

Área Temática: Gestão de pessoas

Título do trabalho: De pai para filho: o fim de uma tradição no setor de transporte rodoviário de cargas.

AUTORES

ANA PAULA DARIO ZOCCA

Universidade Metodista de Piracicaba
paula@voal.com.br

MARIO SACOMANO NETO

UNIVERSIDADE METODISTA DE PIRACICABA - UNIMEP
msakomano@unimep.br

DALILA ALVES CORRÊA

Universidade Metodista de Piracicaba
dacorrea@unimep.br

VALÉRIA RUEDA ELIAS SPERS

Universidade Metodista de Piracicaba
vrueda@unimep.br

Resumo

O artigo aborda a quebra de uma tradição no setor de transporte rodoviário de cargas, representada pelo fim da passagem da profissão do motorista rodoviário de cargas de pai para filho. A análise desta realidade foi consolidada pela teoria do Interacionismo Simbólico de Peter Berger e Thomas Luckmann e revelou uma crise de identidade do motorista com a profissão, permeada por conflitos psicológicos que causam sofrimento a estes profissionais. Apresenta como as estruturas e papéis contraditórios presentes na sociedade moderna e no ambiente de trabalho dos motoristas favorecem a desintegração da personalidade na perspectiva de Sorokin. A metodologia empregada foi o estudo exploratório com coleta de dados pela entrevista semi-estruturada clínica e resultou em um conteúdo denso e revelador. Os conflitos, ambiente da estrada e falta de reconhecimento social aparecem como fatores decisivos para esta quebra de identidade entre pai e filho, motivada pela vivência no círculo familiar, muitas vezes marcado pelo distanciamento emocional de seus membros e pressões da família contra a profissão. Revela também os mecanismos intrínsecos que suportam esse processo.

Abstract

The article approaches the break of a tradition in cargo transportation section, represented by the end of the profession passage from fathers for sons. The analysis of this reality was consolidated by the theory of Symbolic Interaction from Peter Berger and Thomas Luckmann and it revealed a crisis of the driver's identity with the profession, permeated by psychological conflicts that cause suffering to these professionals. It presents how the structures and contradictory papers in the modern society and in the atmosphere of the drivers' work permit the disintegration of the personality, in the perspective of Sorokin. The used methodology was the exploratory study with data collection from the semi-structured clinic interview and it resulted in a dense and developing content. The conflicts, atmosphere of the highway and lack of social recognition appear as decisive factors for this identity break between father and son, motivated by the existence in the family's circle, a lot of times

marked by the emotional estrangement of your members and pressures of the family against the profession. It also reveals the intrinsic mechanisms that support that process.

Palavras-chave: identidade, trabalho, motorista.

Introdução

O estudo teve como objetivo identificar quais elementos incorporados no processo de formação da identidade dos motoristas colaboram para o fim de uma tradição no setor de transporte rodoviário de cargas: o incentivo dos pais caminhoneiros para os filhos seguirem na profissão. Analisa também, os mecanismos responsáveis pela ruptura na transmissão desta identidade.

Entre os caminhoneiros, a cultura vigente era passar a profissão de pai para filho. O orgulho do antigo profissional era ver o filho não só seguir na profissão, mas também assumir o volante do caminhão herdado do pai.

Cláudio Machado da Silveira, diretor da Associação dos Motoristas de São Marcos-RS, cidade que concentra o maior número de caminhões do mundo, relata que antigamente o filho mal terminava o segundo grau e começava a viajar com o pai e hoje ser caminhoneiro não representa mais uma opção profissional para os jovens, mas uma saída para quem não consegue trabalho em outro lugar (PEREIRA, 2008).

O presidente da seção de cargas da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Fávio Benatti, acrescenta que o profissional sempre é responsabilizado pelo caos do setor. A culpa pelo excesso de trânsito e acidentes ao invés de recair sobre a falta de infra-estrutura de 75% das estradas brasileiras é transferida para o motorista, acusado de dirigir longas horas e congestionar as rodovias, dificultando o interesse dos jovens pela profissão (PEREIRA, 2008).

O ciclo presente nas gerações passadas se quebrou e as consequências são percebidas por todo um setor.

Estimativas apontam que existe um déficit de pelo menos 90 mil motoristas atualmente, o que representa 15% da frota de 600 mil veículos das transportadoras (WAGNER, 2007).

Para compreender esta realidade, faz-se necessário investigar os elementos presentes na profissão do motorista, que contribuem para a quebra desta identidade e conseqüentemente de uma cultura que permeou gerações.

O presente estudo se constitui num estudo exploratório, o qual buscou levantar reflexões e compreensão sobre esse fenômeno organizacional, procurando analisar através do processo da formação da identidade individual, os elementos determinantes para o contexto relatado. Tomou-se como referência empírica uma empresa do setor, de pequeno porte, localizada no interior de São Paulo, a qual vem registrando nos últimos três anos grande dificuldade na contratação desses profissionais. Na empresa era comum a prática de empregar filhos de motoristas e hoje esta contratação praticamente não existe, pela falta de interesse dos jovens em iniciar na profissão.

A corrente do interacionismo simbólico defendida por Berger e Luckman (1990) constitui-se no referencial teórico desse artigo para determinar os mecanismos que influenciam a formação da identidade dos indivíduos ao longo da vida e como essa identidade se transfere de pai para filho e define como ambos interpretam a realidade. Sorokin (1968) complementa que os indivíduos desempenham diversos papéis na sociedade, porém alguns desses papéis podem não representar a verdadeira identidade do indivíduo e estar permeado por contradições do ambiente. Surge então o conflito, que pode desencadear-se em sofrimentos, problemas emocionais e desintegração da personalidade.

