

A IDENTIDADE SOCIAL E CULTURAL DE UM GRUPO DE CAMINHONEIROS DO MUNICÍPIO DE XANXERÊ.

Noeli Dall Agnol
Lígia Wilhelms Eras¹

RESUMO: A agência Nacional de Trânsito (ANTT-2018) apresenta um dado significativo à pesquisa, ou seja, o Brasil tem hoje mais de 1,5 milhões de caminhoneiros, entre autônomos, empregados e cooperados, é um grande segmento profissional, porém pouco estudado. Para além do mergulho em leituras bibliográficas, a pesquisa exigiu um exercício de maior aproximação com a experiência de vida desta categoria. O objetivo deste trabalho é analisar por meio de entrevistas o perfil sócio-profissional dos caminhoneiros de Xanxere-SC considerando seus cotidianos, suas representações sociais e culturais e a forma como definem sua identidade de grupo, tendo como referência o período do movimento de resistência e oposição política ocorrida em maio de 2018. O trabalho ocupa um lugar central na vida destes sujeitos que repercute nas condições de vida relatadas a partir de suas dificuldades socioculturais, distância da família, solidão, carência afetiva, alimentação, desvalorização social e os riscos de uma vida na estrada. A pesquisa de base qualitativa utilizou o método etnográfico como ferramenta de apoio para a coleta de dados a partir de um roteiro de entrevistas e da incursão em profundidade em suas histórias de vida. Para isso elegemos um grupo de cinco caminhoneiros do Município de Xanxerê-SC, o que permitiu uma reflexão sobre as suas paixões e desilusões alusivas aos profissionais da estrada, à percepção do amor e afeto dos motoristas com relação ao trabalho, visto que a principal dificuldade enfrentada pelos caminhoneiros é a forte influência que o modelo capitalista exerce sobre o setor rodoviário.

PALAVRAS-CHAVE: Identidade Profissional, Caminhoneiros, Mobilização.

ABSTRACT: The data of the National Transit Agency (ANTT-2018) present a significant data to the research, that is, Brazil has today more than 1.5 million truck drivers, among autonomous, employed and cooperated, is a large professional segment, but little studied. In addition to diving and bibliographical readings, the research required an exercise in greater approximation with the life experience of this category. The objective of this work, where we analyze through interviews the socio-professional profile involves the daily life and the understanding of its social and cultural representations and the way in which they define the identity of the group of truck drivers in the Municipality of Xanxerê-SC, considering the period of resistance movement and political opposition occurred in May 2018. Work occupies a central place in the life of these subjects, which has repercussions on the conditions of life related to their socio-cultural difficulties, family distance, loneliness, affective deprivation, food, social devaluation and the risks of a life on the road. The qualitative research used the ethnographic method as a support tool for the collection of data in a script of interviews, in the deep foray into their life histories, we elected a group of five truck drivers from the Municipality of Xanxerê-SC, which allowed a reflection on their passions and delusions about the professionals on the road, the perception of

¹ Pós Graduanda do Curso em Concepções Multidisciplinares em Leituras no IFSC Campus Xanxerê-SC
Doutora em Sociologia e Orientadora da pesquisa do Curso em Concepções Multidisciplinares em Leituras no IFSC Campus Xanxerê-SC

the love and affection of drivers in relation to work, since the main difficulties faced by truckers is the strong influence that the capitalist nexus exerts on the road sector

KEYWORDS: Professional Identity, Truck drivers, Mobilization.

1. INTRODUÇÃO

O personagem principal de nossa pesquisa é o profissional caminhoneiro, cujo debate localiza-se em uma discussão econômica, desenvolvimento regional e a forma pela qual participa ativamente da vida do Município, atuando como o profissional que dá vida e movimento na destinação de inúmeras mercadorias do Município de Xanxerê-SC.

Para compreender e relatar as experiências sociais que definem a identidade sócio profissional de um grupo de caminhoneiros do município de Xanxerê iniciou a partir de movimentos de resistência e oposição à política, formas de inserção do trabalho, o recorte da categoria profissional no transporte rodoviário no Brasil e a relação de emprego que emerge no caso do caminhoneiro e as consequências que afetaram o país.

Analisaremos a situação ocupacional e as relações de emprego que se estabelecem entre trabalhadores e empresas que participaram do mercado de trabalho no setor de transporte rodoviário de Xanxerê durante a paralisação de 2018, para compreender como o caminhoneiro faz parte do fator de produção e do desenvolvimento econômico, social e financeiro no seu campo de trabalho, analisando a condição social do sujeito caminhoneiro a partir de suas auto-concepções.

É importante destacarmos, refletirmos e compreendermos o papel de protagonista que os caminhoneiros exerceram frente a este cenário, no qual o interesse do governo assumiu o papel de antagonista deste movimento social. Delineando um novo capítulo na reivindicação de uma categoria profissional que é “antiga” na sua essência, mas ao mesmo tempo “nova” na força de luta por seus direitos. Passando a legitimar a sua identidade como força motriz que move um país, conforme os fatos ocorridos em maio de 2018.

Ter identidade é, então, estar só, no sentido de unicidade, o e estar com o outro, na medida em que se compartilham os valores e as representações do grupo social e da cultura a que se pertence (SANTOS, p. 16 1989).

O estudo foi realizado com um grupo pequeno de caminhoneiros no Município de Xanxerê, no Oeste do Estado de Santa Catarina, com uma área aproximada de 378 km², em pleno desenvolvimento, possui hoje uma população aproximada de 50.309 habitantes, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O Município teve sua emancipação em 27 de fevereiro de 1954, atualmente com 64 anos. A cultura predominante é italiana e alemã, trazida pelos imigrantes no início do século XX, oriundos do Rio Grande do Sul.

O Município possui uma economia diversificada que tem como base a produção de cereais como soja, trigo, feijão e, principalmente, o milho. Produz sementes de milho e soja para o cultivo de qualidade, na pecuária agroindustrial, destacam-se produção de aves, suínos e gados de leite.

Levando o título da “Capital Estadual do Milho”, reconhecida em todo o Brasil, possui uma malha rodoviária geograficamente importante, com aproximadamente 13 km de extensão traçadas pela BR 282, rodovia transversal (federal), que favorece o comércio com o MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), organização intergovernamental fundada a partir do Tratado de Assunção de 1991. A partir da ampliação do processo de migração local, criou-se um olhar estratégico de que o transporte seria crucial para a ampliação do desenvolvimento regional.

