600 no ano de 1927 para 972.961 em 1985 e já no início do século XXI, essa frota chegou ao número de 1.775.032. Assim, assumo aqui que a compreensão da construção histórica e social dessa ocupação só pode ser contextualizada a partir do surgimento do seu instrumento de trabalho: o caminhão. De forma mais específica, historicamente, o caminhoneiro está presente desde que o país ter passou a ter grande dependência do modal rodoviário de para transporte de cargas. Esse é um dos fatos que contribuiu para a identidade desses profissionais em relação à sua importância na economia do país.

O final da década de 1920 foi um marco dessa expansão da frota devido às políticas governamentais do período que buscavam a expansão da industrialização do país com o

⁸ A Scania como uma das grandes fabricantes mundial de caminhões passou a fabricá-los em 1902. (SCANIA completa 100 anos de atividades, O CARRETEIRO, 1991, p. 17).

processo de substituição de importações⁹. Esse processo foi intensificado em nossa economia durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek com o Plano de Metas (1956–1961) que colocou o desenvolvimento do modal rodoviário como um dos pontos centrais para o crescimento da indústria nacional. Neste período, houve um massivo investimento na construção de rodovias e da fabricação de veículos automotores no país, com o auxílio de capital estrangeiro.

Na década de 1970, houve ainda uma maior intensidade da utilização de “carretas” no Brasil, o que permitiu uma maior remuneração nos valores dos fretes, devido ao maior volume de mercadorias transportadas por veículo. A utilização desse tipo de veículo também permitiu ao profissional ter maiores comodidades, pois além de maior potência, tinha mais espaço interno na cabine e uma cama (Vilaça, 1987). No entanto, deste mesmo período até os anos de 1980, houve uma piora das condições das estradas e, conseqüentemente, as atividades desempenhadas pelos profissionais ficaram também pioradas.

Assim, a decadência das condições de infraestrutura das rodovias brasileiras passou a ser pauta de reivindicações por parte de motoristas, sindicatos e empresas, onde passamos a observar mais cobranças por melhorias dessa infraestrutura, sobretudo a partir dos anos de 1980 (Santos, 2007; Ziegler & Russo, 1989). Partindo de que o desenvolvimento econômico brasileiro, principalmente desde o final nos anos de 1920, teve como base a expansão da malha rodoviária e o crescimento do setor automobilístico. O profissional, ao longo do tempo, passou a desenvolver algumas peculiaridades, conforme os tipos de veículos e atividades desempenhadas foram se diversificando de acordo com a necessidade (Ziegler & Russo, 1989, p. 49).

Os tipos de veículos diferenciam a forma como os profissionais são percebidos dentro do grupo. Isso por que temos veículos com diferentes modelos e tamanhos, além dos tipos de carga transportada e distâncias percorridas. No que se refere às atividades desempenhadas, demos considerar as diferenças entre motoristas assalariados e autônomos (Hobsbawm, 2005, p. 88). O primeiro é aquele que possui vínculo empregatícios com uma organização e exerce sua função pela “troca” do seu salário. Já o motorista autônomo trabalha por conta própria, ou seja, eles possuem o caminhão e exercem a atividade de prestação de serviço terceirizados ou

⁹ Substituição de importações trata do início da produção interna de bens que antes eram importados. Isso fez com que tivéssemos uma alteração significativa em nosso tipo de produtos para importações. Com isso, tivemos uma rápida ascensão da indústria, que passou a ser o fator principal para aumento da renda interna. Assim, conforme aumentava a produção interna de bens de consumo, antes importados, aumentou a importação dos chamados bens de capital e bens intermediários, que eram necessários para a produção interna.

agregados. Em relação ao motorista assalariado, tenho que ressaltar aqui a figura do patrão que é aquele que tem a propriedade do veículo (podendo ser uma organização ou apenas uma pessoa física que possui os veículos).

Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do ano de 2002 algumas classificações atribuídas a esses profissionais que conduzem caminhões pelas estradas são semelhantes e equivalentes. Encontra-se denominações como “motorista de caminhão”, “caminhoneiro” ou “carreteiro”¹⁰. Esse termo, carreteiro, tem outras atribuições mais datadas, mas passou também a ser um termo utilizado para se referir aos motoristas de caminhão. (Figueiredo, 2000).

Basicamente, o cerne da ocupação caminhoneiro se trata da coleta, transporte e entrega de cargas variadas em relação ao tipo e peso e conduzir o veículo de uma origem para um destino específico. São profissionais autônomos ou empregados que prestam serviços para empresas e possuem jornadas irregulares de trabalho. Principalmente ao longo das últimas décadas, o exercício da ocupação passou por várias mudanças desde questões de legislação até o avanço tecnológico dos veículos.

Atualmente, os veículos são mais modernos e possuem maior capacidade de carga com menor tempo de deslocamento entre a origem e o destino e isso faz com que seja necessário que os caminhoneiros tenham maior qualificação profissional, pois a tecnologia empregada nos veículos mais modernos exige isso. Além disso, com essa evolução, espera-se uma maior eficiência dos motoristas, o que causa impacto significativo nas suas condições de trabalho. Ressalto aqui que essa exigência por parte de quem utiliza os serviços desses profissionais acaba sendo generalizada, no entanto, uma pequena parte da frota em circulação pelas rodovias que viajei, são de veículos com tecnologia agregada. Isso causa uma pressão naqueles que não possuem essas vantagens tecnológicas por prazos, afetando sobretudo no período em que os profissionais permanecem conduzindo os veículos.

Quando analiso o que é publicado sobre as práticas dos caminhoneiros, percebo que as extensas jornadas de trabalhos já está implícita na forma como se exerce a ocupação, independentemente se há ou não tecnologia agregada ao veículo. Se trata de algo que está no âmago da ocupação: se vangloriarem por rodar horas ininterruptas e fazer o trajeto contratado no menor tempo possível, como uma espécie de competição entre os profissionais. Assim,

¹⁰ (CBO, 2010). “Grande Grupo Trabalhadores da Produção de Bens e Serviços Industriais”. Disponível em: <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 21 de junho de 2017.

quando penso no tempo de trabalho executado por outros profissionais de qualquer área, são poucas as ocupações profissionais que possuem jornadas de trabalho tão extensas.

Essa questão fica mais evidente pela característica interestadual desenvolvida ao longo dos anos dentro da ocupação, pois o cotidiano é de viagens com trajetos muito longos, ou seja, esse é um padrão da ocupação no exercício das funções. Ressalto aqui que estou falando apenas do período de condução do veículo e tenho que levar em consideração que a maioria dos profissionais dormem no local de trabalho, isto é, dormem no próprio caminhão. Dessa forma, o trabalho na estrada, tendo em vista a forma como as atividades são desempenhadas e toda a configuração da ocupação, acabam sendo transformadas em casa para os profissionais (Araújo, 2011).

No entanto, essa descrição que faço é apenas o que é visível para quem olha para a ocupação de fora do grupo social. Mesmo com conhecimento de que as estradas brasileiras não são sinônimo de qualidade e que não as condições de trabalho não são fáceis, quando se vivencia o que ocorre dentro de um caminhão é que podemos ter a real noção que as condições de trabalho enfrentadas são precárias: estradas ruins e muita insegurança nas estradas. Não há pontos de parada adequados para o descanso dos motoristas, as estradas (sobretudo as secundárias) são ruins e não há sinalização adequada.

Essas condições levam à impactos negativos na saúde física e mental dos profissionais, onde entra outro fator de risco para o exercício da ocupação que é a utilização de drogas, principalmente anfetaminas (rebite), cocaína e álcool, para que seja possível alguns se manterem alertas ao volante por longos períodos. Esses estereótipos, carregados de preconceitos, são reforçados também fora das estradas. Muitos são imprudentes nas estradas e acabam resultando em acidentes graves e mortes e, em uma tentativa de evitar isso, alguns acabam recorrendo às drogas para se manterem acordados.

É comum ouvir histórias sobre colegas de profissão que utilizam e acabam exagerando no consumo de drogas e acabam se tornando viciados, mas ao serem questionados, a maioria nega fazer uso. Para estarem sempre atentos e chegarem a tempo no destino, o uso de estimulantes é corriqueiro e sempre esteve presente no exercício da ocupação. No entanto, segundo os relatos, a utilização de drogas sintéticas é um fenômeno recente que começou no final dos anos 80. Mesmo com muitos utilizando drogas ilícitas para isso, a grande maioria utiliza de artifícios relativamente simples para tentarem estar sempre alertas, como a cafeína.

Existe também a questão dos estereótipos que recaem sobre esta ocupação. No Brasil, existem muitas pesquisas que ressaltam a representação social negativa dos profissionais, desde o surgimento da ocupação (Villarinho *et al*, 2002; Cerqueira-Santos *et al*, 2008; Teles *et al*, 2008; Kopran, 2012; Bezerra, 2013; Sousa, Silva & Palmeira, 2014). Essa conotação negativa aparece em estudos que analisam frases de para-choques, onde muitos autores afirmam que o que está escrito representa um “retrato psicológico dos motoristas, espelham as suas preferências, as suas idiossincrasias, a sua filosofia de vida, condicionada pela solidão das grandes travessias” (Gomes, 1981, p. 20).

No entanto, na maioria dos casos, essas frases representam muito pouco da personalidade dos profissionais. Primeiro, porque muitas vezes o caminhão é usado e o motorista não se preocupou em retirar ou alterar o conteúdo e, segundo, a grande maioria dos motoristas são empregados e não tem autoridade para alterar as características externas do veículo. Nesse mesmo sentido, existem autores que reforçam alguns estereótipos, baseados somente na análise dessas frases, como Lima (1986, p. 16) que reforça que há um discurso, até certo ponto, machista do caminhoneiro de que “[...] o motorista é um machão que, em suas frases, procura mostrar essa condição, muitas vezes, com um toque de poesia, raramente apelando para o uso de palavras grosseiras.

Em seguida, nessa relação, aparecem pobreza e vida, em razão da vivência difícil dos guiadores, das dificuldades diárias, da própria conjuntura do País, a servirem de fonte para a elaboração de novas inscrições nos para-choques”. É visível que há uma romantização da figura do caminhoneiro, com seu discurso e identificação com liberdade e autonomia, orgulho e humildade. No entanto, a evolução histórica da ocupação até os dias atuais, não permite identificar esse discurso machista ou idiossincrático que os estudos sobre caminhoneiro relatam.

Sobre o machismo entre os motoristas, o que é reportado aponta para uma direção onde era algo que existia, mas que com o passar dos anos foi diminuindo. Há relatos de que algumas empresas já estão investindo mais na contratação de mulheres para atuar na ocupação. Esse estereótipo de um mundo machista e desrespeitoso com as mulheres, acaba caindo por terra quando se observa o comportamento dos motoristas no convívio, não apenas com outras motoristas, mas também com outras funções como operadoras de pedágio, frentistas, caixas, etc. Obviamente que, ao serem questionadas, o discurso era de que antigamente acontecia, mas que nunca se sentiam perseguidas ou vítimas de preconceito. No entanto, haviam as “cantadas” por parte de outros motoristas.

Outro estereótipo relativo a ocupação e que é bastante explorado em pesquisas nacionais é o envolvimento com exploração sexual, principalmente infantil (Morais, *et al* 2007; Koller, 2007; Cerqueira-Santos *et al*, 2008; Cerqueira-Santos & Sousa, 2015), onde, via de regra, concluem que há “forte cultura de gênero machista e adultocêntrica dos caminhoneiros, bem como uma tendência por não se responsabilizarem por pelas crianças e adolescentes” (Morais *et al*, 2007). No entanto, o que se observou foi que houve uma drástica redução da prática sexual com prostitutas, bem como a redução da quantidade de dessas profissionais em pátios de postos e outros pontos de parada de motoristas e de estabelecimentos destinados a essa prática.

Quanto a exploração sexual de crianças e adolescentes, não observei durante a pesquisa um único caso que reforçasse esse estereótipo. Além disso, os relatos dos entrevistados vão na contramão do que é apontado pelas pesquisas supracitadas. Para eles, também seria função do governamental fazer ações de prevenção, para ajudar as famílias carentes, tendo em vista que a maioria das vítimas de exploração sexual infanto-juvenil, vem dessas famílias e esta é uma consequência da miséria em que vivem.

Os caminhoneiros são caracterizados pelos atores que estão de fora do grupo social como mal-educados, mulherengos e irresponsáveis. No entanto, a maioria dos atores de fora não lidam com o cotidiano dos atores dessa ocupação e acabam gerando muitos dos preconceitos e estereótipos vinculados a eles. E, assim como toda concepção que se tem sem um conhecimento aprofundado, a imagem que acaba se formando dos caminhoneiros pela sociedade é carregada de preconceitos. Há uma generalização, associando para todos os profissionais, toda e qualquer ação errada isolada causada por poucos profissionais, para aqueles que, em sua maioria, são cumpridores das leis e que têm uma rotina extremamente difícil nas estradas. É fato que ocorrem várias irregularidades pelas rodovias, mas que este não se trata de um conceito que representa a construção da realidade da ocupação.

Soma-se a isso, o fato de que o número elevado de acidentes de trânsito são atribuídos aos caminhoneiros (Souza, Paiva & Reimão, 2008), junto com os estereótipos de envolvimento com a prática de exploração sexual de mulheres, adolescentes e crianças, vão reforçar a representação social negativa e que está arraigada culturalmente, que acaba gerando uma desqualificação da função social da ocupação. Essa imagem sobre a ocupação é resultado de algo criado historicamente pelos acidentes e outras irresponsabilidades de apenas alguns profissionais. No entanto, a desestigmatização da ocupação é algo que levará muito tempo, pois como esses estigmas foram construídos socialmente, para reconstruí-los é necessário que os atores externos ao grupo social, tenham mais conhecimento das particularidades ocupacionais,

pois, somente assim, seria possível a desconstrução desse estigma. Estigmas esses que são extremamente prejudiciais para estes profissionais, pois reforçam traumas pessoais e acabam agravando questões de baixa autoestima, isolamento social e depressão profunda.

O agravamento dessas questões acaba gerando uma necessidade de buscarem uma válvula de escape, que são as drogas, prostitutas, etc. Ou seja, são as próprias atribuições externas de preconceitos e estereótipos que, ao longo do tempo que, recursivamente, reforçam o estigma da ocupação. Assim, há uma tendência de exclusão social que se origina na marginalização da ocupação e que gera um cenário de insatisfação dos profissionais que se sentem excluídos tanto pelos representantes governamentais quanto pela sociedade civil (Bezerra, 2013).

A realidade sobre essa ocupação no Brasil é de que os caminhoneiros apresentam vínculos fortes, que são construídos historicamente, com os locais no qual permanecem em seus trajetos, pois eles encontram e reencontram uma quantidade significativa de pessoas nas mesmas condições e acabam não se sentindo meros anônimos no grupo. Esses estereótipos (ou rótulos) são categorias sociais que merecem ser estudadas, pois o processo de institucionalização de uma categoria social é algo difícil de ser concretizado.

Como toda ocupação é uma categoria social (e eu olho para um tipo de ocupação, a do caminhoneiro) e ela é constituída pesadamente de significados, símbolos, etc., percebo que há um processo histórico complexo para chegar na forma como ela é hoje. Interessa saber qual a nossa trajetória histórica e social para podermos entender a constituição simbólica da ocupação caminhoneiro. Além disso, toda a constituição da ocupação caminhoneiro tem essa constituição, pois são suas interações sociais com outros mundos sociais (prostitutas, traficantes, polícia, família, etc.) que acabam construindo e reconstruindo esses significados.

6.2 CATEGORIAS DE ANÁLISE

Com a análise dos dados, foi possível identificar as categorias analíticas que estão relacionadas ao objeto de análise desta pesquisa (a ocupação) e que busca uma explicação não somente para o domínio empírico que estudei, mas também categorias explicativas que façam sentido para outras ocupações. Como os dados foram coletados em dois momentos, em dois níveis diferentes e com métodos de coleta distintos, inicialmente, optei por dividir a análise

dessas categorias de modo a auxiliar o entendimento do objeto de estudo e, conseqüentemente, poder alcançar o objetivo de pesquisa.

Além disso, essas categorias de análise auxiliaram na compreensão das possíveis relações entre os níveis de integração social e sistêmica, de modo que foi possível a proposição de um *framework* para análise das ocupações em dois níveis. No nível social as práticas são significadas e guiadas por aspectos mais amplos do que no nível sistêmico que é representado por outros mundos sociais (i. e. mercado, família, mídia, etc.).

No nível societal as significações se dão pelas instituições (i. e. capitalismo, fé, ambiente legal, etc.). O que ocorre no nível micro é a reprodução de significados que não é percebida pelos atores do grupo como questões de ordem sistêmica, onde fica visível a racionalidade instrumental do ator no processo de secularização. Para as categorias do nível micro, utilizei o verbo no gerúndio para dar ênfase as ações e interações dentro do grupo, o que não ocorre no nível macro.

Há diferenças de significados entre os níveis social e sistêmico e nota-se isso quando se analisa os elementos que formam essas categorias tendem a ser distintos, pois no nível societal acaba sendo tudo muito resumido, criando uma ambigüidade de discursos. Porém, nas interações não se tem esse mesmo nível de ambigüidade, já que as “coisas” tem que ser melhor trabalhadas. No nível macro é tudo muito genérico, mas quando vamos especificar melhor acaba-se colocando a nossa subjetividade na construção dos significados no nível micro (ao local). Dessa forma, as classificações e caracterizações que são atribuídas no nível macro, são diferentes das interações no nível micro e, por isso, a ocupação caminhoneiro não é construída discursivamente no nível macro, mas sim, no nível micro das interações sociais entre os atores.

6.2.1 Os Mundos Sociais da Integração Sistêmica

Quanto à análise do nível sistêmico, que defini como sendo a combinação das partes do sistema social, ou seja, uma interdependência, que ocorre nos planos estruturais e funcionais (Mouzelis, 1974), ela abarca tanto o nível estrutural quanto o cultural. Desse modo, verifiquei quais são os significados atribuídos à ocupação caminhoneiro nos veículos de mídia. A escolha desse tipo análise foi necessária pois são esses significados que objetivam a ação no plano micro, da ocupação como uma instituição. No entanto, como os dados levantados no material

da mídia é textual, houveram diferenças significantes para o que foi observado, pois na observação o que se verifica é a ação.

No entanto, para fazer a análise da ocupação caminhoneiro, notei que temos vários grupos que usam seus discursos para atribuírem significados para o que é o caminhoneiro. Com isso, existe a arenas em análise que são compostas pelos mundos sociais que representam as partes da estrutura do nível sistêmico. E essas mundos sociais representam, por meio do discurso, aspectos institucionais e culturais na ocupação. A arena é um espaço de luta, negociação e conflito entre os diferentes mundos sociais (Clarke, 2005). Arena é um espaço social que é construído e formado por alguma questão entre os mundos sociais, formando, neste caso, uma arena da ocupação social.

Com isso, pude identificar os principais atores que interferem ou influenciam no processo de reconstrução social da ocupação. No entanto, ressalto que esses mundos sociais estão representando as partes da integração sistêmica e não que esses mundos são essa integração. Aqui estou dizendo quais são as partes e quais os tipos de atores que existem, para isso usei a ideia de mundo e suas esferas sociais para separar os atores e, também, questões culturais. A análise aqui recai sobre o que os atores nesses mundos sociais estão valorizando, pensando e enfatizando pelo discurso. Estou olhando para os mundos sociais de forma que consiga compreender o que se passa no nível sistêmico, onde esses mundos sociais são grupos que estabelecem o relacionamento inter mundos sociais.

Não precisei utilizar a teoria de mundos e arenas sociais, o que fiz foi apenas usar desse conceito para poder dar limites aos meus achados empíricos. Clarke (2005) propõe que o que você vai colocar no meio da arena é uma construção empírica, ou seja, olhei para o que estava em construção naquele mundo social¹¹ para a minha análise que é a construção e reconstrução e transformação da ocupação caminhoneiro. Esses mundos (ou arenas) sociais contribuem o entendimento da complexidade social, tendo em vista a diversidade de processos e práticas que ocorrem em diversos grupos. Nesse sentido, o interacionismo simbólico pode auxiliar a compreender as condições de determinadas situações por meio da perspectiva temporal.

Nesses mundos sociais é possível entender a existência de conflitos internos, onde vários aspectos são debatidos, negociados ou manipulados pelos seus participantes. Os objetos em disputa tendem a possuir certa fluidez entre os diferentes mundos, isto porque os limites entre

¹¹ Nesse ponto, defino os mundos sociais como os grupos em conflito dentro de uma arena, onde esse mundo é definido pelos seus atores.

eles não é tão visível para que seja possível estabelecer uma predominância. Novamente, este pensamento corrobora a perspectiva complexa sobre os fenômenos organizacionais (Clarke, 2005). Os mundos sociais de que vou falar, são formados por atores que compartilham de uma mesma tecnologia e de um mesmo discurso, não no sentido *Foucaultiano*, mas no sentido de símbolos e falas.

Quando me refiro às tecnologias, estou falando sobre as práticas de um determinado grupo, que têm o mesmo discurso e comprometimento com determinada atividade e é isso que define um mundo social. Temos então, todos esses mundos sociais em uma arena onde todos cooperam, pelas suas opiniões semelhantes, mas também concorrem com suas opiniões divergentes, pela construção social da ocupação caminhoneiro.

Assim, posso dizer que, além do caminhoneiro, existem outros mundos que se relacionam e buscam atribuir significados para a arena da ocupação, que são: (i) Mundo Social Mídia; (ii) Mundo Social Sindicatos; (iii) Mundo Social Tecnologia; (iv) Mundo Social Caminhoneiros; (v) Mundo Social Família; (vi) Mundo Social Empregadores; (vii) Mundo Social Mercado de Grande Público; (viii) Mundo Social Saúde; (ix) Mundo Social Infraestrutura; (x) Mundo Social Segurança e; (xi) Mundo Social Legislação. Na figura a seguir, mostro quais são esses mundos e como eles se relacionam e competem por esta significação da ocupação:



Figura 2. A Construção Social da Ocupação Caminhoneiro e as Arenas que o Circundam
 Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

No nível sistêmico, estão os significados associados à arena de atribuição de significados da ocupação caminhoneiro e as normas sociais de comportamento atribuídos àquele grupo. As instituições sociais, como normas, operam em múltiplos níveis, mas existem as normas do nível diádico que são diferentes devido às particularidades das interações. Ao analisar o material levantado na mídia, verifiquei que muito está relacionado às normas sociais, ou seja, tudo aquilo que indica sentido de dever para a ocupação. Assim, busquei verificar quais são os significados que outros mundos sociais atribuem à ocupação, pois são esses significados que objetivam a ação no plano micro e a ideia de uma ocupação como uma instituição. Porém,

os mundos vistos no nível macro são distintos do que ocorre nas interações no nível micro e, por isso, a ocupação caminhoneiro não pode ser socialmente construída discursivamente no nível macro, mas em conjunto com o nível interacional.

Os mundos sociais também buscam a objetivação das características inerentes a ocupação, por parte de atores de outros mundos sociais e de forma genérica, para atribuir um sentido geral de entendimento da mesma. No nível sistêmico observei as partes da estrutura, ou seja, os elementos que compõem aquela estrutura e as instituições. Também, foi por meio dos mundos sociais que verifiquei quais eram os atores e a partir dos atores, desses mundos sociais, pude verificar as partes da estrutura: uma parte governamental, uma parte dos trabalhadores que atuam na produção, uma parte do mundo tecnologia, da segurança e assim por diante. Então, são partes da estrutura que entram em conflito, negociando significados, em relação a essa ocupação.

O **Mundo Social Mídia** é o principal responsável pela constituição simbólica do que acontece na nossa sociedade e o condutor do discurso de outros mundos sociais que escolhe, dentre todas as facetas, reportar uma determinada visão e se trata do principal mundo social que atribui a estigmatização da ocupação. A mídia é um mundo independente, pois tem o seu próprio discurso que busca informar a população, tentando manter a posição de neutralidade e somente relatar o que acontece. O conteúdo retratado na mídia sobre, por exemplo, as relações com o Estado estão principalmente, relacionados a questões como a ação da Polícia, que é o representante do Estado que tem a autoridade legal para a aplicação das leis, bem como a normatização legislativa da ocupação e, por último, as greves gerais realizadas pelos caminhoneiros.