O processo de formação da identidade: de pai para filho

O indivíduo não nasce membro da sociedade e ao longo de sua vida é levado a fazer parte dessa organização social por um processo de socialização, que consiste na interpretação da realidade objetiva e sua interiorização como realidade subjetiva e forma a base para a compreensão das outras pessoas e do mundo (BERGER; LUCKMANN, 1990).

O processo de interiorização da realidade ao atribuir sentido às experiências individuais torna-se fundamental para a formação da identidade dos indivíduos e suas relações com a sociedade. Conforme o indivíduo amadurece e a sua identidade é formada, o processo de interiorização modifica-se, a relação com a sociedade é afetada e o indivíduo inicia um outro processo de socialização. Assim, o processo de socialização evolui de primário para secundário. Na socialização primária, o indivíduo torna-se membro da sociedade na medida em que compreende os outros, o mundo em que vive e esse mundo torna-se o seu próprio. O fenômeno acontece na infância e integra o indivíduo na sociedade. Na socialização secundária o indivíduo já socializado é introduzido em novos setores ou grupos da sociedade (BERGER; LUCKMANN, 1990).

A socialização primária constitui-se a fase mais importante desse processo, já que o indivíduo nasce dentro de uma estrutura social objetiva na qual encontra outros significados que lhe são impostos pelos pais, família ou responsáveis legais. Estes se encarregam de sua socialização e também apresentam situações da realidade objetiva, que originam um mundo social objetivo, que é interpretado pelo indivíduo de acordo com a sua localização na estrutura social e também em virtude de suas crenças pessoais, cujo fundamento se encontra na história de cada um. Assim, a socialização primária não é influenciada apenas pelo aprendizado cognitivo, mas ocorre em situações carregadas de emoção. A identificação da criança com as pessoas que são importantes para ela acontecem com a formação dos vínculos emocionais, mas a interiorização somente ocorre quando há essa identificação. A criança assimila os papéis e as atitudes das pessoas que possuem significado para ela e passa a repeti-los. Graças a esse processo, a criança consegue identificar a si mesma, adquirir uma identidade subjetivamente coerente e plausível, que passa a formar o seu caráter e a sua personalidade (BERGER; LUCKMANN, 1990).

Na socialização primária a consciência da criança é reforçada pela observação dos papéis e atitudes das pessoas que lhe são importantes e significativas: avós, tios e primos. Assim a criança generaliza essas atitudes como pertencentes a toda a sociedade e identifica-se não somente com os outros, mas com uma sociedade e apenas com essa identificação generalizada que o indivíduo consegue alcançar estabilidade e continuidade na identificação consigo mesmo (BERGER; LUCKMANN, 1990).

A descoberta do mundo e a busca da própria identidade

A infância apresenta-se para a criança como um mundo de certezas, que a conduz ter confiança não somente nos outros significativos, mas em todas as situações vivenciadas com estes, que se constituirá em seu primeiro mundo. No processo de socialização primária, o indivíduo está preso ao núcleo familiar e à estrutura social em que vive; já a socialização secundária passa a ocorrer quando o indivíduo deixa esse núcleo familiar e começa a participar de outras estruturas sociais, como a escola e o trabalho, que lhe apresentam uma realidade diferente e a possibilidade de exercer outros papéis.

Na socialização secundária ocorre então a interiorização de submundos institucionais, representados pela divisão do trabalho e distribuição social do conhecimento. Nela acontece a incorporação de conhecimentos para funções específicas do trabalho e exige a aquisição de vocabulários próprios para essas funções, os quais estruturam as interpretações e condutas de rotina nos ambientes institucionais. Os submundos da interiorização secundária são realidades parciais em contraste com o mundo básico da socialização primária originados

por elementos normativos, afetivos e cognitivos, legitimados por símbolos e rituais, que marcam a diferenciação e a importância entre as funções no trabalho perante a sociedade. Quanto maior for o universo simbólico da profissão, mais profunda será a identificação do indivíduo com a sua função (BERGER; LUCKMANN, 1990).

Os autores comentam que as crises que acontecem após a socialização primária decorrem do fato da criança descobrir que existem outros mundos além daquele apresentado pelos pais. Assim, os conteúdos da socialização primária podem entrar em choque com os novos conhecimentos que precisam ser adquiridos na socialização secundária e após essa fase de transição, o indivíduo tem consciência de que a realidade é parte apenas de um contexto.

Os conteúdos assimilados pela socialização primária por estarem carregados de emoção, são mais difíceis de serem reconstruídos do que os da socialização secundária, a qual se utiliza de um processo essencialmente cognitivo. Assim os vínculos emocionais presentes na infância poderão influenciar o processo de identificação do indivíduo ao longo de toda a sua vida, sem que este tenha consciência do que está por trás de suas escolhas e atitudes.

A socialização secundária não está atrelada a uma figura particular e o conhecimento pode ser transmitido por qualquer pessoa, o que confere um certo formalismo e anonimato para a socialização e deixa o conteúdo menos subjetivo em relação à socialização primária e por isso, mais fácil de ser anulado. Na socialização primária, por sua vez, é necessária a ocorrência de graves choques na vida suficientes para desintegrar a realidade interiorizada na primeira infância (BERGER; LUCKMANN, 1990).

A socialização não é um processo limitado e jamais se completa; seus conteúdos podem ser conservados ou transformados. A realidade objetiva pode ser mantida pela interiorização da vida cotidiana que se manifesta pela rotina e é continuamente reafirmada na interação do indivíduo com os outros. Assim a realidade é interiorizada e mantida por processos sociais que são importantes para a progressiva confirmação da identidade do indivíduo (BERGER; LUCKMANN, 1990).