As decisões para a realização de uma obra rodoviária devem ser tomadas em função do objetivo da estrada e de sua influência na economia da região atendida e do país. Por isso, as inversões em projetos rodoviários devem ajustar-se às peculiaridades das regiões beneficiadas, levando em conta o seu atual estágio de desenvolvimento e a rentabilidade dos investimentos, medida em termos de contribuição à economia (Resende, 1973, p.10).

Em janeiro/fevereiro de 1977 foram iniciadas a implantação e pavimentação da estrada, agora com o nome de BR 282, a partir de Bom Retiro, como consequência da articulação de Antônio Carlos Werner e Antônio Carlos Konder Reis, respectivamente Diretor do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e Governador do Estado de Santa Catarina.

A partir desta data as obras de implantação da rodovia tomaram fôlego; diversos trechos tornaram-se canteiros de obras. Sobre o início das obras da rodovia que pode “ser considerada, pela sua posição estratégica, como espinha dorsal das comunicações rodoviárias do Estado”. Nessa época, Antonio Carlos Weber (1977), disse à imprensa:

Finalmente surge não mais como esperança, mas como fato concreto, a BR 282. A importância desta obra assume proporções de realce, pois propiciará o desenvolvimento econômico de uma área de aproximadamente 500 Km² (WEBER, 1977, p.5).

Segundo o IBGE, Xanxerê é uma das cidades que mais cresce no Estado e é a 22^a economia do Estado de Santa Catarina, bastante influente no ponto de vista econômico, cultural e político.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Fundamentação Teórica

Durante muito tempo, as profissões foram identificadas como atividades liberais, que, longe de desaparecerem, a partir do advento do capitalismo industrial, se desenvolveram às suas margens.

O sociólogo Émile Durkheim (1985) interrogava-se sobre o papel das corporações de ofício o qual considerava essenciais ao funcionamento democrático da sociedade. Essa ideia também foi sistematizada por Talcott Parsons (1958), numa perspectiva funcionalista atribuída as especialidades das profissões que podem ser abordadas como uma forma de atividade, entre outras no contexto global da divisão social do trabalho. O debate teórico acerca da profissão de caminhoneiros é desenvolvido no diálogo com diferentes autores da Sociologia do Trabalho e das Profissões, a História Regional e do Transporte Local e a discussão sobre os processos de formação de identidade profissional.

Para tanto o presente estudo terá como fundamentação, leituras temáticas e teóricas que possam vir a contribuir no desenvolvimento da pesquisa. Inclusive, destacamos que tivemos dificuldades nesse levantamento bibliográfico, pois não há materiais específicos para a produção desta discussão em torno do caminhoneiro e sua identidade.

O estudo realizado analisou aspectos que afetaram o município durante o movimento de paralisação dos caminhoneiros em 2018 e seu desdobramento pela importância do setor de transporte em toda a sociedade. Especialmente, analisaremos aspectos dessa identidade sócio-profissional ligadas à vida familiar, cultural, política e religiosa a partir dos dados coletados durante as entrevistas, com o personagem central de nosso trabalho.

Ademais é importante ressaltarmos, que se trata, de tentar apresentar as relações desses protagonistas de histórias individuais e coletivas em sua profissão.

Identifica-se o caminhoneiro como sujeito capaz de compartilhar de suas ideias e formar sua personalidade, cuja profissão é um aspecto central na definição de suas interações como grupos sociais.

A partir dos séculos XVIII e XIX com o advento da Modernidade na Europa, acentuam-se ainda mais estas divisões de tarefas, intelectuais e manuais, e especialmente das funções, num novo formato de sociabilidades amparadas na dependência das funções ou atividades profissionais entre si.

Na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego do ano de 2002, as designações dadas ao profissional que conduz ou dirige o caminhão são equivalentes nos nomes de “*motorista de caminhão*”, “*caminhoneiro*” ou “*carreteiro*”. Motorista de caminhão é o responsável por trabalhar transportando materiais e produtos para diversos itinerários, efetua a prestação de contas das despesas efetuadas com o caminhão, zelando pela conservação e segurança.

No entanto, o caminhoneiro é o profissional responsável e autorizado para exercer a condução do veículo de mercadorias, podendo ser “do nacional”, isto é, efetuando transportes dentro do país, ou “do internacional/TRI”, que efetuam transportes fora do país.

Já a etimologia de “*carreteiro*”, se refere aos que coziam em panelas de ferro, uma mistura de charque (guisado) com arroz, (transporte de cargas), que atravessaram o Sul do Brasil, no passado, a carreta puxada por bois, foi utilizada para o transporte até mesmo de pessoas, contudo o carreteiro é uma pessoa que transporta produtos, mantimentos e artigos diversos.

Entendemos que a profissão é uma ocupação, cujas obrigações criam e utilizam de formas sistemáticas de um conhecimento especializado geral e acumulado na solução de problemas, tanto individuais como coletivos, “[...] A vida dos caminhoneiros antigos serve de modelo, um ideal a ser vivido pelos caminhoneiros novos”. (CHEROBIM:1984; p.117). Podemos considerar profissão, também, como um conjunto de similares (semelhantes), de acordo com as atividades realizadas, podendo ser definida como, conhecimento, saber, vocação, cargo, carreira, emprego, que se constitui de longas datas, e, vem sendo

aperfeiçoado com novas técnicas, invenção aprimorada de instrumentos inovadores do trabalho com distinções cada vez mais complexas, que no mundo capitalista, sua realização se dá através de ganho salarial ou monetário.

O sistema de transporte de um país tem uma função semelhante ao aparelho circulatório do corpo humano. Enquanto o papel deste é levar o sangue a todas as partes do corpo do organismo humano, a finalidade dos transportes é promover a circulação em todos os recantos do território nacional (GOULART, 1959, p.15).

A profissão/ocupação desempenhada pelos caminhoneiros é reconhecida com o transporte, a logística e a atuação nas estradas, é uma das mais antigas profissões e é o grande responsável pela circulação das maiores riquezas do país/mundo.

O autor Roberto Da Matta (1986), nos auxiliou na produção desta pesquisa, na reflexão sobre a identidade socioprofissional daqueles que atuam na interação entre o universo simbólico da casa e do universo simbólico da rua. À primeira vista, Roberto Da Matta (1986) apresenta o local da rua como um sentido perigoso, indefinido, impreciso, não racional. É o lugar configurado por inúmeros conflitos, especialmente quando os indivíduos são convocados a desenvolver seus papéis sociais, adotando máscaras de sobrevivência que não são efetivamente a sua primeira identidade pessoal.

