

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM
DOUTORADO EM ENFERMAGEM
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: FILOSOFIA, SAÚDE E
SOCIEDADE**

MARIA TEREZINHA ZEFERINO

**MUNDO-VIDA DE CAMINHONEIROS:
UMA ABORDAGEM COMPREENSIVA PARA A ENFERMAGEM
NA PERSPECTIVA DE ALFRED SCHUTZ**

**FLORIANÓPOLIS
2010**

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

MARIA TEREZINHA ZEFERINO

**MUNDO-VIDA DE CAMINHONEIROS:
UMA ABORDAGEM COMPREENSIVA PARA A ENFERMAGEM
NA PERSPECTIVA DE ALFRED SCHUTZ**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para obtenção do título de Doutor em Enfermagem. Área de Concentração: Filosofia, Saúde e Sociedade.

Orientadora: Dra. Telma Elisa Carraro
Linha de Pesquisa: O cuidado e o processo de viver, ser saudável e adoecer.

**FLORIANÓPOLIS
2010**

Catálogo na fonte pela Biblioteca Universitária da
Universidade Federal de Santa Catarina

Z43m Zeferino, Maria Terezinha
Mundo-vida de caminhoneiros [tese] : uma abordagem
compreensiva para a enfermagem na perspectiva de Alfred
Schutz / Maria Terezinha Zeferino ; orientadora, Telma
Elisa Carraro. - Florianópolis, SC, 2010.
140 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Ciências da Saúde. Programa de Pós-
Graduação em Enfermagem.

Inclui referências

1. Enfermagem. 2. Enfermagem - Filosofia. 3. Homem.
4. Saúde. 5. Prevenção de acidentes. 6. Trabalhadores.
7. Anfetaminas. I. Carraro, Telma Elisa. II. Universidade
Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação
em Enfermagem. III. Título.

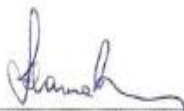
MARIA TEREZINHA ZEFERINO

**MUNDO-VIDA DE CAMINHONEIROS:
UMA ABORDAGEM COMPREENSIVA PARA A
ENFERMAGEM NA PERSPECTIVA DE ALFRED SCHULTZ**

Esta TESE foi submetida ao processo de avaliação pela Banca Examinadora para obtenção do Título de:

DOUTOR EM ENFERMAGEM

e aprovada em 08 de julho de 2010, atendendo às normas da legislação vigente da Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-graduação em Enfermagem, Área de Concentração: **Filosofia, Saúde e Sociedade.**

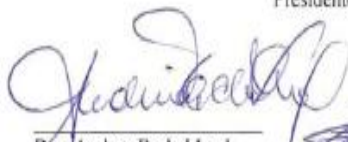


Dra. Flávia Regina Souza Ramos
Coordenadora do Programa

Banca Examinadora:



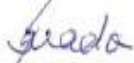
Dra. Telma Elisa Carraro
Presidente



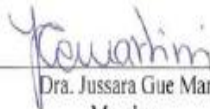
Dra. Andrea Fachel Leal
Membro



Dr. Jacó Fernando Schneider
Membro



Dra. Marta Lenise do Prado
Membro



Dra. Jussara Gue Martini
Membro

*A meus pais
Joaquina Maria Custódio
e
Manoel Zeferino Custódio
(in memoriam)*

*Aos caminhoneiros que, neste instante,
percorrem as estradas brasileiras,
suprindo nossas
necessidades de consumo*

AGRADECIMENTOS

À ACADEMIA

Reafirmando o compromisso assumido de retribuir aos cidadãos brasileiros o conhecimento adquirido com este trabalho, por meio de uma universidade pública de qualidade – a UFSC.

À minha orientadora, Profa. Dra. Telma Elisa Carraro, por quem tenho grande apreço e estima, pela fundamental orientação, apoio e incentivo prestados na realização deste trabalho e por ter acreditado na sua possibilidade.

À banca examinadora da tese de doutorado: Dra. Marta Lenise do Prado, Dra. Jussara Gue Martini, Dr. Jacó Fernando Schneider, Dra. Andrea Fachel Leal, por terem aceitado participar da banca e pelas suas valorosas contribuições para a finalização deste trabalho.

Aos membros suplentes da banca examinadora: Dra. Marília de Fátima Vieira de Oliveira, Dra. Vera Radünz, Dra. Evelyn Marlene Pereira Koller, por terem aceitado o convite e por suas contribuições especiais para esta tese.

Ao Grupo de Pesquisa Cuidando e Confortando do PEN/UFSC, todos os colegas e em especial as professoras Dra. Telma Elisa Carraro e Dra. Vera Radünz, pelo acolhimento e cuidado, onde podemos conviver, pesquisar e trocar experiências.

À Universidade Federal de Santa Catarina, por meio do seu Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, pela oportunidade e qualidade dos seus docentes, fazendo a excelência desse curso.

Aos Professores e Colegas do Doutorado, por compartilharem saberes e cuidado.

Às Secretárias do PEN/UFSC Claudia Crespi Garcia e Francini Rensi Schmitz, pelo suporte, presteza, gentileza e incentivo nesta caminhada.

Ao trabalho profissional de Sonia Argollo na revisão de português e de Claudia Crespi Garcia na formatação da tese.

AO MESTRE ALFRED SCHUTZ

Por me possibilitar a percepção dos “motivos por que” a mim inerentes, que me proporcionaram a descoberta dos meus “motivos para” e, assim, a realização deste sonho...

AOS CAMINHONEIROS

Por terem me permitido adentrar em seus mundos da vida, confiando no meu trabalho, possibilitando a captação da essência das suas jornadas... Sem vocês não haveria fenômeno a ser estudado.

À CEASA

Na pessoa do Diretor Presidente Sr. Ari João Martendal e sua equipe, cuja acolhida foi fundamental para a elaboração deste trabalho, proporcionando-me o acesso aos sujeitos significantes deste estudo.

À equipe de orientadores de mercado da CEASA, em especial o Valcir Pavanate, pelo seu acolhimento e atenção.

AOS MEUS FAMILIARES

À minha mãe, pela minha educação, e por suas orações e compreensão da minha ausência.

Ao Roberto, companheiro de jornada, por compreender o meu mundo acadêmico e profissional e saber esperar com paciência a finalização desta etapa.

À minha filha Rhiane, por estar sempre junto, compreendendo, me escutando e por se engajar na luta em favor dos caminhoneiros, elaborando o seu Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Direito com essa temática.

Ao meu filho Ricardo e minha nora Mararrúbia, pelo carinho, apoio, companheirismo e por compreenderem a minha ausência.

A todos os meus familiares...

AOS MEUS AMIGOS

À minha amiga Viviane, pela caminhada conjunta, partilhando o seu mundo da vida acadêmica e pessoal; nossa amizade é para sempre.

Às amigas de discussões filosóficas, Ariane, Fabiane, Silvana, Marília, Daysi e Mariely – foram elucidativas as nossas tardes independentes.

Ao corpo docente e discente do Curso de Graduação em Enfermagem da UNISUL, pelo carinho, amizade e compartilhamento de saberes.

A Deus todo poderoso, que me permitiu chegar até aqui, e a todos que compartilham do meu mundo-vida.

ZEFERINO, Maria Terezinha. **Mundo-vida de caminhoneiros**: uma abordagem compreensiva para a enfermagem na perspectiva de Alfred Schutz. 2010. 140f. Tese (Doutorado em Enfermagem) Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

Orientadora: Dra. Telma Elisa Carraro

Linha de Pesquisa: O cuidado e o processo de viver, ser saudável e adoecer.

RESUMO

Este estudo teve por objetivo geral compreender o mundo-vida de caminhoneiros de longa distância que praticam ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante, numa abordagem compreensiva para a enfermagem, na perspectiva de Alfred Schutz. E como objetivos específicos: elaborar princípios orientadores de uma metodologia de pesquisa a partir do referencial teórico-filosófico de Alfred Schutz; desvelar as ações praticadas pelos caminhoneiros e os motivos que os levam a praticá-las, apresentando o tipo vivido caminhoneiro de longa distância que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante; e analisar compreensivamente esse tipo vivido e o significado das suas ações para ficar alerta. Assim, realizou-se uma pesquisa fenomenológica, baseada nas questões norteadoras: Descreva a sua vida de caminhoneiro; Que ações você pratica para se manter alerta durante os longos percursos ao volante?; Qual o significado dessas ações para você? Foram entrevistados cinco caminhoneiros, de dezembro de 2009 a fevereiro de 2010, tendo como local de acesso aos sujeitos a Central de Abastecimento de Santa Catarina, São José/SC. Das descrições experienciais dos caminhoneiros, identificaram-se as categorias da ação humana que expressam aspectos significativos da vivência, considerando os “motivos porque” e os “motivos para”, que permitiram a interpretação das ações e possibilitaram captar a intencionalidade, ou seja, os “motivos para” desvelando o típico da ação. Assim, o caminhoneiro típico é aquele que calcula o tempo de viagem, programa com antecedência, não perde tempo durante o percurso, não para à toa, somente faz as paradas necessárias, dorme um pouco quando está com sono e descansa quando se sente fatigado; para isso, ele planeja a sua viagem antes de sair de casa, com a intenção de parar para dormir

durante o percurso. Porém, se acontecer algum imprevisto fazendo com que se atrase, terá de aumentar as suas horas ao volante. Então ele para, lava a “cara”, toma café, continua a viagem e, se o sono persistir, para novamente, lava a cara, toma café com Coca-Cola e prossegue. Não sendo suficiente, ele para, e toma banho para se manter alerta, sem o uso de rebites. Mas se praticar todas essas ações e, mesmo assim, o sono chegar e ele precisar continuar a viagem, recorre ao uso do rebite para se manter alerta, no intuito de prevenir acidentes de trânsito e conseguir cumprir o compromisso assumido – entregar a carga no horário programado – ou adiantar a viagem para chegar em casa mais cedo e rever a família. A visão compreensiva embasada em Schutz possibilitou desvelar um vivido de caminhoneiros até o presente oculto. Acredito que os resultados desta tese contribuirão para o desenvolvimento de uma política de saúde mais abrangente que possa incluir o caminhoneiro, mediante ações humanizadas básicas e individualizadas, levando em conta não só ações curativas, mas que se preocupe com o ser em sua totalidade, como pessoa pertencente a um contexto socioeconômico e cultural. Entendendo que a enfermagem possa aproximar-se do vivido dos caminhoneiros, apreendendo aspectos que se mostrem apropriados para esse novo olhar, possibilitando incluí-los como participantes de seu cuidado.

Descritores: Filosofia em Enfermagem; Enfermagem; Saúde do homem; Prevenção de acidentes; Saúde do trabalhador; Anfetaminas.

ZEFERINO, Maria Terezinha. **Trucker life-world**: a comprehensible approach for the nursing in the perspective of Alfred Schutz. 2010. 140f. Dissertation (Doctorate in Nursing) Pos-Graduation Program in Nursing, Federal University of Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

Supervisor: Dr. Telma Elisa Carraro

Topic of Research: The carefulness and the process of living, to be healthy and to become ill.

ABSTRACT

The general objective of this research is to comprehend the trucker of long distance life-world that practices actions to be on the alert for long journeys at the steering wheel, in a comprehensible approach for the nursing, in the perspective of Alfred Schutz. And as specific objects: elaborate guidance principles of a research methodology from the referential philosophical-theoretical of Alfred Schutz; reveal the actions practiced by the truckers and the causes that lead them to practice such actions, presenting the trucker experienced type of long distance that practices actions to be on the alert for long journeys at the steering wheel; and comprehensibly analyze such experienced type and the meaning of their actions to be on the alert for such long journeys. In this manner, a phenomenon-logic research was developed, based on the guider questions: Describe your life as a trucker; Which actions do you practice to be on the alert for long journeys at the steering wheel?; What do those actions mean to you? Five truckers were interviewed, from December 2009 to February 2010, having as a local access to the subjects the “Central de Abastecimento de Santa Catarina”, São José/SC. From the truckers descriptions about their experiences in such actions, it was identified the categories of human action that express meaningful aspects of living, considering the “causes why” and the “causes for”, that allowed the interpretations of the actions and could understand, catch the intentionality, that is, the “causes for” revealing the typical of the action. Thus, the typical trucker is who calculates the time of journey, schedules in advance, does not waste time during the journey, does not stop for nothing, only stops when necessary, takes a nap when s/he is sleepy and rests when s/he feels is tired; for this, s/he plans her/his trip before s/he leaves home, in order to stop to sleep during the journey. However, if it happens something unexpected causing the journey’s delay, the trucker will have to add more hours at the steering wheel. So, the trucker stops, washes his/her face, drinks

coffee, keeps on his/her journey, and, if s/he is still sleepy, stops again, washes his/her face, drinks coffee with Coke and keeps on his/her journey. If it is not enough, the trucker stops and, takes a shower to be on alert for the journey, without the use of rivets. But, even though s/he practices all of those actions and, s/he is still sleepy and the trucker needs to continue the journey, s/he then takes rivet to be able to be on alert for such journey, aiming to prevent traffic accidents and to be able to fulfill the commitment taken – to deliver the load on schedule – or to get ahead with the journey to be able to arrive at home in advance and see the family again. The comprehensible sight based in Schutz could reveal a trucker experience so far hidden. I believe that the results of this dissertation will contribute for the development of a health policy more reachable that includes the trucker, through basic and individualized humanized actions taking into account not only curative actions, but also that concerns about the human being in his/her entirety, as a person who belongs to a social-economical and cultural context. Understanding that nursing can approach to the experience lived by the truckers, making it possible to include them as participants of their own carefulness.

Descriptors: Philosophy in Nursing; Nursing; Man's health; Prevention of accidents; Worker's health; Amphetamine.

ZEFERINO, Maria Terezinha. **Mundo-vida de camionero**: un abordaje comprensivo para la enfermería en la perspectiva de Alfred Schutz. 2010. 140f. Tesis (Doctoral en Enfermería) Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

Orientadora: Dra. Telma Elisa Carraro

Objeto de Pesquisa: El cuidado y el proceso de vivir, ser saludable y enfermar.

RESUMEN

Este estudio tuvo como objetivo general comprender el mundo-vida de camioneros de larga distancia que practican acciones para que puedan mantenerse atentos en largos recorridos en el volante, en un abordaje comprensivo para la enfermería, en una perspectiva de Alfred Schutz. Y como objetivos específicos: elaborar principios orientadores de una metodología de pesquisa a partir del referencial teórico-filosófico de Alfred Schutz; desvelar las acciones platicadas por los camioneros y los motivos que los llevan a practicarlos, presentando el tipo vivido camionero de larga distancia que practica acciones para que pueda mantenerse atento en largos recorridos en el volante; y analizar con comprensión ese tipo vivido y el significado de sus acciones para mantenerse atento. Así, se realizó una pesquisa fenomenológica, basada en las cuestiones orientadoras: Describa su vida de camionero; ¿Qué acciones practica usted para mantenerse atento durante los largos recorridos en el volante?; ¿Qué significan para usted esas acciones? Cinco camioneros fueron entrevistados, de diciembre de 2009 hasta febrero de 2010, teniendo como lugar de acceso a los sujetos la Central de Abastecimiento de Santa Catarina, São José/SC. De las descripciones de vivencia de los camioneros, se identificaron las categorías de acción humana que expresan aspectos significativos de vivencia, considerando los “motivos porque” y los “motivos para”, que permitieron la interpretación de las acciones y posibilitaron captar la intencionalidad, o sea, los “motivos para” desvelando el típico de la acción. Así, el camionero típico es aquél que calcula el tiempo de viaje, programa con antecedencia, no pierde tiempo durante el recorrido, no pára en vano, solamente hace las paradas necesarias, duerme un poco cuando está con sueño y descansa cuando se siente fatigado; para eso, planea su viaje antes que salga de su casa, con la intención de parar para dormir durante el recorrido. Pero, si ocurre algún imprevisto causando así un atraso,

tendrá que aumentar sus horas en el volante. Entonces el camionero pára, lava su cara, toma café, continúa el viaje y, si persiste el sueño, pára nuevamente, lava su cara, toma café con la gaseosa Coca-Cola y sigue su viaje. No siendo así suficiente, el camionero pára nuevamente, y se ducha para mantenerse atento, sin el uso de rebite. Pero, si practicar todas esas acciones y, así mismo, el sueño llegar y el camionero necesita continuar el viaje, recurre al uso de rebite para que se mantenga atento, con el intuito de prevenir accidentes de tránsito y conseguir cumplir el compromiso asumido – entregar la carga en el horario programado – o adelantar el viaje para llegar en casa más temprano y rever a su familia. La visión comprensiva basada en Schutz posibilitó desvelar un vivido de camioneros hasta el presente oculto. Creo que los resultados de esta tesis contribuirán para el desarrollo de una política de salud más alcanzable que pueda incluir el camionero, mediante acciones humanizadas básicas e individualizadas teniendo en cuenta no solamente acciones curativas, pero que se preocupe con el ser en su totalidad, como persona perteneciente a un contexto socioeconómico y cultural. Entiendo que la enfermería pueda aproximarse del vivido de los camioneros, aprehendiendo aspectos que se muestren apropiados para esa nueva mirada, posibilitando su inclusión como participantes de su cuidado.

Descriptores: Filosofía en Enfermería; Enfermería; Salud del hombre; Prevención de accidentes; Salud del trabajador; Anfetaminas.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	21
1.1 CONTEXTUALIZANDO A TEMÁTICA	23
2 REFERENCIAL TEÓRICO-FILOSÓFICO	31
2.1 FENOMENOLOGIA SOCIOLOGICA COMPREENSIVA DE ALFRED SCHUTZ	32
2.2 PENSAMENTOS DE ALFRED SCHUTZ EMBASANDO A PESQUISA	37
3 UMA APROXIMAÇÃO COM A LITERATURA	49
3.1 O MUNDO-VIDA DOS CAMINHONEIROS	50
3.1.1 Os caminhoneiros e suas longas viagens	55
3.2 O CUIDADO DE ENFERMAGEM AO SER HUMANO CAMINHONEIRO	61
4 REFERENCIAL METODOLÓGICO	69
4.1 SCHUTZ POR SCHUTZ: DO REFERENCIAL TEÓRICO-FILOSÓFICO AOS PRINCÍPIOS ORIENTADORES DE UMA METODOLOGIA DE PESQUISA	72
5 A BUSCA DA COMPREENSÃO DAS EXPERIÊNCIAS VIVIDAS DE CAMINHONEIROS, SEGUNDO O REFERENCIAL DE ALFRED SCHUTZ	85
5.1 MUNDO-VIDA DE CAMINHONEIROS DE LONGA DISTÂNCIA: DO SENSO COMUM AO CONHECIMENTO CIENTÍFICO	85
5.1.1 Ações identificadas: calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar	96
5.1.2 Ações identificadas: lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho	99
5.1.3 Ação identificada: uso do rebite	100
5.1.4 O tipo vivido caminhoneiro de longa distância que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante	106
5.2 COMPREENDENDO O TIPO VIVIDO CAMINHONEIRO DE LONGA DISTÂNCIA QUE PRATICA AÇÕES PARA SE MANTER ALERTA POR LONGOS PERCURSOS AO VOLANTE, À LUZ DE ALFRED SCHUTZ	108

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	123
REFERÊNCIAS	129
APÊNDICES	137
ANEXOS.....	139

1 INTRODUÇÃO

Todo momento da vida de um homem é a situação biográfica determinada em que ele se encontra, isto é, o ambiente físico e sócio-cultural conforme definido por ele, dentro do qual ele tem a sua posição, não apenas posição em termos de espaço físico e tempo exterior, ou de seu *status* e papel dentro do sistema social, mas também a sua posição moral e ideológica. (SCHUTZ, 1979, p. 73)¹.

Com base no ensinamento inicial de Schutz, antes das considerações iniciais deste trabalho trago a minha situação biográfica determinada no momento deste estudo. Minha história de vida tem início num lugarejo na cidade de Laguna/SC, onde nasci e vivi até os 18 anos de idade. Filha mais nova de uma família de três irmãos. Aos 17 anos me casei, aos 18 nasceu o meu primeiro filho e, nessa época, vim para Florianópolis com o objetivo de estudar Enfermagem na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), decidida, por entender que nessa profissão iria aprender a “cuidar de pessoas”.

Sendo assim, em 1980 ingressei no Curso de Graduação em Enfermagem da UFSC, graduando-me em 1984. No ano seguinte, fui trabalhar no Manicômio Judiciário, atual Hospital de Custódia e Tratamento Psiquiátrico do sistema prisional de Santa Catarina, localizado em Florianópolis/SC, onde comecei a atuar na psiquiatria, tendo o primeiro contato profissional com seres humanos usuários de drogas. Atuava como chefe do serviço de enfermagem e no cuidado aos pacientes internos e ambulatoriais. Nessa trajetória no referido hospital, pude compreender um pouco das questões do uso de drogas que envolvem os seres humanos, principalmente o abandono pela família e a sociedade, e a entrada no mundo da criminalidade, sendo este o principal motivo que os levou a estarem internados naquela instituição.

Na mesma época, especializei-me em Administração Hospitalar pela Faculdade São Camilo/SP, obtendo o título em 1986.

Passados alguns anos de atividade nessa instituição, fui trabalhar

¹ Nas citações diretas e títulos de obras (livros/artigos), a ortografia antiga será mantida, por fidelidade à obra citada.

na Coordenação Estadual de Doenças Sexualmente Transmissíveis e Aids (DST/AIDS), período importante para o meu crescimento profissional e pessoal. A possibilidade de aperfeiçoamento foi grande, desde a participação em cursos promovidos pelo Ministério da Saúde (MS), com autoridades nacionais e internacionais no que se refere à DST/AIDS e o uso indevido de drogas, até os cursos que passei a ministrar pela Secretaria de Estado da Saúde de Santa Catarina. Estes permitiram grandes trocas de experiências e um pouco mais de compreensão das questões que se referem aos seres humanos usuários de drogas.

Em 1995, tive a possibilidade de coordenar um projeto do MS e do Programa das Nações Unidas para o Controle Internacional de Drogas (UNDCP), trabalhando, nas escolas do Ensino Fundamental e Médio de Santa Catarina, a prevenção de DST/AIDS e do uso indevido de drogas. Participei de vários cursos de capacitação e tornei-me consultora do MS para os referidos temas. Com esse projeto, tive a possibilidade de iniciar minha trajetória na docência, ministrando capacitações para profissionais da saúde para prestarem atendimento em diagnóstico precoce e prevenção de DST/AIDS e do uso indevido de drogas, como também para professores do Ensino Médio e Superior, para trabalharem a prevenção dentro do conteúdo de suas disciplinas. Coordenei esse projeto de 1995 a 1999, quando foi encerrado o convênio.

Findo o projeto, passei a coordenar os centros de treinamento em DST/AIDS e Drogas em várias universidades catarinenses. Nesse período, uma situação de violência começou a chamar a minha atenção – os acidentes de trânsito – quando iniciei uma especialização em meio ambiente, gestão e segurança de trânsito, pela Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL), recebendo o título em 2002. A monografia elaborada foi “Os efeitos psicomotores dos estimulantes do tipo anfetaminas e os acidentes de trânsito: uma abordagem do uso pelos motoristas profissionais (caminhoneiros)”.

Esse despertar levou-me a cursar o Mestrado em Engenharia Civil na UFSC, com o desenvolvimento do tema “Os acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas: estudo de caso junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina”. O conhecimento da dinâmica e do cuidado com o ser humano já se fazia presente pela minha formação, mas a inquietação quanto aos outros elementos (veículos/vias/ambiente), que também fazem parte do sistema de trânsito, continuava. Eram questões que estavam para além das ciências da saúde, fora da minha gama de conhecimentos. Era

preciso entender a importância destes outros elementos que contribuem para a ocorrência do acidente de trânsito, para compreender os fatores que levam o caminhoneiro a usar anfetaminas.

No ano de 2005, iniciei atividades como docente na UNISUL, sendo aprovada em processo seletivo para professora do Curso de Graduação de Enfermagem, para ministrar as disciplinas de Enfermagem Psiquiátrica e Saúde Mental, além de orientar Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC), ingressando no mundo acadêmico: docência e pesquisa.

Nessa trajetória, enfatizando o meu interesse em compreender o fenômeno das drogas e percebendo a necessidade de adquirir conhecimentos para cuidar do ser humano inserido nessa realidade, desejei um aprofundamento na área, quando então passei a integrar, desde 2005, o Grupo de Pesquisa Cuidando e Confortando (C&C), da Pós-Graduação em Enfermagem da UFSC. A participação no grupo de pesquisa me permitiu refletir mais sobre as questões do cuidado, pois o ato de cuidar está intrínseco ao processo de viver, ser saudável, adoecer e morrer dos seres humanos, e a Enfermagem tem na sua essência essa temática. Assim, em 2007 ingressei no curso de Doutorado em Enfermagem com o objetivo de continuar a pesquisa com os caminhoneiros e, dessa forma, passo a contextualizar a temática de escolha.

1.1 CONTEXTUALIZANDO A TEMÁTICA

O trânsito e o transporte são sistemas que estão por trás de todas as atividades da sociedade, afetando todas as pessoas diariamente. O impacto é tanto direto – o deslocamento em si – quanto indireto, pela circulação dos bens e das mercadorias que serão usadas pelos próprios indivíduos e pelo setor produtivo (ANTP, 2001). Nesse aspecto, as rodovias são vitais para a economia do país, permitindo a movimentação das pessoas e dos seus bens, e essenciais para a vida moderna.

No âmbito nacional, estima-se que 96% das distâncias sejam percorridas pelo modal² rodoviário, 1,8% em ferrovias e metrô, e o restante por hidrovias e meios aéreos. Em relação às cargas, 64% delas são transportadas em rodovias, 21% em ferrovias, 12% em hidrovias e o

² **Modal:** modalidades de transporte, ou seja, movimentação de cargas por diferentes meios: ferrovia, aquavia, rodovia, aerovia, entre outras.

restante por gasodutos/oleodutos, ou meios aéreos. (ANTP, 2005). Segundo Valente, Passaglia e Novaes (2001), o transporte de cargas pelo sistema rodoviário no Brasil tem uma estrutura respeitável e é responsável pelo escoamento que vai desde safras inteiras da agricultura, até simples encomendas. Tal sistema é o principal meio de transporte de cargas no país e desempenha um papel vital para a economia e bem-estar da nação. Essa estrutura, maior do que a da maioria dos outros países, permite fazer girar em torno de 7,5% do nosso Produto Interno Bruto (PIB), que chega a aproximadamente 30 bilhões de dólares por ano.

Como consequência da priorização do modal rodoviário, dentre outros problemas, conforme Associação Nacional de Transportes Públicos (2000), o Brasil apresenta índices elevadíssimos de acidentes de trânsito, um dos maiores do mundo, dada a incompatibilidade entre o ambiente construído das cidades, o comportamento dos motoristas, o grande movimento de pedestres e a precariedade das vias, da educação e da fiscalização do sistema.

Para a Organização Mundial da Saúde (2004), as lesões causadas pelo trânsito constituem um importante problema de saúde pública. Estima-se que, a cada ano, em todo o mundo morrem 1,2 milhões de pessoas por causa dos acidentes na via pública e 50 milhões ficam feridas. As projeções indicam que, sem um renovado compromisso com a prevenção, essas cifras aumentarão para em torno de 65% nos próximos 20 anos.

O transporte terrestre representa um dos maiores riscos para a ocorrência de agravos à saúde humana. Tal entendimento é essencial para se compreender a determinação de certos padrões de saúde/doença, em especial aqueles relacionados aos traumatismos provocados por acidentes envolvendo esses tipos de transportes. Além disso, o impacto dos acidentes sobre a saúde da população tem contribuído para a diminuição da qualidade de vida e da expectativa de vida entre adolescentes e jovens, além de produzir um alto impacto nos custos sociais com cuidados em saúde, com a previdência social, com o absenteísmo ao trabalho e à escola. (BRASIL, 2007).

Para a fluidez no trânsito, é necessária uma interação harmoniosa entre os elementos que compõem o sistema de trânsito – veículo/ser humano/via/ambiente –, pois geralmente os acidentes acontecem quando há falha de um ou mais deles.

Os fatores que determinam a ocorrência de um acidente de trânsito são diversos, podendo ser desde falha veicular, elementos de projeto mal dimensionados e implantados no ambiente viário, até

aspectos humanos difíceis de serem detectados, os chamados fatores contribuintes. (DIDONÉ, 2000).

O Brasil apresenta índices elevadíssimos de acidentes de trânsito. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2004), seu índice de fatalidade é um dos maiores do mundo, ou seja, enquanto países como o Japão, Estados Unidos e Alemanha apresentam índices que variam de 1,32 a 1,93 mortes para cada 10 mil veículos, no Brasil são 6,8 mortes.

Dentro desse contexto, ressalta-se que o índice de acidentes de trânsito envolvendo caminhoneiros, no Brasil, nos 57.352 km de rodovias federais policiadas, foi de 216.524 veículos em 2007, sendo, dentre eles, 78.909 caminhões, o que perfaz um percentual de 36% desse tipo de veículo envolvido diretamente nos acidentes, segundo dados do Anuário Estatístico das Rodovias Federais de 2007. (BRASIL, 2007).

O grande envolvimento dos caminhoneiros em acidentes de trânsito chamou-me a atenção: se a frota de caminhões é em torno de 6% da frota nacional de veículos, como pode acontecer este índice elevado (36%) de acidentes envolvendo caminhoneiros? A literatura tem mostrado que o uso de drogas, mais especificamente as anfetaminas, é um dos fatores de risco que pode levar o caminhoneiro a se envolver em acidentes de trânsito.

