

Globalização por Caminhões

Globalización por Camiones

Globalization by Trucks

Taynã Tagliati Souza¹

Resumo

Esse trabalho é uma etnografia produzida com caminhoneiros, cujo objetivo contempla compreender como aspectos da cultura de trabalho dos motoristas se relacionam com a globalização, bem como dar voz à esses profissionais. Assim, em um período de quatro meses foram conduzidas entrevistas semiestruturadas com sete motoristas, quatro deles em ambiente de trabalho e três em ambientes de lazer ou descanso. Todas as entrevistas aconteceram na cidade de Florianópolis, entre 2015 e 2016. A partir da pesquisa, constatou-se que existe uma forte distinção entre motoristas autônomos e empregados, e que não seria possível realizar um trabalho sobre caminhoneiros sem levar em consideração tal distinção. Também ficou evidenciado que os motoristas rodoviários se entendem como executores de uma dinâmica de fluxos, e que sua profissão é imprescindível para manter ativo o status da globalização. Além disso, uma das principais características do processo globalizador, a compressão tempo-espaço, assume um sentido contrário à saúde e boa qualidade de vida para os caminhoneiros. Por fim, ao atravessar fronteiras de Estados, os profissionais também atravessam fronteiras morais e legais. Na mesma fração de hora podem percorrer o status de fretistas competentes ao status de contrabandistas imorais.

Palavras-Chave: caminhoneiro, fluxos, globalização, trabalho

Resumen

El presente trabajo es una etnografía producida con camioneros; cuyo objetivo contempla comprender como aspectos de la cultura de trabajo de los choferes se relacionan con la globalización. Así como también pretende dar voz a esos profesionales. Para lograrlo se realizaron, en un período de cuatro meses, entrevistas semiestructuradas a siete choferes. Cuatro de éstas llevadas a cabo en ambientes de trabajo y tres en ambientes de descanso. Todas las entrevistas sucedieron en la ciudad de Florianópolis, entre el año 2015-2016. A partir de la investigación, se constató que existe una fuerte diferencia entre los trabajadores autónomos y los que se encuentran en relación de dependencia y por ende no sería posible llevar a cabo el trabajo sobre los camioneros sin llevar ésta distinción en consideración. También se evidenció que los choferes de ruta, se posicionan como ejecutores de una dinámica de flujos, y que su profesión es imprescindible para mantener activo el estatus de la globalización. Más allá de eso, una de las principales características del proceso globalizador, la comprensión tiempo-espacio, asume un sentido contrario a la salud y la buena calidad de vida de los camioneros. Por último, al atravesar las fronteras de Estados (división geográfica en Brasil), los profesionales también atraviesan fronteras morales y legales. En una pequeña fracción de tiempo pueden pasar de transportistas competentes a contrabandistas inmorales.

Palabras clave: camionero, flujos, globalización, trabajo

Abstract

This study is an ethnography carried out with truck-drivers. The objective was an understanding of the truckers relation with globalization as parts of their working culture and to facilitate visibility of this profession. Within

¹ Bacharelada em Ciências Sociais; Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC; Florianópolis, SC, Brasil; stagliati@hotmail.com. Trabalho apresentado no I Seminário Latino-Americano de Estudos em Cultura – SEMLACult, Foz do Iguazu/PR, Brasil, 2017.

four months semistructured interviews with seven truck drivers were conducted; four in their working space and three in their free time. All interviews were done in Florianópolis in 2015/16. The research indicates significant differences between autonomous and contracted drivers and that it is necessary to consider these differences instead of just truckers in general. Furthermore, highway truckers understand themselves as actors of the global flow of commodities and are well aware of the crucial importance of their profession for the globalization. As one of the principal characteristics of globalization the time-space compression was found to be responsible to have negative impact on the trucker's health and quality of life. Finally, while crossing national borders the drivers also face moral and legal boundaries. They may turn from being reliable workers to smugglers.