Em relação às greves, posso dizer que nestes momentos se tem os maiores índices de conteúdo de mídia relacionado aos caminhoneiros. As notícias apenas descrevem os protestos e enfatizando os prejuízos e transtornos com estradas bloqueadas. De forma geral, o que é reportado durante estes períodos são temas como “crise de abastecimento”, “reforço policial para desbloqueio de estradas” e “acordos do governo”. Também há destaque para os excessos que acontecem durante essas manifestações, como “o uso da força por caminhoneiros nos bloqueios”, “agressões a caminhoneiros por colegas de profissão” e outras notícias relacionadas, que contribuem para criação de rótulos negativos que influenciam a estigmatização da ocupação e questionar a legitimidade das greves.

O discurso na mídia retrata sobre as consequências da greve e como os movimentos afetam vários setores da sociedade, causando prejuízos econômicos. Também há espaço para

tratar de assuntos relacionados com interesses políticos e econômicos de outras partes, como transportadoras e produtores rurais que objetivam apenas a redução no preço dos combustíveis. Outro tema que é reportado durante as greves são os colapsos causados pelo desabastecimento de combustíveis e de alimentos em supermercados e as consequências para outros setores econômicos como o transporte coletivo, indústria e comércio. De forma geral, o que a mídia relata nesses períodos tem a ver com o discurso do Estado, representado por suas autoridades legislativas, que buscam dar mais ênfase aos prejuízos causados pelo fechamento de estradas e o impedimento da passagem de veículos e o risco pela dificuldade de trânsito de ambulâncias, viaturas policiais e do corpo de bombeiros causando instabilidade na sociedade.

Além disso, há no discurso dos veículos de imprensa, a relação da ocupação caminhoneiro com o consumo de drogas, envolvimento com prostitutas e o envolvimento com atividades ilícitas de tráfico e contrabando. No que se refere ao uso de drogas, veicula-se notícias onde dizem que cerca de um terço dos profissionais fazem uso de drogas, o que não é diferente de outras ocupações. No entanto, a utilização do rebite, que é chamada de “droga do caminhoneiro”, segundo esses veículos, foi sendo substituída ao longo dos anos pela cocaína.

Já quanto ao contato com prostitutas, os veículos de mídias retratam o caminhoneiro, principalmente os de rotas longas, como principal público dessa atividade e, também, relacionando estes profissionais à pedofilia e exploração sexual infantil, inclusive sendo o tema de propagandas de prevenção a esse tipo de exploração em publicidades governamentais. Por fim, sobre o envolvimento com o tráfico e contrabando por parte dos motoristas, o discurso das chamadas das notícias relatam que motoristas de caminhão são presos por tráfico.

Mas mesmo a mídia significando (de forma não deliberada) os estigmas para o caminhoneiro, não posso dizer que o caminhoneiro é uma vítima da ação da mídia. Isso porque a mídia se vê obrigada a questionar legisladores sobre o que houve de mudança e se vê, de certa forma, obrigada a relatar aquilo. A mídia tem condições de selecionar e vincular alguns atributos em detrimento de outros ao tratar sobre um significado, mas não em termos de manipulação consciente do que é veiculado.

Posso retratar a mídia, então como um abutre, no sentido de que quando tem alguma coisa que terá um apelo maior, eles noticiarão, independente do significado que será atribuído. A ocupação caminhoneiro, então, acaba sendo prejudicada, no sentido de que as notícias de maior apelo, serão aquelas que denotam uma atribuição negativa ao noticiado, pois não se trata de uma ocupação de interesse abrangente como os políticos, por exemplo. A mídia acaba promovendo o julgamento social, ao invés de mostrar apenas como outros atores se posicionam.

Também temos o **Mundo Social Sindicatos**, que aparece como um representante da categoria, mas que não tem força para agir politicamente, mas representa a ideia ou o direito de representar. Então, tenho aqui os sindicatos dos caminhoneiros como um mundo social que se trata de uma coletividade que tem um discurso mais ou menos comum. Então, o mundo social do sindicato dos acaba fazendo parte da estrutura social dos caminhoneiros, como coletividade. Em relação sua atuação, não se vê o discurso retratado pelas mídias, a não ser em momentos de paralisações, onde alguns poucos representantes aparecem para negociar com o Estado as necessidades de uma classe fragmentada que não se vê representado por esses sindicatos. Exceto em períodos de crises, os sindicatos se permanecem anônimos e passivos e surgem apenas para buscar atender interesses próprios. Além disso, alguns representantes sindicais se colocam contra as paralisações em protesto para a redução do preço do óleo diesel. Também, atribuem a culpa do caos no qual a categoria se encontra aos próprios caminhoneiros, pois julgam que há número excessivo de veículos rodando e nas jornadas de trabalho altas.

No entanto, reconhecem que a liderança da categoria é fragmentada e que se trata de uma categoria muito dispersa, o que dificulta qualquer tipo de negociação com o Estado. Por fim, ressaltam que o compromisso do profissional é com a sociedade e que deveriam evitar esse tipo de ação para não prejudicar a imagem do caminhoneiro diante da população. O mundo dos sindicatos se trata de um submundo silencioso, devido à omissão com a classe, aparecendo apenas em momentos que lhe trará alguma vantagem.

A atuação dos atores desse mundo social, que, por definição, deveria ser ativa na defesa dos interesses dos caminhoneiros, pouco aparece durante os períodos em que o trabalho transcorre normalmente. Apenas em momentos de manifestações e, para defender interesses próprios, surgem na mídia para negociar em favor de uma categoria que, segundo observado e analisado, é extremamente fragmentada e não se sente representada pelos diversos sindicatos que querem ser porta vozes dos caminhoneiros para negociação.

Já o **Mundo Social Caminhoneiros** apresenta um discurso comum, que é relatado pela mídia como algo comum, onde ressaltam a dor da distância das famílias de caminhoneiros e dos próprios profissionais. Além disso, este mundo aparece conduzido pela mídia atrelado a questões de protestos e reclamações. O mais comum é as queixas sobre infraestrutura de uma forma geral, os valores de combustíveis e fretes e os protestos contra sindicatos que negociam em nome da classe sem ter legitimidade para tal. Do lado dos caminhoneiros, também temos o discurso sobre a atuação da polícia no cotidiano que seria no sentido de prejudicar o trabalho para solicitar propinas em troca de liberação das multas aplicadas. Os profissionais relatam que

não são respeitados pelas autoridades policiais que agem na grande maioria das vezes, com o intuito de receberem propinas.

No **Mundo Social Família** o caminhoneiro se trata de alguém que está buscando o sustento, mas no discurso da mídia há ênfase nos estereótipos do que é um caminhoneiro. Mesmo que as relações familiares sejam distintas daquelas consideradas “normais”, a família exerce papel fundamental pelos laços afetivos e suporte emocional. Na família é onde os caminhoneiros terão o afeto que não encontrarão em outros mundos sociais. As reportagens relacionadas a este mundo social, também ganham relevância nos períodos de paralisações, onde a família busca reforçar o significado do heroísmo no exercício da ocupação e na luta pelos seus direitos.

Quando a mídia discursa sobre o **Mundo Social Empregadores**, geralmente o que é colocado é sobre o exercício do poder na relação patrão-empregado, representando um vínculo de subordinação do trabalhador. Assim, os empregadores podem exercer o controle sobre as atividades de seus empregados, utilizando dos aparatos tecnológicos que facilitam essa prática, como a utilização de rastreadores via GPS. Outro tema interessante veiculado pela imprensa neste ponto, está também relacionado às paralisações e greves, onde se fala de um conluio dos empregadores para pressionar o governo e obter benefícios patronais, ou seja, uma greve de patrões (locaute), prática que é proibida por lei que prevê multa e prisão para os empresários e prisão para os motoristas por associação criminosa. De forma mais tímida, também há espaço na mídia para tratar de questões legislativas no que se refere aos direitos, jornadas de trabalho, pagamentos de horas-extras, etc.

Já o **Mundo Social Mercado de Grande Público** se refere ao consumidor que depende do serviço do caminhoneiro como intermediário, ou seja, a população de uma forma geral. Aqui pode ser percebido duas grandes temáticas onde podem ser inseridos esses significados atribuídos por atores fora do grupo: (i) o significado da linguagem utilizada e; (ii) o significado das paralisações das atividades ocupacionais.

Em relação ao significado da linguagem dos caminhoneiros, as notícias poucas vezes tratam do significado simbólico da comunicação entre os motoristas e dá destaque para as negociações do governo com os caminhoneiros em momentos de greve, dizendo que os dois mundos não falam a mesma língua. Então, o Estado é representado pelas autoridades policiais que conhecem a fundo a linguagem e as características dos caminhoneiros. Também sobre isso, as opiniões e notícias sobre isso tratam da dificuldade de comunicação com os motoristas,

sobretudo em períodos de protestos, pois a linguagem que é utilizada pelos caminhoneiros não são nem econômica e nem administrativa.

Já sobre os significados relacionados às paralisações, o que é veiculado na imprensa são as informações de que há ou haveriam as greves e que algumas rodovias estariam bloqueadas. Depois disso, são noticiados os desdobramentos das paralisações pelo país. Também são comunicados quais são as reivindicações que, via de regra, estão relacionadas à redução preços de combustível e das taxas de pedágio, bem como o aumento dos valores dos fretes. Também é dado ênfase às atitudes de motoristas, que mesmo com os acordos feitos, continuam as paralisações e questionam a legitimidade das entidades que os representam em reuniões com o governo.

Outras notícias referentes às greves ressaltam sobre possíveis manipulações ou que as greves não parecem ser um movimento exclusivo dos caminhoneiros, já que algumas reivindicações seriam conflitantes com os interesses da categoria e favoreceriam classes patronais. Foi muito comum ver opiniões de jornalistas se referindo aos movimentos grevistas como *lock out* e que os beneficiados seriam os empresários do setor de transportes. Há ainda, parte da população que, com o passar do tempo, ainda atribui a culpa do desabastecimento aos próprios caminhoneiros com o passar do tempo.

O **Mundo Social Saúde** é formado por agentes estatais, mas também ONGs e outras instituições, por isso tratei separadamente do Estado. Esse mundo social também aparece como um atribuidor de significados de estigmatização para a ocupação. Estes estigmas são os rótulos e estereótipos relacionados aos praticantes de uma ocupação e se tratam de categorias sociais que merecem ser estudadas pois o processo de institucionalização de uma categoria social é algo difícil de ser concretizado. Como toda ocupação é uma categoria social e eu olho para um tipo de ocupação, a do caminhoneiro, e ela é constituída pesadamente de significados, símbolos, etc., percebemos que há um processo histórico complexo para chegar na forma como ela é hoje. Interessa saber qual a nossa trajetória histórica e social para podermos entender a constituição simbólica da ocupação caminhoneiro.

Em relação às notícias veiculadas em relação a saúde dos caminhoneiros e a opinião de especialistas da área, o que notei foi que são poucas as veiculações informativas sobre ações de prevenção de doenças e auxílio à saúde dos profissionais. Se tratam de ações isoladas e esporádicas que, na maioria dos casos, são feitas por órgãos e instituições não-ligadas ao Estado. As opiniões veiculadas sobre especialistas tratam de questões importantes relacionadas aos caminhoneiros, mas ainda superficiais quando se analisa o contexto de interações. Dizer

que por sermos seres sociais, que vivem em grupos e que quando se está em uma ocupação caracterizada pela vida solitária, causam sofrimento, é simplificar o que realmente acontece dentro do grupo. A generalização de um discurso de que o caminhoneiro escolhe uma vida solitária, por não gostar do relacionamento com a família e que os atores usam do discurso de uma vida com mais liberdade, para “fugir” da convivência e ter menos responsabilidade é algo genérico para representar uma categoria como um todo.

Além dessas questões que foram levantadas, também há o problema do consumo de álcool e drogas por parte dos motoristas, que é retratado com certa frequência na mídia. É fato que há o consumo, causam perigos nas estradas e muitos dos incidentes que ocorrem com caminhoneiros são decorrentes disso. Notícias sobre motorista que estariam bêbados e causaram acidentes ou atropelamentos são comuns de serem encontradas, bem como casos de detenção de motoristas que circulavam sob influência de álcool etílico ou outras substâncias psicoativas e, também, por falta de habilitação para dirigir veículos pesados, também acabam ganhando uma denotando característica de irresponsabilidade para toda a ocupação.

As opiniões médicas estão intrinsecamente relacionadas ao que é discursado pela mídia. Todo o elemento discursivo presente na opinião médica é interpretado e veiculado pela mídia. Ou seja, temos todos esses mundos sociais em uma arena onde todos cooperam (opiniões semelhantes) e concorrem (opiniões divergentes) pela construção social da ocupação caminhoneiro, sobretudo no que diz respeito a três fatores: (i) consumo de drogas; (ii) doenças sexualmente transmissíveis e; (iii) exploração sexual de crianças e adolescentes.

Quando se fala de consumo de drogas, o discurso da mídia é genérico, ou seja, no nível macro isso é dado como homogêneo. No entanto, no fluxo de ações e interações isso é muito heterogêneo. Isso porque temos perfis diferentes dos atores sociais. As tipificações locais, nesse caso, diferem das tipificações institucionais. No entanto, a visão do nível macro sobre o uso de drogas por caminhoneiros, são expressas de forma generalizada, sem levar em consideração as particularidades regionais, do tipo de carga e em quais categorias o profissional se enquadra.

Dentro do contexto médico, o caminhoneiro aparece sempre relacionado no discurso desse mundo social, com as DST. Isso porque carregam o estigma de serem os principais atores que se utilizam dos serviços dessas profissionais para atenderem as suas necessidades (Cerqueira-Santos, Morais, Moura & Keller, 2008). No entanto, mesmo com o discurso na mídia e os estudos que insistem em tratar de algo que já não se trata mais de uma regra de comportamento do grupo, o que foi percebido durante o meu período em campo, com as observações e entrevistas é que essa não é mais uma prática corriqueira e epidêmica, como

alegam os especialistas. O que notei é que se trata de uma prática menos comum do que em outras ocupações que têm maior prestígio e reconhecimento social.

Já em relação à exploração sexual de crianças e adolescentes, os agentes sociais, em conjunto com autoridades policiais concentram seus esforços na atuação em rodovias, pois para eles, o principal responsável pela perpetuação dessa atividade de exploração, são os caminhoneiros. O principal alvo desse tipo de ação são os caminhoneiros, pois eles seriam os elementos centrais, sejam como clientes ou como meio de transporte para jovens e crianças (Cerqueira-Santos, Morais Moura & Koller, 2008).

Temos alguns mundos que são responsáveis pela estigmatização da ocupação e, talvez, o mundo social da saúde seja o que mais contribua para isso, mas de forma inconsciente. Isso porque se dá mais importância para notícias relacionadas à prostituição, uso de drogas, campanhas de prevenção a exploração sexual sendo feitas tendo como foco os caminhoneiros, dentre outras coisas, que este é o significado que fica evidente para os profissionais da saúde. O mundo da mídia busca atuar em relação aos problemas da ocupação e não se dá ênfase ao simbólico e a vida romantizada. Exceto em poucos casos, como documentários, filmes e outras peças que não estariam no mundo social da mídia, mas sim em um mundo social artístico. No entanto, esse aspecto romantizado da ocupação, que está no mundo das Artes, não foi abordado nesta pesquisa.

Em relação ao **Mundo Social Infraestrutura**, as notícias veiculadas não variam muito e giram em torno de um mesmo tema que é a ineficiência do estado em prover infraestrutura mínima para a realização das atividades ocupacionais do caminhoneiro. Outro tema muito publicado, sempre em momentos de greves e paralisações mais longas, se refere à dependência do modal rodoviário que temos no Brasil o que gera um gargalo estrutural na atividade econômica.

Em contrapartida, no **Mundo Social Tecnologia** que se refere aos sistemas técnicos envolvidos no processo de trabalho, onde estão inseridos os atores que produzem tecnologia para a ocupação, que vai desde os rádios PX, até os sistemas de rastreamento, passando por aqueles que produzem equipamentos de cozinha específicos para caminhões. Neste mundo temos uma atuação mais, quando comparada com os outros mundos, tendo a mídia como condutor do discurso. Aqui o que se nota são as divulgações de novos equipamentos e evoluções tecnológicas disponíveis para facilitar a execução do trabalho.

No **Mundo Social Segurança** o discurso não é somente o envolvimento com crimes, mas também e principalmente, sobre a falta de cuidados na estrada. Esse mundo é materializado pela atividade policial, pois é a polícia que detém o direito de uso legítimo da força em situações extremas e a aplicação de penalidades. No que se refere a ação policial, o que se dá mais ênfase na mídia está relacionado às investigações sobre os acidentes fatais nas estradas e algumas outras abordagens sobre roubos de cargas e outros tipos de violência contra os profissionais. Nesse ponto, chama a atenção a falta de empatia da sociedade, de uma forma geral, quando discursam sobre esses acontecimentos, como está em um comentário anônimo feito por um leitor em uma notícia onde um acidente levou o motorista a óbito:

“Caminhoneiro tem mais é que se lascar e morrer mesmo, a maioria se acidentam (sic) por imprudências. A velocidade permitida é de 100 para os carros e para os caminhões não me lembro se é 90. Nunca que os caminhões respeitam esse limite, principalmente na terceira faixa é uma briga de caminhões ultrapassando o outro, jogando os carros pequenos para o lado. Sempre que vamos para Guarapuava vemos a imprudência de caminhoneiros e carreteiros, andam mais que os carros, sem contar que na terceira faixa um quer podar o outro!”. (Comentário 1)

O que é retratado pela mídia são questões relacionadas a políticas de segurança para melhorar a preservação dos profissionais na realização das suas atividades. É comum a veiculação de notícias relacionadas a roubos de carga e outros tipos de violência infligidas contra os caminhoneiros. Neste mundo social a polícia, que possui tecnologias próprias do discurso, apresenta uma diferença em relação ao Estado legislador, na forma de conceber e o que é a ocupação caminhoneiro, pois são eles que têm a interação direta com os profissionais.

A relação entre motoristas e a polícia foi sempre conturbada, o mais visível no nível sistêmico é em relação às aplicações de multas e em momentos onde ocorrem as manifestações e paralisações. Por fim, quando se trata dos atributos relacionados à segurança, o que se nota no nível sistêmico é que ela é formada por fatores que denotam características negativas aos caminhoneiros. Em geral, o que é retratado na mídia se relaciona com as exceções do que acontece no contexto ocupacional, carregando de estereótipos de irresponsabilidade no trânsito, causação de acidentes, mortes nas estradas, uso de drogas e bebidas alcoólicas durante o trabalho e de transgressões das leis.

No **Mundo Social Legislação**, o Estado é o responsável por todo o monitoramento e regulamentação das atividades inerentes à ocupação. Aqui, o Estado atua como legislador e regulador, logo tem uma forma de perceber o que é ocupação e qual a forma de tratar a ocupação caminhoneiro, tendo em vista tem pouca ou nenhuma interação direta com os profissionais. Percebi que há muitas reportagens que tratam sobre as transgressões como o desvio de praças de pedágios e o derrubamento das cancelas para evitar o pagamento, apenas como uma forma de malandragem do profissional, o que não deixa de ser uma parte da realidade.

Outro discurso veiculado pela mídia é que o Estado também sempre busca legislar no sentido de aplicar multas aos motoristas que bloqueiam as vias durante as manifestações. Além disso, há sempre a mobilização da força policial para desestruturar a organização dos caminhoneiros e, se necessário, com utilização de violência para atingir o objetivo. A ação do Estado é sempre rápida em momentos que precisam conter as manifestações, devido aos efeitos que a longa duração pode causar para setores estratégicos da economia.

Além disso, temos reportagens que tratam do excesso de velocidade, ultrapassagem proibida e causas de acidente como questões que estão relacionadas diretamente relacionadas com a ocupação. No entanto, dados do DNIT (2017) apontam que as taxas de acidentes nas estradas aumentam em até 19% nos finais de semana e feriados, que são os períodos onde se tem menos veículos de transporte circulando pelas estradas. Há uma tendência em atribuir a causa dos acidentes, por especialistas que emitem suas opiniões em veículos de comunicação, à imperícia e/ou irresponsabilidade dos profissionais, ressaltando que os motoristas abusam da velocidade e se envolvem em acidentes por imprudência.

6.2.2 Categorias Analíticas da Integração Social

A minha inserção no campo de pesquisa permitiu o contato com um universo rico e caracterizado pela existência de várias características singulares da ocupação de caminhoneiro que a definem. Agora vou falar de uma questão que me ocorreu já nos primeiros contatos com o campo: a jornada de trabalho. O que a princípio, seria uma mera formalidade do trabalhador, se constitui em algo muito mais complexo. O que me chama a atenção é que parece haver uma espécie de regra interna dos profissionais, onde mesmo com cada caminhoneiro tendo seu jeito particular de lidar com a exaustiva jornada de trabalho, nenhum dos que observei ou conversei trabalham somente a jornada de oito horas de trabalho. Alguns caminhoneiros param pouco,

fazem jornadas de dez, doze, dezesseis ou até mais horas consecutivas, com pouquíssimos intervalos. Mesmo com o setor de Recursos Humanos (RH) das empresas orientando a carga de trabalho e definindo horários de parada, dificilmente essas determinações são cumpridas.

Isso leva a uma outra característica, que é bem tratada nas pesquisas da área da saúde: o consumo de drogas. As mais comuns que presenciei foram as anfetaminas (o famoso rebite) e a cocaína que são utilizadas pelos motoristas para se manterem acordados. Ressalto aqui os estudos da área de saúde que destacam o uso destas drogas pelos motoristas que mostram que cerca de 70% dos motoristas já usaram anfetaminas durante as viagens e concluíram sobre os perigos ocupacionais desta prática (Ferreira *et al*, 2008; Teles *et al*, 2008; Nascimento, Nascimento & Araújo, 2007; Anderson & Riley, 2008; Rosenbloom, Eldrorb & Shahara, 2009). No entanto, em estudos organizacionais, por que esse fato não é estudado? Por que parece que as empresas não se preocupam com isso? Qual é o impacto social e econômico do consumo de drogas por esses profissionais?

A corriqueira utilização dose rebites é explicada por alguns (poucos) motoristas, de forma contraditória, como uma forma de “preservação da própria vida” e para suportarem as várias horas de trabalho ao volante e sem descanso. No entanto, este assunto é muito polêmico entre os motoristas. Presenciei em Itajaí/SC, no dia 22 de novembro de 2016, uma discussão bastante acalorada entre dois motoristas. Um deles defendia que a segurança estava em primeiro lugar e que era possível ser produtivo sem uso de rebite. Este motorista era apoiado por mais dois motoristas, todos na faixa etária acima de 45 anos (aparentemente).

“Eu sou contra usar drogas. O problema é que a gente precisa dormir e as empresas não estão nem aí pra isso. Se eu falo que não dou conta, vai lá e contrata outro. E tem gente que não consegue entregar um frete sem usar drogas. Eu tenho vários companheiros que consomem drogas, mas não é a maioria”. (Entrevistado 5)

Já o outro motorista, aparentemente entre 25 e 30 anos de idade, afirmava que, para ele, era impossível trabalhar durante tantas horas sem rebite. No ponto de vista dele e de outro colega (também aparentando ter a mesma faixa etária) seria muito mais perigoso dirigir sem usar, sob o risco de dormir ao volante. A discussão quase chegou às vias de fato (talvez algum acontecimento na estrada levou à discussão) e teve que ter intervenção de outros motoristas. O que mais me chamou atenção no discurso do jovem motorista é que ele não acreditava que o outro caminhoneiro não fazia uso do rebite. Afirmando ainda que, se ele não usasse mesmo,

uma hora ele pagaria pela imprudência (sic), pois causaria um grave acidente.