Cabe destacar que as anfetaminas são conhecidas pelos caminhoneiros como “rebites”. Trata-se de substâncias sintéticas produzidas em laboratório, também conhecidas como “bolas”, “bolinhas” ou “ice”. São drogas estimulantes da atividade do sistema nervoso central e o seu principal efeito é a inibição do sono, ficando a pessoa “ligada” ou “acesa”. Muitos motoristas usam essas drogas na tentativa de se manterem acordados por longos percursos, principalmente à noite, ficando então “pregados” ao volante – daí o nome de “rebites”. (PAULINO, 1995, CEBRID, 2008).

Segundo Moreno, Cristofolletti e Pasqua (2001), o consumo de anfetaminas entre alguns profissionais chega a 50 comprimidos por mês. Com a droga, os caminhoneiros trabalham quase que ininterruptamente, por não sentirem sono. O rebite é de uso conhecido na categoria, uma vez que o caminhoneiro diz que o toma para poder trabalhar mais. A constatação do uso excessivo de anfetamina foi feita em uma pesquisa com um grupo de 43 motoristas, de 30 a 40 anos, de uma transportadora de Guarulhos/SP.

Em outra pesquisa, realizada por Zeferino (2004) junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina, verificou-se que 94% das empresas pesquisadas já tiveram

motoristas envolvidos em acidentes de trânsito que resultaram em danos materiais, morte ou lesão permanente do motorista. Destaca-se que em 48% das empresas pesquisadas ficou constatado o uso de drogas pelos motoristas a seu serviço, caracterizando-se o consumo de estimulantes do tipo anfetaminas pelos caminhoneiros em 65% das empresas que responderam “sim” para o uso de drogas.

Consumir drogas corresponde a uma prática humana milenar e universal. Há vestígios de sua presença nas organizações tribais mais remotas, o que leva a concluir que nunca existiram populações sem drogas, sendo falta de bom senso querer lutar por uma sociedade com tal característica. Todas elas têm as drogas que lhes convêm, visto que as produzem, mesmo codificando, em seguida, algumas delas como transgressivas. Portanto, o consumo de drogas é um fenômeno cultural inserido nos mais diversos contextos da vida humana, dentre eles o trânsito, com a sua agravante violência registrada, nos últimos tempos, com o crescente número de acidentes.

Entendo, então, que o ser humano usa drogas por vários motivos, desde o desconhecimento dos seus efeitos, até como coadjuvante de trabalho, como é o caso dos caminhoneiros. (ZEFERINO, 2004).

Nesta trajetória de estudos, posso afirmar que o Mestrado conduziu meu pensamento pelas vias da Engenharia Civil, sem deixar de lado a visão da Enfermagem sobre o ser humano como único e insubstituível. Trouxe-me uma gama de conhecimentos que facilitaram o meu olhar para o fenômeno dos acidentes de trânsito, de uma forma ampliada. Assim sendo, continuei estudando no Curso de Doutorado em Enfermagem, buscando conhecer as questões mais específicas do ser humano que, inclusive sob o efeito de drogas, transita pelas estradas brasileiras na condição de profissional.

Consoante o exposto, cuidar do ser humano caminhoneiro torna-se imprescindível. Para Carraro (2001), o ser humano é um ser singular, integral, indivisível, insubstituível, pleno na sua concepção de interagir com o mundo; ele interage com o meio, onde são expressas as crenças e valores que permeiam suas ações. O ambiente proporciona ao ser humano relacionar-se com outros seres humanos, individualmente ou em grupos, e na sociedade como um todo.

Segundo Schutz (1979), para compreender uma ação devemos considerar a pessoa que tem uma intenção, portanto entendo que a ação do enfermeiro é consciente e está voltada para alguém ou para alguma coisa. Este enfermeiro, em seu mundo-vida, pertence a um contexto relacional. Sua ação sempre estará voltada para alguém. Ele não vive só, vive relacionamentos com outras pessoas, estabelecendo uma interação

face a face, uma relação eu-tu, uma relação eu-nós, que podem ser relações de cuidado. Neste estudo, uma relação de cuidado com os caminhoneiros.

A enfermagem, como disciplina, tem seu foco na ciência e na arte de cuidar do ser humano. Progressivamente, vem consolidando seu saber e fazer no cuidado ao ser humano como um ser integral, buscando assim dar significado à existência. Esse princípio reforça a compreensão de que o cuidado na enfermagem não se constitui de características isoladas e descontextualizadas, pois tem como determinantes os movimentos sociais, políticos e econômicos da sociedade, que motivam a maneira de ser e estar do homem no mundo (CELICH, 2004).

Cabe destacar ainda, segundo Carraro (2001, p.1), que:

A prática da Enfermagem, a cada dia que passa exige que os profissionais estejam mais preparados, não só em termos técnicos e teóricos, mas também humanísticos. A Enfermagem vem se projetando mais e mais na convergência ciência e arte. Buscando, além de consolidar seus caminhos, “estar com” os seres humanos com que atua, luta para fazer uma diferença na assistência à saúde.

A Enfermagem é uma profissão que articula ciência e arte. A ciência se evidencia por meio da aplicação de conhecimentos sistematizados e instrumentalizados pela arte (CARRARO, 1997). A instrumentalização da ação se dá por meio de uma metodologia que, para Leopardi (2006), é o modo de agir, o caminho escolhido para o desenvolvimento da intervenção; é o conteúdo processual para a definição dos passos para dirigir a ação.

Schutz evidencia o caminho para o avanço no conhecimento em relação ao sujeito que interage em sociedade, apontando para a qualificação no cuidado em saúde. Isso enfatiza a intersubjetividade como alvo de transformação do cuidado, sendo que ela possibilita um cuidado individualizado, compreendendo o mundo vivido do outro, a sua linguagem, seus valores, suas crenças, seus medos, além de perspectivas para a realização dos seus projetos. Assim, as contribuições dos pensamentos de Schutz para a Enfermagem estão na Ação do Cuidado vendo o outro na sua dimensão Humana e Social no mundo-vida. Para cuidar, precisamos conhecer a vida do outro, a sua situação biográfica, a sua bagagem de conhecimentos. Os estudos pautados em

Schutz produzem conhecimentos que podem ser aplicados no mundo-vida da ação do cuidado em saúde e, em especial, de enfermagem.

Nesta mesma perspectiva, Rosas (2003) identificou uma aproximação da prática assistencial do enfermeiro com o pensamento de Alfred Schutz que valoriza o sujeito da ação, uma vez que o enfermeiro, ao buscar a necessidade do cliente, verifica que ela só poderá ser atendida se for exteriorizada por meio da comunicação e somente será compreendida se impulsionada por seus próprios motivos.

Com estas pré-reflexões e inquietações em relação à pesquisa, frente à constatação das vulnerabilidades enfrentadas por estes seres humanos caminhoneiros, percebi que na situação de trabalho desses profissionais acontecem fenômenos relacionados a manterem-se alertas por longos percursos ao volante, durante as suas viagens. Os estudos apresentados mostram o uso de rebites pelos caminhoneiros em suas jornadas de trabalho como uma das características de vulnerabilidade dessa categoria. Então, refletindo em relação a isso: O que sabem os caminhoneiros acerca dos efeitos das anfetaminas no organismo? A necessidade de trabalho dos caminhoneiros, para o seu sustento e de sua família, é a responsável pelo seu uso? Há por parte dos caminhoneiros uma pré-disposição ao uso de rebites?

Diante dessas perguntas, considero que os caminhoneiros são seres humanos conscientes que vivem e agem em um mundo que eles percebem e interpretam, e que esse mundo faz sentido para eles. Então reconheço que as respostas não avançariam em relação ao meu conhecimento sobre tal fato, uma vez que iria continuar perguntando sobre rebites, e isso já é algo dado. É preciso avançar e desvelar o que ainda está oculto. Assim, as inquietações suscitaram novas questões: Existem outras formas de fazer longos percursos ao volante sem utilizar rebites? Quais? Por que elas seriam necessárias e com que intenção? Essas questões precisam ser desveladas, posto que manterem-se alertas por longos percursos ao volante coloca em risco não só a saúde e integridade física dos caminhoneiros, mas também a de terceiros, ou seja, de toda a população que transita pelas estradas do nosso país.

Nesta reflexão inicial constata-se que pesquisas atuais apontam para o uso ou não uso de rebites, então era preciso avançar, sabendo dos próprios motoristas quais as ações que praticam e os motivos das mesmas, uma vez que tais respostas poderiam me levar a compreender o mundo-vida dos caminhoneiros e, com isso, encontrar acesso a esse segmento populacional, no sentido de incluí-los nas ações de cuidado à saúde do Sistema Único de Saúde (SUS).

Diante do exposto, pretendo responder aos seguintes

questionamentos: Como é a vida de caminhoneiro de longo percurso? Que ações os caminhoneiros praticam para se manterem alertas durante os longos percursos ao volante? Quais os significados, para os caminhoneiros, das suas ações praticadas para se manterem alertas por longos percursos ao volante?

Tenho como objetivo geral:

- Compreender o mundo-vida de caminhoneiros de longa distância que praticam ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante, segundo o referencial teórico filosófico de Alfred Schutz.

E, como objetivos específicos:

- Elaborar princípios orientadores de uma metodologia de pesquisa a partir do referencial teórico-filosófico de Alfred Schutz;

- Desvelar as ações praticadas pelos caminhoneiros e os motivos que os levam a praticá-las, apresentando o tipo vivido caminhoneiro de longa distância que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante;

- Analisar compreensivamente o tipo vivido caminhoneiro de longa distância e o significado das ações praticadas por ele para se manter alerta durante os longos percursos ao volante.

2 REFERENCIAL TEÓRICO-FILOSÓFICO

O teorizar científico – e no que segue os termos teoria, teorizar entre outros, serão usados exclusivamente nesse sentido restrito – não serve a nenhum propósito prático. Seu objetivo não é dominar o mundo, mas observá-lo e, se possível, compreendê-lo. (SCHUTZ, 1979 p. 254).

Um referencial teórico dá o sentido norteador ao estudo. Deve constituir-se de princípios e conceitos, formando um conjunto lógico, coerente, dentro do qual o trabalho fundamenta-se e desenvolve-se. Serve como diretriz e orientação para caminhos de reflexão do pesquisador. Portanto, o referencial teórico precisa ser compatível com o tratamento do problema e do raciocínio desenvolvido, de forma a sustentar a análise dos resultados.

Para Schutz, a teoria é usada exclusivamente no sentido restrito de teorizar, não serve a nenhum propósito prático. Seu objetivo não é dominar o mundo, mas observá-lo e, se possível, compreendê-lo. O pensamento teórico não afeta o mundo exterior e, sendo assim, ele está sujeito à revisão permanente. Pois o pensador teórico está interessado em problemas e soluções válidos em si próprios, sempre que certas condições iniciais das quais ele parte prevalecem. (SCHUTZ, 1979).

Para nortear-me neste estudo utilizei o referencial teórico de Alfred Schutz, pensador austríaco que tinha como propósito estabelecer os fundamentos de uma fenomenologia sociológica compreensiva. Schutz sustenta que as nossas atitudes naturais em relação ao mundo-vida cotidiano são sempre governadas por motivos. Ao investigarmos os impulsos subjetivos por trás da ação humana, vamos encontrar a teoria da motivação, e esta tem duplo caráter. Por um lado, os homens agem em função de motivações dirigidas a objetivos, que apontam para o futuro – são os “motivos para”. Por outro lado, os homens têm razões para as suas ações e preocupam-se com elas. Essas razões estão enraizadas em experiências passadas, na personalidade que uma pessoa desenvolveu durante sua vida. Schutz as denominou de “motivos porque”. Enfatizou que os significados subjetivos das motivações devem ser claramente diferenciados de seus significados objetivos. (SCHUTZ, 1979).

No decorrer da experiência de desenvolver uma ação, de acordo

com o seu plano pré-concebido, o ator vivencia diretamente os seus “motivos para”. Eles são, portanto, essencialmente subjetivos. Ao contrário, enquanto age, ele não está consciente de seus “motivos porque”. Só os consegue entender em retrospectiva, num ato de reflexão, que pode ocorrer, mas não necessariamente, depois de terminado o ato. Por outro lado, mesmo um observador pode ser capaz de reconstituir os “motivos por que” de um ator, com base no ato consumado. Consequentemente, diz Schutz, esse tipo de motivo é essencialmente objetivo. (SCHUTZ, 1979).

Partindo desta teoria da motivação, entendo que o referencial compreensivo de Schutz revela a possibilidade do trabalho com os caminhoneiros, no sentido de desvelar as ações praticadas pelos mesmos para manterem-se alertas por longos percursos ao volante e o significado de tais ações para os caminhoneiros em seu mundo-vida. Optei por utilizá-lo, compreendendo que em seus pensamentos encontrei sustentação para responder a questão em estudo.

Para entender o trabalho de Schutz, venho utilizando algumas de suas obras, porém a base principal está fundamentada nos escritos “Fenomenologia e relações sociais” (SCHUTZ, 1979), tendo ainda como apoio: Fenomenologia del mundo social (SCHUTZ, 1972), El problema de la realidad social (SCHUTZ, 2003) e Las estructuras do mundo de la vida (SCHUTZ; LUCKMANN, 2003). Somaram-se a estas, obras de autores que utilizaram o referencial de Alfred Schutz para os seus trabalhos e de outros que mergulharam na discussão dos seus pensamentos.

2.1 FENOMENOLOGIA SOCIOLÓGICA COMPREENSIVA DE ALFRED SCHUTZ

Alfred Schutz nasceu em Viena (Áustria) em 1899. Serviu no exército austro-húngaro durante a Primeira Grande Guerra e estudou Direito e Ciências Sociais em Viena. Em 1938, com a ameaça de ocupação da Áustria por Hitler, emigrou para Paris. Um ano depois chegou aos Estados Unidos, aonde se estabeleceu e realizou os aprofundamentos em sua obra, aprimorando a sua carreira de estudioso da fenomenologia. Como pensador, Schutz tinha o propósito de estabelecer os fundamentos de uma Fenomenologia Sociológica Compreensiva, deixando várias obras, entre livros e artigos, para fundamentar o seu trabalho. (VAN BREDA, 2003).

Em termos de conteúdo, seus escritos formam um todo inter-relacionado. Dentre eles, cito o seu primeiro livro intitulado: “Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt”, publicado em Viena em 1932, traduzido para o inglês com o título de “The Phenomenology of the Social World” (A Fenomenologia do Mundo Social). Este foi o único estudo que Schutz publicou enquanto ainda vivia na Europa. Foi nos Estados Unidos que iniciou sua carreira de pensador propriamente dita, com o ensaio “Phenomenology and the Social Sciences” (A Fenomenologia e as Ciências Sociais). Ao todo, publicou 32 títulos, a maioria deles originalmente escrita em inglês, alguns em francês, alemão ou espanhol. Outros ensaios foram publicados postumamente. Entre 1962 e 1966, surgiram os três volumes de “Collected Papers” (Textos Reunidos), contendo a maior parte de seus escritos desde 1940, como também a obra: “Las estructuras del mundo de la vida”, que havia iniciado com o seu amigo Thomas Luckmann, sendo que este deu continuidade, publicando-a em 1979, além de “Fenomenologia e relações sociais”, já publicada em 1970, fazendo parte de uma coleção intitulada “A herança da sociologia”. (WAGNER, 1979).

Van Breda (2003) ressalta que Schutz era um homem de espírito sutil, serenidade e grande capacidade de compreensão, que permitiram, aos quarenta anos de idade, no exílio, assimilar uma nova cultura e dominá-la. Schutz era filósofo, sociólogo e musicólogo, e todas essas atividades se nutriam da mesma paixão. Além disso, Wagner (1979) destaca que ele era advogado e trabalhava durante o dia como funcionário de banco, exercendo as outras atividades no período noturno. Schutz faleceu em Nova York (Estados Unidos da América) em 1959, aos 60 anos de idade.

Schutz, para fundamentar a sua obra, estudou profundamente a sociologia compreensiva de Max Weber e o referencial da fenomenologia de Edmund Husserl, vislumbrando o estabelecimento de uma fenomenologia sociológica compreensiva. Assim, acredito na importância de apresentar as ideias destes pensadores.

Max Weber (1864-1920) definiu a Sociologia como uma ciência que tenta compreender de modo interpretativo a ação social e, através disso, explicá-la. Ele afirma que a ação e conduta humanas podem consistir em atividades físicas, atividades da mente, tolerância intencional das ações dos outros ou mesmo em falta de ação deliberada. Nesses casos, a conduta humana só é considerada ação quando a pessoa age e atribui um significado a essa ação. Esta conduta intencionada torna-se social quando é dirigida à conduta de outros. (SCHUTZ, 1979). Isso pode ser considerado um resumo da concepção de Weber do

significado subjetivo como critério de importância para a compreensão da ação humana. Foi essa concepção da teoria da ação de Weber e dos tipos ideais que influenciou Schutz para alicerçar a sua teoria.

Já Edmund Husserl (1859-1938), para fundamentar a sua fenomenologia, tinha como meta a criação de uma Filosofia sem pressuposições. Seu ponto de partida foram as experiências do ser humano consciente, que vive e age em um mundo que ele percebe e interpreta, e que faz sentido para ele. Husserl, em sua filosofia, não admitia teorias e marcos conceituais já formados e não firmados na experiência. Experiência é atenção dirigida para objetos que são intencionados. O objeto é construído de modo aperceptivo, é de fato visto ou posteriormente lembrado de maneira tipificada e pode ser compreendido reflexivamente. A Fenomenologia é extraída dessa reflexão. (SCHUTZ, 1979).

Schutz entendia que, para ultrapassar a fenomenologia e chegar à sociologia, isso envolvia o que para Weber constituía seu ideal, uma sociologia da ação e da compreensão. Schutz, (1979) enfatiza que, para ocorrer uma ação, é necessário que exista intencionalidade, isto é, que tenha significado e direção para a pessoa que age. Por conseguinte, quando a ação é dirigida a outras pessoas, esta se torna social. O relacionamento social é a conduta de diversas pessoas que se dirigem e se orientam umas com relação às outras, em intersubjetividade. Dessa forma, Schutz levou a fenomenologia para o mundo-vida onde o homem se encontra situado.

Os pensamentos de Schutz foram sendo estabelecidos no sentido de fundamentar filosoficamente as ciências sociais, procurando saber o que é a sociologia nela mesma. Para isso, Schutz se apropria dos conceitos husserlianos de intencionalidade, de intersubjetividade e de “Lebenswelt” (mundo vivido), fundamentando assim a sua teoria, aplicando esses conceitos de forma sistemática, já que tais estudos tinham sido assistemáticos em Husserl. (CAPALBO, 1979).

O trabalho de Schutz pode ser considerado uma síntese de Husserl e Weber. Mas essa síntese foi realizada através de longos processos de seleção, adaptação e modificação dos componentes das teorias de ambos, resultando nas bases de uma teoria fenomenológico-sociológica autossuficiente. (WAGNER, 1979).

Ao fundamentar a sua teoria, Schutz enfrenta o grande desafio apresentado pela dificuldade de se poder conciliar, nesta área do conhecimento, juntamente com o rigor científico, o respeito à subjetividade humana presente e atuante na estrutura da realidade social. (COSTA, 1979).

Em seus escritos, Schutz afirma que:

Todas as Ciências Sociais vêm a intersubjetividade de pensamento e ação como pressuposto. Que existem as pessoas, que elas agem em função umas das outras, que é possível a comunicação através de símbolos e signos, que os grupos e instituições sociais, sistemas legais, econômicos e outros são elementos integrantes de nosso mundo da vida, que esse mundo da vida tem sua própria história e relação especial com o tempo e o espaço – são todas as noções direta ou indiretamente fundamentais para o trabalho de todos os cientistas sociais. O ser humano simplesmente é considerado um ser social, a língua e outros sistemas de comunicação existem, a vida consciente do outro é acessível a mim – enfim, posso entender o outro e seus atos e ele pode me entender e a meus feitos. (SCHUTZ, 1979, p.55).

Com base nas colocações anteriores, Schutz (1979) fez várias indagações: Mas o que é que faz com que o entendimento mútuo seja possível? Como é possível que o ser humano realize atos significativos, com propósito, ou por hábito, em que ele se oriente tendo em vista fins a alcançar, motivado por certas experiências? Os conceitos de significação, motivações, fins, atos, não se referem a um certo tipo de estrutura de consciência, a uma certa ordenação de todas as experiências num tempo interior? E a interpretação do significado do outro e do significado de seus atos e dos resultados – ela não pressupõe uma autointerpretação do observador ou parceiro? Como posso, na minha posição de homem entre outros homens, ou como cientista social, encontrar um meio de abordar tudo isso, se não recorrer a um estoque de experiências já interpretadas, acumuladas e sedimentadas em minha própria vida consciente? E que segurança podem ter os métodos de interpretação do inter-relacionamento social, se não se baseiam numa descrição cuidadosa de suposições subjacentes e suas implicações? Schutz coloca que tais questões não podem ser respondidas pelo método das ciências sociais. Exigem análise filosófica.

A fenomenologia se ocupa da realidade cognitiva incorporada aos processos de experiências humanas subjetivas. Em razão disso, Husserl desenvolveu seus vários conceitos. Schutz procurou inicialmente

explicar cuidadosamente os conceitos de Husserl relevantes para os seus próprios estudos, seguidos dos seus próprios conceitos sociologicamente fundamentais.

É importante salientar que Schutz foi incansável em destacar as contribuições de Weber para a constituição dos fundamentos de uma sociologia científica. Schutz salienta que os aspectos principais das contribuições de Weber foram: que a pesquisa social deveria abster-se de formular juízos de valor; ter definido a sociologia como descrição da vida social e não como especulação metafísica; colocar a sociologia como ciência particular da conduta humana e suas consequências; haver percebido que todos os fenômenos sociais devem ser reconduzidos às ações individuais possuidoras de sentidos; e, por fim, destacou que para compreender a ação individual é preciso recorrer a construções teóricas: os chamados “tipos ideais”. (SCHUTZ, 1972, CUPANI, 1980).

Schutz considerou em seus estudos a posição teórica de Weber, mas adverte que as ideias do autor estão longe de serem totalmente claras, pois existem pressuposições em que Weber não se ocupou de seu esclarecimento. Schutz (1972) enfatiza que, dentre as características das limitações teóricas de Weber, pode-se citar que este se preocupou muito pouco em consolidar sistematicamente os seus resultados mediante um ponto de vista filosófico seguro e de alcance geral. Como exemplo: Weber não consegue distinguir entre ação em curso e ato realizado, entre o sentido que nossa ação tem para nós e o sentido que ela tem para o outro, ou o sentido que as ações do outro têm para nós.

Sendo assim, Schutz se apropriou de suas ideias com a tarefa de esclarecê-las. Ele analisou os conceitos weberianos de “ação”, “ação social” e “compreensão”, tendo, então, a tarefa de esclarecer o sentido objetivo e o sentido subjetivo da ação. Entendeu que a resolução desse problema requer uma reflexão filosófica para a elaboração de uma teoria da ação humana e sua compreensão, e buscou na fenomenologia as suas respostas.

Schutz (2003) afirma que a fenomenologia de Edmund Husserl é uma corrente intelectual pouco e mal compreendida. Alguns veem nela uma atitude metafísica, acientífica, outros a consideram um tipo de pensamento esotérico. A filosofia fenomenológica se apresenta como uma filosofia do homem em seu mundo vital, capaz de explicar o sentido deste mundo de uma maneira rigorosamente científica.

Após um aprofundamento das obras sobre a fenomenologia transcendental de Husserl, Schutz concluiu que esse filósofo não teria conseguido resolver o problema da intersubjetividade e, portanto, não estava a par dos problemas concretos das ciências sociais, fato que o

prejudicava quando lidava com as relações sociais e os grupos sociais. No entanto, Schutz buscou em Husserl, na vivência da consciência originária, a compreensão do significado da ação, considerando as ações intencionais, dando uma contribuição ao tratamento dos fenômenos a partir da tipificação da ação no âmbito da vida cotidiana.

Para Cupani (1980), as contribuições de Schutz podem ser classificadas como pertencentes a dois tipos diferentes. De um lado, o esclarecimento fenomenológico, tanto de problemas como de conceitos básicos das ciências sociais. De outro, encontramos a proposta de um método efetivo de pesquisa dos fenômenos sociais. Cupani esclarece que Schutz foi um fenomenólogo em sentido amplo, pois suas afirmações são geralmente baseadas em descrições excelentes das situações analisadas, graças ao seu grande talento descritivo.

O autor prossegue afirmando que Schutz estudou minuciosamente a filosofia eidética de Husserl, isto é, a descrição minuciosa do dado à consciência, para fixar seus caracteres essenciais e fundamentar a sua teoria da ação e da estruturação social. Assim, ele empregou a técnica fenomenológica para esclarecer os conceitos fundamentais da sociologia de Max Weber, principalmente o uso dos tipos ideais, aclarando a metodologia de Weber e facilitando a sua aplicação. Schutz foi capaz de analisar com paciência, clareza, precisão de linguagem e facilidade de expressão vivências muito importantes para a constituição das ciências sociais. (CUPANI, 1980).

Nas ciências sociais, Schutz é o representante mais significativo do pensamento fenomenológico. Ele conseguiu dar consistência sociológica aos princípios filosóficos de Husserl e fazer deles não apenas atitude, mas teoria e método na abordagem da realidade social, inspirando-se, e, ao mesmo tempo, distinguindo-se de Weber. (WAGNER, 1979).

2.2 PENSAMENTOS DE ALFRED SCHUTZ EMBASANDO A PESQUISA

Schutz traz para o campo de preocupações da fenomenologia social o mundo-vida cotidiano, ou seja, o mundo-vida onde os homens se situam com seus problemas diários em intersubjetividade com seus semelhantes. Enfatiza o conceito de intersubjetividade como centro do desenvolvimento de seu pensamento, considerando-a como categoria ontológica da existência humana, pois é algo dado para os sujeitos no

mundo-vida. (CAPALBO, 1998).

Para fundamentar a sua teoria, estudou esse mundo-vida de várias formas, dentre elas: a atitude natural que ajuda o homem a operar no mundo-vida, os principais fatores determinantes da conduta de qualquer indivíduo, os meios através dos quais o indivíduo se orienta nas situações da vida, da experiência que armazenou e do estoque de conhecimento que tem à mão, ressaltando que este, enquanto permanece em atitude natural, se vale dos conhecimentos adquiridos para a realização das suas operações diárias, ou seja, utiliza os conhecimentos do senso comum para viver no mundo-vida. (SCHUTZ, 1979).

Sendo assim, analisou a atitude natural do homem no mundo-vida, enfatizando que ele age de acordo com os costumes de seu povo, com o aprendizado de sua sociedade. A pessoa traz consigo todas as experiências anteriores de vida, sendo exclusivamente dela, pois somente ela as vivenciou. Assim, subjetivamente, duas pessoas jamais poderiam vivenciar a mesma situação da mesma forma. Cada uma olha de um ângulo para a situação e, acima de tudo, cada uma chegou a essa situação tendo em mente seus propósitos e objetivos, e a avalia de acordo com isso, pois estes estão enraizados no seu passado, na história singular de sua vida, constituindo assim a sua situação biográfica.

Dessa forma, o homem não pode interpretar suas experiências e observações, definir a situação em que se encontra, sem consultar o seu próprio estoque de conhecimento. Entendendo que esse estoque é estruturado de vários modos, dependendo da relevância que isso teve na vida de quem viveu essas experiências. O indivíduo, quando está em atitude natural, utiliza o conhecimento que aprendeu em sociedade e o utiliza para a realização de todas as suas ações diárias, tendo assim suporte para agir no cotidiano, ou seja, fazer a sua rotina.

Partindo da proposta teórica do mundo-vida de Schutz, transporte alguns conceitos estruturais de sua obra para embasar este trabalho, entendendo que eles oferecem o suporte necessário para a compreensão do fenômeno desta pesquisa: mundo-vida, intersubjetividade, situação biográfica determinada, motivos para a ação, sistema de relevâncias, tipificação ou tipo vivido e comunicação. Saliento que esses conceitos estão inter-relacionados e convergem para a compreensão do sujeito que pratica ações no mundo-vida, permitindo olhar para o fenômeno de forma contextualizada.

Mundo-vida: espaço onde o homem age entre os seus semelhantes e que vivencia como realidade na “atitude natural”. O mundo da vida mundo-vida significa o mundo intersubjetivo que existia muito antes do nosso nascimento, vivenciado e interpretado por outros,

nossos predecessores, como um mundo organizado. Neste Nele, agora se dá a nossa experiência e interpretação. Toda interpretação desse mundo se baseia num estoque de experiências anteriores, nas nossas próprias experiências e naquelas que nos são transmitidas por nossos pais, professores, autoridades, entre outros, as quais, na forma de “conhecimento à mão”, funcionam como um código de referência. (SCHUTZ, 2003).

A expressão “mundo-vida” é empregada por Schutz para designar toda a esfera das experiências cotidianas, direções e ações através das quais os indivíduos lidam com seus interesses, com objetos, como também com as pessoas. Ele salienta que não é apenas mundo natural, mas um mundo social, histórico e cultural. Esclarece que o mundo-vida é cotidiano e as experiências significativas que acontecem nele são sempre vividas de forma intersubjetiva.

Intersubjetividade: o mundo, desde o início, não é o mundo privado do indivíduo, mas um mundo intersubjetivo, comum a todos nós. O mundo-vida é a cena e também o objeto de nossas ações e interações, entendido em sua totalidade como mundo natural e social; é o cenário que põe limites às minhas ações e às nossas ações recíprocas. Para dar realidade a nossos objetivos, devemos dominar o que está presente nele e transformá-lo. De acordo com isso, não só atuamos e operamos dentro do mundo-vida, mas também sobre ele. (SCHUTZ; LUCKMAN, 2003). Schutz fundamenta a intersubjetividade como um dado intramundano sobre o qual se erguem toda e qualquer atividade do eu de relação e da própria ciência social.