Já o universo da casa familiar é o espaço da formação da identidade socioprofissional, em que a casa denota segurança, confiabilidade, conforto. É um lugar em que o profissional atua com maior liberdade, ou seja, ser simplesmente como é, com todas as virtudes e defeitos e serem livres por isso. Contudo, para Roberto Da Matta (1986) esta dimensão da rua e da casa na produção da identidade socioprofissional dos caminhoneiros apresenta uma curiosa inversão. Isto porque a sua identidade centraliza-se no espaço, cuja dinâmica social ocorre, sobretudo, na rua, ou seja, o espaço é o local no qual passa o maior tempo de sua vida, tornando este lugar, como sendo o mais familiar, produzindo fortes vínculos. E a casa, se torna um lugar de estranhamento, visita, passagem, com um reconhecimento de si mesmo mais distanciado.

Nas dimensões sociais e afetivas, é necessário lembrar que o motorista de caminhão é um ser isolado, pois está constantemente distante dos familiares e amigos. É um profissional que, pela distância, não consegue dividir seus

problemas diários ou contar com a ajuda dos familiares, tornando-se assim, cada vez mais, solitário. (HOFFMANN, 2003,pg. 31).

A identidade do caminhoneiro é fortemente ligada ao movimento do fluxo constante e da circulação. O motorista é visto sob muitos estereótipos, os quais o rotulam, muitas vezes, os fazendo vítimas de muitas denominações. Percebe-se ainda que esta atividade profissional não seja o foco preferencial de interesse dos cientistas sociais, resultando disso, a falta de referências e estudos mais aprofundados no assunto.

Segundo Mauro Cherobim (1984), caminhoneiro é o nome pelo qual os motoristas de caminhão se identificam e são identificados por “apelidos”. Dentre estes motoristas há uma nítida diferenciação entre os motoristas de cidade e os de estradas, os de “*carga seca*”, o de “*toco trucado*”, “*tanqueiros*”, “*cegonheiros*”, “*basculanteiros*”, “*graneleiros*”, etc.

Em “*Perspectivas*” de Mauro Cherobim (1984) o caminhoneiro é considerado um “trabalhador da estrada” ou mais propriamente, um estradeiro. Esta denominação expressa uma ideia de discriminação, que trabalha viajando, às demais pessoas que trabalham em uma estrada ou em um de seus trechos. Portanto, caminhão e estrada associam-se. É a crença de que muitos serviços vieram depois e em decorrência do pioneirismo desta profissão.

À primeira vista a profissão de caminhoneiro pode ser associada a uma prática prazerosa, por estar constantemente viajando e conhecendo diferentes lugares, contudo, assim como em outros contextos profissionais, há perdas e ganhos. Especialmente se consideramos as condições de trabalho e a sua principal ferramenta de trabalho, o caminhão. Quando novos ou de grande porte atribui-se uma significativa vantagem e ganhos, contudo, quando se dirige uma frota relativamente antiga, os empecilhos aumentam, dado o custo mecânico e o aumento do risco da atividade.

O aspecto místico está presente na criação da identidade socioprofissional dos caminhoneiros, por meio da comunhão é a expressão de sua crença como verdade espiritual realizada por meio de experiências sensitivas. A origem do termo está nos escritos de Dionísio² no século V, o qual foi empregado para definir um

²Dionísio Pseudo-Areopagita (ou Pseudo Dionísio Areopagita, como também é conhecido) foi um teólogo e pensador que viveu entre os séculos V e VI. Sua obra exerceu profunda influência no cristianismo que se formava à época. Em tempos de divisão da Igreja em Ocidente e Oriente, o Areopagita foi influente para ambas. Suas obras são equiparadas às de Santo Agostinho e Platão no que diz respeito à formação do pensamento medieval. Dionísio Pseudo-Areopagita é um pseudônimo

sistema religioso que possui Deus como transcendente. O misticismo vai além da religião tradicional por permitir uma experiência direta e pessoal com a divindade ou com a espiritualidade pessoal em questão. Os caminhoneiros demonstram essa ligação espiritual através de suas orações diárias, seu medo, superstições, luta contra o cansaço e o sono, as “visões” noturnas, os causos de estradas.

Destacamos essa prática religiosa entre eles o uso de grandes imagens de Nossa Senhora Aparecida e do rosto de Jesus, bem como o uso de frases religiosas diversificadas e, portando, a Bíblia Sagrada dentro de sua “*boléia*”³.

A relação do caminhoneiro com a família é combinada entre os valores antigos e novos de convivência social e modelo organizacional da família brasileira, no qual o homem era mais presente na família. A figura do caminhoneiro é caracterizada pela ausência do homem em casa, o que obriga a mulher a assumir papéis reconhecidamente masculinos. Esta mulher acaba tornando-se a responsável pela criação/educação dos filhos, pela administração das finanças da casa e tendo seu companheiro/marido como uma “visita” em sua casa, algumas acompanham seus maridos nas viagens, outras, às vezes, seguem a profissão deles. Há, portanto, uma significativa alteração das relações de gênero e os novos desafios impostos por uma nova reconfiguração do lar sem a presença masculina e a exigência de um maior protagonismo feminino.

Mauro Cherobim (1984) ressalta na estruturas familiar a mulher assume o papel do marido durante sua ausência e estaria “*autorizada*” pelo entorno social. Até bem pouco tempo atrás, a profissão de caminhoneiro era exercida quase que exclusivamente pelos homens. Cada vez mais, as mulheres estão provando que são igualmente capazes neste ofício e se destacam pelo profissionalismo, quebrando paradigmas e transformando esse universo, até então dominado pelo sexo masculino. Este dado é observado na pesquisa, na qual foram entrevistados somente motoristas do sexo masculino, pois aqui no município os profissionais da estrada “femininos” são minoria.

O caminhoneiro autônomo também conhecido como Transportador Autônomo de Carga (TAC), manda em seu caminhão sob todos os aspectos – bons e ruins. Há, inclusive, motoristas autônomos que possuem mais de um caminhão ou carreta, por vezes até tendo que contratar outros motoristas. No caso sindical, se justifica o

– sua identidade verdadeira permanece desconhecida até os dias de hoje. <http://www.penumbralivros.com.br/2016/07/teologia-de-dionisio-pseudo-areopagita>.