“Precisava chegar a tempo para descarregar e precisava rodar mais uns 250km até o destino. Parei num posto e tomei uma xícara de Nescafé sem açúcar e Coca-Cola, depois tomei mais duas xícaras e uma garrafa média de Coca-Cola: cheguei às 7 horas da manhã e descarreguei [...] depois fui tentar dormir um pouco. Quem disse que conseguia! Deitei e o coração batia muito forte, não tinha como dormir, não”. (Entrevistado 10)

“[...] antigamente não tinha esses negócios de drogas, maconha [...] a gente nem conhecia essas coisas [...] era só o maço de Belmont e muito café [...] Às vezes tinha lança perfume, mas era só pra brincar, não era fácil achar essas coisas e, também, não sabia se fazia mal ou não”. (Entrevistado 12)

Também me chama atenção a falta de reconhecimento social que é citada pela grande maioria dos motoristas com quem conversei. O discurso de que a sociedade os vê com maus olhos, de que são vítimas de preconceitos e discriminação é muito presente. A cada conversa com meu pai e outros motoristas, parecem surgir novos fatos negativos relacionados à profissão. Agora, não sei se isso é uma reclamação cotidiana ou se por saberem que eu estou fazendo uma pesquisa, eles acham que eu poderei fazer algo por eles. Terei que esperar mais tempo para que eles esqueçam que estou pesquisando, para verificar se essas características negativas continuam a ter força. A minha percepção é de que cada um tenta se adaptar às dificuldades de uma forma diferente para tornar o trabalho menos pesado.

A ocupação de caminhoneiro existe há décadas, mas sua regulamentação só ocorreu no ano de 2012, por meio da Lei Nº 12.619. A realidade de trabalho dos motoristas é uma realidade móvel. Embora estejam sempre no mesmo caminhão e realizando as mesmas atividades, eles estão sempre em lugares diferentes. Como já dito, os horários são irregulares, mas surge um fato novo que é a necessidade de atender as entregas das mercadorias transportadas feitas pelo empregador ou pelo cliente. A já mencionada falta de reconhecimento causa sofrimento, principalmente no trato com as empresas-cliente, onde percebi muito descaso em relação aos motoristas. O que mais chama a atenção é que esse descaso, geralmente, ocorre naquelas empresas que são maiores e que deveriam ter uma política de gestão mais profissional, mas que

quando vista de perto (pelo menos nessa parte logística) são muito amadoras. Quando se deparam com isso, o discurso dos motoristas soa uníssono, pois eles alegam que:

“[...] a gente carrega a economia do país nas costas, leva a comida para a casa de todos e não somos reconhecidos por isso”. (Entrevistado 2)

Muitas empresas não oferecem a estrutura mínima para receberem profissionais que muitas vezes esperam por até 48 horas por um carregamento/descarregamento. São poucos os lugares onde o motorista pode tomar um banho ou até mesmo ter uma refeição decente (lembrando que nem todos os caminhões têm cozinha, na verdade, são poucos os que têm). Este é um dos momentos onde os motoristas se sentem bastante desrespeitados: o da descarga de mercadorias. O carregamento também é demorado, mas a descarga é muito pior. Alguns relatos soam até indignados, como o de um motorista em Jaraguá do Sul/SC, no dia 1 de dezembro de 2016:

“A gente tem que comer resto de comida... Tem que comer metade do almoço e o resto na janta... Aqui na Empresa X, é sempre 48 horas parado e não tem um boteco em 5 quilômetros... Você é prova viva, pô! Você comeu ali agora com seu pai e a noite você vai jantar a mesma coisa de meio-dia, tudo requentado. Pra você ver que isso é prova de que motorista é tudo cachorro. Não tem banheiro, você está vendo uma empresa como essa, grande como Empresa X, não tem lugar pra tomar um banho, mal tem lugar pro motorista mijar” (Entrevistado 1)

Os motoristas reconhecem que as condições de trabalho não são adequadas (para dizer o mínimo). No entanto, eles valorizam a capacidade que esses profissionais têm de suportar as condições de trabalho e acabam se sentindo mais fortes. Pode ser essa uma explicação para o amor pela profissão, apesar de poucos aspectos positivos serem levantados por eles. Durante algumas observações, percebi que há uma espécie de hierarquia de valores para qualificar os motoristas que ficam divididas em duas categorias. A primeira é ser um “profissional de estrada” que está relacionado com valorização da profissão e que se torna desejo da outra categoria que são os “motoristas da cidade”.

Esta categoria é formada por motoristas em início de carreira, mas que almejam se tornarem “profissionais da estrada”. Mas também existem aqueles que trocam a “vida de

estrada” por trabalhos com viagens curtas que os permitem “sempre estar em casa”. No entanto, esses costumam buscar reafirmar o seu status de caminhoneiro de estrada, apesar de “estar sendo de cidade”. Também há outras estratificações no que refere às variedades de cargas e tipos de veículos. Esses itens dão origem à formação de grupos de motoristas.

Outra característica (até certo ponto, contraditória) é a paixão pela estrada. No discurso da grande maioria dos motoristas com os quais conversei, quase todos se referem à profissão como um “vício pela estrada”. A maior parte dos profissionais declaram abertamente que não suportariam trabalhar em uma fábrica, preso e recebendo ordens. Muitos reafirmam que precisam da liberdade e de poder estar cada dia em um lugar diferente. Notei que as reclamações iniciais diminuíram, mas não cessaram. Ouço muito ainda (tanto pelas conversas diretas, quanto pelas observações) sobre o sofrimento da vida de caminhoneiro. Para abordar essa questão da paixão pela estrada, busquei duas pessoas distintas que falariam abertamente sobre o que sentem, sem maiores receios de serem julgados. O primeiro para quem perguntei foi, por razões óbvias, meu pai que me colocou da seguinte forma:

“É o seguinte: a gente tem que gostar, tem que gostar da profissão. Eu tô na estrada porque gosto. Trabalho porque gosto, senão, eu poderia ter mudado, como já tentei muitas vezes. Você sabe que tenho capacidade, tenho outras profissões... Podia trabalhar de funileiro, mecânico, pedreiro. Mas quem aguenta ficar mais de dois dias seguidos em casa? Final de ano sua mãe e seus irmãos me deixam maluco... Não vejo a hora de voltar pra estrada... Continuo na estrada, é isso que eu quero. É uma vida muito sofrida, mas eu supero porque gosto. É isso aí, acho que a maioria dos motoristas fica porque gosta. Você vê aí pessoas com 70 anos, e ainda estão na rodagem” (Entrevistado 1).

O segundo motorista para quem perguntei sobre a paixão pela estrada é um amigo de infância que teve oportunidade para fazer qualquer coisa na vida, mas sempre gostou de caminhão e, assim como eu, é filho de caminhoneiro. Ele é uma pessoa que tem ótimas condições financeiras e continua na estrada porque gosta da profissão. O relato dele, de certa forma, corrobora o que foi colocado pelo primeiro entrevistado:

“Essa vida é muito complicada, mas quem entrou não consegue mais sair. A pessoa tenta sair, eu já tentei..., mas não consegui, porque é tipo uma droga, você usou e

viciou... Você não vai saber fazer outra coisa, não vai mais conseguir ficar preso dentro de uma firma, ficar preso em um escritório” (Entrevistado 2).

“Você começou nisso aqui, não consegue mais nada, você está fazendo outra coisa, está ganhando dinheiro e está com o pensamento em caminhão. Tenho a transportadora, mas deixo a mulher e meus irmão cuidarem... Minha cabeça está lá na estrada: vou comprar um caminhão, vou comprar um caminhão, vou voltar pra estrada. Isso já aconteceu comigo algumas. É tipo uma paixão, uma droga, você começou, não larga mais não” (Entrevistado 2).

O que vivenciei durante as viagens, me fizeram concordar com eles. Eles trabalham e praticamente vivem dentro de uma cabine pequena e apertada. É necessário um comprometimento muito grande e, claro, um fator passional para se manter na estrada. Como disse anteriormente sobre a tecnologia dos veículos, até as mais modernas e com cama estão longe de ter o conforto de casa. Não entendo qual é o componente emocional ou passional que prende essas pessoas à atividade, mas que são elementos muito fortes e que fazem parte da identidade do indivíduo, isso sem dúvida. Mesmo com todos os problemas apontados pelos motoristas (e experimentados), a maioria fala que seu trabalho é prazeroso. Outros tópicos que surgiram e que merecem maior atenção da minha parte são: 1) a relação com patrões; 2) relação renda vs. custos e; 3) exploração.

Aqui, a ideia é que significação tem vários significados, devido à variabilidade desses significados e teremos ações diferentes de acordo com cada significado. Assim, no senso comum, as pessoas têm alguns significados construídos em relação à figura do caminhoneiro: alguns têm como real que o caminhoneiro trabalha muito, para outros que ele é desleixado e grosseiro. Há ainda muitos que vêm esse grupo social envolvido com drogas e prostitutas, etc. que são atribuições de estigma. Como a construção social¹² trata de um conjunto de processos que fazem com que algo tenha significado de real, essas características existem devido aos processos sociais, históricos e de interação¹³. Especificamente sobre o uso de drogas, o discurso muitas vezes é contraditório e alguns são muito exaltados:

¹² Não somos nós que construímos as relações, mas as relações que nos constituem. O ponto fundamental é quando o outro significativo se transforma no outro generalizado. Exemplo: fazemos algo porque o outro determina, assim, quando a sociedade entrou na mente do indivíduo, dizemos apenas que é “assim que as coisas são”.

¹³ Para o interacionismo simbólico, as pessoas agem com base em significados, que surgem e se modificam pela interação social.

“Drogas eu não uso [...] usava para curar gripe alho, limão e pinga. Se tivesse uma dor de cabeça forte, jogava um Doril moído na cachaça e tomava duas doses de conhaque e voltava pra estrada, suando”. (Entrevistado 3)

“É lógico que tem aqueles que abusam, não tem como negar [...] por isso muita gente cria essa imagem do caminhoneiro irresponsável e os contratantes do frete também não fazem muito para mudar isso”. (Entrevistado 4)

“Não acho certo tomar, não. [alguns minutos depois dessa afirmação] A primeira vez que tomei foi numa viagem pro Rio Grande (do Sul). Cara, rodei a noite toda sem nem piscar de sono. Não deu um pinga de sono [...] tomo mais quando é pra rodar o Nordeste. Fui puxar uma carga de camarão em Fortaleza pra São Paulo. Cheguei em dois dias e meio [...] Colocava rebite no *Red Bull* e tomava, colocava no uísque, fiz a viagem toda sem dormir”. (Entrevistado 6)

“Eles são TODOS irresponsáveis! (Porque) passam horas dirigindo sem parar, bebendo e usando drogas. Também não respeitam o trânsito, andam na faixa errada [...] E não tem fiscalização dura com os caminhoneiros que causam os acidentes nas estradas”. (Entrevistado 18)

As atitudes machistas, que são uma significação usualmente atribuída a esta categoria, parece ser algo que cairá completamente em desuso, pelo menos as manifestações mais explícitas sobre o tema. Pude observar que há muitas mulheres desempenhando a função e que não percebi. O comportamento dos motoristas no convívio com mulheres colegas de profissão, me pareceu tranquilo e confirmei isso durante as conversas com motoristas:

“Machismo? Ah... Antigamente era mais. Acho que era porque tinha pouca mulher no volante... Hoje é normal até [...] e acho que mulher ainda é melhor que homem pra dirigir, elas tem mais cuidado, são mais atenciosas...” (Entrevistado 1)

“Preconceito não senti, não. Mas o que levei de cantadas... Rssssss [...] Mas eu também não deixo, né... Converso com todo mundo igual. Mas é legal! Na estrada outras mulheres veem que é uma mulher dirigindo e buzinam, mostram para os filhos” (Entrevistada 9)

Além disso, a construção social do significado de uma nova categoria e como entendê-la é algo que também é formado a partir de seu contexto histórico ao longo do tempo. Como exemplo, posso citar a construção social da arte moderna indiana, que não existia e passou a existir como uma categoria de mercado que passou a ser valorizada, sendo construída socialmente ao longo do tempo (Durand & Khaire, 2017). Ou seja, da mesma forma que todo produto pertence a uma categoria social, também abordarei a ocupação como uma categoria social. Sendo assim, na classificação que me propus a fazer as categorias de nível micro são aquelas relacionadas à integração social, ou seja, a formação de laços e outros elementos de pertencimento coletivo nas relações entre os membros do grupo da ocupação caminhoneiro no plano relacional.

Assim, no nível micro (integração social) emergiram, a partir da análise dos dados, as seguintes categorias: (i) Lutando por Mandato Ocupacional; (ii) Lutando por Status Ocupacional; (iii) Respondendo Emocionalmente à Ocupação; (iv) Estigmatizando e Resistindo ao Estigma; (v) Lidando com a Munificência Ocupacional; (vi) Desempenhando as Práticas da Ocupação; (vii) Negociando com a Família; (viii) Reflexividade Ocupacional Compensatória e; (ix) Relacionando-se Intra e Intermundos Sociais.

A categorização dos dados foi feita de modo que pudesse facilitar, para o leitor, a visualização de como os códigos e categorias primárias chegaram a essas categorias agregadas. Conforme expliquei na seção dos procedimentos metodológicos, todo o processo de análise dos dados, incluindo essa categorização e a forma de exposição dos dados, foram baseados na análise de conteúdo (Saldaña, 2013; Miles, Huberman & Saldaña, 2014), buscando ir do real e particular, para níveis mais abstratos e gerais. Na figura a seguir, com o intuito de ilustrar a estruturação dos dados coletados, estão expostas as categorias que foram identificadas:

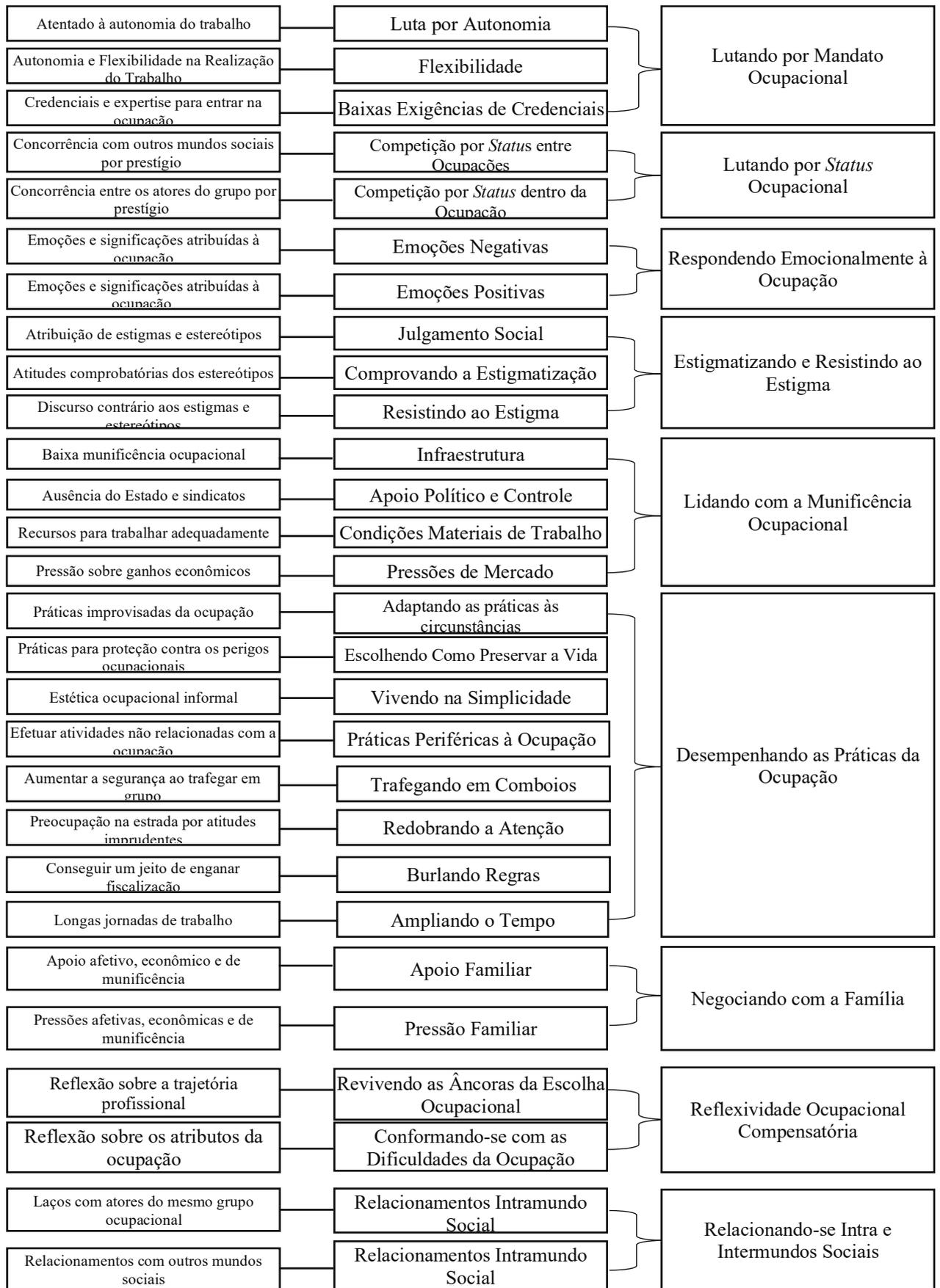


Figura 3. Categorização dos Dados Primários (Observação e Entrevistas)
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados coletados (2018)

A categoria **lutando por mandato ocupacional**, está relacionada ao monopólio profissional na área de atuação (Abbott, 1984) e trata dos limites de atuação dos profissionais, de acordo com suas qualificações e as características de que subdividem os praticantes da ocupação, gerando status e reputações distintas entre os atores. Essa dimensão agregada é formada por três temas de segunda ordem que são: a luta por autonomia, a flexibilidade e as baixas exigências de credenciais.

A luta por autonomia ocorre porque há uma espécie de atentado à autonomia do trabalho, pois os caminhoneiros se mostram muito irritados com o excesso de controle dos empregadores em relação à localização e ao tempo de viagem. Além disso, outro fator que está presente nesse quesito é a realização de atividades periféricas, pois em muitos casos, os próprios motoristas precisam ajudar a descarregar os caminhões e fazer outras atividades com o intuito de agilizar o trabalho. No entanto, mesmo com essa falta de autonomia e o aumento do controle sobre as atividades, os profissionais ainda pensam que têm melhores condições do que em outras profissões. Já a flexibilidade está atrelada ao fato de estes profissionais apreciarem o fato de poder ter mais informalidade nos horários, diferente de outros trabalhos

Por fim, as baixas exigências de credenciais são as certificações, conhecimentos e habilidades que são necessários para o desempenho da função. Nas ocupações que onde a jurisdição (Abbott, 1984) tem uma presença mais forte, como nas áreas do direito e da medicina, por exemplo, esta questão das credenciais que é muito mais relevante para o desempenho da ocupação. No entanto, em outras ocupações, onde o nível de expertise exigido não é muito alto e as exigências de credenciais são poucas ou nenhuma, a questão do mandato ocupacional se torna algo complicado.

Pegando a ocupação caminhoneiro, percebo que é muito simples para qualquer pessoa estar licenciada para dirigir caminhões e começar a desempenhar a função. Isso está presente no discurso dos caminhoneiros que ficam incomodados em como qualquer um pode exercer a ocupação, mesmo não estando preparado. Nesse sentido, foi observado uma certa surpresa de profissionais com mais tempo de estrada sobre a entrada de novos membros na ocupação e ao perceber que os mais jovens, com maior nível de instrução, parecem ter menos juízo. O credencialismo na ocupação na ocupação tem um significado sentimental muito forte, onde o discurso é de que o principal critério qualificador para exercer a ocupação é ter paixão pelo que faz.

A segunda categoria é **lutando por status ocupacional** que pode ser tratada como distinções que surgem entre aqueles em ocupação em particular como um sinal da qualidade do

trabalho do indivíduo, onde há alguns indivíduos que recebem considerável deferência e outros que recebem pouco, o que afeta a competição de mercado (Podolny, 1993; 2005). A competição por *status* entre ocupações pode ser percebida nos conflitos ocupacionais com outros grupos sociais e o grande destaque vai para o descontentamento com as ações dos sindicatos que representam a categoria. Segundo os relatos, os sindicatos são muito fragmentados e cada um luta por um objetivo e esses objetivos, na grande maioria das vezes, são conflitantes e buscam atender os anseios de uma minoria de profissionais privilegiados e nunca o motorista que está mais desamparado. Em alguns casos, é relatado que os sindicatos favorecem mais os empresários donos de transportadoras do que propriamente os motoristas.

“Pra você ver, não tem um sindicato. Se precisar de um sindicato, tá f****. Tem um sindicato para o motorista, mas você não vê o sindicato. Liga para o sindicato para ver se eles atendem? Ele só vai para o lado da empresa, eles só ajudam a empresa pra f**** com o motorista mesmo! E hoje todo mundo é endividado, todo mundo precisa trabalhar, né? Eles lançaram aqueles pró-caminhoneiro lá, e o dinheiro foi para as transportadoras, tem o povo rico aí que comprou. Pobre, eu mesmo, nunca teve caminhão. Você não financia caminhão, não. Você é do ramo e não tem como ter um caminhão. Como é que você financia? O trem [programa de financiamento do governo] saiu para os pobres, mas só dono de transportadora que fez pró caminhoneiro. Quem comprou caminhão aqui? Eu não conheço um pobre que comprou caminhão”. (Entrevistado 11)

Além disso, sofrem com a pressão do tempo para desempenhar suas atividades, bem como por não terem o reconhecimento social e a remuneração julgada como ideal pelo seu trabalho. Há muita queixa sobre a falta de reconhecimento que a sociedade como um todo tem em relação a ocupação. Quando analiso a forma como os motoristas lidam com as empresas, percebo que há muita irritação com a forma como são tratados pelas empresas onde vão carregar e descarregar, demonstrando tristeza ao relatar a falta de consideração das empresas com os motoristas. Além disso, relatam que os intermediários de frete (transportadoras e agenciadores) não os respeitam e não dão o devido valor para os motoristas. Mesmo assim, com essa percepção de falta de reconhecimento, o discurso é de que sempre estão buscando superar.

Já a competição por *status* dentro da ocupação pode ser compreendida como as situações diversas que exigem uma ação adequada por parte dos atores dentro do grupo social, levando em consideração os laços internos do grupo. Notei que os conflitos com membros do grupo na

busca por uma posição de prestígio dentro da ocupação. Existem colaboração e cooperação com outros membros do grupo, mais especificamente, onde os laços afetivos surgem entre os atores do grupo. No entanto, ao contrário do que se acredita, o sentimento geral entre os motoristas é de falta de companheirismo e solidariedade entre os profissionais. Se trata de um grupo mais fragmentado do que parece em um primeiro momento, sobretudo, pela questão da competição e “leilão” entre os profissionais para conseguirem os fretes e seguirem viagem.

“[...] é o que você está vendo no pátio do posto, aí ó (sic). Cheio de caminhão para tudo o que é lado. Então se eu não for, ele não vai, mas tem dez motoristas que vai (sic) por aquele preço ridículo. Então, tem lei da oferta. É muito, é muito caminhão no mercado e como diz o outro lá, eles abaixam o valor do frete, né? A classe é desunida. Não tem união, em lugar nenhum. Por que é desunida? Porque eu sou dono de caminhão, ele aqui é dono de caminhão, nós não vai! (sic) Mas quem não é dono de caminhão, quem é motorista empregado, não tá nem aí”. (Entrevistado 11)

Além disso, mesmo com uma comunicação constante entre os motoristas, isso nem sempre vai se tornar um laço afetivo, pois a forma pela qual a ocupação se organiza em torno da atividade fim, que é a produtividade, afetam as relações sociais entre os membros do grupo de forma significativa. Contribui para esse cenário de redução dos laços sociais entre os profissionais, o alto número de deslocamento que os profissionais fazem, sem terem tempo de criar laços nas paradas, fazendo com que a ocupação, neste caso, seja mais solitária do que outras, no sentido afetivo.

Esses laços afetivos ficam restritos a poucos colegas de trabalho que fazem as mesmas rotas ou trabalham na mesma empresa. No entanto, esses laços são facilmente rompidos quando há alguma mudança de trajeto ou emprego. Logo, os relacionamentos humanos ficam empobrecidos e, como consequência, há uma série de prejuízos sociais para os profissionais que vão desde os problemas familiares e solidão, até o uso de drogas.