A interação social pressupõe a existência de uma simultaneidade vivida com nossos semelhantes. O meu semelhante pode ser um predecessor, um sucessor ou um contemporâneo. O predecessor é aquele vivido como modo passado. O mundo dos predecessores é inteiramente determinado, diz respeito às influências culturais que recebemos de nossos antepassados (sistema de normas, costumes, hábitos). O sucessor é vivido como perspectiva que se entreabre ao futuro, envolvendo as experiências que podemos vivenciar. Nesse sentido, o mundo dos sucessores é não histórico e absolutamente livre. Já o contemporâneo é aquele com o qual realizo uma troca, um intercâmbio social atual. É com o meu contemporâneo que tenho a possibilidade de estabelecer uma relação intersubjetiva no face a face. (SCHUTZ, 2003).

Maknamara e Mahfoud (2009) corroboram, afirmando que a noção de intersubjetividade, por sua vez, pressupõe algo que ocorre entre sujeitos, entre um sujeito e outro. Nesse sentido, a intersubjetividade é possível pela capacidade do ser humano se perceber

em relação a outro, num processo de desprendimento de si, do seu próprio eu.

Oltromari (2005) enfatiza que, nas pesquisas, a intersubjetividade contempla os saberes e significados que influenciam também o pesquisador, que, além de tomar o fenômeno a ser estudado, tem seus próprios sentimentos sobre ele. O pesquisador compreende os significados porque de alguma maneira os compartilha com os sujeitos que está estudando. É graças à intersubjetividade que se pode compreender as significações que as pessoas atribuem ao fenômeno que estão vivenciando.

Entendo, então, que a intersubjetividade é fundamental para a existência humana no mundo-vida. Por meio dela é que se constitui um mundo compartilhado através das relações interpessoais, inclusive para o pesquisador, estruturando-se a partir da experiência comum e diária. Viver no mundo-vida significa viver em envolvimento interativo com muitas pessoas, em redes de relacionamentos sociais. Desse modo, o meu mundo e o do outro se interpenetram, buscando as experiências vividas por ambos, compreendendo assim as significações tipificadas. E dentro desse mundo cada um constrói a sua situação biográfica.

Situação biográfica determinada: sedimentação de todas as experiências anteriores do sujeito, organizadas de acordo com o seu “estoque de conhecimentos à mão”. Desse modo, é a situação biográfica de cada sujeito que – situado num determinado contexto social, histórico e cultural – resultará na eminente influência dos motivos, na direção, enfim, no modo como cada ator pensa e age no espaço social. Os sujeitos agem e interpretam a realidade social segundo a sua situação biográfica determinada. Todo momento da vida de um homem é a situação biográfica determinada em que ele se encontra, isto é, o ambiente físico e sociocultural conforme definido por ele, dentro do qual ele tem a sua posição, não apenas em termos de espaço físico e tempo exterior, ou de seu *status* e papel dentro do sistema social, mas também moral e ideologicamente. (SCHUTZ; LUCKMAN, 2003).

A situação biográfica determinada aponta para o fato de que duas pessoas não podem vivenciar a mesma situação da mesma forma, pois cada uma o faz do seu ângulo de visão e isso leva o indivíduo a agir em uma determinada direção e não em outra. Portanto, influencia na sua motivação para fazer ou não a ação.

Motivos para a ação: as ações, dentro do significado de minhas definições, são comportamentos motivados. Apesar disso, o termo “motivo” é equívoco e abrange dois conjuntos diferentes de conceitos, que é preciso distinguir. Schutz (1979) traz como exemplo o seguinte

caso:

Podemos dizer que o motivo do assassino era obter o dinheiro da vítima. Aqui, “motivo” quer dizer o estado de coisas, o fim, em função do qual a ação foi levada a cabo. Chamaremos esse tipo de “motivo a fim de”. Do ponto de vista do ator, essa classe de motivos refere-se a seu futuro. Na terminologia que sugerimos, podemos dizer que o ato projetado, isto é o estado de coisas pré-imaginado, que será acarretado pela ação futura, constitui o “motivo a fim de” desta última. No entanto, o que é motivado por esse tipo de “motivo a fim de”? Obviamente, não é o projeto em si. Na minha fantasia, posso projetar cometer um assassinato sem ter nenhuma intenção de realizar tal projeto. O que é motivado pelo modo de “a fim de”, portanto, é a “palavra de ordem” voluntária, a decisão: ‘Vamos!’, que transforma a fantasia interior em desempenho ou ação que afeta o mundo exterior. (p.124).

Em oposição à classe de “motivos a fim de”, temos de distinguir outra, que sugerimos chamar de “motivos por que”. O assassino foi motivado a cometer seus atos porque cresceu num ambiente de tal e tal tipo, porque, como mostra a psicanálise, teve na sua infância tais e tais experiências. Assim, do ponto de vista do ator, “os motivos por que” remetem a experiências passadas. Essas experiências determinaram que ele agisse como agiu. O que é motivado numa ação no modo “por que” é o projeto da ação em si. O ator teve diversas outras possibilidades de satisfazer a sua necessidade de dinheiro além da de matar um homem; por exemplo, trabalhar por ele numa ocupação remunerada. Sua idéia de conseguir esse objetivo matando um homem foi determinada (causada) por sua situação pessoal ou, mais precisamente, por sua história de vida, conforme sedimentada nas suas circunstâncias pessoais. (p.125).

Percebe-se que o conceito de motivo pode ter um significado subjetivo e outro objetivo. Definindo como “motivos para” o referente a algo que se quer realizar, objetivos que se procura alcançar, tendo uma estrutura temporal voltada para o futuro, formando uma categoria subjetiva da ação, isto é, os motivos que estão estreitamente relacionados com ação e a consciência do ator. Já os “motivos porque” estão evidenciados nos acontecimentos já concluídos, que explicam certos aspectos da realização da ação, tendo assim uma direção temporal voltada para o passado, formando uma categoria objetiva, acessível ao observador. Schutz (2003) ainda descreve que as ações acontecem de acordo com o estoque de conhecimentos que a pessoa tem à mão e seu sistema de relevâncias.

Sistema de relevâncias: no domínio da análise sociológica propriamente dita, o autor atentou para os sistemas sociais de relevância, isto é, relevâncias que fazem parte da herança social de qualquer comunidade cultural. E que, como tais, são passadas à geração mais nova. De acordo com a sua hierarquia cultural de valores, qualquer grupo social e cultural estabelece seus próprios domínios de relevância. (SCHUTZ, 2003).

A proposta de Schutz visa compreender que significados a realidade social tem para o sujeito que a experiencia e o que significa determinada ação dele dentro dessa realidade. A ação, na perspectiva de Schutz, significa uma conduta dirigida para a realização de um determinado fim, e essa ação só pode ser interpretada pela subjetividade do ator, pela compreensão de seus motivos. (WAGNER, 1979).

O sistema de motivações, então, correlaciona-se às zonas de relevância. Estas dizem respeito ao nosso interesse à mão, que motiva todo o nosso pensar, projetar, agir e que, portanto, estabelece os problemas a serem solucionados pelo nosso pensamento e os objetos a serem atingidos pelas nossas ações. É o sistema de relevância que vai dar ênfase maior à situação pré-vivenciada que interessa no momento presente. Os termos “relevância” e “zonas de relevância”, empregados pelo autor, dizem respeito à importância que os objetos e os contextos possuem para os sujeitos. Schutz (2003) considera que os sujeitos agem em função de construtos pré-elaborados da realidade social, e que esses construtos se apresentam sob a forma de tipificações.

Compreendo que existe um mundo que nos é dado e que acreditamos nele como pressuposto passado pelos nossos semelhantes, então não o questionamos. É dentro desse mundo que precisamos encontrar o nosso caminho. Mas também entendo que o que é tido como pressuposto pode ser questionável amanhã, se o nosso interesse mudou.

Pois é o nosso interesse que motiva todo o pensar, o agir, e que estabelece os problemas a serem solucionados pelo nosso pensamento e os objetivos a serem alcançados com nossas ações. É a partir da relevância que os homens traçam os seus procedimentos no mundo-vida, sendo este um mundo tipificado.

Tipificação: este mundo cotidiano apresenta-se por meio de tipificações construídas pelos próprios atores sociais, de acordo com suas histórias e relevâncias. Segundo Schutz (2003), essas tipificações possuem em si o universal e o estável, o específico e o mutável. Para ele, todo ator social, e não apenas o cientista, tipifica o mundo para compreendê-lo e comunicar-se com seus semelhantes. As tipificações são construídas a partir da situação social que o sujeito ocupa na realidade social e pela apropriação de conceitos já formados pelos predecessores ou contemporâneos, que acabam por determinar os padrões de conduta e os objetivos. As tipificações auxiliam os sujeitos a se situar dentro do mundo social, e a manter as várias relações com seus semelhantes e objetos culturais.

O mundo, físico e sociocultural, é vivenciado desde o início em termos de tipos: existem montanhas, árvores, pássaros, peixes, cães, e entre eles os perdigueiros irlandeses; existem objetos culturais, tais como casas, mesas, cadeiras, livros, instrumentos, e entre eles os martelos; e existem papéis sociais e relacionamentos típicos, tais como pais, filhos, parentes, estrangeiros, soldados, caçadores, padres, entre outros. Assim, as tipificações ao nível do senso comum, em oposição às tipificações feitas pelo cientista social, emergem, na experiência cotidiana do mundo, como pressupostos, sem qualquer formulação de julgamentos ou proposições claras, com sujeitos e predicados lógicos. Elas pertencem ao senso comum. O vocabulário e a sintaxe da língua cotidiana representam a síntese das tipificações socialmente aprovadas pelo grupo linguístico. (SCHUTZ, 1979).

Sendo assim, entendo que a apreensão da realidade social é realizada através da tipificação dos fatos do mundo. Ou seja, a interpretação da vida cotidiana faz-se através da forma como os homens interpretam as suas atitudes e as atitudes dos outros. Nas suas relações cotidianas, os indivíduos lançam mão de esquemas tipificadores que os orientam no modo como lidam com os outros.

No que tange à investigação da realidade da vida cotidiana, o que possibilitará a compreensão de um fenômeno social pelo pesquisador é a sistematização dos seus traços típicos. Para atingir a inteligibilidade de um fenômeno, o pesquisador deve construir uma tipologia que coloque em evidência aquilo que aparece como original e específico nesse

fenômeno. Isso se faz, segundo o autor, a partir da compreensão e interpretação das ações dos sujeitos de acordo com as estruturas de relevância manifestadas por eles na vida cotidiana. É importante ressaltar que a tipicidade não se restringe à ação de um único indivíduo, mas abrange sempre o grupo de sujeitos que vivenciam o fenômeno em questão. Assim, a tipicidade é algo que converge nas intenções expressas pelos sujeitos, sendo representada por uma estrutura vivenciada única, que tem um valor de significação presente na relação interpessoal. Este valor de significação é transmitido pela linguagem e pela possibilidade de comunicação. (SCHUTZ, 2003).

Comunicação: Schutz (1979) argumenta que toda língua tem variações, termos técnicos, jargões e dialetos, cujo uso é restrito a grupos sociais específicos, e sua significação também pode ser apreendida por um estranho. Enfatiza que todo grupo social, por menor que seja, ou mesmo todo indivíduo, tem o seu próprio código privado, compreensível para aqueles que participaram de experiências passadas comuns onde o código se criou, ou da tradição a elas associada. Sendo assim, destaca que a comunicação, além da língua mãe, se dá por meio de marcas, indicações, signos e símbolos e faz uma distinção entre eles.

As marcas são lembretes subjetivos, pessoais, utilizadas pelos indivíduos para recordar onde pararam numa tarefa anteriormente interrompida, para lembrar-lhes alguma coisa, como, por exemplo, o marcador da página de um livro. Já as indicações devem ser diferenciadas das marcas. Indicações são objetos, fatos ou eventos não estabelecidos como signos, mas a sua presença é tida pelos indivíduos como indicadora de objetos ou eventos que não seriam notados de outra forma. Como exemplos: o halo ao redor da lua indica a vinda de chuva; a fumaça, o fogo; a posição da agulha no mostrador do painel do carro, que o tanque de gasolina pode estar vazio. O conhecimento de indicações é de grande importância do ponto de vista prático, porque ajuda o indivíduo a transcender o mundo real ao seu redor, relacionando os elementos ao seu alcance com os elementos fora dele. (SCHUTZ, 1979).

No mundo da natureza não há signos, apenas indicações. Os signos são definidos como artefatos feitos ou usados por alguém para comunicar uma ideia a outra pessoa. O signo remete a alguma intencionalidade de expressão e comunicação de seu usuário, e aponta para quem lê uma mensagem. Mas essa conexão entre o signo e o código depende da experiência passada do intérprete e do seu contexto de significado. (SCHUTZ, 1979). O que vale dizer que a interpretação dos signos baseia-se em experiências anteriores e é função de um código

de comunicação – aquele que interpreta precisa conhecer o significado desse código.

Para falar de símbolo, Schutz (1979) salienta que deveria ser estudado o problema da constituição do par de apresentação que pode funcionar como um símbolo. Como é possível que um objeto, evento ou fato da realidade de nossa vida cotidiana seja associado a uma ideia que transcende a nossa experiência da vida diária? Temos que considerar a coexistência de diversos sistemas simbólicos, sendo um traço especial da nossa própria situação histórica e resultado da nossa tentativa de desenvolver uma interpretação do cosmo.

Assim, Schutz (1979) mostra através de exemplos como se originam os símbolos universais da condição humana geral. O homem se considera o centro de um sistema de coordenadas, no qual ele agrupa os objetos de seu ambiente em termos de acima e abaixo, adiante e atrás, direita e esquerda. Para todo homem, a terra é um elemento do abaixo e o céu do acima. A terra é comum a homens e animais; é a procriadora de vida natural, a provedora de comida. O céu é o lugar onde os corpos celestes aparecem e desaparecem, mas é também o lugar de onde vem a chuva, sem a qual não é possível a fertilidade na terra. A cabeça, que carrega os órgãos principais de sentido e parte dos sistemas da respiração e da fala, está situada na porção superior do corpo humano e os órgãos digestivos e os da procriação na parte inferior. A ligação de todos esses fenômenos faz das dimensões espaciais acima e abaixo o ponto de partida de um conjunto de apresentações simbólicas. Schutz (1979, p. 244) enfatiza que “a simbolização é uma referência de apresentação de ordem superior, isto é, baseia-se em referências de apresentação já formadas, tais como marcas, indicações, signos ou mesmo símbolos”. Sendo assim, nos comunicamos por meio da língua vernácula, mas a fim de dominar fluentemente uma língua, como meio de comunicação, precisamos compreender todos os significados dos seus códigos de expressão, pois somente o grupo interno a domina fluentemente dentro do seu pensar.

Diante desses conceitos, compreendo que temos o mundo-vida e vivemos nele em intersubjetividade. Construimos a nossa situação biográfica, que é determinada a qualquer momento da nossa vida. Agimos, e nossas ações são motivadas de acordo com o nosso sistema de relevâncias. E estas são eleitas conforme as tipificações apresentadas neste mundo-vida, onde utilizamos a comunicação para nos compreendermos, uns aos outros e a nós mesmos, sendo esta a premissa máxima da teoria de Schutz.

Com isso, Schutz (1979) traz a questão de que a noção comum de

compreender outra pessoa é ambígua. Algumas vezes significa compreender os atos intencionais dirigidos para um outro eu; outras vezes o que está em questão são as experiências subjetivas próprias de cada pessoa. Assim, podemos dizer que o arranjo de todas essas experiências em um contexto de significado pode ser chamado de compreensão do outro eu, da mesma forma que a classificação da conduta do outro em contextos de motivos. O número de ambiguidades torna-se ainda maior quando introduzimos a questão de compreensão dos signos que um indivíduo está usando. De um lado há o que é compreendido sobre o signo em si, há ainda o que a outra pessoa quer dizer com o uso desse signo e, finalmente, o significado do fato de que ela está usando o signo aqui, agora e neste determinado contexto.

Cabe enfatizar ainda a compreensão motivacional para a qual este estudo está direcionado. Não posso compreender os atos de outras pessoas sem conhecer os “motivos para” ou os “motivos por que” desses atos. Na verdade, existem diversos graus de compreensão, pois não consigo captar toda a rede de motivos de outras pessoas. Cada um tem seu plano de vida, suas experiências individuais e suas referências, sendo os motivos determinados por esses fatores. É suficiente, portanto, que eu possa reduzir o ato do outro a seus motivos típicos. As coisas só podem ser compreendidas se puderem ser reduzidas a atividades humanas. E as atividades humanas só se tornam compreensíveis ao revelarem seus motivos. Schutz (1979) afirma que, vivendo dentro do mundo social, só somos capazes de compreender os atos de outras pessoas imaginando que nós próprios desempenharíamos atos análogos, se estivéssemos na mesma situação, dirigidos pelos mesmos motivos.

A compreensão só é possível devido ao fato de o pesquisador e o sujeito compartilharem experiências semelhantes e viverem em um mundo intersubjetivo. Assim, o pesquisador, para compreender um fenômeno a partir da fenomenologia, deve entender que as ações humanas são compreensíveis se encontrarmos nelas as motivações para serem realizadas. Entendo que a compreensão se dá quando se busca o significado que está em todo ato da expressão do sujeito que alcança concretude numa determinada ação. O ato de compreensão tem sentido quando o pesquisador busca na sua biografia e na do sujeito pesquisado o significado dos códigos que motivam as ações das pessoas através de suas experiências subjetivas. Isto se faz quando o pesquisador se coloca, ao menos em pensamento, em situação similar à vivenciada pelo sujeito estudado.

Diante disso, se percebe que, a partir da atitude natural, onde os indivíduos agem espontaneamente no seu mundo-vida, o homem

constrói suas experiências, as quais são limitadas pelos objetos, pessoas e eventos, de forma a gerar o conhecimento. Em seu modelo teórico da compreensão da realidade, Schutz afirma que o mundo-vida cotidiano é intersubjetivo, e nele vivenciamos novas experiências e interpretações. De tal maneira que é a partir do conhecimento gerado, ou seja, do estoque de experiências, que podemos realizar novas interpretações do mundo em que estamos inseridos.

A fenomenologia sociológica de Alfred Schutz propõe que em toda ação que o sujeito realiza existe um sentido intencional; e é a partir dele que o sujeito busca atender suas expectativas, suas necessidades. Contudo, este sentido e significado somente o próprio indivíduo pode desvelar. Portanto, a fenomenologia de Schutz fundamenta-se naquele que vivencia e experiencia determinado fenômeno, pois só o próprio indivíduo pode dizer o que pretende com a ação. Com esse entendimento, a abordagem valoriza o sujeito, suas vivências e suas ações conscientes, logo suas expectativas. (LIMA; TOCANTINS, 2009).

3 UMA APROXIMAÇÃO COM A LITERATURA

Começamos com uma análise do mundo da vida cotidiana que o homem totalmente alerta e adulto que age sobre ele e sobre e entre seus semelhantes vivencia como realidade na “atitude natural”. (SCHUTZ, 1979, p.72).

Esta etapa consistiu em uma pesquisa bibliográfica que tratasse de assuntos relativos ao tema do trabalho, como artigos, livros, pesquisas, dissertações e teses, sem preocupação com a quantidade de ideias. Apresentando uma revisão narrativa crítica de caráter descritivo e aberto, permitindo, assim, adquirir e atualizar conhecimentos sobre os temas, dispostos de tal forma que dessem o embasamento teórico necessário para o desenvolvimento deste estudo. Além de contextualizar a questão da tese, esta revisão busca situar a temática, contribuindo para a análise dos achados da pesquisa.

A opção pela revisão da literatura sob a forma de narrativa crítica se deu por esta apresentar a possibilidade de trabalhar com uma temática mais aberta, não exigindo um protocolo rígido para sua elaboração, porque não se preocupa com o caráter normativo. Sendo assim, Rother (2007) nos coloca que a revisão narrativa é composta de publicações amplas, apropriadas para descrever e discutir o desenvolvimento de um determinado assunto, sob ponto de vista teórico ou contextual, com o objetivo de fundamentar teoricamente um determinado objetivo.

Três temas foram desenvolvidos: O mundo-vida dos caminhoneiros, apresentando um panorama do seu cotidiano como histórico da profissão, perfil dos caminhoneiros, vulnerabilidades da profissão e falta de regras do setor; Os caminhoneiros e suas longas viagens, caracterizando a profissão em termos do mercado de transportes, números sobre a frota de caminhões no Brasil, as viagens de longa distância, além do uso de rebites implicando em fator de risco para o envolvimento dos caminhoneiros em acidentes de trânsito; O cuidado de enfermagem ao ser humano caminhoneiro, que traz o cuidado ao ser humano, enfatizando o descuido com o caminhoneiro, abordando, assim, a falta de políticas públicas de saúde para este profissional e fazendo uma reflexão sobre as possibilidades do cuidado de enfermagem ao mesmo. Elaborou-se esta revisão com o intuito de trazer à luz possibilidades de incluir o profissional caminhoneiro nas

ações de cuidado à saúde do SUS e em especial nas ações do cuidado de enfermagem.

3.1 O MUNDO-VIDA DOS CAMINHONEIROS

O Brasil é um país cuja história do transporte de cargas está diretamente ligada às estradas. Os grandes caminhos de penetração, partindo do litoral para a conquista dos sertões, são, praticamente, os mesmos utilizados atualmente. Caminhos estes que desenharam o mapa brasileiro e somam em torno de 1.600.000 km, por onde circula mais de 75% de toda a nossa produção. (AMPRO, 2007).

Herdeiros dos tropeiros, os caminhoneiros constituem uma categoria de trabalhadores fundamental para que o país funcione, fazendo valer a frase de para-choques tão comum em nossas estradas: “sem caminhão o Brasil para”. (AMPRO, 2007). Compreender esse profissional, reconhecer suas necessidades, perceber as mudanças que o mundo contemporâneo tem provocado em cada um deles, é essencial para podermos entender o seu mundo-vida e incluí-los nas ações de saúde do Sistema Único de Saúde (SUS).

Sempre divididos entre a família e a vida nas estradas, alguns caminhoneiros que trafegam nas rodovias nacionais, além de enfrentarem a saudade dos familiares, a violência, a solidão e as péssimas condições de tráfego, ainda estão sujeitos ao uso de substâncias psicoativas para se manterem acordados e realizarem grandes percursos ao volante. Essas condições, aliadas à sua grande mobilidade, dificuldade de acesso aos serviços de saúde e baixa escolaridade, colocam os caminhoneiros brasileiros em uma situação bastante especial de vulnerabilidade.

Afinal, como é o mundo-vida do caminhoneiro? Um dia, um ano, uma vida na estrada. Assim é a rotina deste senhor de todos os lugares e paisagens, no dia a dia da profissão. Uma luta que mistura prazer, alegria, saudade, sofrimento e perigos constantes, assim é a vida de quem dirige caminhão. A tal magia da estrada, o desejo de ver a vida pela janela da boleia, numa liberdade de ir e vir presa ao compromisso da carga, do frete, numa labuta eterna com o risco de um dia não chegar ao destino, porque, de repente, quando ele olha no retrovisor, já se passaram mais 10 anos, apesar de os fatos ao seu redor parecerem ser sempre os mesmos, porque suas expectativas e problemas continuam sendo iguais, através dos anos. (GERALDO, 2003).

Mas, por que ser caminhoneiro? Na cidade de São Marcos/RS, existe um caminhão para cada 15 habitantes, sendo considerada a cidade brasileira dos caminhoneiros. Os autores da obra abaixo citada coletaram histórias de famílias que só conhecem essa profissão, passando-a de pai para filho, ou filha, como é o caso da filha de um caminhoneiro que, desde que aprendeu a dirigir, foi para as estradas e diz que, na sua roda de conversas, o assunto é sempre “caminhão”. Não aprendeu a fazer tricô ou crochê, aprendeu somente a dirigir, e leva para a estrada as suas filhas gêmeas. Os filhos de outro caminhoneiro, que também aprendeu a profissão com seu pai, e os leva no caminhão junto com a esposa, quando questionados sobre qual profissão querem seguir, mais que depressa responderam: caminhoneiro. A mãe não se entusiasma com a ideia, mas respeita. (MACIEL; GUTIERREZ, 2006). É, ainda, uma profissão atraente do ponto de vista da rentabilidade, por não exigir alta escolaridade e, mesmo assim, propiciar um poder aquisitivo que garante certa sustentabilidade. (CNT, 2002).

A grande maioria dos caminhoneiros está na categoria de autônomo, ou seja, aprende a dirigir, compra um caminhão, geralmente financiado, e sai de cidade em cidade à procura de frete. Convém salientar, porém, um grande comprometimento da renda com a própria continuidade da prestação dos serviços, uma vez que o pagamento de financiamentos consome boa parte dos vencimentos, além do combustível, pedágios, manutenção do caminhão, alimentação e higiene na estrada.

Para driblar tais gastos, preparar a própria comida no caminhão tem sido uma das soluções encontradas por eles. Para se manter na estrada, não basta apenas, portanto, saber dirigir e conhecer caminhões e rodovias. Se almeja ter bons resultados na profissão, o caminhoneiro necessita saber administrar as despesas, a fim de tornar seu negócio rentável, bem como aprender a cuidar da sua saúde, mantendo-se capaz de dar conta do trabalho.

A profissão de caminhoneiro ainda é essencialmente praticada por pessoas do sexo masculino (99,5%). A idade de maior concentração está em uma faixa dos 32 até os 50 anos de idade. A maioria é alfabetizada (99,3%); 76,0% possuem instrução que vai até o ensino fundamental, mas somente uma pequena parcela (1,9%) apresenta curso superior. Sua jornada média é de 15 horas/dia, porém 51% fazem de 13 a 19 horas/dia e 10% fazem mais de 20 horas/dia. (CNT, 2002).

Nascimento, Nascimento e Silva (2007) enfatizam que 81% dos caminhoneiros estudados possuíam tempo de profissão acima de 10 anos, 33% preferiam trafegar durante a noite e 38% de madrugada. Em

relação às horas de descanso na estrada, 37% dormiam de quatro a seis horas por dia, e 34% possuíam jornada de trabalho acima de 12 horas.

Eles trabalham mais de oito horas diárias, a jornada máxima que um trabalhador deveria cumprir sem comprometer sua saúde física e mental, e sem transgredir a Consolidação das Leis do Trabalho, que regulamenta a jornada do trabalhador brasileiro. Cabe enfatizar que a jornada desse trabalhador não é elevada somente em termos de horas diárias, mas, também, em relação aos dias da semana trabalhados, perpassando sábados, domingos e feriados. Segundo a CNT (2002), 56,8 % dos caminhoneiros trabalham em média sete dias por semana e 20,5% deles, ao longo de seis dias.

Em grandes países industrializados, como Estados Unidos, Canadá, Austrália e países da União Europeia, existem regras para motoristas de caminhão que estipulam tempo de condução contínua e períodos de descanso. O objetivo alegado é a melhoria da segurança rodoviária, reduzindo a fadiga e sonolência. Melhores condições de trabalho para motoristas de caminhão é um dos objetivos desses regulamentos, no sentido de neutralizar os horários de trabalho irregulares, o dirigir à noite e o isolamento social. Contribuindo efetivamente para a segurança no trânsito. (JENSEN; DAHL, 2009).

Mas essa realidade ainda não se aplica no Brasil. Assim, na prática, a falta de regras permite que existam pressões por parte do contratante para a redução do tempo do percurso. Estes acertos são muitas vezes feitos por meio de premiações concedidas a motoristas que reduzem o tempo de trânsito. O resultado final é o aumento da oferta de transporte (de má qualidade) e uma concorrência predatória, causando vários impactos, sendo que o mais grave deles é o alto índice de acidentes e mortes nas estradas brasileiras envolvendo caminhoneiros.

Para corroborar essa reflexão, cita-se o terminal de cargas Fernão Dias, em São Paulo, como sendo o centro catalisador de cargas para todo o país, chamado de “bolsão do frete”, uma vez que funciona num sistema equivalente ao da bolsa de valores. É o ponto de encontro dos caminhoneiros à procura de fretes. Passam por lá em torno de 800 caminhões por dia. Para fazer um frete com horário determinado, são oferecidos prêmios de 300 reais para menos tempo e velocidade máxima. “O cara enche a boca de rebite e viaja a noite toda, podendo ceifar a sua própria vida; é um convite ao suicídio”, desabafa um caminhoneiro. (MACIEL; GUTIERREZ, 2006).

Um dado relevante é o fato de que a grande maioria dos caminhoneiros não possui plano de saúde. (CNT, 2002). Também não têm tempo para cuidar da sua própria saúde, pelas horas

diárias/semanais trabalhadas; e, por estarem sempre viajando, não dispõem de lugar fixo para serem atendidos. Essas situações somente corroboram com a minha preocupação, como profissional da saúde, em incluí-los nas ações de saúde do SUS, no qual a principal entrada é a atenção básica.

A política do SUS considera o sujeito em sua singularidade, na complexidade, na integralidade e na inserção sociocultural, e busca a promoção de sua saúde, a prevenção e tratamento de doenças e a redução de danos ou de sofrimentos que possam comprometer suas possibilidades de viver de modo saudável. (BRASIL, 2007a).

Além da questão da saúde em geral, neste trabalho aborda-se o uso de anfetaminas pelos caminhoneiros como um agravante para a sua saúde, e também para a saúde da coletividade, uma vez que esse uso pode ser considerado um potencial de risco para o seu envolvimento em acidentes de trânsito.