Keywords: flows, globalization, truckers, work

1. Introdução

O termo “globalização” tradicionalmente remete à ideia de um afrouxamento das fronteiras e intensificação do intercâmbio de pessoas, moedas e mercadorias. Entretanto, apesar de os efeitos macroestruturais do fenômeno serem os mais visíveis, o foco dessa pesquisa foi identificar como os efeitos da globalização influenciam no dia-a-dia a cultura de trabalho de caminhoneiros. Tais profissionais foram escolhidos porque sua profissão está diretamente relacionada com o fluxo de pessoas e produtos. Além disso, eles nos dão caminhos alternativos para pensar a cadeia produtiva, bem como a globalização em si.

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte, em 2009 mais de 61,1% de toda carga que circula no Brasil é transportada pelo modal rodoviário. Os principais profissionais envolvidos no transporte dessas cargas são os caminhoneiros. Ou seja, são importantes atores na dinâmica necessária ao sistema capitalista. Portanto, existem diversas questões relacionadas aos motoristas que precisam ser problematizadas e discutidas também no meio acadêmico.

2. Perspectiva teórica

Ao longo do desenvolvimento desta pesquisa optei seguir três eixos teóricos distintos: globalizações, compressão espaço-tempo, lícito e ilícito. Muitas vezes tais eixos se relacionam com questões referentes à saúde, subjetividade e culturas de trabalho. Entretanto, eles necessitam uma direção em comum, que procurei em Boaventura de Sousa Santos, especificamente quando disserta sobre a razão cosmopolita, na crítica que faz à razão metonímica.

A crítica à razão metonímica de Santos (2002) coloca em xeque a razão ocidental-eurocêntrica totalizadora, afirmando que ela não só tem uma visão limitada do mundo, como tem uma visão limitada de si mesma. A razão metonímica desconsidera qualquer racionalidade como uma totalidade em si mesma. A lógica totalizadora que governa é a única

existente, e tudo aquilo que se relaciona com ela é apenas parte dela, que não existe fora e independente dessa lógica.

É uma especialidade da razão metonímica os dualismos coloniais: colonizador/colonizado, norte/sul, global/local. Nos últimos dois séculos foram nesses dualismos que se baseou toda a produção científica ocidental, e o que se produziu fora dela não recebe o *status* de produção “científica”. Sendo assim, essa pesquisa é fruto de um trabalho etnográfico combinado com uma extensa revisão bibliográfica que desconstruísse tais binarismos, especialmente aqueles que rodeiam a conceituação teórica do processo de globalização.

Ao abordar tal tema, muitos conceitos e caminhos analíticos acabam se envolvendo, e alguns cuidados precisam ser tomados. Assim, a primeira precaução que essa pesquisa tomou foi de não limitar a globalização como um fenômeno lapidado e terminado; segunda, considerar que existem *processos* de globalização, e tais processos se desenvolvem de diferentes formas em diferentes lugares, ou seja, existem globalizações, no plural; e terceira, não limitar o tema a dualismos local-global, nativo-forasteiro, tradicional-moderno, pois tais dualismos não permitem uma análise lúcida da cultura de trabalho dos caminhoneiros.

Seguindo a linha de Beck (1999) a globalização é a erosão “e possível transformação do Estado nacional em transnacional” (1999, p.36). Ela não significa a morte do local e supremacia de uma cultura e saber globais, ela engendra uma localização. Ou seja, é o movimento do elemento local que é des-localizado e re-localizado. Entretanto, um olhar atento revela que a globalização é um processo localizado e repleto de hierarquias. Como afirma Appadurai “para muitas sociedades, modernidade é algum lugar, assim como global é uma onda temporal que deve ser confrontada no presente delas.” (1996, tradução nossa).