“Não tem união, não. Antigamente tinha bem mais, mas mudou muito. Viver estrada é complicadinho. Todo mundo quer ser melhor que todo mundo. É assim que funciona. O pessoal não colabora, né? Você está quebrado no acostamento, um monte de caminhão passa e não tá nem aí (sic), estão querendo mais que a gente se lasque (sic). Outras classes que eu vejo aí são mais unidas, tipo taxista que compra briga dos companheiros. Mas na estrada não é assim, igual o povo pensa”. (Entrevistado 12)

Outros fatores que também vão estratificar os motoristas de acordo com o seu prestígio residem no fato de trabalharem em diferentes rotas e utilizando diferentes tipos de veículo, que vão lhes conferir maior ou menor *status*, pois esse prestígio será maior dependendo do tipo de veículo que guiam e, conseqüentemente da quantia que ganham. Assim, com base nessas análises, posso inferir aqui que, nessa ocupação, os elementos que geram maior *status* são: (i) maior tempo de estrada; (ii) guiar veículos maiores como carretas e bi-trens e; (iii) o transporte cargas especiais.

Quando trato da dimensão **Respondendo Emocionalmente à Ocupação** tenho que ressaltar que a questão biológica não é suficiente para poder definir emoção. Dessa forma, a resposta emocional, tanto negativa, quanto positiva, se dá pela construção social (Gordon, 1981), pois toda a conduta humana é construída e reconstruída pela interpretação (Hewitt, 2003). Dessa forma, as respostas emocionais dos atores quanto à ocupação emoções experimentadas, são afetadas pelas interações e pela estrutura social.

As emoções negativas estão relacionadas ao trabalho solitário que é uma característica específica desta ocupação, constantemente citada pelos profissionais e facilmente percebida quando se está na estrada. Muitos profissionais se lamentam por não poderem estar no convívio familiar diário. A grande preocupação e lamentação são com os filhos e o fato de não poder acompanhar seu crescimento e a tristeza por serem cobrados em casa por não passarem mais tempo com a família. Os profissionais se utilizam de alguns artifícios para tentar minimizar esse sentimento de solidão. O rádio PX¹⁴ é uma delas e tem como uma das funções, ser utilizado como forma de interação e distração para lidar com a solidão. Os profissionais utilizam muito os PX para fazerem piadas e brincadeiras para passar o tempo enquanto estão na estrada.

“Toda vez que saio pra viajar, é de partir o coração”. (Entrevistado 6)

“Eu vejo meu filho uma vez por mês, tem que dar um jeito de ver, né? Porque o bichinho é bom, né? Dá uma ajudinha lá, uma vez por mês. Mas é triste porque ele cresce sem você ver ele [pausa]. É ruim. Não é bom não”. (Entrevistado 5)

¹⁴ O rádio PX se trata de um sistema de comunicação individual de curta distância, via rádio, que usa uma banda de frequências altas. Também conhecido como Serviço Rádio do Cidadão, foi regulamentado no Brasil na década de 80 e são formados por transceptores portáteis, semelhantes a pequenos receptores de rádio difusão AM ou FM, com microfone, receptor e antena. Tem como função principal informar sobre as condições da estrada e evitar transtornos.

“É muito difícil a estrada, porque a gente fica longe da família. Tem quase 60 dias que não vou pra casa. Meu filho fez 18 anos mês passado [pausa]. E eu não vi pude ver ele crescer como queria. Lógico que ele me ama, sou pai dele, mas eu passei pouco tempo com ele”. (Entrevistado 7)

Aqui também temos a questão do *emotional work* ocupacional que está relacionado com o sentimento de dificuldades na ocupação, bem como a falta de laços afetivos de amizade dentro do grupo social e a romantização que se faz da atividade. Além disso, está inserido nesta temática os relacionamentos familiares e afetivos e suas complicações que, muitas vezes resultam em isolamento social.

Também pude identificar algumas características do que chamei de *emotional work ocupacional*. Mesmo com todas as vantagens relatadas em um primeiro momento, com o tempo em campo e as observações, pude perceber que ainda é muito difícil o exercício da ocupação e que, ao analisarem sua trajetória de vida, percebo que muito relatam um começo difícil devido, principalmente, à dificuldade de manutenção dos laços familiares afetivos e que, com o tempo, foram se acostumando. Especialmente aqueles com mais tempo de estrada e que estão numa faixa etária acima de 50 anos, já não apresentam o mesmo entusiasmo aventureiro dos mais novos e têm uma certa aversão ao contato social com outros membros do grupo, preferindo o isolamento social em muitos casos.

“Ir pra estrada é como sair para uma guerra, pois você não sabe quem você vai encontrar, o que vai acontecer, se vai voltar [pausa]. É complicado, penso nos meus filhos [pausa], minha mulher brigando comigo toda vez que estou em casa. A estrada acaba com muito casamento”. (Entrevistado 2)

É muito comum o relato desses atores de que têm “muitos contatos, mas poucos amigos” e que o romantismo e empolgação iniciais com a ocupação foi se apagando ao longo dos anos com todas as dificuldades, problemas de convivência dentro do grupo e relações familiares conturbadas.

“Eu tava lá na Bahia quando minha filha nasceu e não pude acompanhar o nascimento. Fui conhecer ele com mais de um mês de nascido [...] Vida de caminhoneiro é muito difícil, só com muita força de vontade pra enfrentar tudo que aparece no dia-a-dia [...] A família acostuma, né? Mas é só chegar em casa que saio abraçando minha filha,

minha mulher, os cachorros [...] Pra matar a saudade que é grande. E nessa vida que levo, vai saber se vou voltar pra casa”. (Entrevistado 4)

“Meu caso é diferente. Meus filhos já são casados, mas tem os netos. Agora. Me dá um aperto no coração ficar mais de um mês longe de casa sem ver eles. Mas, preciso trabalhar”. (Entrevistado 3)

As emoções negativa atribuída ao trabalho e a dificuldade e consequências da atividade estão relacionadas à preocupação com os riscos de acidentes em cada viagem que fazem e ao perceber o tom de tristeza ao falar dos amigos e colegas que perderam nas estradas, mas sabem que é um risco da profissão. Essa tristeza e preocupação também está presente quando se fala das condições de trabalho e sobrevivência dos profissionais e, também, por se tratar de uma atividade que é desgastante fisicamente e psicologicamente.

Outras emoções percebidas são a angústia com a falta de tempo para cuidar da própria saúde e a preocupação com os riscos que rodar por longos períodos sem parar podem causar. Além disso, muitos têm consciência que a utilização de drogas por parte de alguns motoristas aumenta o perigo na estrada e sentem tristeza por passar muito tempo longe de casa, bem como o estresse causado pela pressão do trabalho. Por fim, a um sentimento de revolta com a forma como a imprensa retrata o caminhoneiro.

As emoções positivas estão relacionadas aos significados que os profissionais dão para a ocupação, ou seja, modos encontrados pelos praticantes de uma ocupação homem para significar e, assim, darem sentido à atividade que exercem e suas representações e valor da atividade. Apesar de saberem das dificuldades, ainda romantizam a vida na estrada e sempre buscam justificativas para ressaltar a importância do caminhoneiro para a sociedade, acreditando que realizam o trabalho mais importante do país. Além disso, essas emoções positivas estão vinculadas ao sentimento de realização profissional, pois ressaltam que, apesar de todas as dificuldades, conseguem fazer o que mais gosta (ou o que mais sabem fazer) e são pagos para isso.

Mesmo aqueles que entraram na ocupação por falta de opção, tomaram gosto pelo trabalho e hoje não largariam por nada, também há outros que colocam que trabalhar como caminhoneiro se trata da realização de um sonho de infância e se mostram felizes em poder fazer o que gostam. Sempre ressaltando que se trata de uma ocupação que apresenta muitas dificuldade, o discurso comum é de que se trata de um dos trabalhos mais dignos em nossa

sociedade e reforçam o lado positivo de terem liberdade na execução do trabalho e gostam dessa sensação. Assim, a significação do trabalho está vinculada a sensação de liberdade, pois é comum ver a expressão de alegria ao relatar os causos ocorridos na estrada e por estarem, de certa forma, fazendo turismo e realizar o sonho de poder viajar por todo o país e conhecer lugares e pessoas diferentes

A dimensão agregada denominada **estigmatizando e resistindo ao estigma** pode ser compreendida como sendo as formas com que se lida com as implicações rótulos negativos atribuídos a um determinado grupo social (Goffman, 1975). Neste trabalho, fui construindo a forma como se lida com essas conotações negativas dentro da ocupação a partir (i) dos relatos sobre o estigma; (ii) dos discursos que corroboram alguns estigmas e; (iii) dos discursos discordantes dos estigmas que recaem sobre a ocupação. No entanto, como esta categoria surgiu dos dados, sem que fosse feita uma abordagem teórica a priori, julgo que seria necessário fazer uma contraposição teórica com os dados levantados. De forma geral, os estigmas estão associados com implicações negativas de algo e como este prejudica a imagem de um grupo social com os rótulos que são atribuídos (Helms & Patterson, 2014).

Normalmente, os rótulos negativos e as vinculações que são feitas estão baseadas no sistema de crenças e justifica as sanções sociais e econômicas. Isso é facilmente observável quando se pensa em ocupações como a prostituição, lutadores de MMA (Helms & Patterson, 2014) e outras chamadas de *dirty work* (Blithe & Wolfe, 2016). O estigma, tendo como base o construcionismo social, deve ser visto a partir da visão sobre os atores organizacionais na função dos seus papéis. Em organizações os indivíduos assumem papéis, os quais os representam socialmente dentro de uma estrutura social. Para compreender melhor essa proposta é preciso contextualizar a teoria de papéis, a qual foi baseada em uma metáfora teatral para explicar a previsibilidade do comportamento humano em relação a particulares “*scripts*” e “partes” (Järventie-Theslef & Tienari, 2016).

Quando falo de estigmas, estou me referindo a determinados sinais (ou características) que buscam evidenciar algo de depreciativo sobre a moral de quem apresentava esses sinais (Goffman, 1975). Quando nos deparamos com alguém estranho, a tendência é que busquemos algum atributo para poder, de alguma forma, categorizá-lo como inferior. O estigma é de natureza diversa e surge de uma série de avaliações negativas (Goffman, 1975). Estigmas são formas de categorização que foram estabelecidas pela sociedade para caracterizar pessoas e, conseqüentemente, alguns grupos (Goffman, 1975). Sobre o estigma relacionado às ocupações

marginalizadas, como a do caminhoneiro, posso dizer que este grupo social percebe que há uma representação social negativa vinculada a eles (Kapron, 2012; Cerqueira-Santos *et al*, 2008).

Aqui temos alguns fatores que são recorrentes na literatura que trata deste grupo social como objeto de estudo. Temos, por exemplo, o número elevado de acidentes de trânsito que são causados por caminhoneiros (Loeb & Clarke, 2007; Souza, Paiva & Reimão, 2008) e o envolvimento com a exploração sexual de mulheres, adolescentes e crianças (Villarinho *et al*, 2002; Cerqueira-Santos *et al*, 2008). Isso leva o grupo a apresentar uma representação social negativa que está enraizada culturalmente em nossa sociedade, levando a uma desqualificação de sua função social, caracterizando o estigma (Goffman, 1975). Esse cenário de marginalização da ocupação, leva a uma exclusão social que é uma insatisfação relatada pelos profissionais e os representantes de classe (Cerqueira-Santos *et al*, 2008).

Em relação ao julgamento social, tanto ao ser perguntado aos motoristas, quanto em observações percebe-se que há um certo nível de preconceito sofrido e aqui começo a tratar do estigma atribuído aos caminhoneiros a partir dos relatos sobre os preconceitos sofridos. O julgamento social pode ser sumarizado pelas queixas de que a classe é prejudicada por atores sociais externos e o discurso conflitante sobre o risco causado pelo uso (ou não) de drogas.

Em primeiro lugar, os atores sociais deste grupo relatam a falta de reconhecimento do valor do seu trabalho pela sociedade de uma maneira geral. Inclusive, muitos se sentem vítimas de preconceitos com outros atores e grupos com os quais lidam no cotidiano, como em postos de gasolina, mecânicas, cabines de pedágios e, principalmente, as empresas que estão relacionadas com o frete. Além disso, sentem abandonados pelas autoridades que, segundo eles, não dão suporte para o seu trabalho que é indispensável para o funcionamento e abastecimento do país.

“Todo mundo que a gente lida discrimina. Você chega em algum lugar e fica meio assim, com medo de entrar no meio do povo que te olha torto. Então, a gente acaba sendo vítima de preconceito em muitos lugares”. (Entrevistado 2)

“Ah, é uma sensação ruim, a gente se sente meio humilhado. Dá vontade de largar tudo e voltar pra casa”. (Entrevistado 3)

“Pra esse povo, motorista é igual cachorro: vive numa casinha de lata, mija na roda, e come resto de comida”. (Entrevistado 13)

O momento que ficou mais evidente o desrespeito com os motoristas foi na relação com as empresas envolvidas no transporte da mercadoria. Tanto no carregamento, onde as empresas costumam demorar, principalmente quando se tratam de trabalhadores autônomos ou caminhões agregados. No entanto, na chegada ao destino esse processo é ainda pior, no sentido da demora. Muitas empresas acabam dimensionando mal suas necessidades de estoques e, ao chegar no destino, não há espaço para a carga.

Assim, as empresas acabam utilizando o próprio veículo como “depósito”, mas com um custo mais baixo, o que se mostrou uma prática corriqueira durante a pesquisa. Mesmo com horários agendados e a pressão pela velocidade da entrega, o cenário não muda. Ainda, há desrespeito na forma como são tratados pelos funcionários das empresas, uma vez eu são impedidos de utilizar a infraestrutura da empresa enquanto aguardam (não podem utilizar banheiros, não tem lugar para tomarem banho e nem um local de alimentação decente).

“A maioria dos caminhoneiros é tudo pai de família, cara. É cara trabalhador, igual nós que estamos lutando. Nós paga (sic) prestação de caminhão, paga tudo aí. E não tem valor de nada, você chega num mercado para descarregar, você vai entregar a nota para o cara, o cara nem olha na sua cara. Tá aí motorista, a hora que for sua hora a gente chama, pode esperar do lado de fora! O cara não tá nem aí! O cara vai lá arrumar o espaço para ele. Chega o caminhão da casa, você está lá descarregando, ele te tira pra fora (sic) e põem pra descarregar o caminhão da casa. É um pouco caso para você, é considerado pior do que cachorro, né?”. (Entrevistado 11)

“Rapaz, todo o lugar que você chega é desse jeito. Você pode estar na doca descarregando, chega um caminhão da casa, o caminhão da casa tem preferência, entendeu? Aí você tem que tirar o caminhão, se você não tirar eles te deixam lá o dia inteiro de castigo!”. (Entrevistado 3)

Quando são questionados sobre os porquês dessa discriminação, voltam-se para o discurso de que não há reconhecimento da sociedade em geral pela atividade que eles desempenham que, no seu ponto de vista, é a mais importante atividade profissional de um país que depende quase que exclusivamente do modal rodoviário para o transporte de mercadorias e suprimentos.

“Eu acho que é falta de consciência, eles não sabem a falta que faz. O valor, eu acho que eles deviam pensar no valor que tem. Porque igual muita gente fala, se não nós parar (sic), o Brasil para! Se parar os caminhão (sic) o que vai acontecer? Vai todo mundo ficar todo mundo sem comida, o produtor não vai embarcar as frutas, a verdura, os trem, aí vai perder tudo! É isso que acontece, a falta de conscientização do valor que a gente tem!”. (Entrevistado 11)

O que pude perceber nessas situações é que ficou um sentimento de falta de reconhecimento social da importância deste tipo de profissional, pois são mal remunerados e ficam à mercê das exigências e regras impostas pelo cliente de destino, transportadora e cliente de origem e a insatisfação é mais enfática quando lidam com as empresas responsáveis pelo pagamento dos fretes que são as transportadoras ou agenciadores que são os intermediários entre o destino e a origem dos fretes.

“A transportadora é o maior vilão do mundo! Transportadora pega vinte por cento do seu frete sem fazer nada, só ligar! Se você não quer, é igual eu tô te falando, tem dez que vai. Igual aqui [pátio de um posto de combustíveis em Uberlândia]! O cara gosta que você fique aqui, vai até ali e pergunta se tem frete para você ver. Fala que tem não! Que agora não tem, mas eu vou arrumar para você! Ou seja, ele gosta que você fique aqui, ele quer que você fique vinte caminhão (sic) aqui e tendo vinte caminhão aqui a hora que sai um frete lá aí faz até um leilão da carga, sai uma carga lá ele diz: quem vai por menos, pega”. (Entrevistado 12)

“Vinte por cento [comissão do intermediário de cargas], vinte por cento e eles ainda abaixam um pouquinho o valor do frete. E tem mais os encargos que você paga, tudo eles descontam de você, paga INSS, paga seguradora. Eles descontam tudo seguradora é tudo você que paga. Tudo desconta no frete. E outra coisa eles dão oitenta por cento de adiantamento, aí fica vinte por cento na hora que você entregar o canhoto, então fica vinte por cento e o resto fica na mão da transportadora, entendeu? Você faz a viagem, paga a descarga, paga o óleo, o que sobra são os vinte por cento. Igual o que fica na transportadora”. (Entrevistado 11)

Para estes profissionais, o reconhecimento e respeito mínimo pelo seu trabalho é essencial para que se tenha uma realização pessoal e contentamento em exercer a ocupação, pois, segundo eles, já ocorrem problemas demais relacionados à infraestrutura de trabalho,

estradas ruins, custos altos, que essa falta de respeito e discriminação, acaba influenciando de forma negativa na vida e no desempenho do trabalho destes profissionais. O que percebi foi que os motoristas, muitas vezes, são desrespeitados para carregar, descarregar, pela polícia, por funcionários das empresas e outras pessoas durante o seu trabalho. Por algum motivo, que não compreendo ao certo, as pessoas acham que têm o direito de ser grosseiras com os caminhoneiros.

Quanto aos elementos de discordância com o estigma que é atribuído, posso dizer que fica evidente o sofrimento que a falta de reconhecimento e discriminação causa nos profissionais. Muitos se lamentam que não merecem esse tipo de tratamento, por estarem longe de casa, fazendo o que ninguém quer fazer e que deveriam ser melhor tratados.

“Discriminação?!? Tem e não é pouco, não! Em qualquer lugar que a gente chega tem. Quando vou no banco, já olham meio estranho. E é onde a gente devia ser tratado bem, porque caminhoneiro movimenta muito dinheiro por mês, fica com 'mixaria', mas entra e sai muito dinheiro da conta...”. E conclui dizendo: “Realmente... A gente mexe com muito dinheiro, e todo mundo ganha com a gente: oficina, concessionária, posto, pedágio... O governo ganha, a transportadora ganha. Só quem não ganha é o motorista.” (Entrevistado 6)

No entanto, o grupo social busca resistir ao estigma, reforçando alguns discursos conhecidos. A alegação deles é a de que carregam a economia nas costas e levam comida para as mesas dos brasileiros e tudo que o que se utiliza no dia a dia, de alguma forma, foi transportado por eles. Assim, mesmo tendo a consciência de que as condições de trabalho não são favoráveis, buscam enfatizar que conseguem superar essas barreiras e se sentirem mais fortes e orgulhosos da profissão que exercem, apesar de terem dificuldades de citar aspectos positivos da ocupação.

“Que nada! O povo não reconhece, não! Ninguém pensa de onde veio a comida quando vai comer. Não pensam em quem trouxe aquilo até o mercado, que aquilo foi trazido por um caminhoneiro” (Entrevistado 10)

“Eu fico p*** da vida! Desculpa, posso falar isso? [...] dá uma revolta porque acho que deveriam tratar a gente melhor. Ninguém tá aqui brincando de trabalhar. Acho

que até antigamente era mais bem tratado. Era mais bem visto. Hoje, caminhoneiro não é muito bem-visto não”. (Entrevistado 11)

Na busca por resistir ao estigma que é atribuído aos caminhoneiros, há um esforço para dar justificativas para não associar o caminhoneiro a alguém grosseiro e que usa drogas. Mas também concordam sobre alguns traços que estigmatizam, como a falta de estudo e o jeito mais grosseiro, mas logo justificam que as grosserias, em alguns casos, é reflexo do descaso com que são tratados. Mas refutam os rótulos de exploradores sexuais e demonstram muita irritação ao falar da imagem de que caminhoneiros usam drogas e são adeptos de exploração sexual e citam o estereótipo de uma propaganda de TV que tem como foco os caminhoneiros e a relação com a exploração sexual de menores.

Por fim, demonstram um certo ressentimento com a população em geral que taxam motoristas como mal-educados e um incômodo com a forma como as pessoas qualificam o caminhoneiro e como isso afeta no trabalho. Porém, há também alguns discursos que comprovam a estigmatização e reforçam alguns dos preconceitos sofridos como algumas atitudes grosseiras e destemperadas que observei durante o período em campo, mas, sobretudo, do constrangimento quando se fala sobre o nível intelectual e de estudo destes profissionais que para exercerem suas atividades, muitas vezes não necessitam de escolaridade média.

“Motorista, a maioria, uns oitenta por cento é cabeça ruim, motorista é meio analfabeto que não estudou, né? É por isso que frete não sobe, eu não vou num frete ruim aqui, tem dez que vai porque não sabe nem fazer conta de mais (sic) O cara parece que estando rodando (sic) para ele está bom. Andando e comendo, né? Não vê que o caminhão gasta pneu, gasta motor, gasta óleo, gasta tudo. E vai indo até a hora do caminhão parar o cara não dá conta mais”. (Entrevistado 18)

Quando fui a campo, o principal estigma que pensei que confirmaria era o do envolvimento dos motoristas com prostituição. No entanto, mesmo ainda havendo as chamadas “prostitutas de eira de estrada”, notei que se trata de algo que, assim como o uso de drogas, é uma prática de pouquíssimos caminhoneiros.

“[...] ninguém tem coragem de ficar se arriscando com meninas que ficam zanzando pelas estradas [...] São todas sujas, usam drogas e te roubam... São perigosas”. (Entrevistado 3)

“Essas mulheres acabam ganhando \$150 por noite... Se forem trabalhar numa fábrica, vão ganhar salário mínimo por mês e ainda tem desconto. Os políticos deviam incentivar o estudo pra essas gurias, isso seria importante”. (Entrevistado 5)

“Não compensa andar com estas meninas, não. Elas já estão tudo acabadas de tanta droga que usam e ainda são perigosas porque roubam a gente. Pra você ver, os postos que não têm roubo, não deixam essas meninas ficarem por lá. Nem preciso falar mais nada, né? E, também, não dou carona”. (Entrevistado 2)

Segundo relatos, sobretudo dos motoristas mais experientes e com mais tempo de estrada, o caminhoneiro se relacionando com prostitutas é algo que reduziu drasticamente, principalmente a partir de meados dos anos 90 com a epidemia do vírus da AIDS e a classificação dos caminhoneiros como grupo de risco.

“Ah, existe ainda existe mais diminuiu demais, né? Agora é pouco nas estradas aí, é só essas noiadinhas (sic) aí, essas drogadas, em troca de dinheirinho para fumar droga. Hoje diminuiu muito as p**** de beira de estrada aí. Hoje nem caroneiro (sic) você não vê mais” (Entrevistado 11)

“A gente prefere ficar em posto onde não tem essas coisas. Igual aqui [pátio de posto em Itajaí], não tem p***, não tem v****, não tem nada para te perturbar aqui A gente tem que procurar uns lugar desse, né? Agora o cara que gosta da fuzarca [bagunça], um lugar desse aqui pra ele não serve. Fica não, quer ir lá para o meio da fuzarca. Mas é minoria. A maioria é assim, motorista hoje em dia é mais responsável”. (Entrevistado 12)

“Olha rapaz as vezes é por causa dessas doençaiada (sic) dessas coisas aí. O caminhoneiro conscientizou um pouco, né? Doençaiada (sic), essas coiseras (sic) aí, o cara fica esperto, fica veiaço (sic), né? E, também os roubos, a mulher hoje entra na sua cabine e te assalta, não é? Você não sabe. Você coloca a mulher aqui, no meio do caminho tem um cara te esperando lá na frente”. (Entrevistado 4)

Na categoria agregada **Lidando com a Munificência Ocupacional**, que é um termo que surgiu nos trabalhos sobre estratégia que tratavam da disponibilidade de recursos críticos no ambiente para as empresas (Pfeffer & Salancik, 1978; Lukas, Tan & Hult, 2001). No entanto, aqui estou abordando a capacidade do ambiente fornecer os recursos para sua ocupação. Nesse sentido, a falta de segurança na estrada por falta de condições estruturais é algo constante e que poderia inviabilizar a execução das atividades ocupacionais, mas o que ocorre é que o exercício das funções é desempenhado mesmo assim. Pois existe um sentimento de realização profissional e uma afetividade no significado do trabalho que transpõem baixa munificência ocupacional.