3 É a cabine do caminhão. Local onde o caminhoneiro passa o maior tempo da função.

porquê preferem agir sozinhos, pois estar filiado a um sindicato significa pertencer a uma relação considerada pelos autônomos, falsa, não está somente nas representações sindicais, acentua-se também perante todo o seu grupo, que ao expressar o sentimento de solidão, está ligada a falta de companheirismo nos momentos de luta profissional que buscam melhorias para todos.

O caminhoneiro autônomo é considerado um pequeno empresário, atribuindo a ele e a sua esposa um aumento de responsabilidades no gerenciamento de sua empresa, aumentando a cooparticipação feminina. Esta é mais uma das dificuldades da inserção da mulher, nos momentos em que ela terá de assumir/tomar atitudes profissionais para as quais não foi socializada, principalmente no enfrentamento de barreiras sociais.

Para Emile Durkheim (1893), as corporações de ofício são consideradas essenciais para o bom funcionamento da sociedade em que as associações corporativas, através das especialidades das profissões, podem ser abordadas como uma forma de atividade no contexto da divisão social do trabalho.

Assim como as corporações, para Durkheim as famílias não devem ser somente um grupo em que se encontram próximos uns dos outros, nas extremidades, entre suas ideias, sentimentos e interesses. Os laços afetivos facilitam outros fatores como a necessidade da união para poder lutar e saciar seus anseios conjuntos.

Ainda em Durkheim (1893), somos seres sociais, fazemos parte de uma sociedade a qual é compreendida como um organismo vivo, onde cada integrante garante sua função como se fôssemos interligados por afinidades e dependemos uns dos outros, para cumprirmos nossa função e garantirmos a função dos demais.

2.2 METODOLOGIA

Para a concretização dos objetivos, assim como a temática proposta, trabalhamos paralelamente com dois caminhos metodológicos: a) um primeiro que consiste na permanente leitura temática e teórica na construção do embasamento bibliográfico deste artigo; b) pesquisa de campo, a partir da coleta de dados via roteiro de entrevista.

De natureza aplicada e caráter exploratório, fez-se uso da escolha da pesquisa qualitativa como metodologia de estudo onde nos permite focar no caráter

subjetivo, ou seja, a construção da identidade socioprofissional, analisando suas particularidades e experiências individuais.

Planejou-se executar a pesquisa dando ênfase a uma pesquisa de campo, isto é, trabalhando numa perspectiva de construção do perfil sociocultural com entrevistas no formato de questionários abertos. Procuramos ter acesso ao grupo dos caminhoneiros do Município.

A pesquisa qualitativa tende a salientar os aspectos dinâmicos de caráter exploratório, natureza aplicada, gerando conhecimentos para a aplicação da prática onde nos proporcionou uma maior familiaridade com o problema.

O método qualitativo difere do quantitativo não só por não empregar instrumentos estatísticos, mas também pela forma de coleta e análise dos dados. A metodologia qualitativa preocupa-se em analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano. Fornece análise mais detalhada sobre as investigações, hábitos, atitudes e tendências de comportamento (MARCONI & LAKATOS, 2008, p. 269).

A pesquisa qualitativa propõe uma liberdade maior de fala aos entrevistados a apontarem os assuntos propostos, cujo propósito é compreender o comportamento de um determinado grupo-alvo, tendo como protagonistas para a aplicação das entrevistas um grupo de caminhoneiros do município de Xanxerê-SC, sendo que os dados serão submetidos a um tratamento quantitativo.

Contudo, o trabalho nos aproximou do cotidiano destes trabalhadores que, desenvolvem uma profissão que afeta consideravelmente a economia do país, e, fica muitas vezes, a mercê das políticas públicas deste setor.

2.2.1 Descrição

A pesquisa de campo iniciou com a observação dos profissionais destacados seguido das entrevistas conforme questões em anexo, em dois ambientes freqüentados pelos profissionais diariamente (postos de combustíveis). Em um primeiro momento mostravam-se receosos com minha presença. Conforme acontecia a interação através do diálogo, das observações e questionamentos, foi-se criando um ambiente harmonioso e receptivo.

Os cinco entrevistados serão identificados pelos seus apelidos no ambiente de trabalho: *Sem Fome; Laska; Anônimo; Neguinho; Chapinha*; Essa forma de identificação foi sugerido pelos próprios entrevistados.

A experiência obtida pela pesquisa foi gratificante e ultrapassou minhas expectativas.

2.3 ANÁLISE DOS DADOS

Em relação ao grupo de entrevistados, buscou-se através de um roteiro de questões abertas e por análises etnográficas descritivas traçar um perfil socioprofissional, para assim debatermos sobre: A Identidade Social e cultural de um grupo de caminhoneiros do município de Xanxerê, S.C, para tanto, buscou-se a compreensão dos significados das transformações culturais, sociais vividas por esse grupo, além de compreender como o sujeito caminhoneiro faz parte do fator de produção, do desenvolvimento econômico, social e financeiro. Identificando quais as formas de inserção do trabalho do caminhoneiro no transporte rodoviário e as conseqüências para o país.

Durante a paralisação ocorrida em maio de 2018, percebemos nas relações entre trabalhadores e empresas o mesmo propósito no setor de transporte rodoviário. Suas histórias e memórias nos falaram dos impetuosos encontros diários pela sobrevivência, incluindo, realizações e frustrações, expectativas e sonhos, uns realizados, outros apenas imaginados.

Diante do exposto, estruturou-se este trabalho em segmentos profissionais, com o intuito de contemplar anseios de pesquisa analisando o perfil socioprofissional desse grupo. A coleta de informações aconteceu no formato de entrevistas, organizamos as questões em seis blocos de análise: a) dados pessoais; b) profissional; c) condições e qualidade de vida no trabalho; d) familiar; e) sociedade; f) movimentos sociais e os caminhoneiros.

2.3.1 Dados Pessoais

A identificação pessoal dos depoentes ocorreu por meio de aplicação de um roteiro de entrevista, em que relataram suas histórias de vida de modo que nos

permitisse saber mais sobre as suas realidades profissionais e sociais específicas. Constatamos que o perfil predominante dos entrevistados quanto ao grau de escolaridade se situa entre o ensino fundamental e médio, a faixa etária entre 39 a 45 anos, com tempo de serviço entre 14 anos de profissão.

Há um predomínio no exercício profissional no que se refere ao sexo masculino e casados. A maioria dos entrevistados são funcionários empregados e um é autônomo, sendo que não se observou a diferenciação nas respostas obtidas, devido a este fator; quanto à religião a maioria dos entrevistados são católicas e luteranos; a maioria já atuou em outras profissões anteriormente e apenas um deles sempre exerceu a mesma profissão; a renda mensal⁴ varia entre R\$ 2.500,00 e R\$ 5.000,00.