Assim, entendo que a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (SENAD) deva incluí-los em sua política, pois esta tem como diretriz promover e garantir a articulação e integração em rede nacional das intervenções para tratamento, recuperação, redução de danos, reinserção social e ocupacional, realizadas pelo SUS e o Sistema Único de Assistência Social, para o usuário e seus familiares, por meio de distribuição descentralizada e fiscalizada de recursos técnicos e financeiros. (BRASIL, 2010).

Faz-se necessário, ainda, salientar que os caminhoneiros não estão inseridos nos programas de saúde do trabalhador, como seria de se esperar. Mas, na atualidade, o Ministério da Saúde instituiu a política de saúde voltada para o homem e, sendo a profissão de caminhoneiro praticada na sua maioria por homens, entende-se que estes possam ser incluídos também nessa política.

Nesse sentido, há necessidade de mobilizar este segmento populacional pela luta e garantia de seu direito social à saúde, tornando os caminhoneiros protagonistas de suas demandas, consolidando seus direitos de cidadãos.

Mas o profissional caminhoneiro não tem se mobilizado para essa inclusão, uma vez que, para tal, precisa haver movimentação da categoria e compreensão dos seus direitos. Contribuindo como um agravante para essa situação, ressalto que a maioria dos caminhoneiros (67,1%) nunca fez curso algum para melhorar a sua atividade laboral. (CNT, 2002).

Acredito que a educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente

ao trânsito – enfatizando a corresponsabilidade do governo e da sociedade, em busca da segurança e do bem-estar, e do exercício da sua cidadania.

O conceito de cidadania implica conflitos, já que, de um lado, está a ideia fundamental de indivíduo, e, de outro, regras universais – um sistema de leis válidas para todos em todo e qualquer espaço social. Assim considerando, é fundamental destacar a dimensão de cidadania inserida no trânsito, posto que nele se configuram situações básicas de diferença, diversidade, equidade, tolerância e direitos humanos. Diferentemente de algumas outras normas sociais, que podem ser rompidas ou ignoradas sem que ninguém perceba, as normas de trânsito produzem um efeito imediato, levando, a partir de sua obediência ou não, à manutenção da qualidade de vida do cidadão e da coletividade, ou a resultados desastrosos. Com isso, o trânsito configura-se uma notável escola de e para a democracia. (BRASIL, 2005).

Relacionada à cidadania, uma reflexão surge sobre a questão de incluir esse profissional nas ações de saúde. Se a Constituição Federal (BRASIL, 1988), em seu artigo 196, coloca a “saúde como direito de todos e dever do Estado”, por que esses profissionais estão de fora? Uma vez identificado que eles formam um grupo articulado entre si e com a autoestima grupal elevada, como se descreve abaixo, por que não são articulados no sentido de reivindicar os seus direitos?

Em que pesem as dificuldades inerentes a essa profissão, existe um grande companheirismo entre os caminhoneiros, seja pessoalmente ou pelo rádio. A simpatia e o bom humor com que enfrentam os problemas e, acima de tudo, a propagação da fé em Deus muitas vezes são os únicos instrumentos a quebrar a solidão da estrada. (DETRAN-RS, 2007). Além disso, verificamos que essa profissão ainda se destaca pela sua identidade e autoestima elevadas, podendo ser observada na seguinte frase de para-choque: “Eu carrego o Brasil nas costas, me respeite!” Frase esta que revela uma identidade positiva da categoria profissional dos caminhoneiros. (NUNES, 2007).

Mesmo com a autoestima elevada, certas imposições da profissão podem levar essa categoria a utilizar rebite no intuito de enfrentar o seu mundo do trabalho, driblando valores éticos e estéticos da profissão, e ficando, desse modo, à mercê do capitalista, dono do frete – de quem eles precisam para manter a sua sobrevivência e da sua família. Diz Sennett (2005) que o capitalismo de curto prazo corrói o caráter, sobretudo as suas qualidades que ligam os seres humanos uns aos outros e dão a cada um deles um senso de identidade sustentável. O comportamento flexível que pode trazer o sucesso pode também

enfraquecer o caráter e, com isso, trazer dilemas aos seres humanos dos nossos dias.

O caminhoneiro não é respeitado como ser humano, pois em sua longa jornada de trabalho conta com um adversário absoluto – a fadiga – que é apontada pelos motoristas como causa de 30% dos acidentes que acontecem no Brasil, com o excesso de velocidade e as imprudências estando presentes na maioria das ocorrências. A conscientização e a educação, a melhoria das condições operacionais, a legislação, as tecnologias veiculares, que auxiliam a condução segura e o monitoramento, são iniciativas que contribuem para a redução do número de ocorrências com caminhões nas nossas estradas. (GERALDO, 2007).

Contraopondo com a profissão de caminhoneiro do século passado, atualmente o caminhoneiro deixou de ser aquele profissional considerado livre e com autonomia de parar aonde tenha vontade, pois a maioria dos caminhões possuem *Global Positioning System* (GPS), fazendo com que toda a viagem seja monitorada por satélite. Estas são as regras do mundo atual.

Nesse sentido, a profissão de caminhoneiro, que nunca exigiu alta escolaridade, ganhou um novo perfil no século XXI. A tecnologia invadiu de vez a boleia do caminhão e mudou o perfil do profissional, fazendo sobrar vagas no mercado de trabalho. O mercado atual exige um alto grau de profissionalismo para lidar com computadores de bordo e o mosaico de luzes e números no painel. Toda essa tecnologia, que aumenta a segurança do caminhoneiro e a eficiência do trabalho, também dificulta encontrar um profissional com esse perfil. Salienta-se, ainda, que esta é a realidade das grandes empresas de transporte. Mas o caminhoneiro autônomo como fica neste contexto, sendo exatamente ele quem faz o transporte de longa distância?

3.1.1 Os caminhoneiros e suas longas viagens

Existem no mercado do transporte rodoviário de cargas diferentes categorias de transportadores: os autônomos, as empresas de transporte, as transportadoras de carga própria e as locadoras de veículos. Todavia, os transportadores de cargas autônomos detêm boa parte dos caminhões em circulação no Brasil e exercem papel de fundamental importância econômica, notadamente no transporte de cargas de longo percurso. Por outro lado, constituem a parte mais frágil do sistema, carecendo de

planejamento operacional e apoio governamental. (VALENTE; PASSAGLIA; NOVAES, 2001). Para Valente (1994), os autônomos geralmente lançam-se no sistema sem saber o que os espera e ficam sujeitos à sua própria sorte. Frequentemente são explorados por atravessadores e detentores de informações sobre cargas.

Atualmente, segundo dados da CNT (2009), o número de caminhões da frota brasileira é de 1.939.276. Segundo Vianna (2003), circulavam no país cerca de 1,8 milhão de caminhões. Estimava-se que, desse total, 50% pertencessem a autônomos; 30% a empresas de transporte, e 20% a empresas de carga própria. O autor classifica o autônomo como transportador de carga independente, vinculado a empresa de transporte de cargas e vinculado a empresa de carga própria. Ressalta, ainda, que a realidade do mercado, no entanto, mostra que há um contingente significativo de autônomos vinculados a empresas como agregados, numa espécie de terceirização dissimulada.

E os direitos de cidadão e trabalhador, como ficam? Nesse contexto, percebe-se a sua sonegação, posto não haver o reconhecimento de vínculo empregatício e, por conseguinte, não serem percebidos os direitos dele decorrentes.

Apesar da grande capacidade de transporte do Brasil, a frota de veículos de carga é obsoleta. Conforme Vianna (2003), cerca de 72% dos veículos têm mais de 10 anos de uso e a idade média da frota situa-se em torno de 18 anos. Com uma grande desatualização tecnológica, provocando inconvenientes, tais como insegurança nas operações, elevado custo de manutenção, poluição e consumo excessivo de combustíveis. Tais circunstâncias, aliadas às longas jornadas, têm como consequência um dos maiores índices de acidentes de trânsito do mundo. São milhares de mortos e mutilados, numa violência maior do que a de muitas guerras.

Entendo que os caminhoneiros, para fazer as viagens de longo percurso, se valem de ações para manterem-se alertas e que essas ações modificam-se conforme a sua época, pois, como podemos perceber, não só os caminhões se modernizam, mas as formas de controlar o sono também. O trabalho realizado por Zeferino et al. (2004) aponta alguns hábitos e atitudes dos caminhoneiros: “Antigamente a nossa droga era Coca-Cola, café e graspa”; “Para controlar o sono tocava uma gaita de boca ou mordida a língua”; “Eu molhava a toalha e sentava em cima para me manter acordado”; “Mascava chiclete e molhava a testa” – estas são respostas dos caminhoneiros aposentados. “Quando pegamos carga de camarão em Fortaleza e tem que chegar em São Paulo, aí é que entra o rebite e o Red Bull® com uísque, temos que fazer em 3 dias sem dormir”

– e esta é a resposta do caminhoneiro do século XXI, da era pós-moderna, do nosso mundo-vida atual da realidade brasileira.

Percebo que, em diferentes épocas, diferentes ações são utilizadas como forma de trabalhar mais, mesmo que a condição física laboral e o ciclo humano natural de sono e vigília não se adaptem a tal situação, pois a condição humana não o permite.

Entendo, ainda, que o consumo de drogas está presente em todas as sociedades humanas. Seu uso nas sociedades ditas primitivas estava ligado aos rituais mágico-religiosos e à medicina. (ROCHA, 1995). Com o advento da sociedade capitalista, as drogas deixaram sua função social integradora/mágica ou medicinal, transformando-se em produto/mercadoria. Na busca do lucro, o uso de drogas alcançou rapidamente grandes contingentes humanos. As drogas, assim, inseridas na cultura da humanidade, repercutem no trânsito, influenciando no aumento da violência, pois o seu uso é considerado um fator de risco para o envolvimento dos motoristas em acidentes de trânsito.

A Organização Mundial da Saúde, em seu conceito mais abrangente, considera droga qualquer substância exógena capaz de alterar o funcionamento do organismo. As drogas não são necessariamente maléficas e podem trazer benefícios consideráveis, quando utilizadas sob cautela e prescrição médica. Algumas drogas podem alterar o funcionamento do sistema nervoso central – são as chamadas drogas psicotrópicas. Essas substâncias podem ser naturais ou sintéticas, atuam no cérebro, afetando processos mentais, motores e emocionais, modificando a atividade psíquica e o comportamento (excitando, deprimindo, perturbando). Têm tropismo pelo Sistema Nervoso Central, podendo causar dependência e requerem cautela em seu uso. (ALVARENGA; ANDRADE, 2008).

As drogas estimulantes da atividade mental provocam aceleração de fluxo de pensamento e dos processos mentais; promovem atenção, vigília, ansiedade e irritabilidade. Dentre elas, estão as anfetaminas, que atuam elevando as concentrações sinápticas de monoaminas e da serotonina. A intoxicação apresenta-se por aumento da vigília, excitação, taquicardia, sudorese, midríase, anorexia e efeitos alucinógenos. Apresenta-se também com quadros psiquiátricos, como ataques de pânico, irritabilidade, oscilação de humor e sintomas persecutórios. Os maiores riscos na intoxicação são hipertermia, convulsões e colapso cardiovascular. Os sintomas de abstinência aguda são de fadiga extrema. No uso crônico, os indivíduos incorrem em um círculo vicioso de aumento de energia, impulsividade, aumento da atividade não direcionada e sintomas paranoides. Em seguida, há fadiga

e depressão ao término do efeito e nova intoxicação fechando o ciclo. Não há diretrizes específicas para o tratamento farmacológico da intoxicação aguda ou da dependência crônica. (HOLMES, 2001, GRAEFF, 1990, ALVARENGA; ANDRADE, 2008).

Assim, o uso desse tipo de droga pode afetar o dirigir defensivamente. Pois devemos lembrar que o trânsito apresenta, dentre outros elementos: ser humano – veículo – via – meio ambiente. Destes, o ser humano é o elemento central dinâmico, isto é, que pode interferir positivamente ou negativamente de forma direta no trânsito. Desse modo, o uso de anfetaminas pelos caminhoneiros para mantê-los acordados atinge diretamente o sistema nervoso, afetando os reflexos e, principalmente, a visão, pela midríase dificultando principalmente a visão noturna, causando ofuscamento pelos faróis dos veículos que vêm no sentido contrário. Nas situações em que o motorista está sob o efeito de anfetaminas, é possível dizer que as reações preventivas diante de situações de risco, de modo a evitar os possíveis acidentes, não ocorram ou tardem a ocorrer, aumentando o risco do seu usuário envolver-se em acidentes de trânsito. (ZEFERINO, 2004).

Nessa direção, a pesquisa realizada com caminhoneiros por Moreno, Cristofolletti e Pasqua (2001) chamou a atenção para que 85,2% dos motoristas pesquisados, que trabalhavam em turnos irregulares, faziam uso de estimulantes como rebites para manterem-se acordados. O consumo de anfetaminas entre alguns profissionais chegava a 50 comprimidos por mês. Com a droga, os caminhoneiros trabalhavam quase que ininterruptamente, por não sentirem sono.

Em outra pesquisa realizada nas empresas de transporte de cargas de Santa Catarina, os dados obtidos mostraram que, em 96% das empresas pesquisadas, os seus motoristas já haviam sofrido acidentes de trânsito. Este índice pode ter sido influenciado pelo uso de drogas, pois 48% das empresas responderam que seus motoristas eram adeptos e, destas, 65% evidenciaram o uso de rebites pelos caminhoneiros. (ZEFERINO, 2004).

Este trabalho apresenta dados sobre o uso de anfetaminas entre caminhoneiros, salientando que 66% costumavam fazer uso de anfetaminas durante o percurso de viagem, dentre os quais 27% as usavam diariamente e 60% de duas a três vezes por semana, e 27% relataram envolvimento em acidentes nas estradas. As anfetaminas eram adquiridas em 54% dos casos nos postos de combustíveis, 38% nas drogarias e 8% nas próprias empresas de transportes. (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007).

Pesquisas nesta mesma linha são empreendidas em outros países,

como a realizada por Couper et al. (2002) nos Estados Unidos, que estabeleceu até que ponto caminhoneiros estavam operando seus veículos sob o efeito prejudicial de drogas. Foram analisadas 822 amostras de urina, sendo 21% positivas para drogas, e destas 7% foram positivas para mais de uma droga. Excluindo-se a cafeína e a nicotina, o maior número de achados foi para estimulantes do sistema nervoso central (9,5%), tais como anfetamina e cocaína. Os resultados indicam que, apesar da ampla realização de testes para drogas nas empresas de transportes de Washington, alguns caminhoneiros continuavam fazendo uso de drogas com potencial para afetar negativamente a capacidade de dirigir.

Em outra pesquisa, realizada por Drummer et al. (2003) para determinar a incidência de álcool e outras drogas em motoristas mortos em acidentes de trânsito em rodovias Australianas, foram investigados 3.398 motoristas; destes, 2.609 motoristas de automóvel, 650 de motocicletas e 139 motoristas de caminhão. O álcool estava presente em 29,1% de todos os motoristas; outras drogas presentes em 26,7% dos casos; e em 23,5% se tratava de drogas psicotrópicas. Dentre estas, 4,1% deles usavam estimulantes (anfetamina e cocaína), sendo a maior presença em caminhoneiros.

A anfetamina utilizada como rebite afeta de forma direta o sistema nervoso central e produz efeitos no organismo humano, principalmente no que diz respeito às alterações das percepções e reações do indivíduo, interferindo, dessa forma, na direção defensiva do motorista, e sendo seu uso, portanto, um fator de risco para o envolvimento de caminhoneiros em acidentes de trânsito. As anfetaminas provocam desde inibição do sono, perda do apetite, agitação, perda da coordenação motora, midríase, taquicardia, vertigens, vista turva, alucinações, até coma e morte. (CEBRID, 2008). Mas não podemos deixar de citar o aumento da vigília, do desempenho físico e do bem-estar (HOLMES, 2001), o que faz com que os seres humanos as utilizem.

Essa situação é confirmada por um repórter que percorreu, na cabine de um caminhão, rodovias de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia e Rio de Janeiro. Ele entrevistou 120 motoristas. Desses, 115 disseram usar rebite, dos quais 80% tomavam uma dose a cada quatro horas. Os maiores usuários estão entre os que transportam mercadorias no sistema conhecido como “carga horária”, aquele em que o dono do produto define a hora em que elas serão embarcadas e entregues no destino. Os proprietários dos caminhões chamam-no de “rapidão” ou “expressa”. Os motoristas

preferem uma palavra curta e emblemática: rojão. (WAGNER, 2008).

Ele aborda, ainda, que os motoristas que geralmente se submetem a esse regime podem ser reconhecidos pelo estilo peculiar. Geralmente estão ligados ao transporte de frutas e verduras. Trabalham em caminhões novos, pintados com cores vivas, e a cabine tem espaço para duas pessoas – cenário típico de um rali. Eles transitam sozinhos e têm como companheiro de viagem o PX, um radiocomunicador. Adotam um vocabulário próprio. Utilizam a expressão "comer a Lua", para avisar que viajarão a noite inteira. Quem trabalha com carga horária não tem tempo a perder, pois não tem vínculo empregatício e fatura comissão de 15% sobre a carga. (WAGNER, 2008).

Como em todo consumo de drogas psicoativas, quem ganha são os traficantes, neste caso representados por farmacêuticos, frentistas e donos de bares que vendem esses medicamentos com um lucro fabuloso, em torno de 379%. A Vigilância Sanitária tem controle dos medicamentos na farmácia, o problema é a pulverização dos pontos onde o rebite é vendido. Posto de gasolina não pode vender medicamento, e quem deveria fiscalizar é a polícia. (REIS, 2004).

Porém, se o medicamento chega até pontos de venda fora das farmácias e drogarias, é porque de lá saíram. E, então, me pergunto: como? Pois sendo um medicamento com receita controlada, onde está o controle? As respostas devem ser dadas, uma vez que essa impunidade poderá ter repercussões imensuráveis, como exemplo, a violência no trânsito.

Assim, entendo que, com a certeza da impunidade, os traficantes continuam ganhando muito dinheiro. Quem perde? O Brasil, com o aumento no custo do transporte, uma vez que o risco de acidentes também aumenta. Perdem as transportadoras, que têm seus caminhões envolvidos em acidentes. Mas quem mais perde é o caminhoneiro, que não consegue parar, ou é obrigado a lançar mão desse recurso. Enquanto que o Brasil e as transportadoras perdem dinheiro, o caminhoneiro perde sua saúde aos poucos, e a própria vida, por fim.

Em sendo o caminhão seu meio de trabalho, não é demais lembrar o que prevê a nossa Constituição Federal, em seu art. 7º, XXII: que é direito do trabalhador a redução dos riscos inerentes ao trabalho, através de normas de saúde, higiene e segurança. (BRASIL, 1988). Enfatiza-se então a necessidade de se oferecer cuidados a esses profissionais, uma vez que permanecem fora das políticas públicas de saúde.

3.2 O CUIDADO DE ENFERMAGEM AO SER HUMANO CAMINHONEIRO

Em se tratando de cuidado, Zeferino et al. (2006) trazem que o cuidado desenvolvido, e cada vez mais estudado ao longo dos anos, não é uma prática inovadora, ou seja, é realizado desde o princípio da humanidade e é intrínseco aos processos de viver, adoecer e morrer dos seres humanos. A partir desses estudos, o conceito de cuidar/cuidado também é aprimorado e deixa de ser considerado sinônimo de “assistir” – prestar ajuda/auxiliar. Torna-se mais amplo e passa a ser visto como uma forma de respeito, de relacionamento, de compartilhar.

Assim, entendo que o caminhoneiro precisa de cuidados de saúde. Então, a saúde do caminhoneiro, como anda? A classe tem apresentado problemas comuns, relacionados às horas mal dormidas, má alimentação, sedentarismo, estresse e até uso de substâncias psicoativas. A nossa preocupação deveria ser de oferecer cuidados para que a qualidade de vida dessa categoria, muitas vezes sofrida, melhore gradativamente, a fim de que haja mais dignidade no exercício da função, e que acidentes sejam evitados nas estradas brasileiras.

Concordo com Martini (2009), quando esclarece que a Enfermagem, na construção de seus caminhos, no intuito de tornar-se socialmente significativa, vem mudando as suas referências na forma de ver o mundo, reorganizando os processos de formação, seus saberes e práticas, e experimentando o novo. Reforçando esse pensamento, devemos examinar o caminho percorrido, evidenciando os limites e potencialidades de cada ação, já que a produção e a disseminação de conhecimentos, como aspectos imprescindíveis para a inovação, precisam desenvolver-se com compromisso social e político, além do científico.

Com base na colocação acima, resta evidente a necessidade de que a Enfermagem ultrapasse as instituições de saúde, o trabalho convencional. É indispensável que faça um trabalho coletivo de libertação, no sentido de educar as pessoas, a fim de que se estabeleça uma política de saúde preventiva e mais humana, que possa olhar o ser humano como um todo. Esse olhar precisa, ainda, abranger todas as camadas sociais e trabalhadoras, sem marginalizar qualquer segmento populacional perante as respostas de saúde, em especial, neste caso, o trabalhador caminhoneiro. Isto porque, no Brasil, as ameaças constantes em relação à segurança e ao bem-estar, como a fome, a insegurança, a precariedade do sistema de saúde e da educação, os acidentes de

trabalho, o tráfico de drogas, a corrupção, a violência no trânsito, em geral nos dificultam falar de cuidados para a nossa população marginalizada e em condições desfavoráveis de vida.

Diante desses fatos, observa-se a necessidade da busca de estratégias para reduzir os desequilíbrios na vida cotidiana e em especial no trabalho. Entre essas estratégias, alguns profissionais têm se valido do uso de psicofármacos, ou seja, drogas lícitas, como forma de aliviar e/ou minimizar essas situações e, dentre eles, está o caminhoneiro.

O uso dos estimulantes, segundo algumas pesquisas citadas anteriormente, pode estar diretamente ligado às causas de acidentes envolvendo caminhoneiros, pois seus efeitos levam a um desequilíbrio no organismo que, além de suprimir o sono e a fome, provocam distúrbios psíquicos como delírios e alucinações, incrementando também a autoconfiança do tipo "eu consigo", e resultando na perda da autocrítica. Pode ainda ocasionar redução dos reflexos e da capacidade de ficar desperto após passarem os efeitos da droga.

Enfatiza-se, então, a necessidade de se oferecer cuidados a esses profissionais, uma vez que o uso de drogas está diretamente relacionado aos riscos de envolvimento em acidentes de trânsito, pois o cuidado é uma atitude ética em que seres humanos percebem e reconhecem os direitos uns dos outros, onde as pessoas se relacionam numa forma de promover o crescimento e o bem-estar da outra.

O cuidado é o suporte real da criatividade, da liberdade e da inteligência. No cuidado se encontra a essência fundamental do humano, onde identificamos os princípios, os valores e as atitudes que fazem da vida um bem-viver e das ações um reto agir. (BOFF, 2000). Existe um compromisso, uma responsabilidade em estar no mundo, que não é apenas para fazer aquilo que satisfaz, mas, também, para ajudar a construir uma sociedade com base em princípios éticos e morais.

Waldow (2001) entende o cuidado como comportamentos e atitudes em ações que envolvem conhecimento, valores e habilidades, empreendidas no sentido de favorecer as potencialidades das pessoas para manter ou melhorar a condição humana no processo de viver e morrer.

Radünz e Carraro (2003) salientam que, enquanto existirem seres humanos, existirá também o cuidado aos seres humanos. Sabe-se que o cuidado não é exclusividade de profissão alguma, mas, para o profissional enfermeiro, o cuidado deve ser o enfoque principal. Seja o cuidado ao ser humano para a promoção da saúde, prevenção da doença, tratamentos ou na fase terminal de sua vida – não importando em que situação o mesmo se encontrar, ele será cuidado.

Destaca-se ainda que o cuidado, na visão de Maia et al. (2003), é um processo. Sendo vivido momento a momento, desenvolvendo-se continuamente. O cuidado acontece entre pessoas por meio de uma experiência relacional que engloba responsabilidades e compromisso consigo e com o outro, promovendo um encontro real e autêntico entre seres humanos.

Concordo com Carraro (2009), quando enfatiza que o cuidado é uma aproximação repleta de significados, englobando o ser e o estar com a pessoa que cuidamos, respeitando seu silêncio, sua dor, sua alegria, sua individualidade.

Compreendo, assim, que os princípios básicos para o cuidado aos usuários de drogas não se diferenciam daqueles das demais áreas da enfermagem. Há necessidade de se promover uma aliança terapêutica através de um ambiente acolhedor, da empatia, conduzindo ao relacionamento interpessoal e garantindo ao indivíduo cuidado integral e contínuo. É particularmente importante uma boa comunicação e trabalho cooperativo. A pessoa deve ser entendida e abordada sob a ótica da totalidade, que tenha como foco principal o ser humano, na compreensão e tratamento do problema.

Nessa visão, o indivíduo deve receber os aportes necessários para alcançar o seu equilíbrio, e o enfermeiro pode/deve planejar o cuidado, incentivando e apoiando os seres humanos a assumirem a responsabilidade pela melhora na qualidade de sua vida, em todos os níveis. Leopardi (2006) enfatiza que a metodologia da assistência de enfermagem é uma atividade unificadora da profissão, pois demonstra a função da Enfermagem, como ciência e arte. Resgata, ainda, para a profissão o seu compromisso principal, que é o cuidado das pessoas.

Carraro (2001) destaca que, independentemente da metodologia adotada, “oferecer cuidados inclui ouvir, observar, perceber, refletir e agir de uma maneira que inclua o indivíduo, programando em conjunto seus cuidados, respeitando seu querer, seus valores, seus hábitos” (p.19).

Concordo que a magnitude do uso indevido de drogas no Brasil, verificada nas últimas décadas, ganhou proporções tão graves, que hoje é um desafio para a saúde pública no país. Além disso, esse consumo também é refletido nos demais segmentos da sociedade, por sua relação comprovada com os agravos sociais, tais como: acidentes de trânsito e de trabalho, violência familiar e crescimento da criminalidade. (BRASIL, 2005).

As implicações sociais, psicológicas, econômicas e políticas do uso de drogas tomaram proporções globais na resolução do problema. Assim, no Brasil foi instituído em 2002 o Programa Nacional de

Atenção Comunitária Integrada aos Usuários de Álcool e outras Drogas. Dessa forma, o Ministério da Saúde reconhece que o uso prejudicial de substâncias é um importante problema de saúde pública, construindo uma política específica para a atenção às pessoas que fazem uso de álcool ou outras drogas. Sendo esta situada no campo da saúde mental, e tendo como estratégia a ampliação do acesso ao tratamento, a compreensão integral e dinâmica do problema, a promoção dos direitos e a abordagem de redução de danos. Estabelece uma rede estratégica de serviços extra-hospitalares para atendimento a essa clientela. (BRASIL, 2005a).

De fato, a constatação de que o uso de substâncias psicoativas tomou proporção de grave problema de saúde pública no país encontra ressonância nos diversos segmentos da sociedade, pela relação comprovada entre o consumo e os agravos sociais que dele decorrem ou que o reforçam.

Assim, o enfrentamento dessa problemática constitui uma demanda mundial: de acordo com a Organização Mundial de Saúde, pelo menos 10% das populações dos centros urbanos de todo o mundo consomem de modo prejudicial substâncias psicoativas, independentemente de idade, sexo, nível de instrução e poder aquisitivo, e que acometem os indivíduos em todas as domínios de sua vida. A magnitude e complexidade do quadro epidemiológico recomenda uma gama extensa de respostas políticas para o enfrentamento dos problemas decorrentes do consumo. (BRASIL, 2005a).

Ressalto, ainda, que a atuação do Ministério da Saúde está voltada para ações de prevenção e assistência na área de drogas, visando à redução da crescente demanda e promoção da mudança de percepção da população dentro de um contexto de promoção da saúde, como um eixo da política de saúde mental ainda recente.

Para Buss (2000), a promoção da saúde, como vem sendo entendida nos últimos anos, representa uma estratégia promissora para enfrentar os múltiplos problemas nessa área que afetam as populações humanas e seus entornos. Partindo de uma concepção ampla do processo saúde/doença e de seus determinantes, propõe a articulação de saberes técnicos e populares, além de mobilização de recursos institucionais e comunitários, públicos e privados, para seu enfrentamento e resolução.

Após divulgação da Carta de Otawa, em 1986, um dos documentos fundadores da promoção da saúde atual, o termo “promoção da saúde” está associado a um conjunto de valores: qualidade de vida, saúde, solidariedade, equidade, democracia, cidadania, desenvolvimento, participação e parceria, entre outros. Refere-se também a uma

combinação de estratégias: ações do Estado (políticas públicas saudáveis), da comunidade (reforço da ação comunitária), de indivíduos (desenvolvimento de habilidades pessoais), do sistema de saúde (reorientação do sistema de saúde) e de parcerias intersetoriais. Disso, conclui-se trabalhar com a ideia de responsabilização múltipla, seja pelos problemas, seja pelas soluções propostas para eles. O termo “promoção da saúde” era usado para caracterizar um nível de atenção preventiva. Seu significado foi mudando, passando a representar, mais recentemente, um enfoque político e técnico em torno do processo saúde-doença-cuidado.

Nesse contexto, é necessário que a Enfermagem, como profissão que possui em sua premissa básica o cuidado, deva buscar subsídios para atuar junto a todos os segmentos populacionais, propondo um cuidado diferenciado. Em especial, aqui se destaca o caminhoneiro, que é o público alvo deste trabalho. E, para tal, faz-se necessário que a Enfermagem tenha entendimento das políticas de saúde e inclua os diversos segmentos populacionais nessas políticas de acordo, com as suas especificidades.