As experiências vivenciadas no processo de socialização primário e secundário determinam o grau de identificação do indivíduo com ele mesmo, com o trabalho e sua integração na sociedade. Quanto maior for o reconhecimento do indivíduo perante a sociedade, pelos diversos papéis que exerce, maior significado ele atribuirá à sua existência, tornando-se um indivíduo integrado e livre de conflitos.

O choque entre o mundo idealizado e a realidade

O processo de socialização e o meio-social que o indivíduo faz parte são permeados por conflitos e contradições, pois a estrutura social é imperfeita e o acesso aos recursos, ao reconhecimento, a interpretação da realidade e a satisfação dos desejos são limitados à posição ocupada pelo indivíduo na estrutura social ou familiar.

Na realidade apresentada aos indivíduos desde a infância até a morte, costumam ocorrer situações ou condições sócio-culturais deficientes e contraditórias, que influenciam o processo de formação da identidade e como resultado podem gerar conflitos devido à ruptura com a identidade anterior.

Os problemas na socialização que desintegram a personalidade, segundo Berger e Luckmann (1990) podem ocorrer em três situações.

A primeira ocorre quando existe assimetria entre a realidade objetiva e a subjetiva, ou seja, entre o que se apresenta e o que é interiorizado, gerando tensões e conflitos.

A segunda apresenta-se quando mundos contraditórios são expostos ao indivíduo e ele fica confuso e defronta-se com a escolha de identidades que se apresentam como verdadeiras possibilidades de vida e podem dar origem a identidades ocultas.

A terceira acontece quando existem contradições entre a socialização primária e secundária e identidades opostas aparecem como opções subjetivas. Os desejos do indivíduo

originados na socialização primária tornam-se impossíveis de serem realizados no contexto da socialização secundária e a identidade subjetivamente escolhida torna-se uma identidade de fantasia, o que levará a tensões e inquietudes na estrutura social.

Além dos conflitos internos e familiares que o indivíduo vivencia na socialização primária e secundária faz-se necessário destacar a importância da estrutura social, que determina o acesso à realidade e influencia a personalidade humana e os diversos papéis que o indivíduo exerce ao longo da vida.

O indivíduo ao ter contato com as diversas realidades que se apresentam na sociedade, pode ser impelido a contestar os seus valores originais, interiorizados na socialização primária, gerando angústias e tensões que serão resolvidas quando o indivíduo decidir se incorpora os novos valores ou se contesta a realidade, porém esse processo é inconsciente e pode gerar lutas internas e levar o indivíduo a vivenciar uma série de conflitos.

A desintegração da personalidade frente às contradições na estrutura social

Como foi analisado, o desenvolvimento humano só é possível através de um meio social e a personalidade moral e social é formada por esse universo sócio-cultural organizado e Sorokin (1968) chama atenção para o fato de quando a estrutura sócio-cultural e os sistemas de valores se desorganizam temporariamente, a vida mental e moral dos indivíduos entra em desintegração e abre espaço para os distúrbios mentais.

No ambiente de trabalho, os problemas do comportamento humano são reproduzidos e as empresas passam então a enfrentar uma questão que está além da imposição de regras e faz parte de um emaranhado de possibilidades que necessita ser cuidadosamente analisado.

Dejours (1994) alerta que a relação homem-trabalho está carregada de subjetividade e permeada por sentimentos de prazer, satisfação, frustração e agressividade e enquanto para uns é fonte de equilíbrio para outros é causa de fadiga e os efeitos concretos dessa subjetividade podem ser observados nos comportamentos presentes na empresa, representados pelo absenteísmo, nas greves e demais atitudes excessivas.

Estudos apontam que muitas doenças mentais e várias psiconeuroses são causadas por condições sócio-culturais, em um mundo em que a ordem social e os valores culturais não estão integrados e favorecem a desorganização da personalidade. Esta é causada pela complexidade e autocontradição da estrutura social e cultural e suas mudanças bruscas de um conjunto de condições sociais para outro (SOROKIN, 1968).

Torna-se evidente a relação que existe entre as estruturas e sistemas sociais e o desenvolvimento e mudanças da personalidade humana, que são dois aspectos que integram a realidade sócio-cultural (SOROKIN, 1968).

O processo de desorganização da personalidade é apresentado por Sorokin como fruto das contradições presentes nos indivíduos e na estrutura social.

Sorokin (1968) esclarece que a personalidade de um indivíduo é composta de diversos papéis que ele nomeia de egos; podem ser biológicos (necessidades humanas) e sociais (papéis sociais) e os indivíduos possuem tantos egos sociais quanto os diferentes grupos que frequenta; caso esses grupos sejam antagônicos, os egos que se apresentam no indivíduo também serão antagônicos. Assim, essa teoria enfatiza o homem como um ser dualista, em que coexistem duas espécies de estados de consciência, que são antagônicos na origem, na natureza e nos objetivos e prevalece o mais forte (SOROKIN, 1968).

Os egos biológicos em sua natureza são essencialmente anti-sociais e os papéis sociais são responsáveis por organizar as funções na vida dos indivíduos e garantir a harmonia entre os diferentes egos (CASTELLS, 1999).

Os diferentes egos estão em harmonia quando os grupos a que pertence o indivíduo têm relações solidárias entre si, fazendo-o pensar, sentir e agir da mesma maneira,

direcionando-o para o mesmo alvo e objetivos; o indivíduo está integrado e unificado, livre de lutas e conflitos internos e não terá dúvidas em relação aos seus direitos e obrigações e sobre o que deve ou não fazer (SOROKIN, 1968).