Outra relação importante é que a globalização não tem condições de existência sem os aparatos locais. Sassen (2010) afirma que instituições de alcance global precisam estar submetidas às legislações e demais características locais dos Estados onde se inserem para funcionarem. Isso resulta em globalização no espaço local, mas não exclui os lugares de serem localizações em redes globais.

Portanto, há uma necessidade de pensar e dar visibilidade a uma diversidade de culturas de trabalho onde é concebida e enraizada a economia global. Retomar os processos locais e localizados que possibilitam a globalização tomar a forma que alcançou na modernidade. Como afirma Sassen o “topo da economia corporativa [...] é muito mais fácil identificar como necessário para um sistema econômico avançado do que caminhoneiros [...], mesmo que esses trabalhadores sejam um ingrediente necessário” (2010, p. 94).

3. Experiência de campo

Minha primeira ideia para a pesquisa de campo foi de viajar com caminhoneiros e assim poder observar como se fazia o dia-a-dia deles dentro do caminhão. Então, tomei a decisão de visitar várias vezes o mesmo posto de gasolina para criar uma familiaridade com os caminhoneiros que fazem frequentemente aquela rota. Entretanto, na minha primeira visita ao posto fui muito assediada e hostilizada pelos frentistas, que a todo momento riam ou pronunciavam frases de teor sexual.

Essa experiência me fez tomar a decisão de não mais frequentar postos de gasolina, e assim também decidi que não mais viajaria com os motoristas. Optei então por frequentar outros espaços onde eu poderia encontrar caminhoneiros, e realizei boa parte da pesquisa de campo em um centro de distribuição de um supermercado em Florianópolis. Por outro lado, uma parte da pesquisa de campo também se deve ao acaso, de ter conhecido uma caminhoneira em um ambiente de lazer, em uma casa de forró.

Foram conduzidas entrevistas semiestruturadas por um período um pouco maior que seis meses, de outubro de 2015 até final de março de 2016. No total foram sete motoristas entrevistados, sendo uma mulher e seis homens. A faixa etária dos entrevistados também variava bastante, tendo motoristas de 27 até 60 anos. Além disso, também variava o tempo na profissão. José já dirige há trinta anos, enquanto outros motoristas haviam começado cinco anos antes. Três dos motoristas estavam em casa ou em algum momento de lazer durante a entrevista, e quatro estavam no seu ambiente de trabalho, o que me possibilitou observar de perto a dinâmica de trabalho.

Além da diferença da abordagem em campo, também existia uma diferença muito importante entre esses grupos de caminhoneiros. Os três que foram entrevistados em casa ou momento de lazer são motoristas autônomos que trabalham em empresas familiares, sendo eles: Eunice, José e Renato. Os outros quatro motoristas do centro de distribuição são todos empregados assalariados que trabalham para médias e grandes empresas, sendo eles: Roberto, Teodoro, Cristiano e Manuel.

A partir das entrevistas realizadas, optei expor nesse trabalho aqueles relatos que mais chamaram a atenção. O primeiro deles foi sobre a corrupção na polícia. Esse assunto apareceu praticamente em todas as entrevistas, e nunca era um assunto iniciado por mim, mas pelos motoristas. Os relatos sobre esse tema eram muito parecidos. Segundo eles, ao serem abordados pela polícia, quase sempre sabem que terão que pagar alguma propina.

Especialmente os caminhoneiros que viajam atravessando fronteiras de países, e esses ficam sujeitos à corrupção da polícia de ambos os lados.

Disseram que o policial procura qualquer mínimo detalhe fora do lugar no caminhão para aplicar uma multa, e quando não encontram nada errado, ou eles inventam ou criam qualquer coisa, só para ameaçar o caminhoneiro de receber a multa, fazendo com que prefiram pagar uma propina ao policial que seria muito menor que o valor da penalidade.