Em relação à infraestrutura, sobre os valores de do frete, o discurso comum entre os motoristas é de que algo tem que ser feito para melhorar o valor. Pois, segundo eles, além de aumentarem seus rendimentos, poderia fazer com que fosse reduzido o número de motoristas que usam drogas para poderem rodar mais e, conseqüentemente, ganhar mais. O grande problema é que os fretes estão nas mãos dos intermediários de cargas e transportadoras que fica com grande parte dos valores dos fretes e com um custo menor de operação. Conforme observado, esses intermediários, geralmente têm uma sala comercial nos postos de combustíveis e uma estrutura básica de qualquer escritório. Muitas vezes, os intermediários têm apenas um aparelho celular para fazer os contatos com as empresas.

“Pra gente, se o frete é uns R\$ 5.000,00, devia ser mais, porque agenciador ganha sem fazer nada. Só vai lá e paga as taxas e a gente sabe que esse frete entrou pra ele por uns 10, 12 mil”. (Entrevistado 6)

“Se as transportadoras não repartir um pouco com caminhoneiro e o diesel baixar, a gente vai pagar pra trabalhar. A transportadora mete a faca de um lado, chega o governo e torce a faca com preço diesel. Aí fica difícil”. (Entrevistado 10)

A única chance de um caminhoneiro poder barganhar melhor é quando ele sente que o intermediário está com pressa para fazer um carregamento e faltam caminhões. No entanto, isso é um fato raro pelo que eu pude observar. Além disso, tem os casos dos motoristas autônomos que são responsáveis pelas manutenções de seus caminhões e se queixam que não há lucro em caso de alguma falha mecânica no caminhão.

“A manutenção é muito cara. A carreta vale R\$200.000, é financiada e quando termina de pagar, já deu a vida útil e tem que financiar outro... Em mês que é bom (sic) dá pra tirar uns 4 a 5 mil por mês. Mas e se funde o motor? Sabe quanto é? Uns 30 mil pra consertar. Pneu, então! Uma carreta tem 18 pneus e cada um custa uns R\$ 1.500,00 quando acha barato ainda. Se eu ganho livre 4 a 5 mil e estourar dois pneus no mês, tô morto! Vou pagar pra trabalhar! Se a caixa de marcha for pro saco (sic) vai uns R\$ 15.000,00 e por aí vai [...] Como vou dar conta de manter um caminhão e pagar minhas? Então fazemos o que? Vamos andando com o caminhão cheio de gambiarras, sem manutenção, com pneu no arame e vai rolando dívida até o dia que não consegue mais trabalhar porque tá com nome sujo. Daí vem o banco e ainda te toma o caminhão”. (Entrevistado 2)

As outras questões relativas à segurança que foram observadas é em relação à falta de infraestrutura adequada para o cumprimento da norma de parada obrigatória, pois na grande maioria das estradas, esses locais simplesmente não existem e os motoristas ficam dependentes de postos de combustíveis que não colaboram e até os exploram para suprir necessidades básicas. A maioria dos banheiros de postos apresentam péssimas condições de higiene e para se tomar banho (quando há algum chuveiro disponível) os banheiros da maioria dos locais já estão trancados. Quando há um local, que geralmente não está em boas condições, é cobrado algo em torno de R\$8,00 por um banho de cinco minutos que, em alguns casos, é com água fria.

Existem alguns locais que oferecem banho de graça para os motoristas se eles encherem o tanque de óleo diesel, no entanto, está condicionado ao banho apenas do motorista. Em casos onde o motorista viaja com a família, o pagamento é compulsório. Também percebi uma exploração no que se refere aos valores de refeições. Muitos postos acabam separando as áreas para atendimento entre os caminhoneiros e entre veículos de passeio e ônibus de turistas. Por incrível que pareça, o custo de uma refeição simples, o famoso PF (prato feito) para o caminhoneiro, e um determinado posto em uma rodovia do Paraná, custava algo em torno de R\$18,00. Já para motoristas de carros de passeio e turistas, um PF de qualidade mais alta sai por R\$12,90.

Dentro dessa categoria coloco outro tema de segunda ordem que é a falta de apoio político e de controle. Mesmo com a relação conturbada com as autoridades policiais, os caminhoneiros reclamam que seria necessária uma maior fiscalização sobre quem está no guiando pelas estradas, pois acreditam e ressaltam que há necessidade de controle maior sobre quem dirige. Além disso, relatam que as melhorias que surgiram na execução do trabalho, não

depende de governos e sindicatos e que não se sentem apoiados legislação e a falta de infraestrutura para o cumprimento das leis. Especificamente, algo simples e que não é cumprido por alguns profissionais é a utilização de um aditivo, chamado Arla 32, que reduz a emissão de óxido de nitrogênio. Mas, segundo os motoristas, além de gerar custo, o aditivo faz com que se perca o desempenho do veículo. Mas a grande justificativa para essa e outras práticas é sempre a mesma.

[...] Tem muita gente aí que burla o sistema do aditivo. Já existe faz um tempo já e a gente vai se virando como pode. É nossa realidade! Vamos fazendo o que dá pra economizar e sobrar mais no final do mês. E é isso”. (Entrevistado 14)

A grande justificativa para isso é que eles têm que reduzir os custos com as viagens de alguma forma, pois as transportadoras e outros intermediários acabam prejudicando a lucratividade com o transporte de cargas. Além, disso há um sentimento geral de falta de reconhecimento das autoridades políticas e de que as ações legislativas são, somente, no intuito de prejudicar a categoria e arrecadar mais impostos ou gerar mais multas.

“É que você vai descarregar dentro da cidade, não pode entrar dentro da cidade com o caminhão. Você vai ter que fazer entrega lá como é que você entra lá? Você ganha multa, tudo que você vai fazer com o caminhão você ganha multa, você não tem condição de comprar um pneu! Você vai dar mais uma viagem com o pneu, guarda te pega na estrada com o pneu careca, ele te faz multa. Só o caminhoneiro que paga multa cara. Nego de carro aí, com carro enrolado aí, financiado no banco tudo hipotecado, aí vai passando por tudo que te lugar e não paga multa, só caminhoneiro que paga! Se o documento não veio para o cara trabalhar, não trabalha. Você chega na firma, o caminhão tem que tá em dia o ANTT, eles ligam na seguradora, se o seu caminhão estiver com tacógrafo atrasado, lascou (sic)”. (Entrevistado 10)

“[...] é só lei, é só lei para prejudicar o motorista! Frete, tem quase três anos que eu trabalho aí e não vi subir frete, não. Só o óleo que sobe, frete faz é baixar né?” (Entrevistado 13)

As condições materiais de trabalho Para a ocupação, essas condições materiais do trabalho estão relacionadas aos artefatos tecnológicos (Bijker, 1995; Hughes, 2001) usados

pelos praticantes de uma ocupação na realização do seu trabalho e a relação com a evolução desses artefatos, bem como todo o contexto de condições de conhecimento, habilidade e infraestrutura (Dagnino, 2014) que os atores têm no processo de trabalho (Feenberg, 1974). Também temos aqui questões de materialidade e comunicação que se trata dos símbolos e ferramentas que são utilizados na ocupação pelos profissionais para executarem suas atividades e manterem contatos com aqueles que afetam essa execução.

O discurso entre os profissionais, principalmente os autônomos, é sobre as dificuldades em manter o caminhão em condições de rodar, pois as jornadas são exaustivas e a remuneração não é adequada, além dos maus tratos relatados. Reclamam sobre os prejuízos que tem com a manutenção dos caminhões e de buscar alguém para ajudar com atividades secundárias, por falta de condições físicas, mas que oneram os rendimentos. Outro fator levantado é o fato de estarem sempre em estado de constante tensão e cansaço, devido aos prazos curtos para as viagens somado as condições de trabalho e rotina na estrada são muito ruins. Demonstram tristeza ao relatarem as condições de infraestrutura para trabalharem (estrada, pontos de parada, veículos, etc.) e sobre o descaso das autoridades com a falta de infraestrutura para o caminhoneiro.

Além disso, nesta categoria agregada, a dimensão mais importante é “pressões de mercado”, onde percebe-se e o discurso exaltado sobre a falta de compromisso das empresas com os profissionais e os conflitos constantes que ocorrem entre os motoristas empregados e autônomos sobre os valores de frete pagos pelos intermediários. Também demonstram saudosismo com tempos anteriores, onde havia uma menor quantidade de veículos rodando e os ganhos eram maiores, pois atualmente o leilão de fretes prejudica a igualdade de condições para realização do trabalho, pois os valores despencaram.

Além disso, colocam que o mercado de trabalho está saturado e que há muita gente despreparada exercendo a função e culpam as empresas pela pressão exagerada em prazos. A relação com as empresas no processo logístico é relatada como um complicador das condições de trabalho, pois as transportadoras exploram no carregamento, descarregamento e valores baixos de frete e ainda teriam a pressão que as empresas fazem para rodar mais tempo e não pagarem a mais por isso, além de afetar a forma como o trabalho é executado

A dimensão agregada **desempenhando as práticas da ocupação** pode ser compreendida como as formas como os praticantes da ocupação entraram para a ocupação e todas as práticas inerentes aos profissionais durante a execução de suas atividades. Quando observei e analisei os códigos e categorias primárias, notei que haviam quatro grupos distintos

sobre como esses encaravam esta ocupação. No desempenho da ocupação também temos a estética ocupacional que seria a forma como o praticante da ocupação se apresenta e se comporta, não se limitando apenas a aspectos de aparência, mas também ao que afeta outros sentidos. Aqui, levo em consideração também a individualidade e o gosto pessoal ao se expressar, com base em um histórico de referências do que é correto para determinada ocupação.

O primeiro grupo foram aqueles que entraram na ocupação por obrigação, ou seja, devido a particularidades no mercado de trabalho e a falta de qualificação profissional para o exercício de outras atividades, se viram forçados a exercer a ocupação caminhoneiro.

“Ah, eu entrei nessa vida de estrada por falta de opção, né? Você vai ficando velho, não arruma serviço. Não tenho estudo e foi a única coisa que consegui. Já fazem três anos que estou na estrada, mas se pudesse fazer outra coisa, ia sem pensar! Principalmente, por causa dos meus filhos”. (Entrevistado 6)

Há também uma adaptação das práticas às circunstâncias, onde há aqueles que adentraram no mundo dos caminhoneiros devido a um histórico familiar, por ter pais ou outros parentes próximos que já exerciam a profissão e acabaram “aprendendo a gostar” de serem caminhoneiros. No entanto, estes que entraram de modo forçado na ocupação, acabam sendo aqueles que demonstram mais angústias no exercício da ocupação e, por isso, sempre estão em dúvida se esse foi o melhor caminho de vida a ser tomado. Mas também relatam que não teriam como parar para pensar sobre o que queriam fazer da vida, pois as condições de vida anterior já não eram boas e se viram compelidos a fazer o trabalho para poderem manter o sustento familiar.

“Eu é herança, herança do pai! [Risos] Mas também, não queria saber de estudar, larguei a escola e na hora que a coisa apertou, a única coisa que sabia fazer era dirigir caminhão. Fazer o que? Tenho que pagar as contas”. (Entrevistado H)

O segundo grupo é o daqueles que escolheram voluntariamente exercer a ocupação caminhoneiro. São aqueles que tinham outras opções de trabalho, mas entraram na ocupação por vocação ou, como eles relatam, por amor à estrada. Neste grupo, de forma geral, os

profissionais relatam que não tolerariam ficar trabalhando em um lugar fechado, como um escritório, e receber ordem diariamente. Também há aqueles que sempre se interessaram por caminhões desde criança e os que tinham outras ocupações (conversei com dois bacharéis em Direito que largaram tudo para irem para a estrada) e queriam ter a “conhecer outras culturas” ou “experimentar comidas diferentes”, ou seja, para eles é trabalho misturado com diversão.

“Ah, isso aqui tem que gostar, né? Arriscando a vida toda hora, toda hora vem um louco no seu rumo, você não sabe se chega, você sai de casa não sabe se volta não, toda hora vem um no seu rumo lá, tá é doido!”. (Entrevistado 4)

“Desde pequeno eu tinha um sonho de trabalhar com caminhão. Daí eu peguei um dinheiro, estava desempregado, não arrumava serviço mais, dinheiro acabando, daí dei entrada em um caminhão e tô pagando o resto agora. Mas entrei na época mais ruim do mundo, porque não tem frete e nem carga”. (Entrevistado 11)

Em relação às escolhas dos modos de preservação de vida, posso dizer que seriam aqueles mecanismos, conscientes ou inconscientes, que os atores de uma determinada ocupação utilizam para preservar o seu bem-estar físico e mental para execução de suas atividades cotidianas. Alguns elementos que ajudam a explicar a formação dessa categoria são (i) o julgamento da utilização de drogas e (ii) as transgressões de regras no exercício da ocupação. Em relação ao uso de drogas, de forma contraditória para quem vê de fora, os motoristas (aqueles que usam continuamente), costumam justificar que o uso se trata de uma forma de preservação da vida. Isso porque, eles julgam necessário o uso dos rebites e outras drogas (maconha, cocaína, álcool, etc.) para conseguirem suportar as várias horas de condução dos veículos sem dormir.

Esta questão é polêmica dentro do grupo social, pois os que usam e se mantem em estado de alerta contínuo, “acusam” os que não usa de causarem acidentes, pois dormem ao volante enquanto trafegam e que não seria possível fazerem as entregas, rodando várias horas, sem o uso de drogas. Do outro lado, quem não usa também acusa os usuários dos mesmos problemas, sobretudo em relação à causa de acidentes e que acabam, por conta de alucinações fazendo

loucuras nas estradas. No entanto, os que usam, parecem não se importar com as consequências, nem de acidentes, nem de prejuízos¹⁵ a longo prazo com o vício.

Um colega, na primeira viagem dele aqui na empresa, ficou criticando a gente e que não tomava rebite e nem cheirava [cocaína]. Daí duas semanas depois, dormiu e tombou o caminhão. Não morreu, mas acabou com a carreta. Se não tomar, não adianta nem querer trabalhar”. (Entrevistado 4)

“Tem cara que usa aí, esses rapazinhos novos, tudo sem noção, aí usa, né (sic)? Não sabe que está acabando com a saúde, né? o cara não tem responsabilidade, não tem nada né? Trabalha em caminhão dos outros, caminhão assegurado. Igual lá em Monte Carmelo, tem uns meninos que puxa carga lá. Daí alguém compra um caminhão e põe prestação para eles pagar, aí deixa eles se virar, né? Faz seguro, se estrumbica (sic) para lá. Aí moleque enche a cabeça de rebite e se arrebenta. O seguro paga o caminhão, mas o cara já era, né? Foi embora por causa do rebite”. (Entrevistado 11)

O que percebi também, foi que o uso de drogas pelos motoristas não se restringe apenas às anfetaminas e vai para o consumo de cocaína e outras drogas, misturadas com álcool. A utilização de drogas ilícitas é feita pelos motoristas mais jovens que, ainda, são minorias percorrendo as estradas. Os motoristas com mais tempo de estrada e mais velhos, acabam utilizando o álcool para dirigir. No entanto, gostaria de ressaltar que, no universo observado e analisando o discurso dos entrevistados, que apenas uma minoria acaba utilizando entorpecentes. O que se percebe, ao conversar com os mais velhos de estrada é que, nos anos 70 e 80, quando a fiscalização nas estradas eram menores, o uso de bebida e outras drogas no exercício da função era sim, comum. Mas, essa foi uma realidade que foi se alterando ao longo dos anos.

“Não é só rebite. Tem muita coisa, cocaína, muita coisa... Isso aí e a pinga também, principalmente os mais velhos, adoram uma cachaça. Tem motorista que bebe bebida alcoólica e tá na estrada. Hoje, é muito menos, mas ainda tem gente que bebe. Uma

¹⁵ “As anfetaminas e a cocaína agem como estimulantes e têm efeito sobre a função mental e o comportamento, produzindo excitação e euforia, sensação diminuída de fadiga, aumento na atividade motora, dilatação na pupila, aumento do número de batimentos cardíacos e da pressão arterial. O consumo elevado tem graves efeitos colaterais que pode ocasionar, assim como o seu vínculo com importantes problemas sociais, tais como a violência e acidentes de carro. O seu uso continuado e em doses excessivas podem levar à degeneração de células cerebrais, incorrendo em lesões irreversíveis” (Andrade, Andrade & Santos, 2004, p. 472).

minoria. Se a maioria fizesse isso, não tinha mais caminhão na estrada, tava tudo morto”. (Entrevistado 1)

“Piazada que usa é minoria e nem sabe o que estão fazendo, nem veem nada, porque tão sempre doidão. Mas também tem motoristas velhos que cheiram, tomam rebite, usa pedra [crack]. Mas não é muita gente, não. Eu conheço alguns, mas se for ver o tanto de motorista que cruzo e converso, te digo que não dá nem 1% de drogado”. (Entrevistado 2)

No entanto, mesmo com o tema do uso de drogas ser bastante debatido na sociedade, pouco se analisa essa utilização relacionada às ocupações. Apesar de a utilização de drogas e álcool sempre ser associada às características de exercício da ocupação, outros motivos estão por trás dessa prática. Durante as observações, percebi que o tempo prolongado longe da família é um fator que causa incômodo e que faz com que sempre se busque uma forma “mais rápida” de terminar o trabalho. Além disso, o isolamento dentro da cabine por essas horas prolongadas, a monotonia do trabalho, também contribuem para que os motoristas busquem subterfúgios para se manterem alerta.

“A gente sabe que faz mal, mas é a minha opção. Se eu não uso, vou dormir no volante e bater, morrer e ainda posso matar outras pessoas. Deus me livre! Se você tomar rebite, vai ficar ligado e tá livre desse risco. Efeito das drogas vai demorar pra aparecer e eu posso parar hora que eu quiser também”. (Entrevistado 4)

Quando perguntado sobre os motivos que os levam ao consumo de drogas, muito se ouve que se trata de uma forma para suportarem as pressões da ocupação e uma tentativa de adaptação às exigências e normas do trabalho. Me parece claro que há relação entre o uso de drogas e ocupações, pois invariavelmente, trabalhadores terão que adequar à pressão que recebem na realização de suas atividades, ou seja, quaisquer drogas utilizadas no contexto ocupacional podem estar relacionadas com as exigências desse contexto.

Já em relação às transgressões de regras no exercício da ocupação, este não está relacionado somente em relação às questões legais, mas também de regras impostas pelas empresas e que os profissionais buscam transgredir para desempenharem suas funções. Um exemplo observado desse tipo de transgressão e que é algo muito comum é burlar o rastreador

do veículo para que possam continuar rodando fora do horário estipulado pela nova lei do caminhoneiro¹⁶. Outra prática corriqueira que percebi foi a corrupção, com o pagamento de propinas para as autoridades policiais, o desvio das praças de pedágios, dentre outras práticas que são justificadas com o discurso que precisam burlar algumas questões para poderem continuar trabalhando.

“[...] é pedágio toda hora e lá no Rio de Janeiro é melhor lidar com bandido do que com polícia. Você não sabe de quem tem mais medo, se é do ladrão ou da polícia! A polícia chega em você só para te extorquir também, né? Alguma coisa errada você tem no caminhão, alguma coisinha está faltando. Com esse tanto de lei que solta aí né?! Todo dia uma lei diferente”. (Entrevistado 6)

Outras questões também são explicitadas pelos motoristas no que chamo de “jeitinho caminhoneiro”. São questionadas, por eles, as leis que são criadas e aprovadas e que não geram ganhos para o profissional. Além disso, é muito comum ver pelas estradas caminhões que nitidamente não teriam a menor condição de rodar. No entanto, o que mais chamou minha atenção, foram as “gambiarras” feitas pelos motoristas de caminhões que, aparentemente, estariam em plenas condições, principalmente, se o veículo pertencer a um autônomo.

“[...] essa lei de farol acesa, não teve um para falar, isso aí queima a luz todinha cara, queima lâmpada, queima seu painel tudo, as lâmpadas do painel lá vai esquentando, se você parar em uma auto elétrica você está trocando lâmpada é despesa brava é só despesa para você. Esse farol aceso aí, isso aí para nós não resolve nada, esse farol aceso aí é para pegar mais multa, para o pardal focar mais o caminhão. Farol aceso de dia, cara é papagaiada”. (Entrevistado 5)

Além disso, vale ressaltar a forma como os caminhoneiros lidam com os elementos de preservação da saúde e segurança, muitas questões decorrentes ainda dos estigmas e rótulos atribuídos a ocupação, sobretudo, no que diz respeito ao consumo de drogas. A maior parte dos motoristas com quem conversei e observei, se sentem incomodados em ter que dividir a estrada

¹⁶ Em 2015, entrou em vigor o decreto que regulamenta a Lei 13.103/2015, chamada Lei dos Caminhoneiros, que alterou normas sobre a atividade dos motoristas profissionais, onde o tempo máximo de direção contínua é de até cinco horas e meia

e se exporem ao risco de dividir a estrada com usuários de drogas que podem causar graves acidentes.

“[...] Ah rapaz, eu acho que caminhoneiro é a classe mais prejudicada e discriminada no mundo, para começar lá nos políticos, toda lei que sai contra o caminhoneiro, para prejudicar, aprova na mesma semana, você pode ver aí!”. (Entrevistado 10)

“A gente tem que se cuidar, porque mesmo não sendo a maioria que consome drogas, um desses loucos pode levar um pai de família pra vala junto com eles [...] Dividir a estrada com esse povo é complicado demais”. (Entrevistado 11)

Já o vivendo na simplicidade está relacionado ao prazer no desempenho da ocupação e são as percepções e recompensas que são recebidas pelos praticantes de uma ocupação e lhes proporciona uma sensação de satisfação que lhes permite continuar no exercício de suas atribuições profissionais. As percepções de prazer com a atividade estão relacionadas com os discursos de que a profissão em si, seria um divertimento por conhecer lugares diferentes a todo momento e podendo conhecer pessoas novas e aproveitar para conhecer belezas naturais e outros atrativos dos locais de destino.

O discurso de muitos também está relacionado ao “vício pela estrada” como uma forma de se ter prazer com a atividade e que o fato de não ter uma supervisão direta no cotidiano já seria um motivo muito forte para se vincular emocionalmente a esta ocupação. O fato de prezarem pela liberdade e de “não ter âncora em lugar algum” também ajuda nessa percepção de prazer com a atividade, logo a grande maioria dos profissionais, apesar de todas as dificuldades, se sentem satisfeitos e têm orgulho da ocupação.

“Pra mim, a melhor coisa que tem é poder viajar. Quer coisa melhor? A maioria das pessoas trabalha o ano inteiro para poder viajar no final do ano. Eu não! [risos] Viajo o ano inteiro e tô sendo pago pra isso. Na verdade faço o contrário, eu viajo o ano todo pra ficar em casa no final do ano [risos]”. (Entrevistada 10)

“Já tentei sair várias vezes, fazer outras coisas. Mas parece que sempre tem alguma coisa me puxando e não consigo. Caminhão é um vício. A maioria dos caminhoneiros

que você conversar, vai te falar a mesma coisa: não consegue sair da profissão. Alguns até tenta (sic), mas sempre volta”. (Entrevistado 1)

Sobre as práticas profissionais, ressalto aqui a importância das relações para aumentar a segurança ao trafegarem em comboios e reforçam a preocupação quanto aos perigos causados na estrada por aqueles que consomem drogas. No entanto, julgam que apesar de ser a minoria que consome drogas, estes são um grande risco para a realização do trabalho, mas que o uso de drogas é consequência da pressão por entregarem a carga rapidamente. Além disso, queixam-se da imprudência cometida por outros veículos nas estradas e de mostram preocupados em conscientizar os motoristas sobre as atitudes que colocam em risco os outros. Outro fator preocupante que observei é em relação aos cuidados pessoais e a segurança no trabalho, pois mesmo tendo consciência e se preocuparem com a saúde, a grande maioria justifica que teriam tempo para irem ao médico.