Porém, se os grupos a que pertence o indivíduo estão em conflito e o impelem a ações, deveres e convicções contraditórias, ele fica dividido em si mesmo pelos conflitos internos e preocupações. Não conseguirá paz de espírito, nem felicidade verdadeira; seu comportamento será contraditório permeado pela indecisão. A contradição acaba com a sua saúde mental e desmoraliza-o, dispersando suas lealdades e dificultando o cumprimento de suas obrigações (SOROKIN, 1968).

A lealdade dos indivíduos para com as suas obrigações é abalada e o indivíduo associado a diversos grupos é ligeiramente leal a todos e incondicionalmente a nenhum, o que resulta em um sentimento de lealdade enfraquecido e a linha que separa a lealdade da deslealdade tende a desaparecer e a conveniência biológica prevalece (SOROKIN, 1968).

Essa diversidade de comportamentos e papéis sociais acontece, devido o indivíduo pertencer a um grande número de grupos organizados e cada grupo influencia o indivíduo em relação a suas idéias, crenças, valores, padrões e emoções, pois cada grupo tem suas próprias normas e valores que os integrantes devem incorporar. Se o indivíduo for contrário às idéias, crenças e aspirações do grupo ou ele se retirará por livre e espontânea vontade ou ele será excluído pelo grupo (SOROKIN, 1968).

A maioria das psiconeuroses e doenças mentais se devem ao conflito entre egos biológicos e sociais e somente as pessoas maduras conseguem atingir a plenitude nesse processo (SOROKIN, 1968).

A reorganização dos grupos sociais representa tarefa primordial para a nossa sociedade e mesmo que os valores e normas sejam diversos é necessário extrair os elementos contraditórios, submetendo esses valores a um conjunto de normas universais. Se os grupos seguissem essas normas em sua ideologia, o mundo poderia alcançar a verdadeira unidade na diversidade e o indivíduo poderia integrar a sua personalidade. Sem essa integração a humanidade permanecerá dividida, sufocada pelo ódio intergrupar, destruindo a sua cultura e o indivíduo permanecerá infeliz e contraditório (SOROKIN, 1968).

Metodologia

O trabalho constitui-se de um estudo exploratório que, segundo Cervo e Bervian (2002), tem por objetivo obter uma nova percepção sobre o fenômeno e descobrir novas idéias, ao realizar descrições precisas do fato a fim de desvendar as relações existentes entre os elementos que compõem a pesquisa, pois existem poucos estudos em relação ao problema no setor de transportes. Para Andrade (2003) a pesquisa exploratória tem como finalidade proporcionar maiores informações sobre determinado assunto ou descobrir um novo tipo de enfoque para o trabalho.

O processo de formação da identidade tem característica subjetiva e contempla uma natureza fenomenológica. No presente estudo, sua interpretação foi elaborada através do método qualitativo de análise de conteúdo, por ser mais adequado a essa realidade, já que é rico em detalhes e tem o objetivo de investigar os fenômenos em toda a sua complexidade e em contexto natural (BOGDAN e BIKLEN, 1994). Zanelli (2004) recomenda este método para estudos do comportamento humano em organizações, pois permite investigar as representações subjetivas, as construções sociais e os elementos de cultura que podem revelar os processos sociais e psicológicos.

O instrumento de coleta de dados utilizado foi a entrevista não estruturada clínica, que segundo Andrade (2003) consiste em uma conversação com perguntas específicas, que tem o objetivo de esclarecer a conduta ou os sentimentos do entrevistado, o que é feito com perguntas abertas que proporcionam mais liberdade para o informante.

Andrade (2003) também destaca a importância da utilização da entrevista para descobrir os fatores que influenciam ou que determinam opiniões, sentimentos e condutas e comparar a conduta de uma pessoa no presente e no passado para prever o futuro.

Para a pesquisa selecionou-se pelo processo de amostragem natural, todos os motoristas presentes na empresa no dia da entrevista, totalizando nove entrevistados.

A amostragem natural é utilizada “quando o pesquisador tem pouca influência na composição da amostra” e apenas determinados funcionários estão disponíveis no momento do estudo (COLLIS; HUSSEY, 2005, p. 152).

Pelo fato do trabalho do motorista ter um caráter externo e as viagens longas, não foi possível prever o dia em que esses profissionais estariam na empresa e dificultou a seleção da amostra por outros métodos. O agendamento das entrevistas com respondentes pré-selecionados, poderia inviabilizar a coleta dos dados no prazo necessário ao estudo.

Desta maneira, os motoristas foram abordados no local de trabalho, por uma das pesquisadoras.

O tamanho da amostra acompanha as orientações da técnica qualitativa de análise de dados, que prioriza o conteúdo e não a quantidade (BOGDAN; BIKLEN, 1994).

A entrevista estruturou-se a partir de 41 questões abertas que pretenderam levantar os elementos presentes no processo de socialização primário e secundário dos motoristas e abordou desde o contexto do nascimento, passando por todas as suas fases de socialização, na família, na escola, no trabalho e suas aspirações para o futuro. Todas as entrevistas foram gravadas com a autorização dos participantes. Por uma questão de escopo, neste artigo estão apresentados os principais trechos literalmente transcritos. A análise do conteúdo das entrevistas foi realizada com base nas perspectivas teóricas do estudo e discussões entre os pesquisadores.