Desse modo, habilitar o enfermeiro para enfrentar o desafio abordado é uma ação que deve ser desencadeada gradualmente, com a ampliação de conteúdos sobre o tema em sua formação, posto que há necessidade de se ampliar o conhecimento do enfermeiro que convive cotidianamente, nas instituições de saúde ou comunidades, com pessoas que experienciam o fenômeno das drogas (CARRARO; RASSOL; LUIS, 2005), de maneira geral ou pelo menos as mais problemáticas epidemiologicamente.

Faz-se necessário resgatar que não existem políticas públicas de saúde abrangentes que possam incluir o atendimento do profissional caminhoneiro, uma vez que a maior parte de sua vida ele passa fora de casa e da sua comunidade, e também, segundo relatos, ele não tem tempo para cuidar da sua própria saúde. Na atualidade, o Ministério da Saúde instituiu a política de saúde voltada para o homem e, conforme já salientado, sendo a profissão de caminhoneiro essencialmente constituída por homens, entendo que estes podem ser incluídos na mesma.

As ações da Política Nacional de Atenção Integral à Saúde do Homem (BRASIL, 2008) buscam romper os obstáculos que impedem os homens de frequentar os serviços de saúde. Um dos principais objetivos dessa política é promover ações de saúde que contribuam significativamente para a compreensão da realidade singular masculina, nos seus diversos contextos socioculturais e político-econômicos. Este

conjunto de ações possibilita o aumento da expectativa de vida e a redução dos índices de morbimortalidade por causas preveníveis e evitáveis nessa população.

Mobilizar a população masculina brasileira pela luta e garantia de seu direito social à saúde é um dos desafios dessa política. Ela pretende tornar os homens protagonistas de suas demandas, consolidando seus direitos de cidadania, dentre estes os caminhoneiros.

O contexto de trabalho do caminhoneiro tem levado alguns ao uso de substâncias psicoativas, sendo o consumo destas considerado um fenômeno cultural inserido nos mais diversos contextos da vida humana, dentre eles o trânsito, e com a sua agravante violência registrada nos últimos tempos com o crescente número de acidentes.

Prado (1997) traz a violência como um fenômeno social e histórico, e estudá-la significa compreender a rede de relações e práticas sociais, a estrutura e a dinâmica da formação socioeconômica na qual essas relações são intermediadas, os sujeitos sociais que reproduzem e transformam essa sociedade e essa violência.

Assim, entendo que a amplitude da política de saúde do homem vem ao encontro desta minha preocupação, uma vez que, dentre os seus temas, aborda a violência como fenômeno difuso, complexo, multicausal, com raízes em fatores socioculturais, políticos, econômicos e psicobiológicos. A violência no sentido amplo deve ser compreendida como determinante dos indicadores de morbimortalidade por causas externas (acidentes por transporte, agressões e lesões autoprovocadas voluntariamente e/ou suicídios). Não há dúvidas de que essas causas se colocam como um grande problema de saúde pública. Os óbitos por esses motivos constituem a primeira razão da mortalidade no grupo populacional dos 25 aos 59 anos. Assinale-se que, das causas externas, são os acidentes de transporte que se destacam em termos de magnitude. Embora o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/98) enumere uma série de medidas preventivas ligadas à segurança e à valorização da vida, sua implantação efetiva encontra sérios obstáculos que ainda não foram superados, como o controle tecnológico do tráfego, a rigorosa inspeção da segurança veicular, assim como a deficiência quantitativa e qualitativa dos recursos humanos. (BRASIL, 2009).

Além do sofrimento físico, psíquico e social determinado pelos acidentes e as violências, há que se considerar o enorme impacto econômico mensurado pelos seus gastos hospitalares, inclusive de dias de permanência em unidades de terapia intensiva. No ano de 2007, de um total de 11.332.460 internações, 4.510.409 foram internações masculinas (39,8%), sendo de 1.737.716 (15,3%) o número de

internações na faixa populacional dos 25 aos 59 anos. Destas, 16% foram por causas externas, as quais representam o maior número. (BRASIL, 2009).

Um dos eixos da política do homem é a capacitação técnica dos profissionais de saúde para o atendimento ao homem. Tendo como diretrizes reorganizar as ações de saúde, através de uma proposta inclusiva, na qual os homens considerem os serviços de saúde também como espaços masculinos e, por sua vez, os serviços de saúde reconheçam os homens como sujeitos que necessitam de cuidados; e realizar estudos e pesquisas que contribuam para a melhoria das ações da Política Nacional de Atenção Integral à Saúde do Homem. Essa política tem como objetivo promover a melhoria das condições de saúde da população masculina do Brasil, contribuindo, de modo efetivo, para a redução da morbidade e mortalidade dessa população, através do enfrentamento racional dos fatores de risco e mediante a facilitação ao acesso, às ações e aos serviços de assistência integral à saúde. (BRASIL, 2008).

Nessa perspectiva, o enfermeiro pode desempenhar importante papel na promoção da saúde. Para isso, há que se investir na formação desse profissional, no intuito de prepará-lo para o enfrentamento de cuidados a todos os segmentos populacionais. Entendendo que, atuando-se na formação dos enfermeiros, poderão ocorrer novas configurações no cuidado dos diversos grupos da sociedade, nos níveis de promoção, prevenção e integração social. (CARRARO; RASSOL; LUÍS, 2005).

Resgato aqui, algumas políticas específicas já citadas, como a da Atenção Básica, política do homem e de saúde mental, salientando que estas seguem os princípios da sua política matriz – o SUS –, dirigindo-se aos cidadãos restritos às suas áreas de residência. Verifico, então a necessidade de se ampliar a sua abrangência no sentido da (des)territorialização do SUS, uma vez que essa amplitude abrirá portas para o cuidado a todos os cidadãos, pois atualmente há uma preocupação com a integralização do cuidado, esquecendo de agregar todas as pessoas – os cidadãos deste país.

Entendo que, neste contexto de políticas públicas, o caminhoneiro pode ser incluído nas ações de cuidados do SUS de forma ampliada, no sentido de abrir portas a este segmento populacional na variedade de políticas existentes, pois as suas necessidades de cuidado são integrais, desde ações de prevenção aos agravos à saúde até ações específicas de prevenção ao uso indevido de drogas e seu consequente tratamento.

Compreendo, então, que as estratégias dessas políticas podem ser ampliadas para incluir segmentos populacionais fora da sua área de

residência, e neste caso o caminhoneiro, considerando assim a possibilidade de abrangência total desse cuidado à saúde.

Cabe destacar que esta revisão apontou que há escassez de trabalhos no que diz respeito ao mundo-vida dos caminhoneiros. Existem pesquisas laboratoriais que revelam o uso ou não uso de drogas por esses profissionais, pela coleta de material corpóreo como sangue ou urina e suas análises bioquímicas, ou respostas a questionários. Assim, encontrei pesquisas tanto no nível nacional, descritas anteriormente, quanto internacional, a respeito do caminhoneiro, como a de Cashman et al. (2009) sobre testagem para avaliar os efeitos do álcool e outras drogas nos caminhoneiros ao dirigir, como forma de prevenir lesões graves em acientes de trânsito no estado de Washington (EUA). Kassie, Mariam e Tsui (2005) analisaram indicadores de conhecimento sobre HIV/AIDS e uso de preservativo entre grupos selecionados, dentre eles os caminhoneiros, para a vigilância comportamental na Etiópia. McCree et al. (2010) pesquisaram o comportamento sexual de risco e o uso de drogas dos caminhoneiros e seus contatos sexuais, no México. Cornman et al. (2007) pesquisaram a incidência de HIV/AIDS entre caminhoneiros na Índia. Kribs-Zaleta et al. (2005) pesquisaram o efeito do HIV/AIDS em caminhoneiros na África.

Percebo, assim, uma gama de pesquisas com caminhoneiros, mas não se teve acesso a trabalho que desvele o significado das ações praticadas pelos caminhoneiros para manterem-se alertas por longos percursos ao volante e o que significam essas ações para os mesmos. Com relação a cuidados de enfermagem e políticas públicas de saúde, repete-se idêntica situação. Essas constatações reforçam a intencionalidade de desenvolver esta proposta de abordagem fenomenológica, no intuito de produção do conhecimento a partir das necessidades da população em estudo, podendo contribuir com as políticas públicas de saúde, para que sejam mais abrangentes e eficazes para o atendimento ao ser humano caminhoneiro.

4 REFERENCIAL METODOLÓGICO

A fenomenologia busca o início real de todo o pensamento filosófico e deve, quando estiver completamente desenvolvida, acabar onde todas as filosofias tradicionais começam. Seu lugar é além – ou melhor, antes – de todas as distinções entre realismo e idealismo. [...] A Fenomenologia é um método filosófico de pensamento. Pois ela é um método, e tão científico quanto qualquer outro. (SCHUTZ, 1979, p.54)

Entendo que a metodologia, para esta pesquisa, é um conjunto de ações que sinalizam um caminho a seguir, um modo de fazer, regulado pela compreensão de uma situação, pelo seguimento de uma teoria com seus conceitos e postulados, para se atingir um objetivo traçado. Sendo este objetivo uma ação projetada com potencialidades de transformar uma dada situação, desvelando os seus motivos.

O presente trabalho trata de uma pesquisa de abordagem qualitativa utilizando o método fenomenológico compreensivo. Para Silva e Menezes (2005), a pesquisa qualitativa considera que há uma relação dinâmica entre o mundo e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Ela não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave.

Sendo assim, a abordagem qualitativa desta pesquisa enfatiza a descrição, o estudo das percepções pessoais, privilegiando, essencialmente, a compreensão das ações a partir da perspectiva dos sujeitos da investigação. Das abordagens qualitativas, a fenomenologia tem alcançado grande relevância na área da saúde. As análises fundamentadas em seus pressupostos têm desvendado as concepções de saúde/doença para os sujeitos, e muitas vezes relativizando as verdades deste processo.

Santos (2004) destaca que, em seus estudos, pode perceber que a fenomenologia como referencial filosófico-metodológico tem sido utilizada como uma importante via para o desenvolvimento do saber da

Enfermagem. Constituindo-se, assim, em objeto de análises e discussões entre os teóricos e os pesquisadores de Enfermagem, as quais são unânimes em reconhecer sua relevância e contribuição para o fortalecimento das bases ontológicas e epistemológicas da Enfermagem.

Neste estudo optei por uma pesquisa fenomenológica compreensiva, sendo que o processo de compreensão está fundamentado na fenomenologia sociológica de Alfred Schutz.

Com esse entendimento, trago Schutz (1979), indicando que o postulado básico da metodologia da ciência social deve estar pautado na escolha do código de referência adequado ao problema no qual o pesquisador está interessado, e este deve considerar as suas limitações e possibilidades, devendo tornar seus termos consistentes e compatíveis com o problema em estudo. Se, no curso do seu trabalho, houver alguma mudança no “problema”, então haverá mudança nos códigos de referência e de interpretação e, com isso, todos os termos do código anteriormente usados passam por uma mudança de significado. Para preservar a consistência do pensamento, o pesquisador deve atentar para que exista um denominador comum para todos os termos e conceitos que esteja usando. Agindo assim, terá a segurança da pureza do método.

Schutz (1979) salienta que “a metodologia não é uma preceptora ou tutora do cientista. É sempre aluna, e não há, em nenhum campo científico, grande mestre que não pudesse ensinar aos metodologistas como proceder”. (p.309). No papel de metodologista, o cientista deve fazer perguntas inteligentes e, se essas perguntas ajudarem outros a repensar o que realmente fazem e, talvez, a superar certas dificuldades intrínsecas, ocultas na base do edifício científico, então a metodologia desempenhou a sua tarefa, guiando os pensamentos do cientista sem ferir os preceitos éticos da dignidade humana.

O método adotado deve levar em conta a resolução das seguintes situações: o que significa este mundo social para mim, observador; o que significa este mundo social para o ator observado dentro dele, e o que significou para ele a sua ação dentro deste mundo. Schutz via a investigação sociológica como uma exploração dos princípios gerais segundo os quais as pessoas, na vida cotidiana, organizam suas experiências, especialmente relativas ao mundo social. (SCHUTZ, 1979).

Assim, nesse referencial a realidade é construída pelos homens para si próprios, a partir de suas experiências intersubjetivas. O autor, com suas ideias, fundamenta uma sociologia do conhecimento, que parte do senso comum da vida cotidiana e dos processos cognitivos através dos quais é estabelecida e aplicada, tratando a intersubjetividade como

um dado intramundano sobre o qual se ergue qualquer atividade do eu de relação e da própria ciência social. Para fundamentar as suas ideias, debruça-se sobre o mundo-vida social, recorrendo para tal a um método de análise descritiva da constituição da experiência cotidiana.

Compreende-se que a realidade social tem um significado específico e uma estrutura de relevâncias para os seres humanos que vivem, agem e pensam dentro dela. Através de uma série de construções do senso comum, eles previamente selecionam e interpretam este mundo que vivenciam como realidade de suas vidas diárias. São estes seus objetos de pensamentos que determinam seus comportamentos, motivando-os. Sendo assim, os cientistas devem captar essa realidade social.

Salienta que, para compreendermos o mundo, ou seja, a realidade social, devemos apreender as suas tipificações, designadas como construtos de primeiro grau, que surgem das falas dos sujeitos. Assim, a função das Ciências Sociais é a elaboração dos construtos de segundo grau, ou seja, construtos elaborados a partir dos construtos de primeiro grau, construindo, dessa forma, os tipos vividos. Sendo que estes esquemas interpretativos do mundo social devem estar de acordo com a compreensão do mundo científico e do senso comum, para serem válidos cientificamente. (SCHUTZ, 1979).

Para mim, falar da ciência, referindo-se a Schutz, significa falar da fenomenologia como método de pesquisa e, para tal, esse autor traz como premissa básica para construção do seu aporte de pesquisa a atitude de observador desinteressado, a relevância sociológica e seus postulados: consistência lógica, interpretação subjetiva e adequação, e ainda a ação racional, entendendo-os como fundamentais para a construção dos modelos científicos da ação humana.

Assim, por estar desenvolvendo esta investigação fenomenológica fundamentada no referencial teórico filosófico de Alfred Schutz, busquei estudos que apontassem operacionalizações metodológicas embasadas em suas ideias, no entanto não encontrei. Os trabalhos localizados não utilizam Schutz, mas sim autores clássicos, nacionais e internacionais, *experts* em métodos de análise, para direcionar a análise compreensiva de suas pesquisas. Este fato gerou inquietudes. Por que motivos isso ocorre? E para que isso pode contribuir? A partir dessas pré-reflexões, senti necessidade de propor princípios orientadores de uma metodologia de pesquisa com base na própria obra de Schutz, como um dos objetivos desta tese, buscando chegar, a partir deles, ao desvelamento do tipo vivido, a análise compreensiva deste tipo vivido, e assim à compreensão do mundo-vida

do caminhoneiro que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante.

Dessa forma, sendo esta uma das finalidades desta tese e no intuito de contribuir com a produção do conhecimento, propus princípios orientadores de uma metodologia de pesquisa a partir do referencial teórico filosófico de Alfred Schutz e passo a descrevê-los.

4.1 SCHUTZ POR SCHUTZ: DO REFERENCIAL TEÓRICO-FILOSÓFICO AOS PRINCÍPIOS ORIENTADORES DE UMA METODOLOGIA DE PESQUISA

Para Schutz (1979), as considerações sobre aspectos metodológicos começam com a descrição da atitude desinteressada do observador, fundamental no estilo científico de investigação. A isso se segue um estudo da formação das construções sociológicas de acordo com as regras de relevância, os postulados de coerência lógica, a interpretação subjetiva e a adequação. Vem, então, a discussão das razões e funções da adaptação à sociologia de modelos de ação racional.

Ele enfatiza que os postulados são princípios a serem adotados para construção de um modelo científico da ação humana, que devem ser levados em conta na utilização do método em Ciências Sociais (SCHUTZ, 2003). Porém cabe ressaltar que, ao ler os escritos de Schutz, percebe-se o registro de diferentes listas de postulados. Assim, foram adotados aqueles dispostos em sua obra “El problema de la realidad social” (SCHUTZ, 2003), para elaborar a proposta metodológica aqui expressa.

Compreendo os postulados como a base do método fenomenológico de Alfred Schutz, os quais subsidiam as etapas utilizadas para fundamentar o método, desde o momento da decisão de adotá-lo, até a construção do tipo ideal caracterizado como ferramenta para chegar à compreensão do típico vivido do fenômeno, elaborando os construtos de segundo nível.

Entendo que, para conseguir trazer os dados do senso comum e colocá-los numa ordem de significação, a metodologia somente sugere caminhos ou princípios orientadores para alcançar uma atitude fenomenológica. Assim, este trabalho se constitui em torno de compreender os ensinamentos de Schutz e trazer para a significação esta compreensão. A cada leitura, novas compreensões são evidenciadas e, como em todos os momentos da fenomenologia, vão sendo desvelados e

velados os significados do método, num constante movimento de tentativas de apreender para aplicação na pesquisa, no intuito de compreender as ações dos seres humanos em seu mundo-vida.

Levando em conta as orientações de Schutz formuladas em sua teoria, principalmente em seus postulados, empreendo a partir daí a descrição desta abordagem, trazendo para este contexto a compreensão para a aplicação prática na pesquisa, descrevendo assim os princípios orientadores desta metodologia de pesquisa. Saliento, ainda, que estes princípios orientadores estão entrelaçados entre si, e que o trabalho não se dá em etapas estanques. Desde o início necessita-se elaborar todas as etapas para guiar a caminhada, pois o método fenomenológico é recorrente. Somente o discriminei em etapas para oferecer uma ordem didática de apresentação.

Primeiro princípio orientador: atitude desinteressada do observador científico

A aplicação do método de Schutz se inicia com a atitude desinteressada do observador científico em relação ao mundo-vida, onde ele é um mero observador desinteressado do mundo social. Ele não está envolvido na situação observada, na qual não tem interesse prático, mas apenas cognitivo, pois não é o palco das suas atividades, mas tão somente objeto de sua contemplação. Sendo assim, ele não age dentro dela vitalmente interessado no resultado das ações que ocorrem no mundo-vida, desejando ou temendo suas possíveis consequências, mas as vê com a mesma distância com que o cientista natural vê as ocorrências em seu laboratório. Ao adotar a atitude desinteressada de um observador científico, o cientista social se desliga de sua situação biográfica dentro do mundo social e passa a adotar uma atitude científica. (SCHUTZ, 1979).

Por atitude desinteressada do observador científico entendo a neutralidade do pesquisador, ou seja, a passagem de uma atitude natural para uma atitude científica, modificando a sua zona de relevância, de interesse na vida prática do senso comum para o interesse na apreensão cognitiva das vivências, levando em consideração o corpo da sua ciência. Tendo como passo inicial desligar-se da sua situação biográfica, colocando-se em epoché, ou seja, num exercício de olhar o fenômeno suspendendo os seus pressupostos que levam em conta todo o seu conhecimento adquirido e deixando-se guiar pelo conjunto

metodológico adotado. Ele desloca a sua atenção para as suas inquietações, ou seja, a sua questão em estudo. Então, o que é tido como pressuposto na situação biográfica da vida diária pode tornar-se questionável para o cientista, e o que parece ser da maior relevância num nível pode tornar-se inteiramente irrelevante no outro. O centro de orientação é deslocado e também a hierarquia de planos e projetos.

Ao adotar a atitude de observador desinteressado, o problema delimita o campo de atuação de acordo com o estudo proposto. E, para tanto, se devem considerar as regras de relevância sociológica.

Segundo princípio orientador: regras de relevância sociológica

Dando prosseguimento, saliento que deve ser levada em consideração a relevância sociológica para determinação da questão em estudo, pela busca desinteressada de desvelamentos, de acordo com regras preestabelecidas do método científico. Enfatizo que o cientista ingressa num campo de conhecimento previamente organizado, o corpo de sua ciência. O qual se traduz na ideia de que o problema delimitado por ele cria um esquema de referências e os limites do domínio dentro dos quais os tipos ideais relevantes se formam. (SCHUTZ, 1979).

A relevância sociológica considera que o problema tem exatamente a mesma significância para a atividade da ciência como os interesses práticos para as atividades do trabalho cotidiano. É preciso entender que o conceito de “tipo” não é independente, mas deve indicar o código de referência dentro do qual esse tipo ideal pode ser utilizado, ou seja, o problema em função do qual esse tipo foi construído. (SCHUTZ, 1979).

O sistema de relevâncias do cientista social é diferente do sistema de relevâncias do homem da vida cotidiana, pois o cientista social toma como relevante o seu problema a ser estudado e o homem, na atitude natural, toma como relevantes os seus problemas da vida cotidiana. Então, o cientista quer compreender cognitivamente e o homem na atitude natural quer resolver os seus problemas no mundo social.

Assim, o observador que trabalha no campo estabelece contato com o grupo estudado como um homem entre semelhantes, só que o sistema de relevâncias que lhe serve de código de seleção e interpretação é determinado pela atitude científica temporariamente deixada de lado para a entrada no campo, e logo a ser retomada quando inicia o trabalho. (SCHUTZ, 1979).

Regras de relevância sociológica: inquietações (problema) e sujeitos – definição dos limites “do que”, “quem” e “onde” deve ser investigado.

- o que: definir o assunto – fenômeno

- quem: definir as pessoas com as características que possam fornecer informações confiáveis sobre o fenômeno investigado

- onde: local de acesso aos sujeitos significantes da pesquisa

Este é o momento das inquietações, questionamentos e do traçado do objetivo. Assim, delimitado o fenômeno, os sujeitos e o local de acesso, ou seja, o campo de atuação do estudo, prossegue-se mergulhando no método.

Terceiro princípio orientador: postulado de coerência lógica

Postulado de coerência lógica: O sistema de construtos típicos designados pelo cientista tem de ser estabelecido com o mais alto grau de clareza e nitidez da estrutura conceitual em pauta e tem de ser totalmente compatível com os princípios da lógica formal. O preenchimento desse postulado garante a validade objetiva dos objetos de pensamento construídos pelo cientista social, e o seu caráter estritamente lógico é um dos traços mais importantes para fazer-se distinção entre os objetos de pensamento científico e os objetos de pensamento construídos pelo pensamento típico na vida diária, os quais os primeiros devem substituir. (SCHUTZ, 2003, p.67).

Este postulado traz a lógica formal da pesquisa, entendendo que em estudos de epistemologia positivista são criadas hipóteses e levadas a campo com a intenção de confirmar ou refutar. Já, na fenomenologia, o conhecimento é construído a partir do senso comum, do construto de primeiro grau já vivenciado e experienciado e, com isso, estandardizado na tipificação do senso comum. O pesquisador somente organiza os dados subjetivos e, para tanto, tem como objeto descrever o vivido, trazendo-o para a ordem das significações. E ele utiliza a entrevista como instrumento para a obtenção das descrições experienciais vividas.

Postulado de coerência lógica: Entendo que as reduções são

ferramentas metodológicas e que as raízes do conhecimento devem ser encontradas nas coisas, nos fenômenos, no senso comum, ao qual todos os nossos conceitos são referenciados. Então, se busca na consciência do sujeito que conhece, para que os fenômenos apareçam. Para tanto, o pesquisador se vale da subjetividade dos sujeitos. Se a raiz do conhecimento está no sujeito do senso comum, é para ele que deve voltar-se. Porém, antes, não esquecer não pode se esquecer dos preceitos éticos da pesquisa, com o encaminhamento do projeto ao comitê de ética para aprovação.

- Ir aos sujeitos: ambientação e encontro informal com os sujeitos.

- Entrevistas: obtenção das descrições de experiências com gravação das falas em áudio, ou seja, descrição do fenômeno pelo próprio sujeito que o vivenciou ou vivencia, captando a intencionalidade com base em questões norteadoras, além de questões empáticas. A obtenção das descrições deve ser realizada até quando emergirem repetições de ideias nas falas, havendo suficiência de significado para o alcance do objetivo proposto, isto é, para apreender o típico da ação. Para Schutz as falas significam construtos de primeiro nível.

- Transcrições: ouvir as gravações repetidas vezes para que não fiquem dúvidas e que toda a fala seja transcrita na íntegra, utilizando o próprio vocabulário dos atores para a formação dos textos.

- Organização sistemática das falas: Inicialmente, organizar os textos por sujeito, de acordo com as questões norteadoras; com isso se consegue apreender o significado individual. Após as repetidas leituras, agrupar as falas de acordo com as questões norteadoras, facilitando assim a apreensão global do texto. Além das descrições experienciais, juntar neste material as anotações de campo que foram sendo acumuladas, no sentido de facilitar a compreensão dos significados.

- Desvelamento das ações praticadas pelos sujeitos.

- Desvelamento das estruturas de significados subjetivos da ação: ler repetidas vezes até que comecem a ser desveladas as estruturas de significados subjetivos da ação, ou seja, aquilo que aparece nas falas como respostas aos questionamentos e que é repetido nas descrições dos diversos sujeitos.

- Organização dos construtos de primeiro nível: é quando se consegue apreender e formar as estruturas de significados subjetivos da ação. Cabe salientar que essas estruturas já começam a ser evidenciadas a partir das repetições das falas, no momento das entrevistas.

Assim, se vai caminhando com o trabalho num movimento de desvelar e velar, pois a cada desvelamento muitos velamentos se

sucedem. Nesse movimento, a situação biográfica dos atores é revelada e as estruturas das falas organizadas. E se prossegue para a próxima etapa, representada pelo postulado da interpretação subjetiva.

Quarto princípio orientador: postulado da interpretação subjetiva

O postulado da interpretação subjetiva: A fim de estudar ações humanas, o cientista tem de perguntar que modelo de mente individual pode ser construído e que conteúdos típicos devem ser a ele atribuídos, a fim de explicar os fatos observados como resultado da atividade dessa mente, numa relação compreensível. A concordância com esse postulado garante a possibilidade de se referir todos os tipos de ação humana ou seus resultados ao significado subjetivo que tal ação ou resultados de ação tiveram para o ator. (SCHUTZ, 2003, p.67).

Postulado da interpretação subjetiva: é o ponto-chave para a análise e compreensão das ações. Enfatiza o significado primordial de considerar a situação biográfica do ator estudado, uma vez que os “motivos porque” só poderão ser compreendidos tendo-se conhecimento da sua história de vida, daquilo que levou este sujeito a praticar tais ações. Esses motivos estão enraizados na sua personalidade, no aprendizado que acumulou por toda a vida; só conhecendo o seu passado é que se tem a possibilidade de conhecer o tipo de mente que empreendeu tal ação. A partir da compreensão dos significados individuais pela correspondente análise e junção em categorias, é que pode conhecer o conjunto de conteúdos típicos capazes de descrever as intenções de tais ações, constituindo os “motivos para”. Dessa forma, entendo que a significação com que se designa uma ação é interpretada pelo ator a partir dos seus motivos “porque” e “para”, e a reunião dos motivos formam as categorias das ações humanas passíveis de análise.

Os construtos científicos de segundo grau, formados de acordo com as regras de procedimento válidas para todas as ciências empíricas, são construtos objetivos típicos, idealizados e, como tais, de tipo diferente dos desenvolvidos no primeiro grau, o do pensamento do senso comum, o qual deve substituir. Os construtos são criados pelo cientista a

partir das falas, ou seja, já são conhecimentos experimentados pela sociedade, pois a fenomenologia social parte do princípio de que os dados científicos já são todos preexistentes, o cientista tão somente utiliza os seus métodos para organizá-los. Em outras palavras, interpretam-se as falas, sistematizam-se nos construtos de segundo grau, sendo estes já observados nas próprias falas dos sujeitos. Diferente do cientista lógico positivista, que formula hipóteses na sua “fantasia” e vai a campo para comprovar ou refutar na prática.

É por isso que um estudo fenomenológico não formula hipóteses nem tese, pois a tese é construída durante o trabalho, partindo-se das falas, elaborando-se os construtos e chegando à tese geral do trabalho, que, pelo método de Schutz, é quando se constrói o típico da ação. Então, o que se faz é objetivar o subjetivo dos atores sociais e, para tal, se adota a atitude fenomenológica – e nesta é preciso fazer as reduções fenomenológica (*epoché*) e eidética.

- Redução fenomenológica ou *epoché*: suspensão do julgamento – o cientista não duvida da existência do mundo, mas essa existência deve ser colocada entre parênteses, porque o mundo existente não é o tema verdadeiro da fenomenologia e sim a forma pela qual o conhecimento do mundo se revela. Para Schutz, devemos levar em consideração a *epoché* da atitude natural, onde o sujeito coloca em suspensão a sua dúvida na existência no mundo, ou seja, ele acredita em tudo o que é apresentado como dado.

Para fazer a redução fenomenológica ou *epoché*, precisamos colocar em suspensão os nossos pressupostos, isto é, os conhecimentos sobre o tema em estudo. Pois, para Schutz (1979), a redução fenomenológica se constitui num momento em que nós devemos compreender que os cidadãos do senso comum também têm a sua *epoché* e, por isso, eles suspendem a dúvida, acreditando assim em tudo o que é dado como existente e verdadeiro. O pesquisador é o questionador – ele coloca em questão estas verdades existentes, para chegar à sua essência.

Para ajudar a elucidar este momento do método, trago a fala de Moustakas (1994) enfatizando que, na medida em que refletimos sobre a natureza e o sentido da *epoché*, a vemos como uma preparação para a derivação de novo conhecimento, mas também como uma experiência em si mesma, um processo de colocar de lado predileções, preconceitos, predisposições e permitir que as coisas, os eventos e as pessoas entrem de novo na consciência, e possamos olhá-los e vê-los mais uma vez, como se fosse pela primeira vez. Isto é crítico não apenas para a determinação científica, mas também para a própria vida, porque é a

oportunidade de um iniciar renovado, um recomeçar, não sendo atrapalhado por vozes do passado a nos dizer como as coisas são ou vozes do presente a dirigir nosso pensamento. A *epoché* é uma maneira de olhar e de ser, uma posição aberta da nossa consciência. (p.85).