Problemas de saúde também foi um assunto que surgiu em vários dos relatos. Caminhoneiros tendem a ter problemas de obesidade, dores musculares, dores e problemas relacionados à circulação sanguínea - especialmente nos pés e pernas -, hemorróidas, gastrite, e depressão. Também é comum problemas desenvolvidos ou potencializados a partir do uso de álcool e estimulantes, como cafeínas e anfetaminas.

O motorista Cristiano, que é assalariado e dirige apenas dentro da cidade, voltando todos os dias para casa, afirmou que esses caminhoneiros que passam dois meses diretos na estrada não têm amor à nada, nem à vida, nem à família. Por outro lado, o motorista José, que dirige longas distâncias e quase toda semana viaja para muito longe afirmou que a solidão é uma tortura, e ele acredita que a depressão dos motoristas se deve à esse sentimento.

Algumas Tecnologias de Informação e Comunicação -TICs-, afetam muito negativamente a vida do caminhoneiro, especialmente do caminhoneiro que trabalha autônomo. Segundo o motorista José, existem websites que funcionam como um ponto de contato entre empresas que desejam ter determinada mercadoria entregue em um local x, e caminhoneiros que têm a disponibilidade de fazer tal frete. Basta preencher alguns dados, como cidade onde se localiza, modelo, ano e capacidade do caminhão para estar no sistema de buscas do site. O outro lado também funciona. A empresa precisa preencher de onde para onde será feito o frete, o tipo e o volume de mercadoria.

O problema nisso, segundo José, é que há tantos caminhoneiros à procura de frete para fazer que eles acabam aceitando o trabalho por preços muito baixos. No Brasil não existe uma tabela mínima para o preço do frete, o que faz com que os valores podem e são constantemente negociados, sucateando assim o trabalho do motorista.

No centro de distribuição haviam dois caminhoneiros que se iniciaram na profissão buscando aventura. Se atraíram pela ideia de constante deslocamento geográfico e movimento, de aliar o trabalho à viagens e descobertas. Entretanto, depois de um ano e meio e dois anos trabalhando assim, os motoristas me contaram que “a vida de viagem é uma ilusão”, nessas palavras.

Eles mal conseguem estar em contato com outras pessoas, salvo aquelas dos galpões de carregue e descarregue de mercadorias. Também não conseguiram utilizar o tempo para aproveitar a viagem, pois caminhoneiros precisam estar sempre cumprindo determinado tempo que não permite pausas para desfrutar da viagem como um passeio. Sendo assim, ambos os caminhoneiros decidiram que não viajariam mais nesse ritmo, e assim como Cristiano, optaram por trabalhar apenas dentro de Florianópolis e das cidades vizinhas.

Outra questão que ficou clara a partir das entrevistas é a relação que o trabalho deles estabelece com a economia local e global, e como de alguma forma em um determinado nível, os caminhoneiros possuem uma consciência sobre isso. O primeiro evento que me relataram foi o da Copa Mundial de 2014 no Brasil, que aumentou exponencialmente o volume de trabalho dos motoristas. Entretanto, depois que passou a Copa, o caminhoneiro se viu estagnado, especialmente o autônomo.

Também falaram sobre a desvalorização do real no período das entrevistas, e como isso estava diretamente relacionado com o aumento do fluxo de trabalho em Florianópolis nos meses de fim e início de ano. Afirmaram que aumentou muito o fluxo de turistas na região, especialmente dos países vizinhos, pois o Brasil acabou se tornando um destino um pouco mais atrativo, à medida que poderiam comprar mais reais com suas moedas locais. O aumento do fluxo de turistas foi proporcional ao aumento do fluxo de mercadorias sendo transportadas. Entretanto, segundo os caminhoneiros, depois do carnaval o volume de trabalho caiu drasticamente.

Além disso, os motoristas entrevistados também possuem uma consciência forte em relação às etapas envolvidas do processo de produção de algumas mercadorias, especialmente das mercadorias que transportam. Cristiano me afirmou que “as profissões mais importantes que existem são dos agricultores e caminhoneiros”, e que se a comida chega na mesa de jantar, é porque existem agricultores e caminhoneiros trabalhando para que isso aconteça.