Apresentação dos resultados

A empresa que sediou a pesquisa é familiar, de pequeno porte, atua no setor de transporte rodoviário de cargas e está localizada no interior do Estado de São Paulo. Fundada em março de 1987, é reconhecida no setor de transportes pela sua característica empreendedora, consciência social e competência na realização do seu trabalho. Destaca-se no transporte de produtos siderúrgicos no qual atua desde a sua fundação em parceria com grandes empresas do setor. Na fase da pesquisa apresentava um quadro de 50 trabalhadores distribuídos nas funções: motoristas (40), profissionais administrativos (4) e de manutenção e apoio à frota (6).

Perfil dos motoristas: Pela análise documental foram encontradas as seguintes informações:

Motorista 1: Tem 54 anos, é casado, pai de três filhos e 15 anos de empresa.

Motorista 2: Tem 34 anos, é casado, pai dois filhos e 2 anos de empresa.

Motorista 3: Tem 36 anos, é casado, pai de três enteados e três anos de empresa.

Motorista 4: Tem 28 anos é amasiado, pai de dois filhos e está há 4 meses na empresa.

Motorista 5: Tem 39 anos, é amasiado, pai de três filhos e está há 3 meses na empresa.

Motorista 6: Tem 29 anos, é casado, pai de 1 filha e está há 2 anos na empresa.

Motorista 7: Tem 29 anos, é casado, pai de dois filhos e está há 1 ano na empresa.

Motorista 8: Tem 29 anos, é casado, esposa grávida do primeiro filho e dois anos de empresa.

Motorista 9: Tem 30 anos, é casado, pai de 1 filho e está há 3 anos na empresa.

A análise dos relatos ocorreu pelas vertentes teóricas “o processo de formação da identidade: de pai para filho” (LUCKMANN; BERGER, 1990) e a “a desintegração da personalidade frente às contradições da estrutura social” (SOROKIN, 1968). Na primeira vertente, a teoria do interacionismo simbólico foi fundamental para destacar os focos de

tensão e os principais conflitos presentes nas socializações primárias e secundárias dos motoristas, representados pelos elementos: baixa auto-estima; frustração; sentimento de fracasso; trabalho infantil; ausência da família, solidão e os mecanismos que permitem transmitir esses sentimentos aos filhos. Na segunda vertente, foram abordados os papéis contraditórios e as estruturas sociais contraditórias representados pelo ambiente paradoxal da estrada, permeado por bebidas, drogas, prostituição e assaltos.

Excesso de conflitos emocionais que podem desencadear em neuroses psicológicas -

Nesse aspecto pode-se analisar que o motorista por uma característica da profissão, vivencia uma série de situações que o deixam exposto ao conflito, com ele mesmo, com a família e com a sociedade, os quais causam-lhe sofrimento. Pode-se perceber que o trabalho do motorista está carregado de sentimentos negativos como frustração, baixa auto-estima, sentimentos de rejeição, solidão e até mesmo agressividade, ocasionando um desequilíbrio na relação homem-trabalho apontada por Dejours (1994), tornando-se causa de fadiga e desânimo.

Todos os motoristas apresentam algum tipo de conflito e os principais identificados pelos depoimentos, encontram-se a seguir:

Baixa auto-estima

- “[...] os pais sempre querem que o filho siga aquilo que o pai é, você entendeu? Mas os pais sempre querem o melhor pro filho. Então eu falo: - Oh filho, você tem que estudar bem, você não queira ser igual ao pai motorista de caminhão, porque não vai dar certo. [...] o motorista é muito discriminado em qualquer lugar, qualquer pessoa manda no motorista, uma faxineira manda no motorista [...] o motorista é tratado como praticamente um cachorro, você acaba muitas vezes escutando coisa e tem que engolir quieto [...] eu nunca esperava encontrar isso. [...] você percebe quando você chega em um cliente que a pessoa olha pra você de um jeito que parece que é uma pessoa imunda, uma pessoa que não tem educação, que é..., que não tem cultura, você entendeu? Então você percebe isso já no olhar da pessoa, não é que nem chega um advogado lá, ele é bem tratado, ele é...você entendeu? Chegou um caminhoneiro você percebe que a pessoa olha pra você com um certo desprezo por você, entendeu?”. (Motorista 9).

- “[...] caminhoneiro tem fama de ser putero, que não pode ver um boteco, corre a fama do caminhoneiro, entendeu? Se meu filho quisesse ser motorista eu falaria pra ele estudar primeiro, se depender de mim, ele vai estudar.” (Motorista 2).

- “O trabalho sempre foi meio dificultoso, o trabalho é meio dificultoso, mas a classe mais baixa é assim.” (Motorista 1).

- “[...] Eu queria trabalhar com caminhão e ser bem visto, sabe?” (Motorista 7).

O sentimento de baixa auto-estima pela profissão, se deve a uma imagem carregada de preconceitos e estigmas, levando os motoristas a se sentirem discriminados e inferiores perante a sociedade, sem o reconhecimento social de seu trabalho. Esse sentimento causa sofrimento que o motorista não quer perpetuar em sua família; assim, não incentiva seus filhos a seguirem na profissão, o que também gera um segundo conflito por não se verem como espelho para seus filhos.

Frustração

- “[...] o meu sonho quando era jovem era trabalhar com caminhão...o meu sonho tá realizado, só que é frustrante porque não é aquilo que a gente imaginava quando era criança, sabe? Eu achava que nossa... quando chegava nos lugares com aquele caminhãozão marcava, chamava atenção, mas hoje pra gente que trabalha nesse ramo, você vê que é um trabalho sofrido né? E hoje eu vejo que se eu

tivesse ouvido o meu pai [...] eu poderia estar atrás de uma mesa, sossegado [...] não tava nessa vida aí que eu tô hoje.” (Motorista 7).

- “[...] meu sonho era ser advogado, mas não tive como estudar né? Hoje eu já esqueci que queria ser advogado [...].” (Motorista 8).