2.3.2 Professional

Ser um profissional requer habilidades apropriadas para o bom exercício de qualquer profissão, além de mostrar-se responsável, competente e qualificado. Uma conduta íntegra não é dispensada para a aceção do desenvolvimento profissional.

Para o exercício da profissão de caminhoneiro, diferente de outras profissões, não exige-se “*nível superior*” ou especialização para exercê-la.

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

Nas questões relativas ao aspecto profissional evidenciou-se que todos possuem apelidos; a liberdade foi destacada como o que é mais apreciado na profissão; e entre os pontos menos apreciados apresentados, encontram-se os perigos da estrada (assaltos, acidentes...), a desvalorização da profissão, o descaso e a insegurança; todos optaram por esta profissão por escolha própria; quando questionados a respeito da intenção das frases de para-choques, quatro deles disseram que é uma maneira de expressar sentimentos (devoção, solidão, saudade) e transmitir recados;

⁴ Com relação a questões de renda, podemos destacar que existe uma tabela de preços de salários. Também destacamos que nem todos os caminhoneiros tem sua carteira profissional assinada com o salário de acordo com o Sindicato(conforme Alaor Rocha, presidente do Sindicato dos caminhoneiros autônomos de Xanxerê)

honestidade, paciência, amor pelo trabalho, cumprir as regras de trânsito e os horários estabelecidos; já a possibilidade de crescimento dentro da empresa/profissão de acordo com os mesmos, não há expectativas, pois todo o transporte rodoviário de cargas é uma atividade perigosa, chegando a dirigir seu caminhão em média de até 600 Km diários.

Acredito que as pessoas comuns perceberam quanto a paralisação teve impacto e que precisam do transporte de cargas para ter a comida dentro de casa (caminhoneiro anônimo).

2.3.3 Condições e qualidade de vida no trabalho

Diante de todas as transformações no mundo, as relações de trabalho ainda tendem a acompanhar algumas mudanças, onde a necessidade humana de encontrar um sentido no trabalho é cada vez maior, as condições e qualidade de vida no ambiente de trabalho visam satisfazer as necessidades diferentes de cada trabalhador e promover o desenvolvimento pessoal e profissional.

Observa-se, então que não existe um único padrão de qualidade, e um dos fatores, é o de sentir-se satisfeito na execução de seu trabalho, o reconhecimento social dos resultados alcançados, o salário (evidência pública de valorização social da profissão), os benefícios recebidos nas relações humanas, a liberdade e a autonomia de atuar e tomar decisões e a visibilidade social do seu ofício. Diante do exposto, consideramos Qualidade de Vida a relação de diferentes aspectos como ambiente, relações afetivas e convívio social.

Dos quesitos relacionados à qualidade de vida no trabalho, a síntese das respostas dos entrevistados apresentou: a) *segurança*; todos afirmam que não há muita segurança em todos os lugares os quais precisam circular; b) *condições dos estabelecimentos comerciais*; c) *as condições dos locais utilizados para higiene pessoal e alimentação*, todos responderam que é razoável, sendo ruim em alguns lugares; Quanto à alimentação, responderam que na maioria das vezes fazem suas refeições⁵ utilizando caixa/cozinha do caminhão e em algumas vezes nos restaurantes; Quanto a questões de saúde e acesso a consultas médicas periódicas, os entrevistados relataram fazer exames e um apenas não. Dos entrevistados,

⁵ A partir da fala de um dos caminhoneiros “no Brasil costume cozinhar em torno de 50% das minhas refeições, já no MERCOSUL 100%. (Sem Fome caminhoneiro). Em alguns estabelecimentos ganham vales que podem ser utilizados para tomar banho e também conta para as refeições, isso em troca do abastecimento do caminhão”.

somente um possui plano de saúde; quanto a situações de “stress” no trabalho, a maioria respondeu que não fica estressada, sendo que um disse que depende da situação.

2.3.4 Família

A família é o órgão social mais antigo da inserção dos seres humanos, a qual, historicamente, mesmo antes do homem se organizar em comunidades sedentárias, era constituída em grupo de pessoas relacionadas a partir de um antepassado em comum (CHAUÍ, 2010; & OLIVEIRA, 2010). Assim o desenvolvimento de cada indivíduo se dá através dos valores que são transmitidos pela família, que servirão de base para o método de socialização. O ambiente familiar é, na maioria das vezes, considerado um local de harmonia, afetos, proteção, segurança, conforto e bem-estar.

A família não deve suas virtudes à unidade de descendência: é simplesmente um grupo de indivíduos que se encontram próximos uns dos outros, no centro da sociedade política, por uma identificação particularmente estreita entre suas idéias, sentimentos e interesses. A consanguinidade pôde facilitar essa concentração. Mas muitos outros fatores intervieram: a vizinhança material, a solidariedade dos interesses, a necessidade de se unir para lutar contra um perigo comum, ou simplesmente para se unir, foram causas igualmente fortes de aproximação (DURKHEIM, 1973. p.27).

A partir das análises dos aspectos da vida social dos entrevistados não se pode perceber uma heterogeneidade desses sujeitos quando se trata do quesito família. Percebemos que, quando questionados sobre a “família”, sempre na hora da despedida o retorno às viagens é doloroso, e para minimizar as saudades, eles se utilizam das redes sociais, podendo assim, partilharem de momentos de seu cotidiano profissional com seus familiares. Entre algumas características em comum dos que exercem a profissão de caminhoneiro, as características comuns é o fato de que ficam longos períodos, de até trinta dias longe de casa, enfrentar limites que a profissão lhes impõe tornou-se parte de suas vidas, porém o anseio pelo retorno ao convívio da família representa para eles “segurança” em relação aos riscos das “estradas”, e ao retornar para casa, após cada viagem, para eles, é o momento de encontrar o amor, afeto, força de sentimentos inexistentes nas estradas.

Os depoentes demonstraram que, apesar de estar ausente da família na maior parte de seu tempo em função do trabalho, estar com a família é ainda um valor que jamais será perdido.

Para se manter vivo nesta profissão, requer muita cautela, compreensão, tranquilidade e prudência. Saber esperar o momento certo de tomar uma atitude, pois a espera e o

sofrimento é muito grande. Aprendi a ver e vivenciar diferentes culturas, biomas, realidades sociais. Como somos diferentes nos costumes (“Sem Fome” Caminhoneiro).