Por outro lado, ele também relatou que é justamente a comida - perecíveis e carga viva - a pior carga a ser transportada. Carregar esse tipo de carga é uma corrida contra o tempo. É geralmente nesses casos que os caminhoneiros fazem uso de estimulantes para poder dirigir por mais tempo.

4. Resultados

A partir dos dados coletados na pesquisa de campo, pude esboçar quatro resultados referentes ao tema que me propus investigar.

4.1 Motoristas autônomos e motoristas assalariados

O primeiro deles é sobre a distinção feita entre caminhoneiros autônomos e empregados, frisando que também há uma grande diferença entre motoristas rodoviários e urbanos. Nessa pesquisa, todos os motoristas autônomos eram rodoviários - aqueles que viajam longas distâncias e passam dias sem voltar para casa -, e todos os motoristas empregados assalariados eram urbanos - que fazem frete de curtas distâncias e voltam para dormir em casa todos os dias-.

A partir desse trabalho, concluí que não é possível abordar o tema sem levar em consideração tais categorias distintivas. O primeiro fator a fazer importante tal categorização é a Lei do Caminhoneiro². Os motoristas autônomos e donos de transportadoras se posicionaram contra a lei. Os bloqueios que aconteceram em diversas rodovias do Brasil na época do implante da lei foram feitos por caminhoneiros autônomos, pois como não possuem um salário fixo e ganham por comissões, mais tempo de viagem significa uma comissão menor. Para os motoristas assalariados, entretanto, a Lei do Caminhoneiro é algo positivo.

Outro aspecto importante da distinção se refere à participação nos sindicatos de trabalhadores. A partir das entrevistas e da pesquisa bibliográfica, é possível concluir que motoristas autônomos são os mais ativos nos sindicatos que representam a categoria dos caminhoneiros. Aqueles que são assalariados não apresentaram preocupações com as questões sindicais, e relataram que quando existe alguma insatisfação ou proposta de mudar algo, fazem reuniões na empresa com os empregadores e demais motoristas.

A questão dos cálculos também se faz muito presente no dia-a-dia dos caminhoneiros. Os motoristas assalariados não fazem cálculos que vão além de salários, horas-extra e comissões (quando existem). Já os caminhoneiros autônomos precisam levar cada detalhe em consideração na hora de passar o valor do frete para o contratante. Consideram a região do país onde estarão dirigindo - segundo José, o centro-norte é a região onde o combustível é

² Constitui-se em um esforço do governo de reduzir acidentes envolvendo caminhões nas rodovias, bem como o consumo de estimulantes por parte dos caminhoneiros. Para chegar a tal efeito, em 2012 entrou em vigor a Lei do Descanso, que foi a primeira criada no Brasil para regularizar a atividade dos motoristas. A partir dela, o tempo máximo que poderiam dirigir sem pausa era de 4 horas, e os intervalos deveriam ter duração de 30 minutos. Além disso, a cada semana que passassem na estrada, deveriam ter um descanso obrigatório de no mínimo 36 horas. Apesar de estarem recebendo mais direitos que a categoria jamais teve, alguns motoristas ficaram insatisfeitos e bloquearam as estradas para protestar contra a lei. Então no ano de 2015 a Lei do Descanso foi substituída pela Lei do Caminhoneiro, e as 4 horas máximas de direção sem pausa foram substituídas por 6 horas, sendo que a cada 5 horas e meia o motorista deve fazer uma pausa de 30 minutos. Além disso, as 36 horas de descanso depois de uma semana na estrada foram reduzidas para 24 horas.

mais caro-, também precisam conhecer um pouco da topografia do lugar, os pedágios, o rendimento de cada caminhão e por fim, o tempo gasto em todo o trajeto. Segundo José, o maior problema da maioria dos caminhoneiros é que não sabem fazer esses cálculos corretamente.