O conflito fica evidente nos depoimentos carregados de frustração. Mesmo aqueles que tinham o sonho de ser motorista não se demonstram realizados com a profissão. Os demais ou não tinham objetivos na vida ou não tiveram a oportunidade de realizar o sonho e acabaram na profissão por falta de outras oportunidades.

Esta contradição entre sonhos e realidade representa um dos fatores apontados por Berger e Luckman (1990) como responsável pela desintegração da personalidade. Os desejos da socialização primária, representados pelos sonhos idealizados do exercício da profissão de motoristas ou pelo sonho de exercer outras profissões apresentam-se incompatíveis com a realidade do contexto atual, tornando a identidade uma mera fantasia infantil, gerando tensões, inquietudes e frustração.

Sentimento de fracasso

- “Se eu escutasse o meu pai hoje eu acho que eu seria bem melhor, eu ia tá, fazer uma coisa bem mais..., fazer uma coisa de estudo né? [...] Meu pai tinha um sonho de fazer eu um doutor, mas como não tava sendo possível, porque eu não tava querendo mesmo [...] ele deu essa profissão pra mim. Estudei até a sexta série e repeti três anos por bagunça, até que fui expulso da escola.” (Motorista 7).

- “[...] Na escola eu era bem fraco, sempre passava na lata, eu acho que era por causa de trabalhar né? Estudava a noite e trabalhava de dia.[...] A minha maior vitória não aconteceu ainda não. Eu acho que nada vem fácil pra mim, é muito sofrer...” (Motorista 8).

Esse sentimento é mais evidenciado pelo fracasso escolar, o que reforça a baixa auto-estima dos motoristas. Durante o processo de socialização secundária registraram-se dificuldades e obstáculos para os estudos, devido ao trabalho precoce ou por outras razões. Esta perda mostra-se irrecuperável e responsável pela ausência de perspectiva de mudanças. Deste modo, hoje se vêem sem saída na busca de outras oportunidades. Em alguns relatos percebe-se um conflito doloroso, como se tivessem perdido a única chance que a vida lhes ofereceu e carregam uma carga emocional que mistura arrependimento e lembranças dolorosas.

Infância roubada pelo trabalho infantil

- “[...] comecei a trabalhar com nove anos no sítio.” (Motorista 1).

- “[...] Eu acho que eu nasci, cresci um pouco né, e já comecei a trabalhar na roça e não parei mais, com nove, dez anos, eu já comecei a trabalhar.” (Motorista 5).

- “[...] com quatorze anos eu já registrei na usina [...] de ajudante.” (Motorista 8).

No caso de seis motoristas, a infância não representou um período de experimentação, das brincadeiras, do sonho e da fantasia, pois tiveram que exercitar pela realidade do trabalho, um papel que lhes fora definido por seus pais. A criança não tem autonomia para fazer a sua escolha, assim os motoristas não tiveram a liberdade da infância respeitada e não puderam exercitar o direito de escolher, o que decorre na falta de desejos e objetivos quando adultos. Alguns motoristas seguem na profissão por se sentirem incapazes de buscar outras oportunidades, pois tiveram que aceitar uma realidade imposta em suas

vidas. Na socialização primária não conseguiram sonhar e na socialização secundária não conseguiram escolher; hoje se vêem sem saída e frustrados.

A questão de ser ausente na família.

- “[...] é difícil ser ausente [...] em casa quem arruma as coisas é meu pai, ele que ajeita tudo em casa entendeu? É o xodó das crianças...” (Motorista 2).

- “[...] quando comecei a trabalhar com carreta, meu pai falou que eu era louco, que isso não era vida, ficar fora de casa” (Motorista 6).

- “Por minha mãe ela quer que eu fique perto de casa, nunca aceitou que eu viaje [...] minha mãe não concorda não, até hoje, se eu chegar perto dela e falar que vou parar de viajar ela dá pulo de alegria [...]” (Motorista 8).

- “A minha esposa tem aquela preocupação, ela não queria que eu fosse motorista, ela não gosta de motorista [...]” (Motorista 9).

- “[...] Eu acho que não dô o tanto de atenção que meu filho merece. Eu acho que eu tô me afastando do meu filho [...] não sei o porquê também, eu tô me afastando da minha família entendeu?.” (Motorista 9).

O motorista, muitas vezes por estar ausente de casa, sente que deixa de exercer o seu papel de pai e é substituído por outras pessoas como o avô ou a esposa. O conflito se agrava quando o motorista além da distância, apresenta dificuldade de formar vínculos emocionais com os filhos e a esposa; a ausência é ainda maior e mais dolorosa. Podemos observar também que o motorista não tem o apoio ou respaldo da família para exercer a profissão e superar as dificuldades do dia-a-dia; então, encontra-se muitas vezes só e culpado pelos problemas familiares, ou seja, carrega sozinho a culpa pelas neuroses da família.

A solidão da estrada

- “[...] é difícil tem hora, tem momento que a gente sente solidão [...] eu sinto muita solidão [...] principalmente pra quem não bebe, não tem muito de ficar com amigos errados, turminhas, essas coisas [...] eu me afasto, fico na minha [...] pra quem é apegado à família é difícil.” (Motorista 7).

- “[...] às vezes prefiro ficar longe, sozinho, separado [...] tipo um cara solitário, ficar ele sozinho, pra ele aprender primeiro, pra depois entrar no meio dos outros e ser igual.” (Motorista 2).