Na dimensão **negociando com a família**, pude observar alguns aspectos da vivência das relações familiares. Foi importante observar como os profissionais que exercem a ocupação caminhoneiro lidam com essa dinâmica familiar e seus laços afetivos, para entender alguns comportamentos e as formas como estes lidam com as adversidades que se originam nas relações familiares. O apoio familiar é discursado pelos caminhoneiros que se mostram emocionados com o apoio da família mesmo nos momentos de dificuldades, mas também há uma preocupação com a deterioração das relações familiares com cônjuges e filhos pela dificuldade de estarem longe de casa, mas que estão fazendo isso pelo bem de suas famílias. Há um sentimento emotivo ao relatarem o apoio da família e da importância do trabalho para o sustento, mas denotam uma preocupação com as condições de vida da família que está longe e com seu sustento.

Já no que se refere a pressão familiar, posso dizer que ela se dá de duas formas: a pressão econômica e pressão afetiva. Com as observações feitas no período que estive em campo, pude notar que pela pressão familiar, não é incomum a ruptura de laços afetivos com membros da família e a perda de momentos diários e importantes que acontecem em casa. O sentimento de saudade leva a um sentimento de impotência e um sofrimento que está diretamente relacionado com a ocupação onde a distância da família causa uma solidão constante. Além disso, conflitos conjugais graves e a dificuldade para lidar com os conflitos familiares que surgem é decorrência dessa distância da rotina familiar e do desenvolvimento dos filhos, chegando ao ponto onde ouvi de um desses profissionais que ele “não se sente como um membro da família mais”.

As condições de trabalho dos caminhoneiros, acabam tendo muitas implicações na relação familiar, pois está diretamente relacionada com um aumento das responsabilidades que a mulher assumirá dentro de casa e afeta o relacionamento conjugal, afetando até a vida sexual e, assim, essas complicações podem, além de poder causar conflitos conjugais, vai também reduzir os laços que o profissional tem com seus filhos. Isso fica muito mais evidente com os motoristas que trabalham nas rotas longas que terão essas complicações amplificadas e sofrerão de privação do contato com a família.

A **reflexividade ocupacional compensatória** é a dimensão agregada de dois temas de segunda ordem: revivendo as âncoras da escolha ocupacional, que está relacionada com as escolhas racionais que o indivíduo faz para continuar a exercer a ocupação e conformando-se com as dificuldades da ocupação e toda a reflexão que fazem sobre suas trajetórias ocupacionais. Essa reflexividade está na base de reprodução sistêmica, onde pensamento e ação estão refratados entre si (Giddens, 1991), onde as práticas sociais são redefinidas por meio de novas informações sobre elas e alterando-as. Dessa forma, a reflexividade pode ser libertadora para alguns atores sociais e excludente para outros (Giddens, 1997).

Assim, ao reviverem as âncoras da escolha ocupacional, estão presentes no discurso elementos que tratam sobre a reflexão das trajetórias ocupacionais, tais como a dificuldade atual de se manter no mercado, elementos da trajetória histórica individual, onde os relatos sobre a vontade inerente de ser caminhoneiro e o incentivo dos familiares. Mas também há os que se tornaram motorista por falta de opção e, por isso, estão em um processo de conformismo com a profissão, pois não tinham opção.

Em contrapartida, há o conformismo com as dificuldades da ocupação como, por exemplo, a convivência e os perigos causados pelos usuários de rebite ou com o pouco conforto que o caminhão e os pontos de parada oferecem. Muitos discordam da forma como são pressionados pelos prazos, mas acham que não tem como mudar a situação e que fazem o que podem para dar melhores condições para a família. O exercício da reflexividade é uma condição existente na sociedade, independentemente do tipo de cenário social, embora certas condições sociais possam desencadear mais do que outras (Archer, 2003). Essas percepções sobre a reflexividade do ator na ocupação, vai ao encontro do que coloca Caetano (2017) de que a reflexão se trata da capacidade de cada pessoa pensar em si mesma e no seu lugar no mundo.

Quando se analisa a literatura sobre reflexividade (Giddens, 1991) percebe-se que, nesta ocupação, os atores revivem essas âncoras e são afetados, também, pelas emoções. Isso porque há um processo de negociação e reflexão com o mundo social familiar, com a munificência da

ocupação, com as relações inter e intramundo sociais e, dessa forma, os atores vão se conformando com as dificuldades do ocupação. Logo, essa reflexão ocupacional compensatória acaba sendo a base para eles continuarem reproduzindo simbolicamente essa ocupação.

A categoria **relacionando-se intra e intermundos sociais** se trata da ideia das trocas simbólicas dentro do próprio grupo social (intramundo), mas também a relação com os outros mundos sociais que competem pela significação da ocupação e estão conflito dentro de uma arena ocupacional (Clarke, 2005). Na relação intramundo social, há muita reclamação acerca da falta de união dos motoristas em relação ao aceite de fretes e lembram com saudosismo de épocas passadas, onde as relações com colegas e patrões eram menos desgastantes e por ficarem muito tempo na estrada acabavam criando mais laços afetivos com outros motoristas. No entanto, ressaltam que ainda tem muita importância as relações com alguns colegas de profissão para a realização do trabalho, pois sempre os ajudam com qualquer eventualidade que ocorre na estrada e que um dos principais motivos que mantém na profissão, foi a oportunidade de conviver com outras pessoas.

Porém, o que sobressai nessa relação é a competição e falta de articulação intragrupo, onde há muitas discussões entre motoristas por valores de frete e se acusam mutuamente pela deterioração da ocupação. Há vários níveis de competição dentro da ocupação, como por exemplo, entre usuários e não usuários de drogas ou entre motoristas de caminhões e de carretas ou entre motoristas empregados e autônomos, o que gera um sentimento de que são pouco apoiados pela maioria dos colegas de trabalho e que há uma falta de consenso entre os profissionais para objetivos em comum.

Já no que se refere aos relacionamentos intermundos sociais, destaco aqui as relações com o mercado, no que se refere à falta de apoio das pessoas que, segundo eles, dependem do trabalho deles. Também chamo atenção aqui para os relacionamentos de negociação da segurança, onde se queixam da relação com as autoridades policiais, pois afirmam que a propina é algo institucionalizado e que pagá-la é a única forma de trabalharem em paz e, além disso, reclamam do abuso da autoridade policial que, em alguns casos, danificam o veículo para aplicação de multas ou forçar o pagamento de propina. Outro grupo que afeta a realização das atividades profissionais e competem, nesse caso fisicamente, com os caminhoneiros são outros motoristas, tanto de carros de passeio quanto de outros caminhões, que muitas vezes colocam a viagem em risco. A reclamação, neste caso, recai sobre a atitude dos motoristas que estariam passeando na estrada e se sentem donos das estradas.

Outro relacionamento conflituoso se dá com os seus empregadores, pois há uma constante tensão entre as partes e as discussões são frequentes e com os sindicatos que, segundo os motoristas, serviriam apenas para atrapalhar o trabalho e que seriam movidos apenas por interesses próprios e não representariam os caminhoneiros, pois não atuam junto as autoridades em benefício dos caminhoneiros. Por fim, temos também o conflito com as empresas que estão relacionadas com a realização das atividades ocupacionais que não dariam o apoio necessário para a realização de uma jornada de trabalho mais adequada.

6.3 *FRAMEWORK* DE ANÁLISE DA INTEGRAÇÃO SOCIAL E SISTÊMICA

As ocupações são definidas frequentemente a partir da função e raramente a partir de sua constituição simbólica nos níveis sociais e sistêmicos. Além disso, a ocupação também é frequentemente estudada olhando apenas para o nível macro ou para o micro, ou seja, os estudos raramente olham para os dois níveis a fim de estabelecer uma conversação. Esta conversação entre esses dois níveis é extremamente necessária para o entendimento da ocupação como um fenômeno construído socialmente, pois os estudos sobre ocupação estão impregnados pelo individualismo metodológico Weberiano. Mesmo os poucos estudos que abordam os dois níveis, apenas reforçam que há uma reprodução do entendimento do nível macro, mas ações em nível micro. Porém, essas regras e normatizações estabelecidas no nível macro, são interpretadas no nível micro e feitas de forma distintas, não há uma mera reprodução.

No nível de integração social, utilizei os dados primários, ou seja, a fala dos caminhoneiros e as observações, para caracterização. Já no nível de integração sistêmica, utilizei os dados secundários coletados do material de mídia. O conceito de integração social e sistêmica (Lockwood, 1965) foi utilizado para observar o nível macro de forma não funcionalista, pois na época em que esses conceitos foram concebidos, a teoria social dominante era de Parsons (1975), que tinha como premissa a abordagem funcionalista. No entanto, existe um meio termo proposto por Lockwood (1965) que descreve essa integração de forma até antecipatória de outras questões como a fragmentação social, por exemplo. Assim, com base nos mundos sociais no nível sistêmico, das categorias de análise do nível social e da necessidade de um entendimento dos elementos que fazem com que as ocupações sejam socialmente construídas, proponho aqui um *framework* para a análise da relação dos níveis sistêmico e social de ocupações.

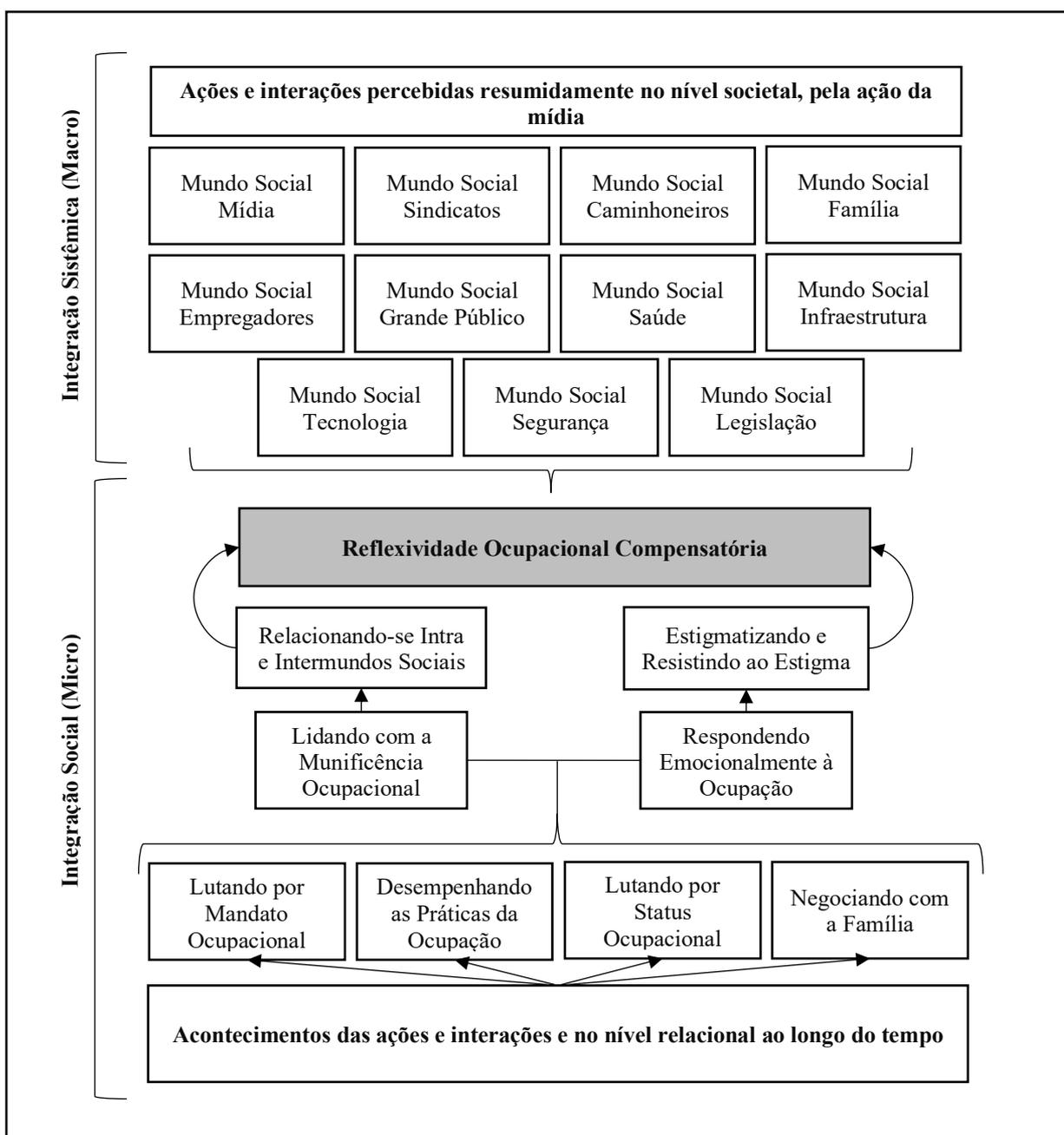


Figura 4. *Framework* de Análise da Relação dos Níveis Sistêmico e Social de Ocupações
 Fonte: Elaborado pelo autor (2018)

Esse *framework* proposto trata que há um descrição do nível sistêmico de suas partes e instituições de interações no nível relacional. No entanto, a interação entre os dois níveis não se dá apenas pela reprodução dos discursos do nível social no sistêmico e nem o contrário. Primeiro, porque as ocupações não são endógenas ao grupo cultural do qual fazem parte, mas também sofrem a influência das percepções resumidas no nível societal. Assim, são pelos papéis sociais dos atores, com todas as suas ações e interações que fazem com que as ocupações formem as instituições. Equivocadamente, a literatura aborda apenas as análises de ocupações

sempre privilegiando um dos contextos em detrimento do outro, ou seja, utiliza-se ora o ponto de vista social, ora o sistêmico.

No entanto, em uma perspectiva de construção social, deve-se levar em conta o contexto histórico e social no qual a ocupação está inserida em conjunto com a macroestrutura que circunda o exercício das ocupações. E aqui temos outro equívoco desse tipo de análise integrada, que a reprodução dos eventos de um nível em outro (Mouzelis, 1997; Perkmann, 1998). Ao analisar essa integração o que percebo que as temporalidades são diferentes, ou seja, enquanto as ações e interações no nível social ocorrem historicamente em um *continuum* de espaço-temporalidade, as percepções e julgamentos que acontecem no nível sistêmico estão congeladas em um pequeno recorte desse *continuum*.

No entanto, seria muito fácil eu ignorar o nível sistêmico para me concentrar nos eventos que ocorriam no grupo social estudado. No entanto, toda a estrutura social é anterior aos indivíduos, ela já existia antes dos participantes desta pesquisa entrarem para a ocupação e, dessa forma, é importante saber que as percepções anteriores do indivíduo, que até então estava olhando para determinada ocupação utilizando uma lente com viés macro (sistêmico), vão afetar suas relações e interações ao adentrarem ao grupo. Da mesma forma, uma vez dentro do grupo, os atores serão afetados pelos julgamentos e percepções de atores de outros mundos sociais que não estão imersos na realidade da ocupação.

Devem ser observados na análise dessas categorias alguns fatores que são comuns para a grande parte das ocupações profissionais. Devido ao contexto que estudei, esta proposta pode ser um tanto abrangente, mas, mesmo assim, cabe perfeitamente para análise de ocupações estigmatizadas e marginalizadas (Goffmann, 1975; Helms & Patterson, 2014; Blithe & Wolfe, 2016). Assim, excetuando-se os elementos que tratem especificamente de ocupações marginalizadas, temos sempre a influência de outros mundos sociais na imagem e reputação que a ocupação representa. Por exemplo: a dinâmica das relações familiares dos indivíduos exercem influência na execução das atividades, ou seja, temos um mundo social externo à ocupação que, com suas opiniões, julgamentos e atribuições de significados, afetarão a ocupação. De forma recursiva, todos os acontecimentos decorrentes das interações entre os atores dentro da ocupação também vai refletir na forma como os atores se relacionam com outros mundos sociais (Clarke, 2005).

7 CONCLUSÕES

A caminhada ao longo desses quatro anos de doutorado foi longe de ser tranquila, por motivos acadêmicos e pessoais. No entanto, chegando ao final e olhando todos os fatos ocorridos desde o meu ingresso, tenho certo orgulho dessa trajetória e do resultado da minha pesquisa. As inseguranças na execução foram minimizadas em reuniões do grupo de pesquisa e em conversas com meu orientador. As discussões e apresentações preliminares no grupo de pesquisa, sempre tiveram contribuições essenciais de pessoas muito mais capazes do que eu e que puderam me dar um norteamento para a escrita. Não vou citar todos aqui nominalmente, pois isso já fiz na seção de agradecimentos, mas foi essencial para que eu pudesse suplantar as dificuldades em relação ao tempo que tive para realizar a pesquisa (menos de dois anos), pois o meu projeto de tese inicial em nada tinha relação com o que acabei fazendo.

Recapitulando, o meu objetivo com essa tese foi o de analisar os processos sociais que constroem e reconstroem os significados usados para constituir simbolicamente a ocupação caminhoneiro. Já em termos específicos, com o intuito de atingir o objetivo geral, me propus a: (i) descrever o nível sistêmico que opera na construção e reconstrução da ocupação enfatizando as partes de sua estrutura; (ii) descrever as interações sociais dos caminhoneiros no trabalho no nível social; (iii) descrever os significados que constituem simbolicamente a ocupação caminhoneiro e; (iv) compreender os processos sociais que contribuem para construção dos significados associados a ocupação caminhoneiro.

O que eu busquei aqui com a ocupação foi justamente analisar o nível micro e macro para dizer que a definição de ocupação encontrada na literatura é muito diferente do que eu examinei e a maioria dos estudos acaba passando longe da discussão sobre qual é o significado de ocupação. Além disso, na literatura sobre ocupações, não se faz a distinção entre o ético e o êmico. A constituição êmica se dá de forma empírica e precisa ser contrastada com o teórico, no caso, o ético.

Quanto à descrição do nível sistêmico, o que fiz foi colocar o que é visível para quem olha para a ocupação de fora do grupo social, ou seja, os outros mundos sociais (Clarke, 2005). Temos fatores que levam à impactos negativos na saúde física e mental dos profissionais (Smith et 2009; Masson & Monteiro, 2010) e outras questões quase sempre de atribuições negativas que são feitas pelos mundos sociais que buscam a significação da ocupação. Já no que se refere aos relacionamentos e interações no grupo o que sobressai nessa relação é a competição e falta

de articulação intragrupo, onde há muitas discussões entre motoristas por valores de frete e se acusam mutuamente pela deterioração da ocupação. Há vários níveis de competição dentro da ocupação, como por exemplo, entre usuários e não usuários de drogas ou entre motoristas de caminhões e de carretas ou entre motoristas empregados e autônomos, o que gera um sentimento de que são pouco apoiados pela maioria dos colegas de trabalho e que há uma falta de consenso entre os profissionais para objetivos em comum.

Dentro da ocupação caminhoneiro, pude perceber que há elementos distintos que perpassam cada uma dessas temáticas que constituem o significado da ocupação para os caminhoneiros. Em relação à estética ocupacional, o que se percebe é que há uma relativa falta de cuidados com a aparência, que vai desde as roupas que utilizam até, em alguns casos, a falta de higiene pessoal. Também está relacionada com o fato da aparência truculenta, que é justificada pela falta de estudo formal dos profissionais.

Também, tem-se a questão da religiosidade, que é muito presente entre os caminhoneiros. Já no mandato ocupacional trata dos limites de atuação dos profissionais, de acordo com suas qualificações e as características de veículos que utilizam e cargas que transportam e que estratificam os profissionais em categorias com status e reputação distintas. Ressalto que o construcionismo social oferece uma base sólida para as pesquisas sobre temas relacionados às organizações (Chia, 1996, 2000; Cooper & Burrell, 1988; Parker, 1992; Tsoukas, 2000).

Quando analiso a materialidade das condições de trabalho do caminhoneiro, percebo que há, atualmente, muita tecnologia utilizada pelos caminhoneiros para a execução das tarefas, pois atualmente os caminhões são muito modernos e com funções computadorizadas que exigem uma atualização por parte dos profissionais. Ainda, os caminhoneiros um contexto de condições de infraestrutura que dificulta a realização do trabalho, tendo em vista as condições da maiorias das estradas no Brasil e a falta de uma estrutura adequada para utilização dos caminhoneiros em viagens mais longas (paradas para descanso, banheiros, chuveiros, etc.).

Já em relação à materialidade das comunicações, percebe-se uma nítida evolução nos meios, ou seja, o rádio PX está caindo em desuso, sendo substituído pelos *smartphones* e os aplicativos de comunicação. No entanto, quanto à linguagem utilizada e suas peculiaridades e neologismos, percebi que ainda se mantem o mesmo padrão que outrora foi utilizado nos rádios PX. Isso quer dizer que a ferramenta de comunicação evolui, no entanto, os padrões de linguagem e sinais relativos a esse grupo ocupacional específico permanece inalterado, apenas com algumas variações.

O que pode ser percebido é que a ocupação vem sendo definida a partir da função e não de sua constituição simbólica. Não se fala sobre o conjunto de significados, símbolos associados à determinada ocupação. Além disso, como essas categorias acontecem em uma determinada realidade é um processo de construção social específico de um domínio substantivo da pesquisa e que não aparece em Berger e Luckmann (2004). Também, a maioria dos estudos apenas utilizam a ocupação como pano de fundo para análise de outras temáticas e não se preocupam com os significados simbólicos e sociais. Não há uma conexão construcionismo discursivo, que está ligado à Berger e Luckmann (2004) que colocam que as instituições são expressas por meio dos significados carregados na linguagem, ou seja, não há uma definição, no sentido de constituição simbólica, sobre o que é ocupação.

Dessa forma, o que verifiquei aqui foi a constituição simbólica da ocupação caminhoneiro, que tem origem em seus processos sociais, ou seja, nos processos envolvidos nas interações (materiais, cognitivos, discursivos e simbólicos) que explicam a formação da ocupação caminhoneiro. Assim, a ocupação é constituída essencialmente por signos ou pelo elemento discursivo carregado pelas interações. No caso da ocupação caminhoneiro, são as interações sociais dos caminhoneiros com outros atores, dentro e fora do mundo social no qual estão inseridos que acabam construindo e reconstruindo esses significados.

Essa constituição simbólica ocorre pela tipificação, ou seja, associação entre atores, tipos de atores e tipos de ação (Berger & Luckmann, 2014). Também, foi preciso olhar para a estrutura dos mundos sociais que buscam significar a ocupação, além das interações. Isso porque essa estrutura social já existia antes e acaba condicionando os indivíduos que agem sob essa estrutura. A estrutura social na qual os caminhoneiros agem existe antes do momento em que a pesquisa ocorreu e, também, em espaços diferentes do que o contexto estudado. Isso vai de encontro com outras abordagens que colocam ocupações sendo frequentemente definida a partir de sua função (Almeida & Fernando, 2016; Frey & Osborne, 2013; Cassidy, 2017) e raramente a partir de sua constituição simbólica.

Sobre o estigma atribuído aos atores, posso dizer que há, de fato, estereótipos que ocorrem no cotidiano da ocupação e são reforçados pelos atores de outros mundos sociais. Quando falo de ocupação, primeiramente, não posso tratá-la como uma categoria analítica puramente objetiva, pois não consigo defini-la somente a partir de elementos exteriores aos sujeitos. A ocupação é uma construção social dos atores sociais ligados a ela também é influenciada pelos estigmas que são atribuídos pelos atores de outros mundos sociais. Sobre o estigma relacionado à ocupação caminhoneiro, recai sobre este grupo social uma representação

social negativa desde seu surgimento (Kapron, 2012; Cerqueira-Santos *et al*, 2008). Aqui temos alguns fatores que são recorrentes na literatura que trata deste grupo social como objeto de estudo. Temos, por exemplo, o número elevado de acidentes de trânsito que são causados por caminhoneiros (Loeb & Clarke, 2007; Souza, Paiva & Reimão, 2008) e o envolvimento com a exploração sexual de mulheres, adolescentes e crianças (Villarinho *et al*, 2002; Cerqueira-Santos *et al*, 2008). Isso leva o grupo a apresentar uma representação social negativa que está enraizada culturalmente em nossa sociedade, levando a uma desqualificação de sua função social, caracterizando o estigma (Goffman, 1975). Esse cenário de marginalização da ocupação, leva a uma exclusão social que é uma insatisfação relatada pelos profissionais e os representantes de classe (Cerqueira-Santos *et al*, 2008).