4.2 “Heróis não reconhecidos”

Basta uma rápida pesquisa em comunidades de caminhoneiros online que facilmente se depara com expressões como “caminhoneiros: heróis não reconhecidos”, denunciando um descaso tanto do governo quanto da população com os profissionais da categoria, ao mesmo tempo que orgulho por exercer tal profissão, e outras expressões como “mais que uma profissão, um estilo de vida”, evidenciando assunção e identificação com um modo de vida. Assim, essa autopercepção em relação à profissão e ao estilo de vida foi algo que procurei identificar em minha pesquisa. Os resultados serão apresentados a seguir.

Entre os caminhoneiros que participaram da pesquisa - agora generalizando, não mais categorizando entre autônomos e empregados - existe uma ideia interessante sobre a relação do trabalho por eles exercidos e o fluxo de mercadorias a nível regional, nacional e muitas vezes internacional. Eles entendem que caminhoneiros são os executores de tais fluxos e que são fundamentais para o desenvolvimento do país.

O motorista Cristiano relatou que 90% da comida que chega na mesa do jantar foi transportada na caçamba de um caminhão. Se o número confere ou não, é irrelevante aqui, pois o que venho a frisar é o sentido e importância que o motorista dá ao próprio trabalho. Foi esse mesmo caminhoneiro que afirmou que as profissões mais importantes são dos agricultores e caminhoneiros. Isso evidencia uma consciência sobre fluxos não só de mercadorias, mas de bens de consumo e produção, e de produtos não comercializáveis - como remédios cujo destino seja determinado hospital - que é mais ampla que o conhecimento comum.

Durante essa mesma entrevista com Cristiano ele me perguntou sobre o que exatamente era essa pesquisa. Quando ouviu a explicação e a palavra *globalização* ele logo esclareceu o tema. Segundo o motorista, são caminhoneiros um dos principais atores que fazem a globalização de fato acontecer, são aqueles que colocam a “mão na massa”. A definição que ele tem de globalização pode não ser carregada de conceitos acadêmicos, mas em vez disso, ela possui uma carga muito mais prática e direta.

Por outro lado, é muito arriscado tentar expor aqui a definição que Cristiano tem sobre o termo, posso apenas sugerir interpretações. Na breve conversa sobre o assunto, ele sempre relacionava globalização com uma mercadoria que saía de um lugar e era transportada a outro. Assim, aparentemente, dentro do contexto da entrevista, cujo foco era o trabalho dele, Cristiano entende que a globalização consiste em fluxos, em deslocar algo e relocá-lo em um outro lugar.

4.3 Globalização, compressão tempo-espaço e saúde

Considerando a compressão do espaço-tempo como fenômeno necessário à circulação de mercadorias e acúmulo de capital, parto do pressuposto que globalização e compressão tempo-espaço são fenômenos completos por si sós, e não dependentes. Entretanto, há uma correlação entre eles quando se analisa sociedades globalizadas. A compressão não existe em todos os aspectos da globalização, mas tem uma presença significativa em vários aspectos, e isso é algo que os caminhoneiros percebem bem.

A partir das entrevistas e trabalhos realizados na área da saúde (MASSON; MONTEIRO, 2010), cheguei ao seguinte resultado: a compressão do espaço-tempo está diretamente ligada à saúde do caminhoneiro. Como já discutido anteriormente, caminhoneiros são vítimas de vários problemas de saúde, e por mais que tais problemas sejam resultados da compressão do espaço-tempo em geral, alguns estão mais relacionados ao tempo e outros ao espaço.

Por mais que a modernidade nos faça sentir que realmente há uma compressão espacial-temporal generalizada e em grande escala, a contração do espaço para o motorista só existe se a referência é o reduzido espaço do caminhão, pois a redução das distâncias não faz o menor sentido. O que existe são tecnologias que aceleram a circulação virtual ou física, mas o espaço, ou as distâncias, não diminuem.