2.3.5 Sociedade

Durkheim (1988) compreende a sociedade como um organismo vivo, em que cada membro tem sua função específica, sendo que, como em uma grande rede, todos os indivíduos estão interligados e dependem uns dos outros. Cada um cumpre a sua função, que depende e garante a atividade dos demais, e assim sucessivamente, os mesmos sentimentos que parecem levar mais em conta a formação pessoal do indivíduo dependem de causas que os ultrapassam. “Nosso egoísmo é mesmo, em grande parte, um produto da sociedade”(DURKHEIM, 1988, p. 143).

Compartilhando valores culturais, podemos resumir a sociedade como um sistema de interações humanas, um sistema de símbolos, valores, normas, um sistema de posições e papéis, rede de relacionamentos sociais, conjunto de seres que convivem de forma organizada. Uma sociedade humana é um coletivo de cidadãos de um país, que estão sujeitos a mesma autoridade política e às mesmas normas de condutas.

Ademais os depoentes, nas mais variadas questões sobre sua contribuição junto à sociedade atual, disseram que a importância do transporte rodoviário é extremamente necessária para o desenvolvimento do país, e que sem o transporte de caminhão, nos mais variados tipos, o país para.

“é com muito respeito, fazendo perceber, que somos um segmento muito importante para o progresso, em todos os setores”(Laska, Caminhoneiro).

Ao responderem à questão sobre a valorização/importância da sua profissão de caminhoneiro, todos os entrevistados disseram que a importância do transporte/caminhoneiro é indispensável, mas que não se sentem valorizados pela sociedade, porém disseram que, ainda existe uma lacuna entre “sociedade” e “caminhoneiros”, *“Somos pouco valorizados, cabe a nós nos darmos o devido valor para sermos valorizados” (Laska caminhoneiro)*. Ao responderem sobre o grau de confiança depositado em seus colegas de ofício, a nota de confiança variou de 04 a 08, alegando que, atualmente não podemos confiar 100% em ninguém, a parceria e

a confiança diminuem cada vez mais. Sobre a questão de inserção de novas tecnologias em suas profissões, todos responderam que fazem o uso da *Internet*, *WhatsApp*, *Facebook*. Com relação às condições de rodagem oferecidas pelas rodovias no decorrer de suas viagens, os comentários que se destacaram foram os de que nem todas oferecem boas condições, há alto custo de pedágios e dificuldade na trafegabilidade, sendo que as pedagiadas são as melhores. Questionados sobre quais são as capitais do país consideradas de maior perigo para o tráfego de mercadorias, mencionou-se: a) parte do Nordeste; b) Paraná/Goiás/São Paulo; c) Rio de Janeiro; d) Goiás, Mato Grosso. Porém, a frequência de situações de violência ampliou-se de tal modo, que o perigo está em todas as regiões, mas principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, que oferece um maior grau de perigo.

2.3.6 Movimentos sociais e os Caminhoneiros

Os movimentos sociais são uma forma de manifestação para protestar e lutar por direitos e mudanças sociais. Podendo ser expressas de várias formas, como no caso da manifestação ocorrida entre os caminhoneiros em maio de 2018, que expressaram sua forma de luta através dos movimentos reivindicatórios, onde buscavam soluções mais urgentes junto ao Governo Federal, para que tivessem suas demandas atendidas.

Os cinco entrevistados responderam que participaram desta greve/paralisação, porém um deles respondeu que aderiu ao movimento parado em casa. As principais reivindicações foram: a) redução do preço dos combustíveis, especialmente, o diesel; b) o problema da desvalorização do frete; c) tabela mínima para os fretes; d) a redução no preço dos pedágios; e) a cobrança dos eixos suspensos; f) o alto custo-benefício do transporte e pouca margem de lucro; g) dificuldades na permanência e manutenção dos caminhões e da empresa.

Ao serem questionados sobre como foi iniciada a greve/paralisação e quem a dirigiu, quatro dos entrevistados disseram que o movimento foi organizado por grupos de *WhatsApp*, já um deles respondeu que foram as centrais sindicais, incluindo vários outros segmentos profissionais. Em relação à questão de que se houve ou não a participação dos donos de empresas, dois acordam que sim, um disse que não, outro que a participação foi parcial, um disse ainda que onde ele se encontrava, não houve participação de donos de empresas na greve/paralisação. A

participação no movimento, de acordo com os entrevistados foi parcial, mas que tiveram total apoio das pessoas da sociedade nos locais da paralisação/greve incluindo os agricultores e o comércio. Já sobre as reivindicações feitas pelos caminhoneiros estabelecidas acima, houve atendimento pelo governo em curto espaço de tempo, e principalmente, a tabela de fretes não está sendo cumprida. Os depoentes disseram que os impactos, sofridos pela sociedade foram bem comprometedores, destacaram principalmente a saúde como o órgão mais afetado pela paralisação/greve, incluindo o desequilíbrio emocional e financeiro, as pessoas mais comuns perceberam quanto a paralisação teve impacto e que precisam do transporte de cargas para ter a comida dentro de casa. A falta de produtos na mesa do consumidor, a escassez nos mercados e a falta de combustíveis.

Quanto aos aprendizados com o mundo da estrada, acreditam que a aprendizagem na estrada é diária, tendo uma vida sofrida, pela distância da família. Na estrada precisam estar atentos porque estão sujeitos a muitos riscos como drogas, doenças, acidentes, solidão, mas para exercerem a profissão dignamente, precisam extrair somente o que faz bem, considerando a profissão uma “faculdade da vida” sendo cursada gratuitamente, pois nos deparamos com caminhos inimagináveis a serem percorridos com situações diversas, cabendo a cada um fazer a melhor escolha para ser um bom profissional, fazer de cada aprendizado cursado ao longo dos dias como o respeito, a atenção sobre o trânsito, a originalidade de serem humanos, seguindo e acreditando que um dia a profissão seja notada com maior valorização. Para se manter vivo nessa profissão requer cautela, compreensão, tranquilidade e prudência, esperar o momento certo para tomar atitudes, a espera, o constrangimento pela falta de lugar adequado para as necessidades fisiológicas, tomar banho e até mesmo ao fazer a própria comida, “em contrapartida aprendemos a ver e vivenciar com diferentes culturas, biomas, realidades sociais, nos fazendo perceber o quanto somos diferentes nos costumes” (Sem Fome, Caminhoneiro).

Ao mesmo tempo em que as relações sociais se tornam lateralmente esticadas e como parte do mesmo processo, vemos o fortalecimento de pressões para autonomia local e identidade cultural regional (GIDDENS, 1991, p.70).