O do fato do motorista estar ausente e distante da família, pode estar vinculado a um sentimento de desagregação social. Neste sentimento ele não se reconhece como parte do seu grupo e desenvolve conflitos com seus próprios valores, numa tentativa de adaptá-los aos valores do grupo que almeja fazer parte para, assim, poder efetivamente se sentir integrado. A presença da bebida na estrada destaca-se em muitos depoimentos e faz-se necessário estabelecer o seu papel de socialização, pois o consumo da bebida sempre é lembrado nos depoimentos, em um contexto social de confraternização e não de forma solitária, como apresentam o vício da droga. Assim, a bebida faz o vínculo do motorista com a sociedade, que é representada pelos amigos da estrada.

Os motoristas que não aceitam mudar seus valores, não aceitam a bebida como via de socialização ou também não conseguem conviver perante essa realidade sem serem atingidos por ela, acabam se afastando e sentindo mais a solidão, do que os outros que conseguem se integrar.

Este sentimento de exclusão é apontado por Sorokin (1968) como um fator que enfraquece a lealdade ao grupo e determina a dominação do ego biológico sobre o ego social

e faz o motorista mostrar o seu pior lado para a sociedade, selvagem e fora de controle como a natureza dos seus instintos.

O ambiente contraditório da estrada - A estrada representa para o motorista o seu ambiente de trabalho e como pode ser observado nos depoimentos abaixo, apresenta duas realidades contraditórias. Ao mesmo tempo em que oferece o sustento de sua família, também facilita a convivência com os mais variados grupos, sejam eles os da prostituição, da bebida, das drogas e o medo dos assaltos e da morte.

Ambiente paradoxal:

- “[...] eu vivi os dois lados, eu sei qual o lado bom e qual o ruim [...] hoje em dia, tudo o que eu tinha pra experimentar na minha vida, eu experimentei, até que enjoou já, eu já experimentei, pra mim não é novidade ver uma coisa que é errado, não é novidade, eu já experimentei isso. Às vezes se vejo que tô em lugar que não é bom ficar, nem fico, pego, saio, vou embora pra outro lugar, é melhor entendeu? Você sabe que é como um vício, você nunca perde ele, você convive com ele, você tem que saber controlar ele, cê entendeu? A vida passa e você tem que correr dela, tem que correr [...].” (Motorista 2).

Bebidas, drogas e prostituição:

- “[...] o ambiente da estrada oferece pra você muita bebida, oferece muita prostituição, você entendeu? Amigos errados [...].” (Motorista 7).

- “[...] tem muito motorista que fica insistindo pra você dar dinheiro, porque muitas vezes ele vai vender uma coisa dele, uma camisa, se não um boné, pra ele comprar a pedra (crack).” (Motorista 9).

Medo de assaltos e da morte:

- “[...] o que acontece hoje é que a insegurança nas estradas é muito grande [...] hoje em dia você não sabe se você vai, se você volta, entendeu? Os assaltos, os bandidos que vai assaltar não quer deixar rastro, então... vai ter sempre uma família que vai tá esperando você lá e você é capaz de não voltar.” (Motorista 4).

- “[...] se eu vejo que o ambiente não é legal, eu nem paro, vou embora [...] eu sempre durmo com um pouco de receio, mas dependendo do lugar o medo é bastante mesmo.” (Motorista 6).

O ambiente hostil da estrada mostra uma realidade dura para os motoristas. Assim, ele vive numa dimensão paradoxal, uma tensão constante entre o que é certo e o que é errado, em relação ao ambiente, as pessoas e a própria vida. A simples convivência com essa realidade contraditória expõe o motorista e o pressiona a fazer a sua escolha e sustentá-la perante o grupo e principalmente perante ele próprio.

Tanto Berger e Luckmann como Sorokin apontam as contradições do mundo interior em relação ao mundo exterior fonte de conflitos e podem dar origem a identidades ocultas, difíceis de serem reconhecidas. Essas identidades exercem papéis contraditórios e se escondem entre a biografia pública e privada, causando sofrimento.

Papéis contraditórios

- “[...] o caminhoneiro é o seguinte, ele tem que aprender a ser duas pessoas, ou é uma pessoa do bem ou é uma pessoa do mal, que tem os dois lados, ele vai conhecer os dois lados. Ele tá longe de casa [...] às vezes ele é outra pessoa, tem pessoa que é assim, tá na casa é uma pessoa, fora de casa é outra, entendeu? Muda a cabeça, sei lá. Pode fazer, ninguém vai ficar sabendo, sei lá? [...] Você não está se escondendo de ninguém, você está se escondendo de você mesmo [...]. Eu quero ter uma vida honesta, certinha, caprichadinha, ter meus filhos, minha esposa, meu pai, minha mãe, minha família.” (Motorista 2).

Essa contradição deixa o indivíduo dividido em si mesmo pelos conflitos internos e preocupações. Isto toca profundamente a percepção de sua identidade levando-o a travar batalhas de conflito consigo próprio e a distanciar-se da possibilidade de encontrar a paz de espírito e a felicidade.

Tabela 1- Resumo dos principais conflitos identificados para cada motorista, de acordo com a numeração descrita no perfil.

Principais conflitos	Motoristas entrevistados								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Baixa auto-estima	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Frustração	X	X	X		X	X	X	X	
Baixa escolaridade	X		X		X		X		
Trabalho infantil	X	X	X		X	X		X	
Ausência na família		X		X	X	X	X	X	X
Solidão		X					X	X	
Papéis contraditórios		X							
Estrutura social contraditória	X	X	X	X	X	X	X		X

Fonte: Elaboração própria.

Considerações finais

Pela análise das entrevistas pode-se perceber que existe uma infinidade de elementos internos e externos, conscientes e inconscientes, reais e imaginários que determinam a quebra da identificação do motorista com a profissão.