Volto a Schutz, que também propõe uma maneira diferente de olhar para este momento, ou seja, pensar na *epoché* do senso comum, do mundo-vida e nos aproximarmos dessa construção compreendendo a forma com que ela é criada nas pessoas. E isso nos coloca em posição de pensar novamente, não de desconstruir o construído no senso comum, mas de buscar nele a nossa compreensão de mundo.

Nesse momento, a situação biográfica do cientista deve ser colocada entre parênteses, para abster-se de seus pressupostos e preconceitos. Cabe salientar que este momento de colocar-se em *epoché*, é um exercício mental do pesquisador essencial na sua atitude fenomenológica de conceber uma pesquisa. Entendo que a todo o momento a situação biográfica de homem do senso comum pode falar mais alto, e correremos o risco de procurar nos sujeitos aquilo que os nossos pressupostos predizem, dessa forma podendo deixar velados os verdadeiros desvelamentos.

Como compreendo que a fenomenologia é movimento e este se dá fazendo, então é recomendado um caminhar contínuo de fazer entrevistas, ouvir descrições, transcrever, fazer leituras dos textos, analisar, voltar às entrevistas, neste movimento de ir e vir de ser humano do senso comum e pesquisador a desvelar significados nas vivências; e assim o trabalho vai sendo construído. Mas, sempre voltar aos ensinamentos de Schutz é fundamental, pois ele ressalta que as análises vão sendo feitas mediadas pela situação biográfica do cientista, por isto o exercício mental do distanciamento se faz necessário. Cabe enfatizar que não só as análises, mas todo o permear do trabalho.

- Redução eidética: na teoria são variações imaginativas do fenômeno; no estudo fenomenológico, é substituída por uma análise consciente que o pesquisador elabora a partir das unidades de significação de cada indivíduo, que já variam na sua individualidade. (MOREIRA, 2004). O significado das experiências, então, não é mais do que aquele código de interpretação que as vê como comportamento. Assim, também no caso do comportamento, somente o que já está feito, terminado, tem significado. Só a experiência percebida reflexivamente na forma de atividade espontânea tem significado. (SCHUTZ, 1979).

Com isso, para compreender o fenômeno deve-se captar a sua essência, deixando emergir o significado. As essências são estruturas de sentido vistas por diferentes indivíduos nas mesmas ações; representam

as estruturas básicas de entendimento comum de qualquer fenômeno, aquilo sem o que o próprio fenômeno não pode ser pensado. A consciência dá sentido às coisas e o sentido se interpreta.

- Recorte das falas que representam as estruturas de significados, procedendo ao agrupamento dos trechos que expressam motivos em comum referentes à ação. Começa-se a formular as categorias de análise separando em: motivos porque e motivos para.

- Agrupamento dos trechos das falas que expressam os “motivos porque” (razão) da prática daquela determinada ação.

- Agrupamento dos trechos das falas que expressam os “motivos para” (intencionalidade) da prática daquela determinada ação.

- Captar aquilo que aparece como aspecto global, comum nos depoimentos, identificando os principais aspectos significativos da experiência de cada sujeito, de modo a atingir significações pertinentes à pesquisa realizada.

A identificação de um tema se baseia na sua importância e sua centralidade, e não na frequência com que ocorre. Sendo assim, se extrai o tema a partir de um conjunto de essências que caracterizam a estrutura do fenômeno, a sua categorização. (SANDERS, 1982).

- Esse movimento indica a construção das categorias da ação humana que comportam as ações dos sujeitos em relação ao significado do fenômeno, revelando a tipicidade das vivências, conforme o referencial de Alfred Schutz. Cabe salientar que categoria da ação humana é a denominação utilizada por Schutz (1979) o qual enfatiza que a compreensão dos fenômenos sociais deve ser pelo código das motivações humanas, dos fins e meios humanos, do planejamento humano, ou seja, das categorias da ação humana a partir das falas dos sujeitos.

Todo este caminhar no método não teria validade se deixasse de passar pelo postulado da adequação, como preceitua Schutz, apresentado a seguir.

Quinto princípio orientador: postulado da adequação

O postulado da adequação: Num modelo científico da ação humana, cada termo deve ser construído de tal forma que um ato humano, desempenhado no mundo da vida por um ator

individual, da maneira indicada pelo construto típico, seja compreensível para o próprio ator, bem como para os seus semelhantes, em termos da interpretação prática da vida cotidiana. Esse postulado garante a consistência dos construtos do cientista social com relação aos construtos da experiência prática da realidade social. (SCHUTZ, 2003, p. 68).

Entendo que a adequação dos dados à realidade, no sentido de que as ações possam ser compreendidas tanto pelo ator, pelos seus semelhantes, como pelo pesquisador, é o ponto central deste postulado. A linguagem deve ser compreendida pelo mundo científico e pelo mundo-vida no senso comum. Este postulado requer que a construção típica seja compatível com a totalidade tanto de nossa vida diária, quanto de nossa experiência científica.

Para tanto, o observador recorre ao estoque de conhecimentos disponíveis, nos quais ele buscará encontrar o motivo típico que lhe permitiu compreender a ação típica que ele observa. A descrição do mundo social, que está na possibilidade da nossa experiência direta, diz respeito à situação face a face, ao estar voltado para um tu – pesquisador-sujeito, e ao estar numa relação que se desenvolve entre nós – pesquisadores-sujeitos.

O postulado da adequação: para colocar este postulado em prática, as descrições dos sujeitos devem ser interpretadas e, tão logo elaborados os construtos de segundo grau, se deve voltar aos sujeitos, no sentido de conciliar os termos para sua compreensão, dos seus colegas de grupo e do próprio pesquisador. É possível considerar este como um passo final de validação que pode ser obtido retornando-se a cada participante, perguntando-lhe sobre se as construções de segundo grau são compatíveis com as suas falas. Assim, pode-se ter clareza de que se captou as essências, qualificando o método.

Após colocar em prática os princípios orientadores e conseguir formular as categorias de análise, prossegue-se com o trabalho, elaborando o típico vivido e procedendo à sua análise compreensiva. E, para tal, trago o próximo princípio.

Sexto princípio orientador: racionalidade lógica científica

Schutz (2003) menciona a racionalidade científica no sentido de que a linha de ação racional e os tipos de pessoas devem ser construídos de tal forma, que um ator no mundo-vida desempenharia a ação tipificada, se tivesse um conhecimento perfeitamente claro e nítido de todos os elementos, mas aqui se fala apenas daqueles elementos assumidos pelo cientista social como sendo relevantes para essa ação; e ele tenderia a usar os meios mais apropriados, supostamente à sua disposição, para alcançar os fins definidos pelo próprio construto. A racionalidade científica é vista na formação do tipo ideal ou típico da ação, no chamado “boneco típico” criado pelo cientista como recurso para elaborar o construto de segundo grau.

A ação racional pode ser caracterizada pela possibilidade de construir padrões de interação social, tal como os papéis sociais. O comportamento racional de um tipo de pessoa pode ser previsível dentro dos elementos tipificados no construto, portanto pode ser utilizado para constatar o comportamento “desviado” que, no mundo real, são elementos não tipificados. Então, por meio da variação de alguns dos elementos podem ser construídos e comparados, uns com os outros, diversos modelos de ações racionais com vistas à solução do mesmo problema. (SCHUTZ, 1979).

Admito que, para compreender os fenômenos sociais, é necessário apreendê-los pelo código das motivações humanas, dos fins e meios, do planejamento, enfim, das categorias da ação humana. O cientista social precisa perguntar sempre o que acontece na mente de um ator individual cujo ato resultou no fenômeno em questão.

A racionalidade lógica científica: a construção do tipo vivido, do típico da ação.

É o momento de compreensão dos motivos das ações dos atores e de sua análise por meio do referencial de Schutz. A análise visa compreender o significado das falas/categorias e consegue-se implementá-las analisando as informações na busca do significado, ou seja, estudando-se as categorias. A interpretação é uma espécie de síntese, no sentido de compreensão para formular o típico da ação.

Pelas descrições de experiências dos sujeitos, vão sendo captados os aspectos desse fenômeno mais enfatizados pelas pessoas, considerando que estes sejam os de maior significado. Através de um processo de intuição, vai sendo construindo um tipo ideal desse fenômeno, sendo este uma ferramenta de análise do pesquisador para

elaborar o construto de segundo grau. Este é um processo de interpretação procurando agregar neste tipo ideal os aspectos captados. São elementos da experiência e da vivência subjetiva dos atores e que se procura interpretar.

- Compreensão do típico da ação por meio da análise interpretativa das categorias da ação humana

Segundo Schutz (1979), a construção das categorias vai se dando sempre mediada pela situação biográfica do pesquisador. Nesse sentido, a intuição e a subjetividade têm um papel fundamental no processo de localização desse tipo de informação, além do quadro teórico no qual o estudo se situa.

Tendo em vista que o fenômeno objeto da pesquisa está inserido no contexto das vivências individuais dos sujeitos, ele é apreendido a partir da descrição das suas experiências, possibilitando, dessa forma, o desvelamento dos motivos quando da interrogação do fenômeno investigado. Nesse sentido, a fenomenologia procura abordar o fenômeno como aquilo que se manifesta por si mesmo, de modo que não o fragmenta ou o explica a partir de conceitos prévios, de crenças ou de afirmações sobre o mesmo. Aborda-o diretamente, interrogando-o, tentando descrevê-lo e procurando captar sua essência.

Assim, a partir das falas, construtos de primeiro nível, elaboram-se as categorias da ação humana e a partir destas o típico da ação, ou seja, os construtos de segundo nível, que possibilitam a constituição da tipologia do vivido dos sujeitos, de modo que esse vivido vai se mostrando em seus aspectos mais relevantes. Eles traduzirão o ponto de vista, o modo de agir dos sujeitos, para que os motivos das suas ações possam ser compreendidos e, dessa forma, compreende-se o fenômeno.

- Apresentação do tipo vivido

O tipo vivido é um construto elaborado pela reflexão sobre a vivência do sentido comum que se dá em um determinado contexto, no cotidiano do mundo social, significando uma elaboração de segundo nível. Para Schutz (2003), a concepção básica de todo o conhecimento do mundo, tanto do senso comum, como no pensamento científico, envolve construtos, que ele identifica como um conjunto de abstrações, generalizações, formalizações e idealizações relacionadas a um determinado nível de pensar. Todos os fatos são, em princípio, selecionados a partir de um contexto universal pelas atividades de nossa mente, e, como tal, são sempre fatos interpretados.

- Apresentação da análise compreensiva tendo como base o referencial teórico metodológico de Alfred Schutz.

Após a construção do tipo vivido, passa-se à análise

compreensiva, retornando ao referencial teórico filosófico de Schutz, e procedendo a uma comparação dos achados com os ensinamentos de Schutz. Pode-se ainda buscar outros autores que estudaram a mesma temática, na intenção de verificar a evolução do conhecimento a partir de pesquisas na área.

Compreendo que a condução da pesquisa traz em si a questão da subjetividade, pois tanto o sujeito como o fenômeno estão no mundo-vida com outros sujeitos. Os sujeitos que participam em experiências vividas em comum partilham compreensões, interpretações, comunicações, estabelecendo assim uma intersubjetividade. Para a fenomenologia nada é objetivo antes de ter sido subjetivo, ou seja, é a subjetividade que permite alcançar graus de objetividade. (CORREA, 1997).

5 A BUSCA DA COMPREENSÃO DAS EXPERIÊNCIAS VIVIDAS DE CAMINHONEIROS, SEGUNDO O REFERENCIAL DE ALFRED SCHUTZ

Esta pesquisa foi conduzida a partir da elaboração teórica dos princípios orientadores de uma metodologia de pesquisa embasada nas ideias de Schutz, desta forma passo a apresentá-la.

5.1 MUNDO-VIDA DE CAMINHONEIROS DE LONGA DISTÂNCIA: DO SENSO COMUM AO CONHECIMENTO CIENTÍFICO

A partir da aplicação dos princípios orientadores, as ações praticadas pelos caminhoneiros e os motivos que os levaram a praticá-las foram desvelados, apresentando o tipo vivido caminhoneiro de longa distância que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante.

Primeiro princípio orientador: atitude desinteressada do observador científico

Ao adotar a atitude desinteressada de observadora, levando em consideração a fenomenologia sociológica compreensiva de Alfred Schutz, fiz um exercício mental no sentido de desligar-me da minha situação biográfica do senso comum e adotar a atitude científica, abstendo-me dos meus pressupostos, metodologicamente colocando-me em *epoché* e adotando como relevantes as minhas pré-reflexões e inquietações em relação à pesquisa, como se segue: O que sabem os caminhoneiros acerca dos efeitos das anfetaminas no organismo? A necessidade de trabalho dos caminhoneiros para o seu sustento e de sua família é a responsável pelo uso? Há por parte dos caminhoneiros uma pré-disposição ao uso de rebites?

Percebi que as respostas não avançariam em relação ao conhecimento sobre tal fato, uma vez que iria continuar perguntando sobre rebites e isso já é algo dado, ou seja, já existem conhecimentos científicos que respondem às minhas inquietações anteriores. Precisava avançar e desvelar o que ainda estava oculto. Assim, as minhas

inquietações suscitaram novas questões: Existem outras formas de fazer longos percursos ao volante sem utilizar rebites? Quais? Por que e com que intenção?

Segundo princípio orientador: regras de relevância sociológica

Coloquei as limitações deste estudo delimitando o “problema” no sentido de querer apreender cognitivamente o que se passa na mente dos caminhoneiros, quando praticam ações para manterem-se alertas por longos percursos ao volante. Dessa forma, delimitei o fenômeno em estudo: “ações praticadas pelo caminhoneiro de longa distância para se manter alerta por longos percursos ao volante”.

Nesta pesquisa optei por trabalhar com caminhoneiros que transportam cargas perecíveis em percursos de longa distância. Pelos depoimentos coletados nas revistas da categoria (Caminhoneiro e Carreiro), “Carrego melão em Mossoró (RN), a 3.000 km de São Paulo e tenho que estar na CEASA na manhã do dia seguinte, em 36 horas”, diz o caminhoneiro autônomo há 15 anos, que admite sempre ter tomado rebite. “Venho direto, só paro para urinar e abastecer”. (REIS, 2004). Conforme falas citadas, percebi que esta categoria profissional que carrega frutas do Norte e Nordeste para as regiões Sul e Sudeste do Brasil congrega aqueles com maior vulnerabilidade para praticarem ações no intuito de se manterem acordados por percorrerem longas distâncias ao volante e terem horário marcado para a descarga dos seus produtos em transporte.

Assim, os sujeitos significantes foram os caminhoneiros que fazem percurso de longa distância, ou seja, mais de 1500 quilômetros, carregando frutas do Norte e Nordeste do país para a Central de Abastecimento de Santa Catarina (CEASA-SJ/SC). As descrições experienciais foram relatadas por cinco caminhoneiros do sexo masculino, que aceitaram fazer parte deste estudo, independente da faixa etária e tempo de profissão.

O local de acesso aos sujeitos significantes deste estudo foi a CEASA/SC, uma empresa de economia mista vinculada à Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento. Ela tem como competência executar a política de abastecimento de hortifrutigranjeiros e de outros produtos alimentícios, e também de constituir, construir, instalar e administrar centrais de abastecimentos e mercados no Estado de Santa Catarina. Na Unidade da Grande Florianópolis, a dinâmica de comercialização de hortifrutigranjeiros é realizada pelos agricultores que

estão devidamente cadastrados junto à unidade. Para os atacadistas, o acesso de mercadorias aos seus boxes é permitido nas 24 horas do dia, e eles possuem fornecedores fixos, sendo a maior parte de agricultores. Entretanto, esses atacadistas, além de Santa Catarina, adquirem produtos de outros estados. Essa unidade conta com uma população diária em torno de cinco mil pessoas transitando nas suas dependências, dentre elas os caminhoneiros de longa distância. (HENKES, 2006).

Em razão das minhas inquietações, da definição do fenômeno e dos sujeitos significantes, surgiram os seguintes questionamentos: Como é a vida do caminhoneiro de longo percurso? Que ações o caminhoneiro pratica para se manter alerta durante os longos percursos ao volante? Quais os significados para os caminhoneiros das suas ações praticadas para se manterem alertas por longos percursos ao volante?

Determinei como objetivo geral: Compreender o mundo-vida de caminhoneiros de longa distância que praticam ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante, segundo o referencial teórico filosófico de Alfred Schutz. E como objetivos específicos: Desvelar as ações praticadas pelos caminhoneiros e os motivos que os levam a praticá-las, apresentando o tipo vivido caminhoneiro de longa distância que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante, sob a perspectiva da fenomenologia sociológica compreensiva de Alfred Schutz; Analisar compreensivamente o tipo vivido caminhoneiro de longa distância e o significado das ações que pratica para se manter alerta durante os longos percursos ao volante, à luz de Alfred Schutz.

Em razão dos questionamentos e dos objetivos propostos, para a obtenção dos depoimentos elaborei as seguintes questões norteadoras para a entrevista: Descreva a sua vida de caminhoneiro; Que ações você pratica para se manter alerta durante os longos percursos ao volante? Qual o significado dessas ações para você?

Terceiro princípio orientador: o postulado de coerência lógica

Para finalização do projeto e entrada no Comitê de Ética e Pesquisa, foi necessário um período preparatório que envolveu a minha aproximação e ambientação junto aos sujeitos e à instituição selecionada. Nesse período, pude fazer contato com a direção da CEASA-SJ/SC para assinatura da autorização de pesquisa, além da explanação sobre o projeto quanto ao objetivo do estudo e as estratégias para obtenção dos depoimentos, a fim de propiciar uma compreensão do meu trabalho, como também facilitar a colaboração da direção e

funcionários envolvidos para o alcance dos objetivos da pesquisa.

Nessa conversa, aproveitei para solicitar ao diretor que fizesse a minha apresentação aos proprietários dos boxes onde ocorre a compra e venda dos hortifrutigranjeiros. Uma vez que a ideia inicial de acesso aos caminhoneiros seria pela apresentação aos mesmos através dos boxistas, pois estes caminhoneiros de longa distância trabalham transportando frutas para os mesmos em modalidades diferentes: empregado do box, autônomo com frete específico para um respectivo box ou ainda aqueles que trazem esporadicamente algum frete, mas somente o boxista sabe o dia e a hora em que os mesmos chegarão ao local. A ideia era de que estes boxistas fossem os informantes iniciais que diriam o dia e a hora para o recebimento das cargas vindas de outros Estados do Brasil. Sendo assim, eles fariam a primeira aproximação, ou seja, a apresentação da pesquisadora para os caminhoneiros, e assim eu ficaria em contato com os mesmos durante todo o processo de investigação.

Inicialmente houve dificuldade de agenda do diretor para fazer as respectivas apresentações e, em razão disso, ele me passou os telefones dos boxistas para que eu pudesse fazer os contatos. As tentativas de contato não tiveram o resultado esperado. Eis as respostas dadas pelos mesmos: “você vem aqui e procura no pátio”, “não sei, não tem dia nem horário certo”, “não tenho a lista em mãos”, “vem aí às 7 horas da manhã e procura, porque aqui a gente tem muito serviço”. Diante dessas respostas, procurei outro caminho de acesso aos sujeitos, pois precisava dar início ao trabalho de campo e fazer a primeira entrevista de ambientação, no intuito de me certificar se as perguntas norteadoras responderiam à questão do estudo.

Dirigi-me, então, à gerência de comercialização, e esta autorizou a entrada a qualquer momento na instituição, como também a minha permanência na portaria juntamente com o orientador de mercado (porteiro), e isso facilitou o meu acesso aos caminhoneiros.

Porém, compreendendo que cada indivíduo possui seus princípios, seus valores, suas crenças e diversos comportamentos. Para que o enfermeiro exerça a sua profissão com competência e dignidade, ele deve respeitar a ética humana tanto no exercício do seu trabalho quanto na pesquisa.

Assim, neste estudo a ética está fundamentada nas Normas e Diretrizes que regulamentam a Pesquisa com Seres Humanos, conforme a Resolução 196/96 do Conselho Nacional de Saúde (BRASIL, 1996), e no código de ética dos profissionais de Enfermagem. Atendendo as exigências éticas e científicas, ou seja, os princípios da autonomia, beneficência, não maleficência e justiça.

O projeto desta pesquisa foi cadastrado no Sistema Nacional de Informação sobre Ética em Pesquisas Envolvendo Seres Humanos (SISNEP) e, na sequência, submetido à apreciação do Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal de Santa Catarina (CEP-UFSC), sendo aprovado na íntegra em 14 de dezembro de 2009, sob o Processo 551 FR 307654, com a expedição do Certificado de nº 551 (Anexo A). Assim, com o projeto de pesquisa aprovado, segui para o campo que havia definido na fase pré-reflexiva de minhas inquietações, o local de acesso aos sujeitos significantes da pesquisa.

Vale ressaltar que todos os sujeitos significantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Apêndice A), autorizando a sua participação na pesquisa, garantindo o caráter voluntário de participação, recebendo as informações sobre os objetivos, o desenvolvimento da pesquisa e o processo de sua participação, respeitando assim a sua autonomia. Ressalto, ainda, que cada um dos participantes recebeu uma cópia do TCLE. Outro aspecto ético relevante é a proteção da identidade das pessoas envolvidas; sendo assim, utilizei letras e números, ou seja, C₁(caminhoneiro1), C₂, C₃, C₄ e C₅, para identificar as falas que foram gravadas conforme aceitação dos mesmos.

Ida aos sujeitos: CEASA-SJ/SC

Ambientação: Para abordagem dessa população foi necessário um período de aproximação com os sujeitos. Tendo o projeto aprovado no CEP/UFSC, comecei as idas à CEASA-SJ/SC em turnos diferentes, para verificar a rotina dos caminhoneiros na instituição e seus horários de chegada. Verifiquei que a maioria das cargas entra no local a partir das 20 horas, sendo este o horário permitido para os agricultores da agricultura familiar que residem nos municípios da Grande Florianópolis. Já os caminhoneiros trazendo cargas de outras regiões do estado ou de outros estados não têm limite de horário para adentrar ao pátio. Percebi que o maior fluxo estava entre 23 horas e 3 horas da manhã, mas já começam a chegar lá pelas 20 horas e alguns até durante a tarde, pois têm como horário determinado 4 horas da manhã, quando é permitida a descarga, iniciando-se a comercialização às 4:15 horas.

Nestas idas iniciais fui me apropriando da rotina dos caminhoneiros para adentrar à CEASA-SJ/SC, e passo a descrevê-la: caminhoneiro chega ao portão principal da instituição, apresenta a nota fiscal ao orientador de mercado, este carimba a nota com o dia e horário de chegada e fica com uma via para controle de comercialização e de fluxo. O caminhão segue e estaciona em frente ao respectivo box de comercialização. O caminhoneiro geralmente sai, vai tomar banho (existe um banheiro no local liberado para tal fim), janta (existe um

restaurante no pátio da instituição) e volta para dormir no caminhão, aguardando a descarga. Ele não precisa acordar para a descarga, pois esta é realizada por “chapas” (pessoas que descarregam o caminhão), diretamente no box que efetuou a compra, a partir da 4 horas da manhã. Ressalto, ainda, que nem sempre o caminhão é totalmente descarregado no mesmo dia, às vezes aguarda dois ou mais dias para ser totalmente esvaziado, dependendo da quantidade comercializada do produto pelo box. Se o caminhoneiro é da região, deixa o caminhão e vai para casa descansar, voltando somente no outro dia.

Nesse período aproveitei para obter alguns dados da população em estudo, como frequência das entregas e rotina dos mesmos na instituição, como também a rotina dos funcionários da portaria, pois deveria organizar uma estratégia que permitisse detectar os sujeitos com as características de inclusão neste estudo.

Encontro informal com os sujeitos significantes: o acesso informal aos caminhoneiros se dava no portão de entrada da instituição, onde eu apresentava a proposta do trabalho e aqueles que aceitaram participar eram convidados para concederem a entrevista.

Entrevista: Utilizei a entrevista para a obtenção das descrições experienciais junto aos caminhoneiros. Segundo Terra et al. (2006), na abordagem fenomenológica a principal fonte de dados é o diálogo entre pesquisador e informante, sendo que o pesquisador provoca o informante a descrever as experiências vividas, procurando entrar no mundo dele para ter acesso às suas experiências. Munõz e Erdman (2008) enfatizam que na trajetória fenomenológica se utiliza a entrevista como recurso básico. Consideram a entrevista não como um método, mas somente um recurso metodológico. Nesse enfoque, a entrevista é considerada um encontro social que tem características peculiares, tais como empatia, intuição e imaginação. É importante o investigador propiciar um encontro tranquilo, desejando que os sujeitos se abram para uma relação dialógica que permita a intersubjetividade, entendida como uma penetração mútua de percepções, sendo um ato intencional. Assim, as descrições espontâneas sobre o mundo-vida do sujeito pesquisado obtidas através da entrevista são consideradas de primordial importância para a compreensão do mundo vivido do sujeito.

Dessa forma, parti para a primeira entrevista, ou seja, a de ambientação, para verificar se as questões norteadoras e a técnica da entrevista respondiam aos objetivos do estudo. Entendo ser importante trazer o diferencial do modo de abordagem da entrevista de ambientação em relação às outras entrevistas que se sucederam para a obtenção das descrições experienciais.

Minha rotina na CEASA-SJ/SC: após ambientação e com o objetivo de fazer a primeira entrevista, cheguei na portaria por volta das 19 horas, verifiquei as notas fiscais (NF) de entrada da tarde e as que já entraram no início da noite (a portaria funciona com turnos de 6 horas ininterruptos). Dei uma caminhada pelo pátio e verifiquei pelas placas (constam na NF) dos caminhões e número dos boxes se alguma pessoa estava próxima àquele veículo, me aproximei, perguntei se era o motorista daquele caminhão, me apresentei, expliquei o meu trabalho e o convidei a participar da pesquisa. Perguntei o melhor horário e local, e ele disse que poderia ser naquele momento.

A entrevista de ambientação se iniciou (antes tivemos uma conversa de apresentação, explicação do trabalho e um pouco de aproximação do mundo-vida de cada um), sendo que a entrevista foi realizada, por escolha do depoente, no pátio da CEASA-SJ/SC. Aparentava muita calma e tranquilidade ao responder as questões. Disse que, como morava perto, deixava o caminhão no pátio e ia para casa dormir, voltando no outro dia para descarga, que às vezes levava até dois dias.

Eu estava muito ansiosa e com vontade de perguntar tudo a respeito da vida do caminhoneiro, pois afinal estava na minha frente o primeiro sujeito significativo da pesquisa. Aproveitei e perguntei de suas longas viagens, das estradas, dos acidentes, do uso de anfetaminas, dos seus efeitos no organismo, enfim, queria saber tudo em uma só entrevista. Perguntei além do que estava previsto como questões norteadoras. Sendo que a transcrição desta entrevista levou em torno de 30 horas, e eu a ouvi muitas vezes, para não perder detalhes.

Após a transcrição, me dei conta de que tinha perguntado além do programado, chegando à conclusão de que não colocaria aquele depoimento nos resultados da pesquisa. Entendi que as perguntas além do previsto se deram em razão da minha pressuposição quanto ao uso de rebites pelos caminhoneiros e do seu envolvimento em acidentes de trânsito. Assim, com as falas obtidas, verifiquei que as questões norteadoras respondiam aos objetivos, porém o desenvolvimento da técnica mental de colocar-me em *epoché*, ao aplicar o método fenomenológico de entrevistar, necessitava aprimoramentos.

Após aprofundamentos teóricos sobre o desenvolvimento de entrevistas fenomenológicas, voltei ao local de acesso aos sujeitos significantes e as entrevistas foram acontecendo, até emergirem as repetições de ideias nas falas.

Cabe salientar que várias vezes fui à CEASA-SJ/SC e não houve acesso de caminhoneiros de longa distância naquele período que me

encontrava lá. Dessa forma, adotei como estratégia acompanhar a rotina do turno das 18 horas à meia noite, ficando na portaria de acesso à CEASA-SJ/SC. O orientador recebia a nota fiscal e verificava a cidade/estado; se fosse percurso de longa distância, eu me aproximava, me apresentava, falava do meu trabalho e convidava o caminhoneiro para a entrevista.

Sendo assim, nesta pesquisa, a entrevista foi baseada na aceitação de forma espontânea, no vínculo pesquisadora/caminhoneiro de forma empática, por meio da formulação do convite ao mesmo no portão de entrada da CEASA-SJ/SC.

Após o primeiro contato, era agendada a melhor data, local e horário para a entrevista, respeitando a sua preferência, preservando a privacidade do sujeito e a tranquilidade durante a entrevista. As entrevistas foram realizadas em uma sala dentro da CEASA-SJ/SC (sala de descanso dos orientadores de mercado) e no mesmo horário de acesso inicial. Após estarmos acomodados na sala, era realizada a leitura e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), conforme Apêndice A, seguindo assim os preceitos éticos da pesquisa.

Enfatizando que as entrevistas foram gravadas, com a permissão dos sujeitos, dava início à entrevista. Ressalto ainda que somente um dos depoentes não aceitou a gravação. Dessa forma, ele fez seu depoimento, anotei alguns pontos e, enquanto ele foi tomar banho e jantar, eu escrevi o texto. Após o seu retorno, realizamos a leitura em conjunto, ele solicitou algumas complementações, eu as fiz, e assim utilizei o seu depoimento sem ferir os preceitos éticos e os objetivos da pesquisa.