2.3.7 E o que falam os sindicatos?

Em um terceiro momento da pesquisa, entramos em contato com Raul Rocha, atual presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos de Xanxerê (SCAX) , que pode nos informou que atualmente possui um registro de 5 a 12 mil caminhões registrados/emplacados no município, porém, os que de fato, trafegam diariamente e que estão no município são em torno de 150 a 200 caminhoneiros, e, deste número, 180 a 200 caminhoneiros são autônomos também estão filiados ao sindicato local. Contudo, os demais caminhões, propriedade de grandes transportadoras fixaram seu transporte em locais maiores, situados nos Estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Contudo, a questão da reversão de impostos e a lucratividade deste transporte não se revertem para Xanxerê, pois a maioria das frotas de caminhões está registrada fora da nossa região. Ainda em entrevista com ele, obtivemos a informação que há a predominância de caminhoneiros do sexo masculino e que temos no município apenas três mulheres que estão à frente no comando dos caminhões de grande porte como os bi trens/nove eixos).

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho de pesquisa nos permitiu analisar um grupo de caminhoneiros do município de Xanxerê, onde podemos verificar que, todos, no seu cotidiano, fazem longas rotas, as quais são marcadas por extensas e solitárias jornadas.

A partir de uma reflexão sobre estes profissionais, conseguimos identificá-los, quem são eles, como são suas vidas e como fazem para superar a ausência da família. A escolaridade deles é básica, dificultando a troca da profissão. Por meio deste estudo, podemos identificar que, apesar do imaginário social, no que se alude/menciona o caminhoneiro, suas viagens são a trabalho e que viajam pressionados pelos prazos das cargas e descargas.

Buscamos com este trabalho uma compreensão aprofundada do cotidiano destes profissionais, que, ao se posicionarem sobre os questionamentos indicaram que vários são os problemas enfrentados, e em algum grau são extensivos a toda a categoria.

O Código Brasileiro de Ocupação (CBO, 2006) é o que regulamenta a profissão dos motoristas de caminhão, o qual é um profissional autorizado para

poder exercer o transporte de veículo pesado, podendo transportar dentro e fora do país.

Analisando os dados coletados/pesquisados podemos dizer que a profissão do caminhoneiro é muito dinâmica por estarem diariamente conhecendo novos lugares e culturas diferentes. Ao contrário de outras profissões o caminhoneiro chega a ficar por trinta dias dentro do seu local de trabalho.

O carro constrói, mas é, em contrapartida construído pelas pessoas, pode-se dizer que, como todos os objetos culturais ou sociais, o automóvel ajuda a transformar indivíduos em pessoas, dando-lhes um sentimento de singularidade na história (DA MATTA, 2011, p.84).

Pelos relatos/entrevistas podemos aferir que o caminhão é como se fosse uma extensão do seu corpo, no apreço dirigido ao caminhão, seus hábitos de cuidado com seu corpo, muitas vezes deixam a desejar quando se trata dos cuidados de seu caminhão. O caminhão representa para muitos deles, sua casa, seu espaço, seu ser.

O recurso das análises da pesquisa nos permitiu importantes percepções sobre o sentido do trabalho para estes caminhoneiros. Temos que entender que estamos nos referindo a um grupo particular de profissionais, cujas falas não podem ser generalizadas.

É notório que o trabalho é a dimensão central na vida de cada um deles. Referimo-nos que o trabalho é vida, e sem trabalho não haveria dignidade/existência. As adversidades enfrentadas no dia a dia da estrada são difíceis e precárias, porém são superadas pela fé, pela crença em um poder que os protege e dá alento para seguirem viagem.

Percebemos que a profissão escolhida dos entrevistados de certa forma foi influência hereditária, porém é também uma sensação de bem-estar, de sentir-se bem. Notamos ainda, por outro lado, que a marca cultural das identidades expostas, a sociedade/comunidade onde estão inseridos tem forte influência, isso revela o quanto as identidades encontram-se impregnadas de valores coletivos.

O trabalho de campo, coleta e análises dos dados, associados às leituras e orientações, também reafirmaram que esta imagem do caminhoneiro/motorista apartado da sociedade e de modo estereotipado, mal-visto em suas condutas na estrada, está distante de ser a realidade desses indivíduos em suas vivências e construções como ser social.

Em se tratando do contexto e realidade específica de nosso estudo, o caminhoneiro no Município de Xanxerê, há algumas aproximações e diferenciações com relação à formação de sua identidade em relação à coletividade do ofício e demais caminhoneiros no Brasil. Um aspecto que destacamos é a convivência local com agricultores e a cultura agroindustrial diretamente relacionada e dependente das ações de transporte, muitas vezes num contato direto em suas propriedades rurais. O desenvolvimento econômico estratégico na região assenta-se, especialmente, no cultivo do Milho, carro-chefe e de grande parcela dos destinos da produção-transporte.

Outro dado relevante, apreendido a partir das entrevistas, é o de que uma parcela dos caminhoneiros de Xanxerê, pela influência geográfica e regional, tem uma experiência profissional condicionada à situação de fronteiras, uma vez que também trafegam por rodovias que extrapolam as demarcações nacionais. Inclusive, os relatos apontaram que há uma dificuldade de bom acolhimento, receptividade e estruturas adequadas para o exercício do ofício.

Contudo, as características dos caminhoneiros de Xanxerê, se aproximam muito dos traços do conjunto de sua coletividade, os trabalhadores da estrada, em função dos riscos que correm dos trajetos e dificuldades da estrada, os períodos prolongados longe de suas residências, religiosidade expressiva, o uso de apelidos e uma grande adaptabilidade dos caminhões, como um segundo lugar de definição de suas identidades e as mais variadas formas de cargas/produtos encaminhados aos quatro cantos do país.

Consideramos que este trabalho viabiliza a profissão e dedicação ao campo acadêmico, social, institucional, além de abrir projeções futuras para o desenvolvimento de Políticas Públicas que harmonize e melhore as estruturas rodoviárias e as condições de trabalho do caminhoneiro, gerando uma rede de assistência e acolhimento adequados ao profissional.

REFERÊNCIAS

BONELLI, Maria da Gloria; NUNES, Jordão Horta. Associativismo, profissões e identidade. **Sociedade e Cultura**, Goiania, volume 4 p.11-17, 2011. Semestral.

Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/fchf/article/view/15641/9880>. Acessado em: 16 abr. 2019.