Então, abordando a compressão espacial que faz sentido para o caminhoneiro, há diversos problemas de saúde que eles apresentam em decorrência do espaço que ocupam no caminhão. A obesidade, por exemplo, está relacionada a isso. Acabam se tornando sedentários pela falta de tempo de realizar atividade física, e pela falta de espaço que o caminhão proporciona para tal atividade. Além disso, artrites, hemorróidas e problemas de circulação sanguínea são também muito comuns, e ocorrem a partir da combinação de horas prolongadas realizando a mesma atividade e o espaço compacto do caminhão. Dores referentes à posição

também são acompanhados os motoristas constantemente, geralmente são dores musculares ou de coluna.

Os problemas de saúde de caminhoneiros que mais habitam o senso comum e que acabam sendo a razão de estigmatização da categoria estão relacionados à compressão do tempo: o uso e dependência de substâncias estimulantes. Geralmente fazem uso de pó de guaraná e cafeínas quando precisam dirigir a noite, mas muitas vezes precisam de estimulantes mais fortes: anfetaminas - como o rebite- e cocaína. O uso prolongado dessas substâncias acaba causando dependência. Isso acaba vindo como uma consequência de um prazo de tempo a cumprir.

Assim, o uso de estimulantes se deve à tentativa de aumento da produtividade, pois podem dirigir por mais tempo e entregar mais rapidamente as mercadorias. Muitas vezes os prazos que precisam cumprir são absurdos, e não dados por eles, o uso dessas substâncias acaba sendo a solução para não perder tal frete - quando autônomo- ou para não ser demitido - quando empregado-.

4.4 Fluxos

Por fim, o último tópico a ser abordado na seção dos resultados será sobre os fluxos de mercadorias lícitas e ilícitas, utilizando a perspectiva de Lins Ribeiro em *Outras Globalizações* (2014). Ele delimita uma diferenciação entre o ilegal e o ilícito, assumindo que o ilegal é aquilo que não é legitimizado pelo Estado, e ilícito trata-se de práticas que não são legitimadas pela sociedade. Sendo assim, muitas vezes um trabalho pode ser ilegal, porém não ilícito.

Essa diferenciação é importante ao se tratar de caminhoneiros que viajam com muita frequência atravessando fronteiras de Estados. Muitas vezes a fronteira é também um marco delimitador de *status* da mercadoria. Ela pode ser completamente legal de um lado, mas do outro ilegal. Assim, existe uma fluidez entre o legal e o ilegal, e muitas vezes ela está associada a questões de hierarquias. Caminhoneiros sabem quando estão transportando algo que é ilegal do outro lado, mas isso não significa que ele o entenda como ilícito.

A questão passa a ser mais delicada quando a mercadoria é algum tipo de droga. O irmão de um dos caminhoneiros foi abordado em um posto de gasolina, enquanto fazia um frete, e ofereceram-no uma quantia de dinheiro caso ele transportasse também *Cannabis* no caminhão. Ele aceitou e foi pego pela polícia no Rio de Janeiro, hoje cumpre pena por tráfico de drogas. Ou seja, o status do caminhoneiro, diferentemente do status do consumidor do

produto, muda de acordo com a mudança do status da mercadoria. Leva apenas um segundo para que ele passe de trabalhador explorado e não reconhecido para traficante.

5. Conclusões

Ao longo dessa pesquisa foi possível perceber muitas questões pouco discutidas nos meios acadêmicos, políticos e econômicos sobre os motoristas de caminhão. Entretanto, em um único trabalho é praticamente impossível desenvolver satisfatoriamente pesquisas específicas a questões que se mostraram importantes aos motoristas.