O principal estigma relacionado à ocupação é o consumo de drogas que é muito discursado pela imprensa, profissionais da saúde e o estado. No entanto, o discurso do material de mídia é genérico, ou seja, no nível macro isso é dado como homogêneo. No entanto, quando verificamos os fluxos de ações interações, percebemos que algo muito heterogêneo, pois temos perfis distintos de atores sociais atuando no nível micro. Dessa forma, as tipificações locais, vão diferir das tipificações institucionais.

Há variação do significado entre as entrevistas e notícias, pois no nível sistêmico está tudo muito resumido e isso acaba criando uma ambiguidade de discursos. Porém, nas interações não se tem o mesmo nível de ambiguidade, já que as coisas tem que ser melhor trabalhadas. No nível macro é tudo muito genérico, mas quando vamos especificar melhor acaba-se colocando a nossa subjetividade na construção dos significados no nível micro (ao local). Outra questão que pode ser levantada olhando para o grupo social estudado, mas que pode ser analisada em outras ocupações é em relação a realização de um atividade por mera obrigação e com certo sofrimento. Isso decorre, segundo observei de salários baixos e condições de trabalho precárias na qual esse profissional, em particular, atual. Além disso, todos relatam que, se pudessem ter salário e jornada de trabalho razoáveis, reduziriam consideravelmente suas insatisfações

Sobre a ocupação como socialmente construída, concluo que tem relação com as interações entre os atores sociais dentro do grupo social e os significados que compartilhados por eles, mas que também é influenciada pelas normatizações do nível macro atribuídas por atores de outros mundos sociais. Essa ideia contraria e, ao mesmo tempo, complementa a ideia de que a ocupação é organizada por um conjunto de experiência e utilidade (Freidson, 1998). Assim, as ocupações se tratam de algo além da simples execução das “tarefas individuais de trabalhadores em uma determinada ocupação” (Almeida & Fernando, 2016; Cassidy, 2017) e

da visão simplista que trata da mesma coisa que profissões (Freidson, 1998; Sandberg, 2016; Francis, 2017). A ampliação proposta da noção de trabalho para a ocupação como algo socialmente construído é um caminho válido, pois é necessário entender para além da execução de tarefas e compreender os significados disso dentro de um grupo específico.

No contexto particular da ocupação caminhoneiro, as formas como o trabalho é executado, não está totalmente relacionado a visão mais comum de trabalho. Essa maior amplitude do conceito faz sentido, quando observo que a grande parte dos motoristas não ocupam vagas específicas, com salário fixo, pois a maior parte dos ganhos é “por fora” e, além disso, temos muitos profissionais autônomos que não possuem trabalho com carteira assinada, descaracterizando uma noção clássica de trabalho, que pode ser observável na análise de outras ocupações, diferente do que é proposto por Freidson (1970; 1983) que dá destaque somente para a autonomia técnica como fator diferenciador de profissões e ocupações.

Outra questão é que, devido ao fato de principalmente aquelas onde são caracterizadas por baixa necessidade de credenciais, não há garantia de monopólio de um nicho do mercado de trabalho, o que não define uma vantagem econômica (Larson, 1977) por parte dos profissionais que atuam em ocupações com essa característica. Também não há um controle social tendo como base o poder, pois, diferente do que é colocado por Abbott (1985), não há exercício de poder de todas as ocupações sobre a opinião pública e sobre os meios legais que impedem profissionais não habilitados de exercer a profissão, tendo em vista a facilidade que profissionais não aptos adentram ocupações com baixo credencialismo.

Em relação à integração social e sistêmica da construção social da ocupação, com base em Lockwood (1965) que fundamenta a ideia de integração na noção de que o macro é composto de várias partes, para ter um caminho além do marxismo e do funcionalismo. Logo, eu consegui encontrar quais são essas partes dentro da ocupação e o que faz parte do discurso dos atores, diferente do que é predominante na literatura que olham somente para o nível macro e sua visão resumida de que tratam ocupações como apenas um grupo de pessoas que se consideram envolvidas no mesmo tipo de trabalho (Fayard *et al*, 2016; Howard-Grenville *et al*, 2017). Além disso, há sim a possibilidade e necessidade de estabelecer formas de coordenação e análise entre os níveis social e sistêmico, diferente do que é colocado por Perkmann (1998) de que haveria uma incongruência para estabelecer esses mecanismo de coordenação.

Além disso, tendo em vista a análise do que é dito pelos atores dos dois níveis, foi possível estabelecer um *framework* que integrasse os níveis social e sistêmico, diferente do que foi colocado por Mouzelis (1997) de que seria impossível estabelecer essa coordenação, pois a

integração sistêmica estaria relacionada apenas com mundos sociais econômicos e políticos, enquanto a integração social seria apenas relacionada com o mundo da vida cotidiana.

No entanto, essa visão já foi abordada por Giddens (2003) que diz que integração social estaria relacionada com as circunstâncias de co-presença e a integração sistêmica com interações estendida ao longo do tempo-espço. Porém, o que Giddens (2003) desconsiderou, e que pude observar nas minhas análises, foram as micro interações entre os atores ao longo do tempo como essencial para a construção social do grupo, nesse caso, a ocupação. Ainda sobre a visão de Mouzelis (1997) sobre a integração sistêmica, fica evidente, analisando apenas o discurso relatado pela mídia, que temos outros mundos sociais presentes no nível sistêmico (além do social e político) que estão mais próximos do nível social e permite que se faça essa conversação entre os dois níveis.

O que coloco aqui, abordando a ocupação caminhoneiro, é que existem integração sistêmica e a integração social, mas há uma mediação entre os dois níveis que feita a partir da reflexividade do ator na arena. Essa reflexividade, enfrenta questões que são reforçadas no seu dia a dia, no nível social, como, por exemplo, de ser maltratado na execução do seu trabalho ou por terem consciência dos estereótipos que lhes são atribuídos, mas que tem origem no nível sistêmico e acabam refletindo no nível social.

Essa questão acaba reforçando principalmente, na vida cotidiana do ator na ocupação onde o mesmo acaba refletindo sobre essas atribuições de significados, tanto na reflexão do que ocorre nas interações (micro-micro), quanto dos significados atribuídos por outros mundos sociais (micro-macro), o que chamei aqui de reflexividade ocupacional compensatória. Isso porque a mídia opera nesse ambiente reforçando atributos negativos, do que discursar sobre aspectos positivos como, por exemplo, a vida do caminhoneiro e suas experiências.

No contexto da ocupação caminhoneiro, esse termo está relacionado às ponderações que o ator ocupacional das questões positivas no nível micro (*i.e.* visão romantizada, sensação de liberdade.), as pressões a que estão sujeitos e o julgamento social e faz essa reflexão no sentido de se apegar a uma afetividade positiva e os relacionamentos no nível social para compensar os significados negativos que são atribuídos pelo nível sistêmico. Isso porque os significados produzidos pelo nível sistêmico são negativos ou neutros, raramente são produzidos atributos positivos à ocupação em si. Já no micro, também há questões negativas, que são reproduzidas do nível sistêmico.

No entanto, as questões positivas da ocupação caminhoneiro, produzidas no nível social, acabam prevalecendo e sendo o fator que faz com que continuem exercendo a ocupação. Ou seja, existe uma reflexividade compensatória que opera no sentido de equilibrar as tensões resultantes das práticas e discursos dos caminhoneiros que, diferente de outras ocupações que gozam de maior *status* social, como médicos e advogados, por exemplo, onde os significados atribuídos são predominantemente positivos, no caso do caminhoneiro há um esforço hercúleo para continuar na profissão, que é fruto dessa reflexividade compensatória, em maior ou menor nível dependendo de cada ator, que ocorre no cotidiano da realização do trabalho.

Isso quer dizer que, há a possibilidade de perceber os mesmos fenômenos sociais de duas perspectivas diferentes (social e sistêmica), no entanto, olhando para as duas perspectivas ao mesmo tempo e influenciando uma a outra (Lockwood, 1964). Isso reforça que as ocupações, de uma perspectiva sócio construcionista, precisam ser analisadas pelo seu processo histórico e de interações em conjunto, pois as ocupações apresentam alta importância na constituição das instituições sociais.

Já no que se refere a munificência da ocupação, que não é eficiente ao prover os recursos necessários para o desempenho da ocupação caminhoneiro (*i.e.* estrada, segurança, etc.) causa uma preocupação que, por sua vez, causa uma reflexão que gera emoções negativas, junto com outros elementos. Já a família, que também causa uma pressão negativa, acaba também gerando emoções negativas.

Nesse sentido a reflexividade se trata de um momento onde o ator pensa que seria mais vantajoso deixar de desempenhar a ocupação, mas que em outro momento, essa mesma reflexão diz para ele continuar na ocupação, devido ao efeito compensatório das emoções positivas. Ou seja, o ator pondera todas as questões negativas que estão em sua mente e compensa com algo positivo, o lado romântico e fantasioso da ocupação, como a sensação de liberdade na estrada, para recompensar tudo aquilo de negativo na ocupação. (*i.e.* falta de reconhecimento, pressão econômica, estigmatização, etc.).

Seria como se ele pensasse: “só não vou fazer outra coisa, porque eu não tenho como. Estou ganhando pouco, mas estou ganhando”. Dessa forma, mesmo tendo as pressões decorrentes dos níveis sistêmico e social, os fatores simbólicos e emocionais estabelecem um contraponto para a continuidade da atividade ocupacional. Além disso, a reflexividade ocupacional compensatória está presente na luta pelo mandato ocupacional, pois se trata de uma ocupação onde não há exigência de credenciais e, conseqüentemente, há baixa barreira de entrada para novos profissionais entrarem no mercado.

Nesse sentido, por falta de outra opção, o caminhoneiro acaba compensando em poucos elementos, toda negatividade da mídia e os problemas de mandato ocupacional, de baixa munificência, as dificuldades da prática, etc. O que fiz aqui foi utilizar elementos de ordem cognitiva, do pensamento do ator, que permite que ele continue exercendo a ocupação, atribuindo significados, em conformidade com o que coloca Anteby, Chan e DiBenigno (2016) sobre o conceito de ocupação, pois se trata da construção social, por eles mesmos e também por outros. Dessa forma, a mídia mostrando como eles são vistos pelos outros mundos sociais e os próprios caminhoneiros colocando como são vistos por eles mesmos, logo a definição de ocupação proposta por Anteby, Chan e DiBenigno (2016) está articulada com o conceito de reflexividade compensatória.

Também coloco aqui a questão do mandato ocupacional está relacionado com a reflexividade de acordo com o contexto e as interações. Tendo em vista que mandato ocupacional se trata do direito conferido de desempenhar determinadas atividades, no caso do caminhoneiro, esse mandato é precário. Isso porque ele não detém o monopólio e nem o controle do tipo de conhecimento (Abbott, 1988) que é exigido para o trabalho, ou seja, como ele não possui o monopólio, qualquer um pode ser caminhoneiro. Há um pensamento recorrente em colocar o mandato ocupacional como um sinônimo do que Freidson (1970; 1983; 1998) coloca como jurisdição, quando a jurisdição é apenas um dos elementos do mandato ocupacional.

O mandato ocupacional é muito mais amplo do que simplesmente um elemento ajude a dar limites para uma ocupação. Por exemplo: há uma briga da psiquiatria, com psicologia, que é uma questão de jurisdição, no entanto, ambos têm o mandato conferido por terceiros, possuem a legitimidade e a reconhecida importância atribuída a seus atos. Como essas ocupações não são estigmatizadas, logo, o mandato ocupacional é garantido. Neste exemplo, teríamos algum problema de jurisdição entre duas profissões, que vai ao encontro da lógica colocada por Abbott (1988) de sistemas interprofissionais, onde ele coloca que o controle do monopólio do conhecimento depende do grau de expertise. Dessa forma, como o trabalho do caminhoneiro não é de alta expertise, Freidson (1998) fala de alguns tipos de especialização.

Mesmo que se trate de duas abordagens diferentes, uma de jurisdição falando sobre sistemas interprofissionais (Abbott, 1988) outra falando de expertise no trabalho, onde não há preocupação com sistemas de profissões (Freidson, 1998). Vale ressaltar que Freidson buscou entender como e em quais condições a natureza do trabalho, principalmente do conhecimento e das condições institucionais, acaba explicando o profissionalismo, ou seja, aquela tendência

se tornar uma profissão e controlar o próprio trabalho, no caso de algumas ocupações e de outras ocupações não. Em suma, tanto por fatores institucionais, quanto por fatores relacionados à própria natureza do trabalho, algumas ocupações simplesmente não conseguem ter o *status* e prestígio de gozar de vantagens econômicas (Freidson, 1998).

Então, quando comparado com outras profissões, como o médico, o advogado ou o engenheiro, percebo que essa barreira é, de fato, muito baixa. Outro problema do mandato ocupacional, é que também se trata de um direito conferido a determinado indivíduo, por determinadas audiências, a um determinado público (Hughes, 1964; Freidson 1998). Ou seja, não se confere esse direito de exercício da ocupação ao caminhoneiro, mas também, não se confere que a mídia tem colocado sobre este profissional como um indivíduo estigmatizado.

Dessa forma, o mandato acaba sendo precário nesse sentido, ou seja, o indivíduo tem direito de ser caminhoneiro, mas sem reconhecimento social. E esta é uma questão que reflete na luta por *status*, que algo que eles lutam não só internamente (social), mas também por *status* externamente (sistêmico), principalmente no que se refere a serem reconhecidos. Assim, o mandato ocupacional abrange uma questão de legitimidade social, ou seja, esse reconhecimento, os modos de julgamento social e a baixa munificência me leva a inferir que o mandato ocupacional nessa ocupação é precário.

Reforço aqui que a minha explicação sobre reflexividade ocupacional compensatória em conjunto com outros elementos explicam não só como é construída e reconstruída socialmente ocupação, no sentido de constituição simbólica da mesma, mas também o porquê que os atores continuam a desempenhar determinada ocupação de mandato precário. A importância desse estudo recai sobre a possibilidade de melhor elaborar políticas públicas em relação a outras ocupações.

Se estas questões tivessem sido levado isso em consideração anos atrás, seria melhor analisado o movimento uma grande quantidade de pessoas entrando em uma determinada ocupação, poderia ser evitado ou amenizado problemas relacionados a baixa munificência, a problemas de mandato ocupacional, a desvantagens econômicas, a falta de barreiras devido ao baixo credencialismo, dentre outras questões.

Desse modo, com um olhar mais atento para aos elementos teorizados nesta tese, sobretudo no que se refere à categoria Reflexividade Ocupacional Compensatória, há condições de amenizar a dificuldade para os atores ocupacionais e, conseqüentemente, os resultados para

a sociedade como a questão das greves e manifestações, que têm origem nessas dificuldades enfrentadas pelos atores que desempenham uma ocupação.

REFERÊNCIAS

Abbott, A. (1988). *The System of Professions: An Essay on the Division of Expert Labor*. Chicago: University of Chicago Press.

Abbott, A. (2005). Sociology of Work and Occupations. In: Smelser, N. J.; Swedberg, R. (Editors). *The Handbook of Economic Sociology*. New Jersey: Princeton University Press.

Abbott, P., & Wallace, C. (1990). The sociology of the caring professions: An introduction. In P. Abbott & C. Wallace (Eds.), *The sociology of the caring professions* (pp. 1–22). London: Falmer.

Agar, M. (1980). *The professional stranger: an informal introduction to ethnography*. New York, Academic Press.

Almeida, S.; Fernando, M. (2016): Making the cut: occupation-specific factors influencing employers in their recruitment and selection of immigrant professionals in the information technology and accounting occupations in regional Australia, *The International Journal of Human Resource Management*.

Alvarenga, A. C.; Novaes, A. G. (2000). *Logística aplicada: suprimento e distribuição física*. 3. ed. São Paulo: Edgard Blücher. 194p.

Alvesson, M., & Kärreman, D. (2000). Varieties of discourse: On the study of organizations through discourse analysis. *Human Relations*, 53(9), 1125–1149. Barley, 1988.

Anderson, D. G. & Riley, P. (2008). Determining Standards of Care for Substance Abuse and Alcohol Use in Long-Haul Truck Drivers. *Nurs Clin N Am*. n. 43; 357–365.

Andion, C.; Serva, M. (2006). A Etnografia e os estudos organizacionais. In: Godoi, K. C. *et al.* (Orgs.). *Pesquisa Qualitativa em Estudos Organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos*. São Paulo: Saraiva.

Andrew, P. (2012). *The Social Construction of Age: Adult Foreign Language Learners*. UK: St Nicholas House.

Andrews, T. (2012). What is Social Constructionism?. *The Grounded Theory Review*. 11(1): 39- 46.

Anteby, M.; Chan, C. K.; Dibenigno, J. (2016). Three lenses on occupations and professions in organizations: Becoming, doing, and relating. *Academy of Management Annals*, v. 10, n. 1, p.

183-244, 2016.

Archer, M. S. (2003). *Structure, Agency and the Internal Conversation*. Cambridge: Cambridge University Press.

Ashcraft, K.L, Kuhn, T. and Cooren, F. (2009). Constitutional Amendments: “Materializing” Organizational Communication. In: A. Brief and J. Walsh (eds) *The Academy of Management Annals*, pp. 1–64. London: Routledge.

Ashcraft, K.L., Muhr, S.L., Rennstam, J. (2012). Professionalization as a Branding Activity: Occupational Identity and the Dialectic of Inclusivity-exclusivity. *Gender, Work and Organization*. 19(5): 467–88.

Aspers, P. Order in garment markets. *Acta Sociologica*, 51(3), 187-202, 2008.

Atkinson, P. (2001). *Handbook of ethnography*. London: Thousand Oaks, Calif., SAGE.

Atkinson. P; Delamont (2011). *The SAGE Qualitative Research Methods (Vol. I)*. Los Angeles: SAGE.

Bailey, C.; Madden, A. (2015). Time reclaimed: temporality and the experience of meaningful work. *Work, employment and society*. 1–16.

Ballou, R. H. (2008). *Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física*. São Paulo: Atlas. 388p.

Barkin, J. S. (2003). *Social construction and the logic of money: financial predominance and international economic leadership*. State University of New York Press.

Bate, S. P. (1997). Whatever happened to organizational anthropology? A review of the field of organizational ethnography and anthropological studies. *Human Relations* 50(9): 1147-1175.

Battisti, S.; Martins, R. S. (2001). Investimentos na infraestrutura nas regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e repercussões para a logística do sistema agroindustrial da soja no Brasil. *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza, v. 32, n.3, p. 388-405, 2001.

Bechky, B.A. (2011). Making Organizational Theory Work: Institutions, Occupations, and Negotiated Orders. *Organization Science*. 22(5): 1157–67.

Beckert, J. How do fields change? The interrelations of institutions, networks, and cognition in the dynamics of markets. *Organization Studies*, 31(5), 605-627, 2010.

Beckert, J. The social orders of markets. *Theory and Society*, 38(3), 245-269, 2009.

- Berger, P.; Luckmann, T. (2014) *A construção social da realidade*. Petrópolis, Vozes.
- Bijker, W. E.; Hughes, E. C., Parke, T. Pinch, T.J. (1993). *The Social Construction of Technological Systems*. University of Twente: Netherlands.
- BIJKER, W. Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change. Massachusetts: MIT Press, 1995.
- Blithe, S. J.; Wolfe, A. W. (2016). Work–life management in legal prostitution: Stigma and lockdown in Nevada’s brothels. *Human Relations*. 1–26.
- Bourdieu, P. (1990). *The logic of practice*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Bowersox, D. J.; Closs, D. J. (2010). *Logística Empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento*. São Paulo: Atlas. 594p.
- Bruni, A., & Gherardi, S. (2002). Omega’s story: The heterogeneous engineering of a gendered professional self. In M. Dent & S. Whitehead (Eds.), *Managing professional identities: Knowledge performativity and the “new professional.”* London: Routledge.
- Burr, V. (2003). *Social Constructionism*. London: Routledge.
- Caetano, A. (2017) Coping With Life: A Typology of Personal Reflexivity, *The Sociological Quarterly*, 58:1, 32-50
- Carollo, L.; Guerci, M. (2017). Between continuity and change: CSR managers occupational rhetorics. *Journal of Organizational Change Management*, Vol. 30 Issue: 4.
- Cassidy, H. (2017). Task Variation Within Occupations. *Industrial Relations*, Vol. 56, No. 3.
- Cerqueira-Santos, E., Morais, N. A., Moura, A. S., & Koller, S. H. (2008). Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes: Uma Análise Comparativa entre Caminhoneiros Clientes e Não Clientes do Comércio Sexual. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 21(3), 446-454.
- Cherobim, M. (1984). O Caminhoneiro na Estrada. *Revista Perspectivas*. São Paulo, 7: 113-125.
- Chia, R. (1996). *Organizational analysis as deconstructive practice*. Berlin: Walter de Gruyter.
- Chia, R. (2000). Discourse analysis as organizational analysis. *Organization*, 7(3), 513–518.
- Cilliers, P. (1998) *Complexity and Postmodernism: Understanding Complex Systems*. London: Routledge.

- Clarke, A. E. (1991). Social worlds/arenas theory as organizational theory. In: Maines, D. R. (Ed.). *Social organization and social processes: essays in honor of Anselm Strauss*. New York: Aldine De Gruyter, p. 119-158.
- Clarke, A. E. (2005). *Situational analysis: Grounded Theory after the postmodern turn*. London: Sage, 2005.
- Coffey, A., & Atkinson, P. (1996). *Making sense of qualitative data: Complementary research strategies*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Constas, M. A. (1992). Qualitative analysis as a public event: The documentation of category development procedures. *American Educational Research Journal*, 29, 253–266.
- Cooper, R.; Burrell, G. (1988). Modernism, Post-modernism and Organizational Analysis: An Introduction. *Organization Studies*, 9:1, 91–112.
- Corbin, J., & Strauss, A. (2008). *Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Correa, V. H.C.; Ramos, P. (2010) A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas. *Rev. Econ. Sociol. Rural*, Brasília, v. 48, n. 2, p. 447-472.
- Creswell, J. W. (2007). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. Thousand Oaks., CA: Sage.
- Creswell, J. W. (2010). *Projeto de Pesquisa: Métodos Qualitativo, Quantitativo e Misto*. Porto Alegre: Armed.
- Czarniawska, B. (1997). *Narrating the organization: Dramas of institutional identity*. Chicago: University of Chicago Press.
- Czarniawska, B. (2003) Social constructionism and organization studies. In: R. Westwood, & S. Clegg. (Eds.). *Debating organization: point-counterpoint in organization studies*. Oxford: Blackwell Publishing, p.128-139.
- Dagnino, R. (2014). *Tecnologia Social: Contribuições Conceituais e Metodológicas* [Online]. Campina Grande: EDUEPB, 318 P.
- Dalton, M. (1959). *Men who manage: fusions of feeling and theory in administration*. New York: Wiley.