A obtenção das descrições foi sendo realizada até haver suficiência de significado para o alcance do objetivo proposto, dessa forma, apreendendo o típico da ação dos caminhoneiros para manterem-se alertas por longos percursos ao volante. Assim, o período de obtenção dos depoimentos ocorreu de 15 de dezembro de 2009 a 1º de fevereiro de 2010. O tempo de entrevista foi em média de 45 minutos. Além da entrevista, também utilizei anotações de campo, uma vez que para a interpretação das falas se fazem necessárias anotações das características da conduta do sujeito no decorrer da entrevista.

Transcrições: Prossegui com as transcrições das entrevistas na íntegra e armazenei em CD-ROOM. Para as transcrições foi necessário ouvir repetidas vezes, para entender as falas e transportá-las com clareza e fidedignidade para o texto.

Aqui cabe evidenciar que as etapas são concomitantes, então fui fazendo as entrevistas, transcrevendo, analisando e voltando ao campo

para outras entrevistas, até que, encerrada a etapa de entrevistas, debrucei-me sobre as transcrições e a compreensão das falas. Cabe salientar que, ao final de cada entrevista, ela era ouvida em conjunto com o depoente, para que não ficassem palavras sem entendimento ou sem sentido na transcrição e, com isso, já se iniciava um processo de adequação.

Organização sistemática das falas: Em seguida, passei à organização sistemática das falas, agrupando-as por sujeito, de acordo com as questões norteadoras. Seguiram-se repetidas leituras desse material, para apreensão do significado individual. Na sequência, as falas foram agrupadas de acordo com as questões norteadoras e isso permitiu uma visão global do texto, tendo em mente os objetivos da tese. Juntei nessa etapa as anotações realizadas no campo, como gestos, olhares, pausas na falas, ou seja, tudo o que considerei importante anotar e que pudesse ajudar a compreender o significado das falas.

Desvelamento das ações praticadas pelos sujeitos: Ao fazer repetidas leituras do texto, identifiquei as ações praticadas pelos caminhoneiros para manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

Desvelamento das estruturas de significados subjetivos da ação: continuei a leitura, no intuito de desvelar as estruturas de significados subjetivos, ou seja, aquilo que aparece como resposta às questões norteadoras e que se repete nas descrições individuais dos sujeitos. Neste caso, o significado que cada caminhoneiro atribuiu às suas ações.

Organização dos construtos de primeiro nível: organizei a estrutura das falas e concebi forma aos construtos de primeiro nível, isto é, às descrições das experiências vividas dos caminhoneiros.

Cabe salientar que durante a conversa informal foram feitos alguns questionamentos relativos ao perfil (situação biográfica) do caminhoneiro, como idade, escolaridade, naturalidade, local de residência, estado civil, número e idade dos filhos, renda, casa própria, tipo de vínculo empregatício, tipo de caminhão que dirige, cidade e estado de procedência da carga, tipo de carga, distância percorrida, horas de direção. Com essas perguntas eu ia quebrando o gelo inicial; além disso, falava um pouco da minha vida e do meu trabalho e assim ia fazendo aproximações com o intuito de ir adentrando no mundo-vida do caminhoneiro.

Dessa forma, para compreender o seu mundo-vida é importante trazer a sua situação biográfica, ou seja, uma síntese com algumas características do perfil dos caminhoneiros participantes deste estudo.

Verifiquei que, quanto à sua situação pessoal, a idade dos

caminhoneiros variava de 29 a 59 anos; a escolaridade ia do ensino fundamental incompleto ao ensino médio completo. A maioria era natural e residente em Santa Catarina, somente um do Pará; todos casados e com filhos; a renda variava de um a dois mil reais mensais, sendo que sustentavam a casa sozinhos, pois as esposas não trabalhavam fora; todos possuíam casa própria, apesar de alguns ainda estarem pagando o financiamento.

Sobre a situação de saúde, nenhum possuía plano de saúde; quando precisavam, eles e os familiares utilizavam o SUS nos locais de suas residências. Consideravam que o exercício da profissão poderia trazer alguns problemas de saúde pelo fato de ficarem muito tempo dirigindo na mesma posição, e isso trazia dores nas pernas e nas costas. E também por não terem tempo de procurar cuidados de saúde, então só procuravam quando estavam doentes.

Quanto à situação de trabalho, a maioria estava na categoria de autônomo, com renda que variava de um a dois mil reais. Os caminhões que dirigiam eram a maioria do mesmo tipo Mercedes Bens 1620, novo, com os anos variando de 2004 a 2009. Os estados de procedência da carga no dia da entrevista eram: Pará, Paraíba, Espírito Santo e Bahia, transportando abacaxi e mamão. As distâncias percorridas, nesta viagem que deu origem à entrevista foram de 1880 a 3440 quilômetros, e o tempo de estrada variou de 32 a 67 horas de direção. A maioria iniciou a carreira com 18 anos, quando fez a carteira nacional de habilitação e foi trabalhar. Permaneciam muito tempo fora de casa, em média 15 dias, trabalhavam em média 18 horas por dia (das 5 da manhã às 11 horas da noite) e sete dias da semana.

Eles sabiam da importância da sua profissão para o Brasil, mas consideravam a classe desunida, por isso entendiam que não conseguiam avançar em relação aos seus direitos de trabalhador. Consideravam coisa boa da profissão: conhecer muitos lugares; e coisa ruim da profissão: ficar longe da família. Escolheram ser caminhoneiros por gostarem dessa profissão, por não saberem fazer outra coisa, pela paixão por caminhão, por sonho da adolescência e como forma de sair do trabalho na roça.

Colocados alguns dados da situação biográfica dos atores sociais deste estudo, com o intuito de sustentar a análise compreensiva dos achados, sigo ao próximo princípio orientador do método.

Quarto princípio orientador: o postulado da interpretação subjetiva

Este princípio constitui o cerne do método fenomenológico

fluindo para a análise e compreensão do significado das ações. Assim, para interpretar as falas, parti para a realização das reduções. Para fazer a redução fenomenológica ou *epoché*, precisava colocar em suspensão os meus pressupostos, ou seja, os conhecimentos sobre o tema em estudo, e realizar a análise consciente das falas.

Redução fenomenológica: Para este estudo, conceber a *epoché* foi um exercício complexo, pois a todo momento o meu conhecimento sobre o uso de rebites pelos caminhoneiros aflorava e não conseguia desvelar a riqueza das outras ações praticadas que queriam se mostrar; só conseguia evidenciar o uso de rebites. Então, analisar as falas da maneira mais isenta possível foi um momento crítico, mas concomitantemente muito rico do trabalho, momento de vivenciar a essência do método, segundo o referencial teórico filosófico adotado.

Redução eidética: este momento se processa pelo exercício de captar a essência do fenômeno pela intencionalidade do sujeito em significar algo. Partindo dos processos comuns do pensamento do caminhoneiro expressos nas suas descrições experienciais, prossegui nesse exercício com a análise consciente, a partir dos construtos de primeiro nível, entendendo que a consciência dá sentido às coisas e o sentido se interpreta.

Recorte das falas ou construtos de primeiro nível: realizei o recorte das falas que representavam as estruturas de significados subjetivos; separei-as de acordo com a ação praticada ou grupo de ações.

Agrupamento dos trechos das falas: procedi ao agrupamento dos trechos das falas que expressavam os “motivos porque” (razão) da prática daquela determinada ação ou grupo de ações praticadas pelos caminhoneiros.

Agrupamento dos trechos das falas: realizei o agrupamento dos trechos das falas que expressavam os “motivos para” (intencionalidade) da prática daquela determinada ação ou grupo de ações pelos caminhoneiros.

A partir desses agrupamentos, iniciei a formulação das categorias de análise, separando em: “motivos porque” e “motivos para”, de acordo com a ação ou grupo de ações.

Captar o aspecto global, comum nos depoimentos, a essência do fenômeno: Após identificar os principais aspectos significativos da experiência de cada caminhoneiro, procurei captar aquilo que apareceu como aspecto global, ou seja, comum nos depoimentos, de modo a atingir significações pertinentes à pesquisa realizada. Cabe uma ressalva de que as temáticas das falas não foram categorizadas por estarem em todos os depoimentos, mas levei em consideração a sua importância e

centralidade em relação ao tema. Esse movimento indicou a construção das categorias da ação humana que comportam as ações dos caminhoneiros em relação ao significado do fenômeno, revelando a tipicidade das vivências, conforme o referencial de Alfred Schutz.

Assim, inicialmente foram identificadas as ações e agrupadas por afinidade, como se segue: calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar; lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho; usar rebites.

Nesse movimento, verifiquei que, dependendo do tipo de ação praticada, havia motivos diferentes para praticá-las. Dessa forma, houve necessidade de analisar cada ação ou grupo de ações separadamente. Por isso, elas foram categorizadas distintamente e apresentadas, com as suas unidades significativas e respectivas falas. Notei ainda que, em certas ações, tanto a razão, quanto a intenção em praticá-las convergiam nos trechos das falas.

5.1.1 Ações identificadas: calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar

Na busca dos “motivos porque” expressos pelos caminhoneiros como razão das práticas de calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar, como ações para manterem-se alertas por longos percursos ao volante, foram desveladas as seguintes categorias:

a) Categoria da ação humana: calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar, como razões de **não usar rebite**

Aspectos significativos: quando não quero tomar [rebite], eu durmo; primeiro passo é não perder tempo; não começar a parar à toa; mas programando, a gente pode dormir; eu durmo quando estou cansado; calculo a minha viagem antes de sair de casa; só mesmo o rebite, ou dormir.

Construtos de primeiro nível

Quando eu não quero tomar [rebite], eu durmo. [...] Eu rodo de noite, toco, mas se vejo que tô com sono, encosto e durmo, pode ser de dia em qualquer horário, encosto e durmo. (C₁)

Primeiro passo é não perder tempo. Não perder tempo, que eu digo, é não começar a parar à toa, aqui ou ali. Eu, no caso, procuro saber o que carrego. Pra fazer a viagem nessa distância, a chave é não perder tempo. Se não perder tempo, não precisa fazer nenhuma loucura [...] tirar o tempo perdido no pé, aí o risco se torna bem mais alto. Se não perder tempo, vem numa velocidade adequada, permitida, não precisa tocar a noite toda... [...] levanto 5 horas e toco até as 11 da noite, porque carga com horário é bem complicado, a gente tem que trabalhar bem... é das 5 às 11 da noite. Rebite serve pra tirar o cansaço, pra vencer o sono, pra adiantar a viagem, mas programando a gente pode dormir. (C₂)

Eu durmo quando tô cansado. Paro um pouco, cochilo um pouco, e depois volto pra estrada... (C₃)

Essa pergunta que você tá fazendo, no caso, é... Eu não vou dizer que já não tomei medicamento. Hoje, eu já tô muito velho, então calculo a minha viagem antes de sair de casa, ida e volta. Sei que não se deve tomar medicamento, mas já tomei também... Pela idade, já não posso mais tomar... Então, quem puxa mercado toma medicamento. Eu atualmente não preciso, já calculo antes de sair de casa. (C₄)

Não adianta, não tem outro jeito, só mesmo o rebite, ou dormir. (C₅)

Assim desvelados os “motivos porque” desse conjunto de ações, descrevo a seguir os “motivos para” expressos pelos caminhoneiros como intenção das práticas de calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar, como ações para manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

b) Categoria da ação humana: calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco, descansar, com a intenção de **parar para dormir durante o percurso**

Aspectos significativos: eu durmo; encosto e durmo; não perder

tempo; não começar a parar à toa; velocidade adequada; programando a gente pode dormir; eu durmo quando estou cansado, calculo a minha viagem antes de sair de casa; só mesmo o rebite, ou dormir

Construtos de primeiro nível

Quando eu não quero tomar [rebite] eu durmo [...] Eu rodo de noite, toco, mas se vejo que tô com sono, encosto e durmo. Pode ser de dia, em qualquer horário, encosto e durmo. (C₁)

...se não perder tempo, vem numa velocidade adequada, permitida, não precisa tocar a noite toda... [...] levanto 5 horas e toco até as 11 da noite, porque carga com horário é bem complicado, a gente tem que trabalhar bem... é das 5 às 11 da noite. Rebite serve pra tirar o cansaço, pra vencer o sono, pra adiantar a viagem, mas programando a gente pode dormir.(C₂)

Eu durmo quando tô cansado. Paro um pouco, cochilo um pouco, e depois volto pra estrada... (C₃)

Sei que não se deve tomar medicamento [rebite], mas já tomei também. Pela idade, já não posso mais tomar... Então, quem puxa mercado toma medicamento. Eu atualmente não preciso, já calculo antes de sair de casa. (C₄)

Não adianta, não tem outro jeito, só mesmo o rebite, ou dormir, mas se dormir não faz o horário. (C₅)

Dessa forma, desvelaram-se os motivos dos caminhoneiros realizarem as ações de calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar, seguindo então para o desvelamento dos motivos da prática de outro conjunto de ações, como listados a seguir, no intuito de manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

5.1.2 Ações identificadas: lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho

Na busca dos “motivos porque” expressos pelos caminhoneiros como razão das práticas de lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho, como ações para manterem-se alertas por longos percursos ao volante, foram desveladas as seguintes categorias:

a) Categoria da ação humana: parar, lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho, como **tentativas de se manter alerta durante o percurso**

Unidades significativas: paro, tomo um banho; paro, tomo uma Coca; um café; um Redbull; tomava café com Coca-Cola; parava, lavava a cara.

Construtos de primeiro nível

...mas eu tô largando de mão. Nesta viagem mesmo, quase não tomei [rebite]. Então, o que é que eu faço pra aguentar o batidão? Eu tô viajando assim, vai me dando aquela fraqueza no corpo, tá pedindo pra dormir, começa no cérebro, vai pras pernas, começo a cochilar... Aí eu paro, tomo um banho. Quando eu não quero tomar rebite, paro, tomo um banho e sigo viagem... quando vai pegando, aí eu paro, tomo uma Coca, um café, um Redbull... Mas isso tudo é besteira, não serve de nada, o sono é o sono, só o que segura isso daí é o rebite. (C₁)

...a gente até tenta outras bobage pra não tomar rebite... café... Mas eu mesmo, eu mesmo tô sendo bem sincero contigo, só conheço o rebite para não dormir. (C₂)

Olha... pra tocar direto, eu tomava café com Coca-Cola, parava, lavava a cara, tomava um banho... e quando não dava mais mesmo... tomava os rebite [pausa]. Todo mundo [todos os caminhoneiros] toma, né [pausa]. Mas isso era antigamente, antes de me aposentar. Agora já posso escolher melhor os meus fretes. Também... com mais de 35 anos de estrada... (C₃)

Assim, desveladas as razões dessas ações, passei à busca dos “motivos para” expressos pelos caminhoneiros como intenção da prática de lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho, como ações para manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

b) Categoria da ação humana: lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho para **se manter alerta sem o uso do rebite**

Unidades significativas: quando eu não quero tomar rebite, paro, tomo um banho e sigo viagem... quando vai pegando, aí eu paro, tomo uma Coca, um café; tento outras bobage para não tomar rebite.

Construtos de primeiro nível

...quando eu não quero tomar rebite, paro, tomo um banho e sigo viagem... quando vai pegando, aí eu paro, tomo uma Coca, um café, um Redbull. (C₁)

...a gente até tenta outras bobage para não tomar rebite... café... (C₂)

Olha... pra tocar direto e não tomar rebite, eu tomava café com Coca-Cola, parava, lavava a cara, tomava um banho... e quando não dava mais mesmo... tomava os rebite [pausa] todo mundo [todos os caminhoneiros] toma, né [pausa]. (C₃)

Dessa forma, desvelaram-se os motivos dos caminhoneiros utilizarem as ações de parar, lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho, seguindo então para o desvelamento dos motivos da prática de usar rebites, no intuito de manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

5.1.3 Ação identificada: uso do rebite

Na busca dos “motivos porque” expressos pelos caminhoneiros como razão da prática do uso de rebites como ação para manterem-se alertas por longos percursos ao volante, foram desveladas as seguintes

categorias:

a) Categoria da ação humana: usar o rebite em razão de **não dormir durante os longos percursos ao volante**

Unidades significativas: rodar a noite todinha sem dormir; para aguentar aquele “rojão”, aquele “batidão”, a gente vai e usa rebite; o rebite entra para suportar a noite toda acordado; quando tomo rebite, toco direto; quando não dava mais mesmo, tomava o rebite; a gente toma para fazer o horário, ou dorme no volante; tomar para dirigir e não dormir.

Construtos de primeiro nível

O lado bom do rebite é rodar a noite todinha sem dormir [...] rodava muito à noite, e o que é que a gente faz para aguentar aquele rojão, aquele batidão? [dirigir sem dormir por várias horas dia e noite] ...a gente vai e usa rebite. (C₁)

A gente tem que tomar alguma coisa [rebite] pra suportar a noite acordado. Quando tomo rebite, toco direto. Aí, de noite, as paradas, também já não tem, né... Não dá sono, vai dá um pouco de sono lá pela madrugada. (C₂)

...olha... pra tocar direto sem dormir [...] tomava os rebite... (C₃)

Ou a gente toma [rebite] pra não dormir [...] ou dorme no volante. (C₄)

Não adianta, não tem outro jeito, só mesmo o rebite, ou dormir. Mas se dormir não faz o horário. (C₅)

b) Categoria da ação humana: usar o rebite em razão de **ser caminhoneiro**

Unidades significativas: se não rebitar, não consegue ser caminhoneiro; todas as cargas têm horário; o cara se dopa, pode ser horário, pode não ser; para não haver desconto no valor do frete pelo atraso; o motivo da gente usar é o trabalho que se tem.

Construtos de primeiro nível

...o cara se dopa, pode ser horário, pode não ser. [...] ...tem que usar o rebite, tem dia que eu durmo, dia que não durmo. Fico duas a três

noites sem dormir, é encrenca com horário, pois é que eu tô fazendo horário... caminhoneiro é assim. (C₁)

...É complicado, né, mas é a mesma história de todos, não existe um verdureiro ou fruteiro que não tome porcaria para trabalhar à noite. [...] O rebite, o azulzinho, eu não sei a fórmula [...] a gente fala azulzinho. (C₂)

...todo mundo [todos os caminhoneiros] toma, né. (C₃)

...então, quem puxa mercado toma medicamento [rebites]... (C₄)

Hoje 95%, pra não dizer 100%, tomam o rebite. Motorista de ônibus, tudo, todos os motoristas rebitam. [...] Eu sou franco a dizer: 95% dos caminhoneiros têm que rebitar para poder tocar. Se não rebitar, não consegue. O motivo da gente usar é o trabalho que se tem. Se não rebitar... Cargas têm horário. Você pode pegar uma carga de ferro lá em Belo Horizonte para Porto Alegre, eles te dão um horário, às vezes um pouco mais folgado, mas tem horário. Independente da carga, tudo tem horário... fruta, então, nem se fala... Hoje a maioria da culpa seria do dono do frete, teria que acabar com esse negócio de marcar horário. (C₅)

c) Categoria da ação humana: usar rebite como remédio para não dormir, aumentar a disposição e reduzir a fadiga

Unidades significativas: tomar remédio pra não dormir; tem que tomar remédio [rebite], não tem outro jeito; comprimidinhos da farmácia, remédio que a gente compra no posto de gasolina; sei que não se deve tomar medicamento, mas já tomei também; eu uso um remédio, comprimido.

Construtos de primeiro nível

Lá... eu trabalhei com ônibus, rodava à noite, mas não tomava remédio. E, com caminhão, só ia até aonde a gente aguentasse, não era obrigado a tomar remédio pra não dormir, podia descansar à

noite, [...] Tomo o Nobesi, remédio pra obeso. (C₁)

...aí tem que recuperar aquele tempo perdido. Aí, para recuperar, é somente à noite e tem que tomar remédio [rebite], não tem outro jeito. (C₂)

...tomava os comprimidinhos da farmácia, remédio que a gente compra no posto de gasolina. Posto bom tem que ter rebite [risos]. (C₃)

Sei que não se deve tomar medicamento, mas já tomei também. Pela idade já não posso mais tomar. Então, quem puxa mercado toma medicamento. (C₄)

...eu uso um remédio, comprimido, dizem que é um tipo de remédio pro coração e ele não faz nada, só tira a canseira. Se você tomar um, vai tirar a canseira... Aí, a gente consegue tocar, cria uma disposição. (C₅)

Estas foram as categorias formadas com os “motivos porque”. São as razões que levam os caminhoneiros ao uso de rebites em suas jornadas de trabalho. Passo então a descrever as categorias da ação humana que revelaram os “motivos para” expressos pelos caminhoneiros como intenção da prática do uso de rebites para manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

d) Categoria da ação humana: usar rebite para **prevenir acidentes de trânsito**

Unidades significativas: se não tomar [rebite] vai acabar cochilando e acidentando; tomar rebite é uma forma de prevenir acidente; tomar [rebite] para não morrer.

Construtos de primeiro nível

...se vou dormir meia-noite, acordo às 6 da manhã. Mas é o pior, porque a gente pensa que está descansado, mas é quando dá mais sono na gente. Se não tomar [rebite], vai acabar cochilando e acidentando. (C₁)

Entre virar uma noite sem nada no corpo para suportar a noitada e sofrer um acidente, a gente tem que tomar alguma coisa pra suportar a noite

acordado. A gente costuma dizer o seguinte: se for para bater o caminhão por sono, é melhor prevenir. Infelizmente esta é a linha que a gente pensa. Pode até ter um monte de gente por aí dizendo ao contrário, mas isso é o que se pensa, é melhor tomar para suportar a noite acordado. Como diz o bom brasileiro: entre bater o caminhão e morrer, mas morrer consciente do que está fazendo, o rebite entra para suportar a noite acordado. (C₂)

...O significado é o seguinte: se eu não tomar, eu acabo morrendo. Tenho que tomar pra dirigir e não dormir. Ao contrário do que a população pensa, o rebite não faz nada na mente da pessoa, pode prejudicar um pouco a saúde, mas não é tanto, porque ele tira o cansaço [pausa]. É uma forma de prevenir acidente. Acabei de te dizer: o meu amigo não rebitava e acabou morrendo; não tomou, dormiu, bateu e morreu. (C₃)

e) Categoria da ação humana: usar rebite para **cumprir compromisso assumido**

Unidades significativas: fazer gosto para o patrão; tirar o horário; dá um horário pra gente cumprir; a gente assume um compromisso, então tem que dá conta; ou a gente toma pra fazer o horário, ou dorme no volante; o horário tem que ser feito.

Construtos de primeiro nível

Antigamente eu tomava pra fazer gosto pro patrão, pra tirar o horário, pra agradar ele. (C₁)

O ponto mais crítico é porque quem carrega o caminhão, o negócio dele é carregar o caminhão. E dá um horário pra gente chegar. Ele jamais vai pensar na saúde, mas... como a gente vive disso... tem que fazer. (C₂)

Olha... eu acho, assim, a gente assume um compromisso, então tem que dá conta, do jeito que dé. Meu pai sempre dizia: “Homem que é homem tem que honrar a palavra.”. Se disse que ia chegar naquele dia e naquele horário, dê no que dé, eu chego ou então digo que não dá e não

pego, deixo pra outro ou peço mais dias... [pausa]. (C₃)

...porque cada um vai fazer o seu horário. E, na verdade, o rebite ajuda o caminhoneiro a trabalhar mais, ganhar o frete cheio. Pois se chegar fora do horário eles deixam de castigo, deixam horas e até dias esperando para descarregar. Ou a gente toma [rebite] pra não dormir e fazer o horário, ou dorme no volante, porque o horário tem que ser feito. (C₄)

...o horário tem que fazer. (C₅)

Assim, apresentei as categorias da ação humana originadas dos motivos “porque” e “para” relacionadas ao uso do rebite pelos caminhoneiros em suas jornadas de trabalho, enfatizando que a ação de tomar rebite é contemplada pelos mesmos, quando todas as outras tentativas de se manter alerta durante a viagem falham.

Quinto princípio orientador: o postulado da adequação

Assim, para continuar na formalização dos princípios orientadores propostos, voltei aos sujeitos. Conversamos novamente, explicando o motivo do retorno e mostrando a cada um deles as categorias da ação humana que, juntas, formam o típico da ação, verificando se o que estava posto era compatível com o entendimento de cada um e do grupo de caminhoneiros.

Esses encontros foram permeados por emoções de ambos os lados, e o que mais chamou a atenção deles foram duas categorias em especial: o uso de rebites para manterem-se alertas, como ação com a intenção de cumprir um compromisso, e o uso de rebites para se manter alerta como razão de ser caminhoneiro. Desses encontros suscitaram as seguintes colocações: “a senhora captou o que a gente falou. Quando a gente usa rebite é porque temos compromisso. A gente só usa rebite por causa da profissão, quando precisa mesmo.” (C₄); “você entendeu exatamente o que agente queria dizer. A gente usa rebite porque nós somos caminhoneiros. A gente usa isso porque nós somos homens de palavra. É... a senhora entendeu direitinho por que a gente faz essas coisas. Quando a gente se compromete, a gente tem que cumprir.” (C₅).

Diante da compreensão individual e grupal, podemos perceber o valor da adequação, pois, sem isso, a proposta de pesquisa pautada no referencial de Schutz seria incompatível com a sua teoria. Ao adequar, se vê na prática o que significa a ação ser compreendida pelo pesquisador, pelo ator e pelo grupo a que ele pertence, ou seja, compreende-se a relação social voltada para um tu – pesquisador-sujeito, e a relação que envolve um nós – pesquisadores-sujeitos. Dessa forma, as falas foram compatibilizadas no sentido de serem compreendidas pela comunidade científica e pelo senso comum.

Sexto princípio orientador: a racionalidade lógica e científica

Pelas descrições experienciais dos caminhoneiros participantes deste estudo, o fenômeno foi se apresentando e pude ir captando os aspectos mais significativos por meio da intuição, para a construção do tipo ideal desse fenômeno, elaborando assim o construto de segundo grau. Este é um processo de interpretação da experiência e da vivência subjetiva dos caminhoneiros, e procurei agregar neste tipo ideal os aspectos essenciais captados.

Assim, foram construídos os construtos de segundo nível, conforme orienta Schutz em sua teoria, e apresentados por meio da análise das categorias da ação humana, fazendo emergir o tipo vivido.

5.1.4 O tipo vivido caminhoneiro de longa distância que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante

Ao longo desta pesquisa, a construção das categorias da ação humana dos caminhoneiros que praticam ações para manterem-se alertas por longos percursos ao volante se constituiu a partir dos motivos da ação. Sendo que os “motivos porque” deram origem às categorias objetivas, às razões e aos “motivos para” que originaram as categorias subjetivas, ou seja, a intencionalidade dos caminhoneiros ao praticarem as ações. Assim, foram desveladas as razões e as intenções dos caminhoneiros ao praticarem determinadas ações para manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

Dessa forma, consegui apreender o típico da ação dos caminhoneiros, salientando que isto não significa uma tipificação individual, mas do tipo vivido objetivo – o caminhoneiro de longa

distância que pratica ações para se manter alerta por longos percursos ao volante.

De acordo com Schutz (1972), o tipo vivido não corresponde a nenhuma pessoa em particular, trata-se de uma idealização. Os tipos vividos são esquemas interpretativos do mundo social que fazem parte da nossa bagagem de conhecimentos a respeito do mundo, têm valor de significação e sempre tomamos elementos deles na relação interpessoal.

O tipo vivido é um construto elaborado pela reflexão sobre a vivência do sentido comum, que se dá em um determinado contexto, no cotidiano do mundo social, retratada nas falas dos atores deste estudo, significando uma elaboração de segundo nível. Schutz (2003) salienta que a concepção básica de todo o conhecimento do mundo, tanto do senso comum, como no pensamento científico, envolve construtos, que são conjuntos de abstrações, generalizações, formalizações e idealizações relacionados a um determinado nível de pensar. Todos os fatos são, a princípio, selecionados a partir de um contexto universal pelas atividades de nossa mente, e, como tal, são sempre fatos interpretados.

Assim, a interpretação objetiva apontou as **razões** (motivos porque) pelas quais os caminhoneiros de longa distância praticam ações como calcular o tempo de viagem antes de sair de casa, programar com antecedência, não perder tempo durante o percurso, não parar à toa, somente fazer as paradas necessárias, dormir um pouco quando tiverem sono e descansar quando se sentirem fatigados. Elas estão centradas no fato de **não querer usar rebites durante a viagem**. Mas se, por algum imprevisto, houver atraso nesse percurso e ele precisar aumentar as suas horas de volante por mais tempo do que o planejado, ele pratica outra série de ações: parar, lavar a “cara” e tomar café; mas se o sono persistir, parar, lavar a cara e tomar Coca-Cola ou café com Coca-Cola; e se mesmo assim não resolver e o sono continuar a persistir, ele para e tomar um banho, na tentativa de se manter alerta durante o percurso. Porém, mesmo praticando essas ações, com o sono persistindo e ele tendo que continuar a viagem, se vale do uso do rebite na forma de **remédio**, adquirido em farmácias, postos de gasolina ou restaurantes de beira de estrada, como alternativa **para não dormir durante o longo percurso ao volante**. Sendo esse uso uma característica da **profissão de caminhoneiro**, pois, segundo as falas, se não “rebitar”, ele não consegue ser caminhoneiro.

A interpretação subjetiva dos depoimentos possibilitou captar a **intencionalidade** (motivos para), desvelando o típico da ação dos caminhoneiros ao vivenciarem a prática de ações para se manterem

alertas durante os seus longos percursos ao volante. As categorias da ação humana permitiram a construção do tipo vivido, ou seja, os construtos de segundo nível, sendo estes elaborados a partir do significado das ações que foram vivenciadas pelos caminhoneiros sujeitos deste estudo. Com base nessas categorias, foi possível descrever o tipo vivido caminhoneiro que pratica ações para se manter alerta por longos períodos ao volante.