Faz-se necessária a investigação sobre como a Lei do Caminhoneiro impactou as estradas brasileiras. Ainda não existem estudos sobre acidentes de trânsito envolvendo caminhões após a vigência da lei. Lembrando que o objetivo principal da lei era de reduzir acidentes em rodovias, minimizando fatores de risco, como caminhoneiros dirigindo com sono nas estradas.

Também é importante que pesquisadores consigam acesso ao dia-a-dia de caminhoneiros a ponto de realizar uma etnografia de estrada, ou seja, na boleia de um caminhão. São poucos os trabalhos assim no Brasil, e isso é compreensível quando se leva em consideração os riscos envolvidos. Mas os resultados oriundos de uma observação participante podem ser extremamente úteis até para instituições do governo que pretendam estabelecer algum diálogo com caminhoneiros, mas que pouca habilidade têm de compreender de fato as questões envolvidas no trabalho deles. Nesse caso, é necessário um trabalho de tradução - nos termos de Boaventura de Sousa Santos -, com o qual tais pesquisadores poderiam contribuir.

Por fim, o tema é muito rico e há muito a ser investigado ainda, e apesar das dificuldades metodológicas de campo, o trabalho dos motoristas não deve ser negligenciado pelas ciências humanas. E para os estudiosos da globalização, é uma perspectiva diferente e pouquíssimo explorada academicamente no Brasil.

Referências

APPADURAI, Arjun. *Modernity at large : cultural dimensions of globalization*. London: University of Minnesota Press, 1996

BECK, Ulrich. *O que é Globalização*. São Paulo, SP: Paz e Terra, 1999

CAVAGIONI, Luciane Cesira et al. *Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao*

estresse em motoristas de caminhão. Rev. esc. enferm. USP [online]. 2009, vol.43, n.2, pp.1267-1271

CNT– CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Boletim estatístico. Brasília, vários números. Disponível em <[HTTP://www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)>

HANNERZ, Ulf. *Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional*. Mana-Estudos de Antropologia Social. Volume 3, n. 1. Rio de Janeiro: Contracapa, 1997.

HANNERZ, Ulf. Os limites de nosso auto-retrato. Antropologia urbana e globalização. Mana vol.5 n.1 Rio de Janeiro Apr. 1999

HARVEY, David. A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992

HARVEY, David. A Produção capitalista do espaço. 2.ed. São Paulo: Annablume, 2006

HARVEY, David. O espaço como palavra-chave. Revista GEOgraphia. Rio de Janeiro: UFF, v. 14, n. 28, 2006

HARVEY, David. Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination. Annals of the Association of American Geographers. Vol. 80, n 3, p. 418-434, 1990

KAPRON, Rafael Antônio. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. 2012. 201f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, Brasil

LEMOS, LUCIA ; MARQUEZE, Elaine ; MORENO, C. R. C. . Prevalência de dores musculoesqueléticas em motoristas de caminhão e fatores associados. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional, v. 39, p. 26-34, 2014

LEOPOLDO, K. ; LEYTON, VILMA ; OLIVEIRA, L. G. . Uso exclusivo de álcool e em associação a outras drogas entre motoristas de caminhão que trafegam por rodovias do Estado de São Paulo, Brasil: um estudo transversal. Cadernos de Saúde Pública (Online), v. 31, p. 1916-1928, 2015.

MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. Rev. bras. enferm. [online]. 2010, vol.63, n.4, pp.533-540

REBELO, Francine. Mulheres motoristas de caminhão: viajando pelos arranjos familiares. Trabalho apresentado no 10. Seminário Internacional Fazendo Gênero, Florianópolis, 2013.

RIBEIRO, Gustavo Lins. *Outras globalizações: cosmopolíticas pós-imperialistas*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014

SANTOS, Boaventura. Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências. Revista Crítica de Ciências Sociais, 63. p. 237-280. Outubro 2002.

SASSEN, Saskia. *Sociologia da globalização*. Porto Alegre: Artmed, 2010