- Davies, C. (1995). *Gender and the Professional Predicament in Nursing*. Buckingham: Open University Press.
- Dejours, C. (1987). *A Loucura do Trabalho: Estudo de Psicopatologia do Trabalho*. São Paulo: Cortez.
- Delfino, L. G. & Moraes, T. D. (2015). Percepções sobre adoecimento para caminhoneiros afastados pelo sistema de previdência social. *Estudos Interdisciplinares em Psicologia*, Londrina, v. 6, n. 2, p. 113-137.
- Dey, P., Schneider, H., Maier, F. Intermediary organisations and the hegemonisation of social entrepreneurship: fantasmatic articulations, constitutive quiescences, and moments of indeterminacy. *Organization Studies*, 37(10), 1451-1472, 2016.
- Dingwall, R.; Strong, P. M. The Interactional Study of Organizations: A Critique and Reformulation. *Urban Life*, 14(2) (1985): 205–230.
- Diniz, M. (2001). *Os donos do saber: profissões e monopólios profissionais*. Rio de Janeiro: Revan.
- Dionysiou, D. D., Tsoukas, H. (2012). Understanding the (Re)Creation of Routines from within: a symbolic interactionist perspective. *Academy of Management Review*, 38(2), 181-205.
- Dreher, J. (2015). The social construction of power: reflections beyond Berger/Luckmann and Bourdieu. *Cultural Sociology*, 10(1), 53-68.
- Dubar, C. (1997). *A Socialização: Construção das identidades sociais e profissionais*. Porto: Porto Editora.
- Durand, R., & Khaire, M. (2017). Where do market categories come from and how? Distinguishing category creation from category emergence. *Journal of Management*, v.43, n.1, 87-110.
- Edwards, D., Ashmore, M., Potter, J. (1995) Death and furniture: The rhetoric, politics, and theology of bottom line arguments against relativism. *History of the Human Sciences*, 8, 25-49.
- Emerson, R. M., Fretz, R., & Shaw, L. L. (1995). *Writing ethnographic fieldnotes*. Chicago: University of Chicago Press.
- Fayard, A.; Stigliani, I.; Bechky, B. A. (2016). How Nascent Occupations Construct a Mandate: The Case of Service Designers' Ethos. *Administrative Science Quarterly*. 1–34.
- Feenberg, A. (2002). *Transforming Technology*. Oxford: Oxford University Press.

- Flick, U. (2007) *Designing Qualitative Research*. The SAGE Qualitative Research Kit. London: Sage.
- Fonseca, M. L. (2007). *Profissionalização do Exército e Envolvimento Político dos Militares durante a I República Portuguesa*, ISCSP (UTL).
- Fraher, A. L. (2016): Invisibilised dirty work: The multiple realities of US airline pilots' work. *Culture and Organization*. Vol. 26 Issue: 3.
- Francis, V. (2017). What influences professional women's career advancement in construction? *Construction Management and Economics*, 35:5, 254-275.
- Freidson, E. (1983). *Professional Powers*. The University of Chicago Press, Chicago.
- Freidson, E. (1988). *Profession of Medicine: A Study of the Sociology of Applied Knowledge*. Chicago, The University of Chicago Press.
- Freidson, E. (1998). *Renascimento do profissionalismo*. Trad: Celso Mauro Paciornik. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Freidson, E. (2001). *Professionalism, the third logic*. Chicago, The University of Chicago Press.
- Freud, S. (1999) The Social Construction of Normality. *Families in Society: The Journal of Contemporary Social Services*. Vol. 80, No. 4, pp. 333-339.
- Frey, C. B.; Osborne, M. A. (2013). *The Future of Employment: How Susceptible are Jobs to Computerization?* University of Oxford.
- Garfinkel, H. (1967). *Studies in ethnomethodology*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Giddens, A. (1991). *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: Editora Unesp.
- Giddens, A. (1997). A Vida em Uma Sociedade Pós-Tradicional. In: Beck, U.; Giddens, A.; Lash, S. (Orgs). *Modernização Reflexiva: Política, Tradição e Estética na Ordem Social Moderna*. São Paulo: Editora Unesp.
- Giddens, A. (2000). *Capitalismo e moderna teoria social*. 5ª ed. Lisboa: Presença.
- Giddens, A. (2003). *A constituição da sociedade*. 2. Ed. - São Paulo: Martins Fontes.
- Gioia, D. A., Corley, K. G., Hamilton, A. L. (2012). Seeking Qualitative Rigor in Inductive Research: Notes on the Gioia Methodology. *Organizational Research Methods*. Vol 16, Issue 1, pp. 15 – 31.

- Given, L. M., & Olson, H. A. (2003). Knowledge organization in research: A conceptual model for organizing data. *Library & Information Science Research*, 25, 157–176.
- Given., L. M. (2008). *The Sage encyclopedia of qualitative research methods*. SAGE Publications, Inc. Thousand Oaks, California.
- Goffman, E. (1975). *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Trad. Márcia Bandeira de Mello Leite Nunes. Rio de Janeiro: LTC.
- Goleman, D. (1995). *Emotional intelligence*. New York: Bantam Books.
- Gordon, S. L. (1981). The Sociology of Sentiments and Emotion. In: *Social Psychology: Sociological Approaches*, ed. by M. Rosenberg and R. Turner, Basic Books, 1981.
- Habermas, J. (1972). *Knowledge and human interest*. London: Heinemann.
- Habermas, J. (1979). *Communication and the evolution of society*. Boston: Beacon Press.
- Habermas, J. (1984). *The theory of communicative action, reason and the rationalization of society* (Vol. 1). Cambridge, UK: Polity Press. Hearn, 1982.
- Hacking, I. (1999). *The social construction of what?* Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Hajer, M. (1995), *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*. Oxford: Clarendon Press.
- Hammersley, M. (1990). *Reading ethnographic research: a critical guide*. London: Longman.
- Hammersley, M.; Atkinson, P. (1995). *Ethnography: principles in practice*. London: New York, Routledge.
- Hammersley. M. (1999). Not bricolage but boatbuilding: Exploring two metaphors for thinking about ethnography. *Journal of Contemporary Ethnography*, 28(5), 574-585.
- Harding, N. (2003). *The Social Construction of Management: Texts and identities*. Routledge: New Fetter Lane, London.
- Helms, W. S.; Patterson, K. D. W. Eliciting acceptance for “illicit” organizations: the positive implications of stigma for MMA organizations. *Academy of Management Journal*, 57(5), 1453-1484, 2014;
- Hewitt, J. P. (2003). Symbols, Objects and Meanings. In. Reynolds, L. T.; Herman-Kinney, N. *J. Handbook of Symbolic Interacionism*. Oxford: Altamira.

- Hine, C. (2000). *Virtual Ethnography*. London: SAGE Publications.
- Hobsbawm, E. J. (2005). *Mundos do Trabalho: Novos Estudos sobre História Operária*. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra.
- Howard-Grenville, J.; Nelson, A. J.; Earle, A. G.; Haack, J. A.; Young, D. M. (2017). “If Chemists Don’t Do It, Who Is Going To?” Peer-driven Occupational Change and the Emergence of Green Chemistry. *Administrative Science Quarterly*. 1–37.
- Hughes, D. (1988). When nurse knows best: Some aspects of nurse/doctor interaction in a casualty department. *Sociology of Health and Illness*, 10, 1–22.
- Hughes, E. C. (1971) *The Sociological Eye*. Chicago: Aldine.
- Hughes, T. (2001). Technological Moment. In: Smith, M. R.; Marx, L. (Eds.) *Does Technology Drive History?* Cambridge: The Mit Press.
- Irwin, Anthea. (2011). “Social Constructionism.” In: Wodak, R.; Johnstone, B., Kerswill, P. (Editors). *The SAGE Handbook of Sociolinguistics*. London: SAGE Publications.
- Jagtenberg, T. (1983). *The social construction of science: A Comparative Study of Goal Direction, Research Evolution and Legitimation*. Dordrecht: Holland.
- Jaime Junior, P. (1996). Etnografia, antropologia e universo empresarial. *Revista de Administração Pública*, vol. 30, n. 6.
- Järventie-Theslef, R.; Tienari, J. Roles as mediators in identity work. *Organization Studies*, 37(2), 237-265, 2016;
- Jeffcutt, P. (1994). From Interpretation to Representation in Organizational Analysis - Postmodernism, Ethnography and Organizational Symbolism. *Organization Studies* 15(2): 241-274.
- Jessop, B. (1990). *State Theory: Putting the Capitalist State in Its Place*. Cambridge: Polity.
- Jessop, B. (1995). ‘The Regulation Approach, Governance and Post-Fordism: Alternative Perspectives on Economic and Political Change?’ *Economy and Society* 24: 307–33.
- Jessop, B. (1996). ‘Interpretive Sociology and the Dialectic of Structure and Agency’. *Theory, Culture and Society* 13: 119–28.
- Kahl, S. J.; King, B. G.; Liegel, G. (2016). Occupational Survival Through Field-Level Task Integration: Systems Men, Production Planners, and the Computer, 1940s–1990s. *Organization Science*.

- Kapron, R.A. (2012). *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: Profissão, Jornada e ações Políticas*. Dissertação (Mestrado em História). Pelotas; UFPEL.
- Karreman, D., & Alvesson, M. (2001). Making newsmakers: Conversational identity at work. *Organization Studies*, 22(1), 59–89.
- Khaire, M., Wadhvani, R. D. Changing landscapes: the construction of meaning and value in a new market category – modern indian art. *Academy of Management Journal*, v.53, n.6, 1281-1304, 2010;
- Knauth, D.R., Pilecco, F.B., Leal, A.F., Seffner, F., e Teixeira, A.M.F.B. (2012). Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Rev. Saúde Pública*, São Paulo, v. 46, n. 5, out.
- Koller, E. M. P. (2007). *Da vulnerabilidade ao protagonismo: profissionais do sexo e caminhoneiros frente à AIDS*. 202 f. Tese (Doutorado em Enfermagem) – Área de concentração: Filosofia e Ética em Saúde e Enfermagem, Universidade Federal de Santa Catarina.
- Kondo, D. (1990). *Crafting selves: Power, gender and discourses of identity in a Japanese workplace*. Chicago: University of Chicago Press.
- Korsgaard, S. (2011). Entrepreneurship as translation: Understanding entrepreneurial opportunities through actor-network theory. *Entrepreneurship & Regional Development*. Vol. 23, Nos. 7–8, September 2011, 661–680.
- Krippendorff, K. (2004). *Content analysis: An introduction to its methodology* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Kunda, G. (1992). *Engineering culture: Control and commitment in a high-tech corporation*. Philadelphia: Temple University Press.
- Larson, M. S. (1977). *The rise of professionalism: a sociological analysis*. London: University of California Press.
- Larson, M. S. (1990) *The formation of professions*. London: SAGE Publications.
- Leal, A. F. (2008) “*No peito e na raça*”: a construção da vulnerabilidade de caminhoneiros: um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no Sul do Brasil. 557 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social), Universidade Federal do rio Grande do Sul.

- LeCompte, M. D., & Preissle, J. (1993). *Ethnography and qualitative design in educational research* (2nd ed.). San Diego: Academic Press.
- LeCompte, M. D.; Schensul, J. J. (1999). *Designing and conducting ethnography research*. Walnut Creek, CA: AltaMira.
- Leidner, R. (1993). *Fast food, fast talk: service work and the routinization of everyday life*. Berkeley, University of California Press.
- Leyton, V.; Carvalho, D. G. De; Jesus, M. G. S. De; Muñoz, D.R. (2000) Uso de anfetamínicos por motoristas profissionais brasileiros: aspectos gerais. *Saúde, Ética & Justiça*, 5/7(1-2):32-6.
- Loacker, B. & Sullivan, K. R. (2016). The liminality of branding: Interweaving discourses ‘making up’ a cultural intermediary occupation. *Marketing Theory*. 1–22.
- Lockwood, D. (1964). Social integration and system integration. In: G.K. Zollschan e W. Hirsch (orgs.), *Explorations in Social Change*, Londres, Routledge, pp. 244-257.
- Loeb, P. D. & Clark, W. A. (2007). The determinants of truck accidents. *Transportation Research*. Part E 43; 442–452.
- Lofland, J., & Lofland, L. H. (1995). *Analyzing social settings: A guide to qualitative observation and analysis*. Belmont, CA: Wadsworth.
- Lukas, B.; Tan, J.; Hult, G. (2001) Strategic Fit in Transitional Economies: The Case of China's Electronics Industry. *Journal of Management*, 27 (2001), pp. 409-429.
- MacQueen, K.M., McLellan-Lemal, E., Bartholow, K., & Milstein, B. (2008). Teambased codebook development: Structure, process, and agreement. In G. Guest & K. M. MacQueen (Eds.), *Handbook for team-based qualitative research* (pp. 119–35). Lanham, MD: AltaMira Press.
- Maines, D. R. (2000). The Social Construction of Meaning. *Contemporary Sociology*, Vol. 29, No. 4 (Jul., 2000), pp. 577-584.
- Maines, D. R., Sugrue, N., Katovich, M. (1983). ‘The sociological import of G. H. Mead’s theory of the past’, *American Sociological Review* , 48(2), 161–173.
- Masson, V. A.; Monteiro, M. I. (2010). Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Rev. bras. enferm.*, Brasília, v. 63, p.533-540, 4, ago.

- Masson, V. A.; Monteiro, M. I. (2010). Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. *Rev. bras. enferm.*, Brasília, v. 63, p.79-83, n. 1, fev.
- Mayring, P. (2000). *Qualitative content analysis*. Forum: Qualitative Social Research 1(2). Disponível em: <http://qualitative-research.net/fqs-texte/2-00/2-00mayring-e.htm>
- McCabe, D.; Hamilton, L. (2015). The kill programme: an ethnographic study of ‘dirty work’ in a slaughterhouse. *New Technology, Work and Employment*. 30:2.
- Meisenbach, R.J. (2008). Working with Tensions: Materiality, Discourse, and (Dis)empowerment in Occupational Identity Negotiation among Higher Education Fund-raisers. *Management Communication Quarterly*. 22(2): 258–87.
- Melia, K. (1987). *Learning and working: The occupational socialisation of nurses*. London: Tavistock.
- Miles, M. B., & Huberman, M. A. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Mintzberg, H. (1973). *The nature of managerial work*. New York: Harper & Row. Parker, 1992;
- Mishler, E.G. (2006) Narrative and identity: The double arrow of time. In A. De Fina, D. Schiffrin and M. Bamberg (eds) *Discourse and Society* (pp. 30–47). Cambridge: Cambridge University Press.
- Morais, N. A. (2007). Exploração sexual comercial de crianças e adolescentes: um estudo com caminhoneiros brasileiros. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*; Jul-Set.; v. 23; n. 3; p. 263-272.
- Morse, J. (1995). The significance of saturation. *Qualitative Research*, 5, 147–149.
- Mostyn, B. (1985). The content analysis of qualitative research data: A dynamic approach. In: M. Brenner, J. Brown, & D. Canter (Eds.), *The research interview: Uses and approaches* (pp. 115–145). London: Academic Press.
- Mouzelis, N. (1974). Social and System Integration: Some Reflections on a Fundamental Distinction. *Sociology* 25: 395–409.
- Mouzelis, N. (1997). Social and System Integration: Lockwood, Habermas, Giddens. *Sociology* 31:111–19.
- Mouzelis, N. P. (2008). *Modern and Postmodern Social Theorizing*. Bridging the Divide, Cambridge, Cambridge University Press.

- Namey, E., Guest, G., Thairu, L., & Johnson, L. (2008). Data reduction techniques for large qualitative data sets. In G. Guest & K.M. MacQueen (Eds.), *Handbook for teambased qualitative research* (pp. 137–61). Lanham, MD: AltaMira Press.
- Nascimento, E. C., Nascimento, E., Silva, J. P. (2007). Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Revista de Saúde Pública*, 41(2), 290-293.
- Paiva Junior, F. G.; Mello, S. C. B. (2008). Pesquisa Qualitativa nos Estudos Organizacionais: Contribuições Fenomenológicas de Alfred Schütz. *Organizações em contexto*, Ano 4, n. 8.
- Parsons, T. (1975). The Present Status of "Structural-Functional" Theory in Sociology. In: Parsons, T. *Social Systems and The Evolution of Action Theory*. New York: The Free Press.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Pettenger, M. E. (2007). *The Social Construction of Climate Change: Power, Knowledge, Norms, Discourses*. Ashgate Publishing Limited. Hampshire: UK.
- Pfeffer, J.; Salancik, G. R. (1978). *The external control of organizations: a resource dependence perspective*. New York: Harper & Row.
- Pinch, T. Technology and institutions: living in a material world. *Theory and Society*, 37(4), 461-483, 2008.
- Podolny, J. M. (1993). A status-based model of market competition. *American Journal of Sociology*. v. 98, n. 4, p. 829–872.
- Podolny, J. M. (2005) *Status Signals: A Sociological Study of Market Competition*. Princeton University Press, Princeton, NJ.
- Polkinghorne, D.E. (1988) *Narrative Knowing and the Human Sciences*. Albany, NY: State University of New York Press.
- Powell, W. W., & Di Maggio, P. J. (1991). *The new institutionalism in organizational analysis*. Chicago: University of Chicago Press.
- Quinn, S. The transformation of moral in markets: death, benefits, and the exchange of life insurance policies. *American Journal of Sociology*, 114(3), 738-780, 2008.
- Rasborg, K. (2004) Socialkonstruktivismen i klassisk og moderne sociologi. In: Fuglsang, L. & Olsen, P. B. (Eds.) *Videnskabsteori i samfundsvidenskaberne*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.

- Rindova, V. P.; Pollock, T. G.; Hayward, M. L. Celebrity firms: the social construction of market popularity. *Academy of Management Review*, 31(1), 50-71, 2006.
- Robson, C. (2003). *Real World Research*, London: Blackwell.
- Rocha E. M. (2008). *DST e AIDS em região de fronteiras: um estudo com caminhoneiros no estado de Rondônia*. Cacoal, RO: UnB.
- Rockwell, E. (1991). Ethnography and critical knowledge of education in Latin America. *Prospects*, 21 (2), 156-167.
- Rodin, M. (1992). The social construction of premenstrual syndrome. *Soc Sci Med*. Jul;35(1):49-56.
- Rodrigues, M. L. (2002). *Sociologia das Profissões*. Oeiras: Celta Editora.
- Rodrigues, M. L. (2012). *Profissões: Lições e Ensaio*. Coimbra: Almedina.
- Rosa, I. (2006). *Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal de Uberlândia (UFU).
- Rosenbloom, T.; Eldrorb, E. & Shahara, A. (2009). Approaches of truck drivers and non-truck drivers toward reckless on-road behavior. *Accident Analysis and Prevention*. n. 41; 723–728.
- Rosenfeld, D. (2003). *The changing of the guard: Lesbian and gay elders, identity, and social change*. Philadelphia: Temple University Press.
- Ruthrof, H. (1997). *Semantics and the body*. Toronto: University of Toronto Press.
- Saldaña, J. (1995). "Is theatre necessary?": Final exit interviews with sixth grade participants from the ASU longitudinal study. *Youth Theatre Journal* 9, 14–30.
- Saldaña, J. (2011). *Fundamentals of qualitative research*. New York: Oxford University Press.
- Saldaña, J. (2013). *The Coding Manual for Qualitative Researchers*. 2nd Edition. London: Sage.
- Salvage, J. (1985). *The politics of nursing*. London: Heinemann.
- Samra-Fredericks, D. (2003). Strategizing as lived experience and strategists' everyday efforts to shape strategic direction. *Journal of Management Studies*, 40(1), 141–174.
- Sanday, P. R. (1979). Ethnographic Paradigm(s). *Administrative Science Quarterly*, 24(4): 527-538.

- Sandberg, J. (2001). The constructions of social constructionism. In: Sjostrand, J. Sandberg, & M. Tyrstrup (Eds.), *Invisible management: The social construction of leadership*. London: Thomson.
- Santos, M. M. (2007). *Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- Scaramella, M. L. (2004). *Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros*. (Dissertação de Mestrado), Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- Schensul, S., Schensul, J., & LeCompte, M. D. (1999). *Essential ethnographic methods: Observations, interviews, and questionnaires*. Ethnographer's toolkit. Vol. 2. Walnut Creek, CA: AltaMira.
- Schutz, A. (1962). *The Problem of Social Reality. Collected Papers*, vol. I. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Scott, J. *Sociologia: conceitos-chave*. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.
- Shaw, M. E., & Wright, J. M. (1967). *Scales for the measurement of attitudes*. New York: McGraw-Hill.
- Silva, V. N.; Santos, G. R.; Durães, S. J. A. (2017). Trabalho: dimensões, significados e ampliação do conceito. *RIAEE – Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação*, v. 12, n. 2, p. 739-754.
- Simmel, G. (2009). *Sociology: inquiries into the construction of social forms*. Koninklijke Brill NV, Leiden: Netherlands.
- Simpson, I. H. (1979). *From student to nurse: A longitudinal Study of socialization*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Smith, S. S.; Horswill, M. S.; Chambers, B. & Wetton, M. (2009). Hazard perception in novice and experienced drivers: The effects of sleepiness. *Accident Analysis and Prevention*. 41; 729–733.
- Sobrinho-Santos, C. K. *et al.* (2015). Relatos de caminhoneiros sobre a prevenção do HIV e o material educacional impresso: reflexões para educação em saúde. *Ciênc. Educ.*, Bauru, v. 21, n. 4, p. 1011-1030.

- Sousa, L. M. S., Silva, L. S., & Palmeira, A. T. (2014). Representações sociais de caminhoneiros de rota curta sobre HIV/AIDS. *Psicologia & Sociedade*, 26(2), 346-355.
- Spradley, J. (1979). *The ethnographic interview*. Forth Worth: Hancourt Brace Jovanovich College.
- Stake, R. E. (2010). *Qualitative research: studying how things work*. The Guilford Press. New York, NY.
- Storr, V. H. (2008). The Market as a Social Space: On the meaningful extra-economic conversations that can occur in markets. *Review of Austrian Economics*, 21 (2 & 3).
- Strauss, A. (1959). *Mirrors and masks: The search for identity*. Glencoe, IL: Free Press.
- Strauss, A. (1963). The hospital and its negotiated order. In E. Freidson (Ed.), *The hospital in modern society*. New York: Free Press.
- Strauss, A. (1978). *Negotiations: Varieties, processes, contexts, and social order*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Strauss, A. (2003). *Qualitative analysis for social scientists*. The Edinburgh Building, Cambridge, UK.
- Strauss, A., & Corbin, J. (1998). *Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Svensson, P. (2007). Producing Marketing: Towards a Social-phenomenology of Marketing Work. *Marketing Theory*. 7(3): 271–90.
- Teles, A.S.; Matos, M. A.; Caetano, K.A.A. (2008). Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. *Rev Panam Salud Publica.*; 24(1):25–30.
- Thomas, A. (2017). Conglomerate Unions and Transformations of Union Democracy. *British Journal of Industrial Relations*. February. 0007–1080 pp. 1–24.
- Tope, D. (2005). The Benefits of Being There: Evidence from the Literature on Work. *Journal of Contemporary Ethnography*, 34(4), pp.470–493.
- Tsoukas, H. (2000). False dilemmas in organization theory: Realism of social constructivism. *Organization*, 7(3), 531–535.
- Van Brussel, L.; Carpentier, N. (2014) *The Social Construction of Death: Interdisciplinary Perspectives*. Palgrave Macmillan Press LLC: New York, NY.

- Van Maanen, J. (1978). The asshole. In P. K. Manning & J. Van Maanen (Eds.), *Policing*. New York: Random House. Watson, 1994;
- Veeraraghavan, H.; Bird, N.; Atev, S.; Papanikolopoulos, N. (2007). Classifiers for driver activity monitoring. *Transportation Research*. Part C. 15. 51–67.
- Vilaça, M. V. (1987). *Em torno da sociologia do caminhão*. 3. ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Niterói: Universidade Federal Fluminense/EDUFF/PROED.
- Villarinho, L. *et al.* (2002). Caminhoneiros de rota curta e sua vulnerabilidade ao HIV, Santos, SP. *Rev Saúde Pública*; 36 (4 Supl): 61-7.
- Watson, T. J. (2002). *Organizing and managing work*. Harlow, UK: Prentice Hall.
- Weber, S. A. T. & Mantovani, J. C. (2002). Doenças do sono associadas a acidentes com veículos automotores: revisão das leis e regulamentações para motoristas. *Revista Brasileira de Otorrinolaringologia*. 68 (3) Parte 1 Maio/Junho.
- Weick, K. E. (1995). *Sensemaking in organizations*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Wolcott, H. F. (1999). *Ethnography: A way of seeing*. Walnut Creek, CA: Alta Mira Press.
- Yin, R. (2016). *Pesquisa Qualitativa do Início ao Fim*. Porto Alegre. Editora: Bookman.
- Ziegler, P.; Russo, R. (1989) ... Até o último rincão: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Foletras.