CHEROBIM, Mauro. O Caminhoneiro na estrada. **Perspectivas: Revista de Ciências Sociais**. Araraquara. Volume 7, 1984.

DA MATTA, Roberto. **O que faz o brasil , Brasil?** São Paulo: Rocco, 2015. 126 p.

DURKHEIM, Emile. **As regras do Método Sociológico**. 3ª. Edição. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

DURKHEIM, Emile. **A Divisão Social do Trabalho**. 1ª Edição. Editora : Edipro . São Paulo.1.893.

FRANCO Jr.,Hilário. **A Idade Média: Nascimento do Ocidente**. 2ª edição. São Paulo: Brasiliense, 2001

GIDDENS, Anthony. **Modernização Reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: UNESP, 1997.

GONÇALVES, Rainer Sousa (Org.). **As Corporações de Ofício**. 2ª. Edição. São Paulo: Brasil Escola, 1983.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em:<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/xanxere/panorama,acessado>. Acessado 26/10/2018.

LAKATOS, Eva Maria, MARCONI, Marina de A. **Metodologia do trabalho Científico**. 3ª .Edição. São Paulo: Atlas, 1991.

LAKATOS, Eva Maria. **O trabalho temporário: nova forma de relações sociais no trabalho**. Tese de Livre-Docência. São Paulo: Escola de Sociologia e Política de São Paulo, 1979.

MASSON, Valéria. A., MONTEIRO, Maria I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Revista Brasileira de Enfermagem**. Brasília. Volume 63, nº 4,p.533-540, jul/ago.2010

RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Munique: VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional, 1973.

XANXERÊ. Disponível em :<https://www.xanxere.sc.gov.br>. Acessado em 26/10/2018.

WERNER, Antonio Carlos. **Caminhos da Integração Catarinense do Caminho das Tropas à Rodovia BR 282**. Florianópolis: do Autor, 2004. Disponível em: <http://www.tonijochem.com.br/livro_caminhos_integracao.html>. Acesso em: 26 out. 2018.

APÊNDICE 1 – TÍTULO: Hora de fazer as refeições.



Acervo fotográfico da autora 2018)

Apêndice 2

O misticismo vai além da religião tradicional



Acervo fotográfico da autora (2019)



Acervo fotográfico (Sem Fome caminhoneiro 2019)

Apêndice 3

ROTEIRO DE ENTREVISTA

I. DADOS PESSOAIS

1. Nome opcional _____
2. Idade _____
3. Estado civil _____
4. Quantas pessoas compõem a sua família _____
5. Escolaridade _____
6. Quantos dias/meses você fica ausente de casa _____
7. Quanto tempo que exerce a profissão _____
8. Sua naturalidade _____
9. Renda mensal _____
10. Autônomo ou empregado _____
- 11- Atuou em outras profissões? Quais _____

- 12- Qual é sua religião? _____

II. PROFISSIONAL

- 1-Você tem algum apelido que lhe foi dado pelos companheiros de estrada, qual é?
- 2-Se você não fosse caminhoneiro, qual outra profissão escolheria?
- 3- O que você mais gosta em sua profissão?
- 4- O que você menos gosta?
- 5-Como você costuma se organizar nas suas viagens? (Escolhe o trajeto da viagem, como por exemplo: tempo, distâncias, segurança, econômico, melhores condições de estrada).
- 6-O motivo da escolha da sua profissão,foi escolha sua ou incentivo de alguém próximo?
- 7-Porque existe a prática de utilização de frases nos pára-choques dos caminhões?
- 8- Quais são suas qualidades pessoais/profissionais que você considera importante para a sua profissão?
- 9- Quais são as possibilidades de crescimento na empresa em que trabalha?
- 10- Quais são as dificuldades que enfrenta para equilibrar sua vida profissional e sua vida pessoal enquanto trabalha?
- 11- Quais são os perigos /dificuldades que você enfrenta diariamente?
- 12- Qual é a distância rodada diariamente?

13- Você considera o transporte rodoviário é uma atividade perigosa?

III. CONDIÇÕES E QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO

1-Há segurança onde você costuma estacionar seu caminhão para fazer suas refeições?

2-Como é o local onde costuma tomar banho? Oferece boas condições?

3-Onde costumas parar para dormir?

4-O local lhe oferece segurança?

5-Em relação a sua alimentação, você costuma fazer? Ou almoça em restaurantes?

6-Você costuma fazer consultas periódicas?

7-A empresa que você trabalha lhe oferece algum tipo de plano de saúde?

8-Em uma semana comum, com que frequência você fica estressado no seu trabalho?

IV. FAMILIAR

1-Como é pra você, ser pai e caminhoneiro?

2- O que representa para você a sua família?

3-Quais os efeitos positivos e não-positivos da sua profissão em seu relacionamento familiar?

4- O que você mais sente falta do contato com o mundo da casa?

5- Como você lida com a distância que separa você de sua família por dias, ou até mês (es).?

6- Como o uso da tecnologia auxilia o seu contato com a família?

V. SOCIEDADE

1-Como você acredita que a sua profissão colabora e contribui para a sociedade atual?

2- Você sente, percebe que a profissão de caminhoneiro é valorizada sociedade?

3- De zero a dez, que grau deposita confiança nos seus colegas caminhoneiros?

4- Sua profissão está tendo a inserção de novas tecnologias, como por exemplo: internet, whats App, facebook, você faz uso das mesmas? Quais?

5- As rodovias percorridas diariamente oferecem boas condições de rodagem?

6- De norte a sul , onde está o maior perigo, quais são as capitais consideradas mais perigosas para o tráfego de mercadorias?

VI. MOVIMENTOS SOCIAIS E OS CAMINHONEIROS

1-Em maio desse ano tivemos uma paralisação importante dos caminhoneiros no Brasil. Como você aderiu a essa paralisação/greve?

2- Para você porque houve a paralisação/greve? Quais foram as principais reivindicações?

3- Como foi organizada e quem dirigiu o movimento?

4- Teve participação dos donos das empresas na paralisação/greve?

5- Vocês receberam ajuda/apoio de outras pessoas não ligadas diretamente na greve/paralisação?

6- As reivindicações que feitas pelos caminhoneiros, foram/estão sendo atendidas e mantidas?

7- Quais foram os impactos sociais, culturais causados pela paralisação/greve?

8- Quais foram os impactos sociais, culturais causados pela paralisação/greve?

9- Para encerrar a entrevista. Alguns aprendizados ou os principais aprendizados que você teve/tem com o mundo da estrada.