O excesso de conflitos e de tensões psicológicas que permeiam suas vidas e a própria profissão é evidente e podem levá-los a desenvolver diversas neuroses causando o sofrimento apontado por alguns motoristas no exercício da profissão.

Os principais focos de tensão e conflitos inconscientes definidos pelo estudo são: baixa auto-estima, desejos frustrados, falta de desejos, sentimentos de incapacidade e fracasso, trabalho infantil, ausência do ambiente familiar, falta de reconhecimento social. Somem-se a isso a solidão da estrada, medo dos assaltos e o exercício de papéis contraditórios.

Com efeito, os conflitos psicológicos internos são agravados, por estarem em contato direto e vivenciarem uma estrutura social contraditória com valores desorganizados, presentes no ambiente da estrada, permeado por drogas, prostituição, álcool e o medo da morte e dos assaltos.

O motorista frustrado e marginalizado pela sociedade não encontra o reconhecimento social da profissão nem mesmo dentro da própria família. A sua ausência

muitas vezes é apontada como causa de angústia, sofrimento e origem de problemas para a família. Isto é agravado pela incapacidade de alguns motoristas de formarem laços afetivos com seus filhos e familiares.

Sem o apoio da família, não consegue enfrentar sozinho o ambiente hostil da estrada e como mecanismo de fuga para alívio de seus conflitos inconscientes encontra no vício do álcool, drogas e prostituição uma forma de sentir-se integrado e satisfazer suas necessidades de proteção, afeto e aceitação, não supridas pela família.

Pela falta de reconhecimento do papel que exerce, o motorista não encontra significado em sua existência e torna-se um indivíduo desintegrado e cheio de conflitos que não quer perpetuar o sofrimento na família, passando-o de pai para filho.

A pressão da família contra a profissão; falta de reconhecimento pela sociedade e abaixa auto-estima do próprio motorista acrescidos da falta dos laços emocionais que unem pai e filho, criam um abismo entre a identificação dos filhos e a profissão do pai.

Os filhos por vivenciarem os conflitos dos pais, pela interiorização desta realidade subjetiva na socialização primária, não assimilam os papéis e atitudes do pai, rompendo esta identificação e buscam referências em outras pessoas, pois a criança repete o que tem significado para ela. Isto passa a formar o seu caráter e personalidade e irão determinar como o indivíduo interpreta a realidade, suas crenças pessoais, identificações e por fim as escolhas.

A personalidade é uma entidade reflexa que resulta das atitudes das pessoas consideradas importantes para o indivíduo e pelos relatos, o motorista não quer ser essa figura para seus filhos. Sente-se desprezado, discriminado, sem valor e inferior perante a sociedade e incentiva o filho a estudar para exercer uma profissão mais valorizada.

De acordo com Berger e Luckmann (1991), este mecanismo de formação da identidade é uma dialética entre identificação pelos outros e auto-identificação, entre identidade objetiva e subjetiva e está presente em todos os momentos da vida dos motoristas e de seus filhos e vai determinar a vida particular de cada um. O filho não rejeita apenas o papel e as atitudes do motorista, mas o mundo do pai.

Mesmo que o filho na socialização secundária consiga superar a realidade subjetiva interiorizada na infância, pelo contato com outras realidades que mostrem a profissão do motorista de forma diferente, não encontrará apoio na família para exercer a profissão e ficará à mercê dos mesmos conflitos vivenciados pelo pai.

O estudo mostra a complexidade do comportamento humano no ambiente de trabalho e, por isto, evidencia a necessidade, por parte das empresas, de adotar políticas e diretrizes organizacionais que relevem a totalidade da pessoa e valorizem seus profissionais. Este aspecto constitui-se num desafio para as organizações que enfrentam realidades como as relatadas neste estudo, que requer uma gestão com as pessoas vinculada à realidade do fato humano e não apenas dos recursos humanos. Entre outros desdobramentos, o estudo constitui-se em uma oportunidade para futuros trabalhos que objetivem o aprofundamento da pesquisa e sua aplicação em outros contextos e também a investigação do processo de identificação na perspectiva do filho em relação ao pai.

6. Referência Bibliográfica

ANDRADE, Maria Margarida. **Introdução à metodologia do trabalho científico:** elaboração de trabalhos na graduação. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. **The social construction of reality.** Reino Unido: Penguin, 1990.

BOGDAN, Robert; BIKLEN, Sari. **Investigação qualitativa em educação:** uma introdução à teoria a aos métodos. Porto: Porto Editora, 1994.

CASTELLS, Manuel. **O poder da Identidade.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CERVO, Amado L.; BERVIAN, Pedro A. **Metodologia Científica**. 5.ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

COLLIS, Jill; HUSSEY, Roger. Pesquisa em Administração. Porto Alegre: Bookman, 2005.

DEJOURS, Christophe; ADBOUCHELI, Elisabeth; JAYET, Christian. **Psicodinâmica do trabalho**. São Paulo: Atlas, 1994.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de pesquisa**. São Paulo : Atlas, 1991.

PEREIRA, Marta. Para quem entregar as chaves?. **Transpodata**. São Paulo, a. 1, n. 2, p. 30-32, 2008.

SOROKIN, Pitirim A. **Sociedade, Cultura e Personalidade**. Porto Alegre: Globo, 1968.

WAGNER, Oliveira. Faltam motoristas para guiar a nova geração de caminhões pesados. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 23 mai. 2007. Transportes & Logística, Caderno C, p. 3.

ZANELLI, José Carlos. Pesquisa qualitativa em estudos da gestão de pessoas. **Revista Estudos de Psicologia**, Natal, v.7, p. 79-88, nov. 2002.