Assim, **o caminhoneiro típico** é aquele que calcula o tempo de viagem, programa com antecedência, não perde tempo durante o percurso, não para à toa, somente faz as paradas necessárias, dorme um pouco quando está com sono e descansa quando se sente fatigado; e, para isso, ele planeja a sua viagem antes de sair de casa, com a intenção de parar para dormir durante o percurso. Porém, se acontecer algum imprevisto e isso fizer com que ele se atrase no percurso, sendo assim terá que aumentar as suas horas de volante por mais tempo do que o planejado. Ele então para, lava a “cara” e toma café, e continua a viagem. Se o sono persistir, para, lava a cara, toma Coca-Cola ou toma café com Coca-Cola prossegue. Se essas ações não forem eficientes, ele para, e toma banho para se manter alerta, sem o uso de rebites. Mas, se praticar todas essas ações e, mesmo assim, o sono chegar e ele precisar continuar a viagem, recorre ao uso do rebite para se manter alerta, no intuito de prevenir acidentes de trânsito e conseguir cumprir o compromisso assumido, ou seja, entregar a carga no horário e, se desejado, adiantar a viagem para chegar em casa mais cedo, inclusive para rever a família.

5.2 COMPREENDENDO O TIPO VIVIDO CAMINHONEIRO DE LONGA DISTÂNCIA QUE PRÁTICA AÇÕES PARA SE MANTER ALERTA POR LONGOS PERCURSOS AO VOLANTE, À LUZ DE ALFRED SCHUTZ

Compreender o tipo vivido caminhoneiro de longa distância e o significado das ações que pratica para se manter alerta durante os longos percursos ao volante constituiu-se em um constante movimento de desvelar, velar, desvelar à luz do referencial teórico filosófico de Alfred Schütz.

Neste estudo os atores sociais são os caminhoneiros que fazem viagens de longa distância e vivenciam o fenômeno de praticar ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante.

Os caminhoneiros convivem em uma rede de relações face a face, na qual cada um é único em seu modo de ser, com suas crenças, valores, experiências e projetos. Sendo assim, percebem e atuam no mundo de modos diferentes, conforme a sua situação biográfica vivenciada.

Para Schutz (1972), o mundo-vida significa o mundo intersubjetivo existente, anterior ao nosso nascimento. Entendendo que todas as ações humanas são fenômenos de e para uma consciência. Ele considera que todas as tipificações do pensamento do senso comum são elementos integrais do mundo real histórico e cultural, sendo socialmente aprovadas. Sua estrutura determina, entre outras coisas, a distribuição do conhecimento e sua relevância para um grupo em uma situação real. Assim, seu trabalho se desenvolveu na busca do sentido da ação social e, com isso, enfatiza as experiências no mundo-vida.

Fazendo parte do mundo cotidiano, o mundo do senso comum que vivencia no dia a dia da sua profissão, o seu mundo-vida, o caminhoneiro típico calcula a viagem, programa, não perde tempo, não para à toa, dorme um pouco e descansa como razões de **não querer usar rebite em suas viagens.**

Compreender o significado da ação de uma pessoa está ligado à preocupação de se referir aos elementos relevantes que essa pessoa confere à sua ação, ou seja, a pessoa é responsável pela definição do significado da ação como situação da qual ela faz parte. Assim, compreendo que o projeto inicial do caminhoneiro é ter uma logística na sua viagem, deixando isso claro em seus depoimentos.

O destaque que o caminhoneiro dá para o planejamento demonstra o interesse em cumprir a sua jornada sem utilizar o rebite, caracterizando assim a necessidade de uma logística para a sua viagem. O modo de agir dos caminhoneiros constitui a atitude natural específica deles. O significado atribuído à ação é baseado na situação biográfica do profissional, no que ele aprendeu com os seus semelhantes e que continuam a fazer.

O trabalho é a ação no mundo exterior, baseada num projeto e caracterizada pela intenção de realizar o estado de coisas projetado, por meio de movimentos do corpo. O trabalho é a mais importante forma descritiva de espontaneidade para a construção da realidade do mundo-vida diário. O Eu, no seu trabalho, se realiza como uma totalidade, se comunica com outros e organiza as diferentes perspectivas espaciais do mundo-vida por meio de atos de trabalho, integrando presente, passado e futuro. (SCHUTZ, 1979).

A sua programação é uma administração das suas ações, buscando a organização da viagem, o que nem sempre é possível pelas

características da carga, da rodovia e do tempo determinado. Esse planejamento é fruto da razão, no entanto nossas ações são modificadas e somos motivados o tempo todo por coisas que acontecem no nosso cotidiano.

Schutz (1979) enfatiza que a atitude natural ajuda o homem a atuar no mundo-vida, com uma postura que reconhece os atos objetivos, as condições para as ações de acordo com os objetos à sua volta.

O nosso mundo-vida, explicam Schutz e Luckmann (2003), é entendido como um mundo natural, que impõe limites às nossas atitudes, no qual atuamos e operamos como atores no cenário de uma realidade que modificamos mediante nossos atos, e que por outro lado transforma as nossas ações.

As falas levam-me à compreensão de que este comportamento logístico do caminhoneiro não se concretiza, em muitas das vezes, por falta de apoio a esse profissional pelos órgãos governamentais. E também pelo desrespeito à sua condição humana por parte dos seus semelhantes, ou seja, os donos do frete, o embarcador, atravessador ou pessoas das quais ele depende para exercer a sua profissão. Inexiste por parte do seu mundo circundante uma percepção da característica humana desse profissional, uma vez que certas viagens e prazos não condizem com a sua condição humana e podem afetar diretamente a sua saúde.

O tipo vivido caminhoneiro de longa distância deste estudo, que sente a necessidade de um aporte logístico para dar conta das suas viagens, tenta solitariamente essa programação, mas está longe de conseguir, pois é somente uma intenção sem aparato para sua consecução. São seus próprios patrões, porém ficam à mercê do frete para manterem o seu próprio sustento e o da sua família. Ainda mais, se não aceitarem tais cargas, restam justamente aquelas que têm horário marcado para entrega, o que faz desses atores sociais o elo fraco da cadeia do transporte, que fica à mercê de atravessadores para conseguir a sua sobrevivência.

Passo a analisar compreensivamente os “motivos para” do caminhoneiro, ao calcular a viagem, programar, não perder tempo, não parar à toa, dormir um pouco e descansar, na intenção **de parar para dormir durante o percurso**.

Dormir é uma necessidade básica do ser humano, mas os sujeitos deste estudo demonstram que atender essa necessidade é difícil, pois, mesmo que planejem, nem sempre conseguem fazê-lo. Uma vez que o seu trabalho requer que carreguem bens de consumo pelas estradas brasileiras, o caminhão acaba se tornando a sua casa. Significando dizer

que é o lugar em que eles trabalham, fazem as suas refeições, passeiam, dormem, enfim, passam a maior parte do tempo da sua vida.

Leal (2008) corrobora com os dados sobre a situação de trabalho do caminhoneiro, revelando que eles vivem cotidianamente num contexto em que não há acesso a serviços nem a informações de saúde. Neste universo vivenciado pelos caminhoneiros, o que há são ofertas de drogas e serviços sexuais. Ressaltando, ainda, que estes são diferentes de outros profissionais com grande mobilidade, sendo que estão em constante movimento, carregando consigo as suas “casas de lata”.

Schutz (2003) reconhece o ser humano como um ser único, dotado de singularidade. Neste contexto de singularidade, as suas necessidades precisam ser satisfeitas. Em se tratando do sono como necessidade humana básica, se traz a definição de Horta (1979) como sendo estados de tensão, conscientes ou inconscientes, resultantes dos desequilíbrios hemodinâmicos dos fenômenos vitais. Ela enfatiza as características das necessidades como estados de equilíbrio dinâmico; as necessidades não se manifestam, porém estão latentes e surgem com maior ou menor intensidade, dependendo do equilíbrio instalado. Essa autora busca constituir as necessidades como psicossociais e psicobiológicas, e a necessidade de sono e repouso está caracterizada nesta última.

Compreender o ser humano é uma tarefa complexa, pois envolve questões biológicas, psicológicas e também sociais. Para a fenomenologia sociológica compreensiva, as realidades sociais são construídas nos significados, identificadas ao se mergulhar na linguagem significativa da interação social. (SCHNEIDER; CAMATTA; NASI, 2007).

Entendo que o caminhoneiro se vale do planejamento da sua viagem para conseguir dar conta da sua atividade laboral sem o uso de rebites, mas, se por alguma razão ele não conseguir concretizar o seu plano e precisar dirigir por mais horas do que o planejado, se vale de um conjunto de outras ações para se manter alerta por longos percursos ao volante.

Assim, ao analisar as falas, compreendo que os caminhoneiros pensam alternativas capazes de ajudar a manterem-se alertas para enfrentar os grandes percursos ao volante. Passo, então, a analisar compreensivamente este conjunto de ações desveladas, ou seja, as razões do caminhoneiro parar, lavar a “cara”, tomar café, tomar Coca-Cola, tomar café com Coca-Cola e tomar banho, como **tentativas de se manter alerta durante o percurso.**

Neste contexto das ações como tentativas para prevenir o sono,

sendo este uma necessidade humana, cabe trazer o seu funcionamento na vida do ser humano. Bath (1981) cita que os mamíferos se caracterizam pela alternância regular de dois extremos da ativação – o sono e a vigília. Com base nos efeitos observados nos mamíferos após longa privação do sono, passou-se a considerar o sono como um impulso primário, comparável à fome e à sede.

No caso do caminhoneiro, as ações para suprimir o sono podem levá-lo a um desequilíbrio no organismo, mesmo sem o uso de substâncias químicas, ou seja, somente pelo fato de não respeitar o seu ciclo sono-vigília naturalmente.

A intersubjetividade é fundamental para se compreender a existência humana no mundo, buscando significados subjetivos dos atos e fenômenos do desenvolvimento histórico construído pelo homem. Inserir-se no mundo significa também comunicar-se com ele, e como comunicação pressupõe intersubjetividade, são estas as tipificações que sustentam toda a relação social, na qual o indivíduo nasce. (SCHUTZ, 2003).

Os caminhoneiros colocam que ficam preocupados com o tempo de viagem e tentam prevenir o sono, no intuito de dirigir por mais horas sem a necessidade do uso do rebite. Percebo que essas ações também podem ser corriqueiras no nosso senso comum. Quando queremos por algum motivo prevenir o sono, também nos valem de tais ações, por estas serem aprendidas de nossos semelhantes. Os caminhoneiros reconhecem que essas ações são somente tentativas, pois referem que, quando o sono chega, não tem outro jeito: ou dormem ou usam rebite para continuar a viagem.

Este mundo tem sentido não somente para mim, mas para todos os seres humanos. Minha experiência do mundo se justifica e corrige mediante a experiência dos outros, com quem me relaciono, tenho trabalho e sofrimento em comum. O mundo intersubjetivo é interpretado como um possível campo de ação de todos nós. (SCHUTZ, 2003).

Os caminhoneiros sabem que é difícil se manterem alertas sem o uso do rebite, mas buscam em seu acervo de conhecimentos algumas práticas de prevenir o sono, como também no próprio grupo ou com os seus semelhantes. Sabem que é difícil, pois têm horário para cumprir e muitas vezes precisam se manter alertas para dirigir por mais horas, por terem perdido tempo em razão de algum fator durante a viagem, como a estrada ou o embarque da carga, até mesmo o próprio desembarque.

Esta dualidade da profissão, onde de um lado está a entrega da carga e do outro o limite humano, gera um descompasso nos caminhoneiros que, muitas vezes, se colocam como tolhidos em suas

escolhas por não saberem exatamente qual é o seu papel, o que devem fazer ao se depararem com essas ambiguidades.

Há despreparo dos caminhoneiros em seguir a sua rotina, pois reconhecem a sua responsabilidade no trânsito, mas não se sentem capazes de decidir por não aceitar certos tipos de cargas, levando em consideração o risco de não serem aceitos mais no mercado, uma vez que a concorrência está cada vez mais apertada.

O modo pelo qual as pessoas ocupam o espaço da ação, interpretam suas possibilidades e se envolvem com seus desafios, e a sedimentação dessa experiência passam a ser as condições para a interpretação subsequente de todos os novos eventos e ações. (SCHUTZ, 2003). Dessa forma, os caminhoneiros buscam subterfúgios em suas experiências em seu estoque de conhecimentos para dar conta da sua rotina, e o fazem por terem um projeto, uma intenção de **manterem-se alertas sem o uso do rebite**.

O sono é uma característica do ser humano, uma necessidade humana básica, difícil de ser suprimida, mas, mesmo assim, o caminhoneiro no cumprimento de sua ação laboral, usa de subterfúgios para suprimir o sono e a fadiga devido a muitas horas ao volante.

Schutz e Luckman (2003, p.129) colocam que “junto com todos os elementos impostos em uma situação, as estruturas das experiências subjetivas do mundo-vida são condições para a aquisição do conhecimento”.

Compreendi pelos depoimentos dos caminhoneiros que suas atitudes às vezes são mecânicas, já associadas à sua atividade laboral. Esses profissionais veem uma necessidade de mudanças em sua profissão pautadas em todo o sistema de transportes do Brasil, desde um realinhamento no valor do frete, melhoria nas estradas, ações que devem ser colocadas em prática por várias instituições que fazem parte do sistema trânsito.

Perceber a realidade e dispor-se a mudar hábitos enraizados, ideias pré-concebidas, passar a enxergar o mundo com outros olhos dependem de um querer, de uma motivação interna. Assim, os caminhoneiros reconhecem uma necessidade de mudança e melhoria no setor, mas consideram a sua classe desunida, prejudicando uma reivindicação conjunta junto à sociedade. Dizem que sabem da importância da sua profissão, mas que essa desunião os enfraquece como categoria.

Ação é conduta humana projetada pelo ator de maneira autoconsciente. O sentido que a ação tem para o ator é um significado. Uma mudança interna começa a ocorrer quando a pessoa dispõe-se a

mudar; pode ser por treinamento, por influência de outras pessoas, mas principalmente porque é um desejo seu. (SCHUTZ, 2003).

Schutz (1979) salienta que o meu mundo cotidiano não é meu, mas sim um mundo intersubjetivo no qual compartilho com meus semelhantes. Schutz (2003) enfatiza que há um mundo de meus contemporâneos, no qual participo biograficamente em uma relação face a face, mas compartilho uma parte do tempo que me permite atuar sobre ele e ele sobre mim, dentro de um ambiente comunicativo de motivação mútua.

Assim, **o caminhoneiro típico faz uso de rebites em sua jornada de trabalho** para se manter alerta durante os longos percursos ao volante. Compreendo nos construtos de primeiro grau que o uso do rebite está aliado ao último recurso utilizado pelo caminhoneiro típico para se manter alerta. Quando todos os outros falharam, ele recorre ao rebite como forma de **não dormir durante os longos percursos ao volante**. O rebite já é uma substância psicotrópica utilizada há muito tempo entre caminhoneiros, como pude verificar nas respostas, empregado como recurso para vencer o sono e a fadiga. Os caminhoneiros lançam-se no seu uso por considerarem que, sem ele, não darão conta do seu horário.

Mas em se tratando do sono como uma necessidade humana básica, se há de convir que a sua supressão possa causar desequilíbrios no organismo, naturalmente. No caso em que essa supressão é realizada por meio de anfetaminas – os “rebites”, sendo essas drogas estimulantes da atividade do sistema nervoso central, afetam vários comportamentos do ser humano. Provocam insônia, inapetência, o usuário sente-se cheio de energia, sendo capaz de executar uma atividade por mais tempo, sentindo menos cansaço, sendo que este só aparece horas mais tarde, quando a droga foi metabolizada e excretada do organismo; se nova dose é tomada, as energias voltam, embora com menos intensidade. De qualquer maneira, as anfetaminas fazem com que um organismo reaja acima de suas capacidades, exercendo esforços excessivos, o que é prejudicial para a saúde. Por outro lado, eles a procuram, muitas vezes sem saber desses efeitos nocivos, porque, quando as anfetaminas são ingeridas, resultam em sensações de bem-estar, alegria, alta energia, vigor e redução de fadiga. Seus efeitos surgem lentamente e duram entre três e seis horas. (HOMES, 2001, CEBRID, 2008).

Não podemos esquecer que as anfetaminas são drogas usadas apropriadamente com diversos efeitos benéficos, como reduzir a fadiga, reduzir apetite, provocar broncodilatação para aliviar crises de asma, e para tratar o transtorno de hiperatividade e déficit de atenção. Por isso,

são medicamentos utilizados na clínica, prescritos com receita controlada e para alguns tipos de doenças específicas.

O caminhoneiro, quando as utiliza, busca pelos seus efeitos terapêuticos de redução da fadiga e de ativação do estado de alerta. E é assim que acaba recorrendo a esse recurso durante a sua jornada de trabalho. No momento da sua ingestão, ele somente percebe os seus efeitos positivos, reforçadores do uso, sendo que os efeitos negativos acontecem quando a droga já não está mais presente no seu organismo. Se pode ainda salientar que não houve relato de dependência dessa droga entre os caminhoneiros do estudo. Porém, não se sabe se realmente ela não existe neste grupo ou, como a questão das drogas é um assunto difícil de ser abordado, pois ainda permanece cheio de tabus no seu entorno, isso faz com que as pessoas omitam situações próprias, ficando estas sob relato de que “um amigo meu morreu de tanto usar rebite”. Como as histórias são sempre com amigos, a realidade pode ficar oculta nessa versão.

Schutz enfatiza que as nossas atitudes naturais em relação ao mundo-vida cotidiana são sempre governadas por motivos. Sendo assim, ele aborda na sua teoria da motivação a questão da vontade própria e do determinismo na conduta humana. Ele considerou o homem um ser livre para decidir sobre as suas ações ou decidir abster-se de agir. Sendo essas ações consideradas voluntárias e não impostas. O significado dessas ações surge exatamente em função da liberdade de se comportar de um modo, e não de outro (SCHUTZ, 1979).

Concordo com Schutz, quando se refere ao fato de termos o poder de decidir sobre nossas ações. Mas será que o caminhoneiro está tendo este poder de decisão? Ou, pelo fato desse uso já estar na cultura da profissão, ele nem se dá conta desse poder, e vai somente repetindo um aprendizado do grupo que se refere ao uso por imposição da carga laboral.

Mas Schutz (2003) ainda salienta que, mesmo no domínio das relevâncias impostas, as ações do homem não são inteiramente predeterminadas. Mesmo na situação coercitiva, um homem pode decidir não agir conforme lhe é ordenado, se estiver disposto a aceitar as consequências da desobediência. Ele enfatiza que as escolhas são feitas através de processos, de etapa em etapa. A cada nível, existem alternativas menores a serem consideradas, e escolhidas ou rejeitadas.

No caso do caminhoneiro, percebo que ele também pode fazer a sua escolha do uso ou não de rebites em sua jornada de trabalho. Porém, o que se deve entender é que não apenas ele decide ou não usar, mas que essa decisão pode vir, segundo Schutz, por etapas e relevâncias.

Verifico que, ao relatar as suas ações, ele coloca o uso do rebite como última alternativa para se manter alerta. Então, entendo que ele tenta outras formas de fazer a viagem, sem o uso de rebite. Mas, no entanto, ele pode considerar as suas despesas, o pagamento do caminhão, quantas viagens ele deve fazer ao mês para dar conta de manter a sua vida cotidiana, e assim a decisão de usar o rebite virá como um projeto para alcançar seus objetivos na vida cotidiana.

Acredito que o caminhoneiro passa, em muitos momentos, pela questão da dúvida, questionando-se a respeito da sua escolha e decisão. Nesse sentido, o fenômeno do uso de rebites pode ser vivenciado de maneira ambígua, pois, conforme Schutz, surgem para o indivíduo situações duvidosas. Por conseguinte, a pessoa que enfrenta uma situação ambígua oscila entre possibilidades e contrapossibilidades. Sua decisão pode permanecer até que ela evidencie algo adicional a favor de uma ou de outra alternativa, ou até que seus interesses e motivações a empurrem em uma direção, ao invés de outra. (SCHUTZ, 1979).

Entendo, ainda, que o uso de rebites pode ser aceito pelo grupo de caminhoneiros como já empregado por outros da sua categoria profissional, sendo feito sem questionamentos. Seu uso pode ser feito sem que o caminhoneiro se questione sobre os seus efeitos, influência no trânsito, na sua saúde pessoal e até mesmo nos valores ativos dessa categoria profissional, deixada à margem pelas instâncias governamentais, principalmente em seus direitos trabalhistas e de saúde.

Na atitude natural, a pessoa não atua somente dentro de uma situação biograficamente determinada de planos. Pelo contrário, vê também as consequências típicas de seus atos, que são apreendidos como típicos e se inserem em uma estrutura de incompatibilidade que é vivida como óbvia, temporal e própria dos antepassados, semelhantes e sucessores. (SCHUTZ; LUCKMAN, 2003).

Assim, a autointerpretação da comunidade cultural com o seu sistema de conhecimento adquirido, muitas vezes incoerente, inconsistente e não muito claro, toma, para os membros do grupo interno, um aspecto de coerência, clareza e consistência suficientes para que todos tenham uma chance razoável de compreender e serem compreendidos. Serve como guia não questionado para as situações que ocorrem dentro do mundo social. Esse conhecimento é tido como pressuposto, na falta de evidência em contrário. (SCHUTZ, 2003).

O uso de rebites, já conhecido da categoria, é tido como algo “normal”, “natural” dentro do grupo, uma vez que o caminhoneiro diz que o utiliza em função do seu trabalho e, ainda mais, na sua concepção, ele não está usando drogas, posto que estas, no senso comum, são as

vendidas ilicitamente. Já o que ele consome como rebites são drogas lícitas, vendidas em farmácias, o que caracteriza a questão do remédio.

E, então, podemos compreender a outra categoria do uso de rebites, qual seja, **usar rebites para ser caminhoneiro**. Esse significado me faz pensar, pois quem é este ser humano, afinal? Nos achados deste trabalho, são pessoas do sexo masculino, com idades entre 29 e 59 anos, iniciando a carreira aos 18 anos de idade, época em que tirou a carteira nacional de habilitação e foi para a estrada tentar a vida, para fugir do trabalho na roça. Ele é autônomo, possui seu próprio caminhão ou é empregado de pequenas empresas, em que ganha pelo percentual do frete da carga. Por isso, tem a prestação do caminhão e a da casa para pagar. Sustenta a casa sozinho, pois a esposa não trabalha fora. Em razão dessas condições, aceita o tipo de frete que aparece e, como a sua especialidade atual é o frete de longa distância, então se sujeita ao uso do rebite, entendendo que esta é uma característica da profissão de caminhoneiro.

Mas, que profissão é esta, que carrega em seu bojo a necessidade de utilizar drogas como característica da execução do seu trabalho? É uma profissão sem regulamentos claros, que traz implícita em seu fazer a necessidade de se manter alerta por longos percursos ao volante. E que profissionais são estes, que aceitam passivamente essa condição de trabalho? Está claro, nas suas falas, que eles tentam alternativas, mas que o uso do rebite permanece sempre em suas mentes como recurso para passar dias e noites acordados, dirigindo.

O mundo-vida é onde se nasce e se morre, onde se herda uma tradição cultural, onde se comunica através da linguagem, onde se convive com outros seres viventes. O mundo vivido é configurado historicamente por um passado e um presente, transmitido por tradições e expresso em uma linguagem. É o mundo-vida onde nos situamos, para nos orientarmos. É a circunstância que rodeia o sujeito, seu entorno, ou seja, mundo de trabalho, da família, da cultura, dos usos e costumes, é o mundo da existência real onde se instala o homem. (SCHUTZ, 2003).

Ainda na compreensão do significado do uso de rebite pelos caminhoneiros, estes dizem que o usam **como remédio para não dormir**. A conotação de remédio se dá por essa droga ser lícita e vendida nas farmácias e drogarias. Então, na verdade, em sua concepção ele não está se drogando e sim utilizando um medicamento legal para dar conta da sua profissão, uma vez que a sua legalidade está na venda sob prescrição. Porém, para os caminhoneiros, se tornou rotineira a compra nos postos de gasolina e restaurantes à beira da estrada. Entendo que, com esse olhar, esse uso assume uma simbologia própria para a

profissão; e Schutz, quando se refere a símbolo, o caracteriza como uma forma de comunicação.

Para falar de símbolo, Schutz (1979) salienta que deveria ser estudado o problema da constituição do par de apresentação que pode funcionar como um símbolo. Como é possível que um objeto, evento ou fato da realidade de nossa vida cotidiana seja associado a uma ideia que transcende a nossa experiência da vida diária? Temos que considerar a coexistência de diversos sistemas simbólicos, sendo um traço especial da nossa própria situação histórica.

Dessa forma, o ser caminhoneiro implica em usar rebites na forma de remédio para não dormir. Esse fato se encontra na apresentação do par do que é apresentado e nem se pode dizer que, pelo fato de ele se referir a medicamento, ele o esteja fazendo como símbolo, pois está se referindo a uma “verdade”. Porém é o uso indevido, ou seja, o uso para outros fins que não o prescrito pelo médico para certos tipos de doenças, que leva a emergir esta configuração de simbologia em relação ao uso do rebite, pois, em se tratando de remédio, que mal há? Remédio sempre traz em seu bojo a cura, que neste caso seria a “cura para o sono”. Aqui reside a simbologia do seu uso.

Corroborando, trago Oliveira (2009), que encontrou em seus achados o uso marcante de remédio entre os sujeitos pesquisados, entendendo que a realidade que as pessoas vivem é fortemente influenciada por costumes e crenças, que o mundo é definido historicamente e que modelos paradigmáticos impõem regras sobre a vida humana.

Por outro lado, ao assumir a profissão de caminhoneiro, já estão implícitos valores compartilhados por um grupo e, para tal, terão que fazer uso do rebite. Entendo, então, que romper com essa situação torna-se necessário, retornando-se, assim, ao curso da vida desse ser humano, em que usar remédio para “curar” o sono não seja mais necessário.

Aqui entra o papel fundamental da saúde, no sentido de incluir esses profissionais nas suas políticas, criando uma estratégia específica para abordagem dessa categoria profissional. Verificam-se também as ações de cuidado de enfermagem, sendo que esse profissional já deve ser preparado no seu curso de formação para ir além das instituições de saúde, e deve estar preparado para ir ao encontro das necessidades de cuidado em todos os segmentos populacionais. Percebe-se que, na atualidade, a enfermagem não está atuando junto a esse segmento da população sobre as questões relacionadas ao uso indevido de drogas, mas acredito que, por meio de outras demandas, possa se aproximar dos caminhoneiros.

Entendo ainda que é papel do SUS incluir esse profissional em sua política, concedendo o cuidado em qualquer local aonde o caminhoneiro se encontre, uma vez que a grande mobilidade desses profissionais e os longos períodos fora de sua residência andam na contramão das políticas de saúde atuais, com a sua regionalização, no sentido de que os cidadãos sejam atendidos nas suas áreas de residência.

Percebo que esse aspecto dessa política deva ser repensado, pois não existe só o caminhoneiro que permanece períodos longe de casa, mas também profissionais correlatos, a exemplo do motorista de ônibus, o representante comercial e tantos outros que ganham a vida viajando.

Estes significados ora analisados estão enraizados na situação biográfica do caminhoneiro e essas ações são levadas a efeito devido a terem seus projetos e só agirem dessa forma para possibilitar colocar em prática os seus planos.

Assim, passo a analisar os “**motivos para**” expressos pelos caminhoneiros como intenção da prática do uso de rebites para manterem-se alertas por longos percursos ao volante.

O tipo vivido caminhoneiro **usa rebite na intenção de prevenir acidente de trânsito**. Schutz (1972) coloca que, ao compreender o significado da ação de uma pessoa, há preocupação de se referir aos elementos relevantes que essa pessoa confere à sua ação, ou seja, a pessoa é responsável pela definição do significado da ação como situação da qual ela faz parte.

Então para nós, profissionais da saúde, compreender o uso de rebites como forma de prevenção de acidentes, frequentemente, fica muito além da nossa situação biográfica, fica fora do aprendizado que tivemos durante toda a nossa vida e formação. Por isso, neste momento, tive que me abster de todos os pressupostos já formados e tentar olhar o mundo-vida do caminhoneiro do lugar deste, tentando me colocar no lugar do outro para compreender a sua ação. Como aponta Schutz (1979), para compreender o outro precisamos nos colocar no lugar dele, ao menos em pensamento. E, então, pelo prisma do caminhoneiro, compreendo que esse significado tem razão de ser, ainda mais se nos detivermos na fala de C₃, que enfatiza: “se não rebitar, bate e morre”.

As falas dos atores demonstram que eles não conhecem os efeitos do uso do rebite no seu organismo. Eles apenas conhecem os seus benefícios, como deixá-los bem, com energia, alegres, livres do cansaço, o que os ajuda a cumprirem os seus compromissos assumidos ou desejados. Recriminá-los pelo uso do rebite não trará solução, pois muitos deles optam pela profissão como alternativa ao trabalho na roça.

Os caminhoneiros sentem-se desamparados pelos órgãos

governamentais, mas, mesmo assim, não esmorecem diante da profissão de escolha e enfatizam que farão tudo o que tiverem ao seu alcance para cumprir os seus compromissos assumidos, como homens de palavra que são. E por isso **usam rebite para cumprir um compromisso assumido ou desejado**, como no caso de adiantar a viagem para chegar em casa mais cedo para rever os seus familiares.

Os caminhoneiros, para cumprirem a sua missão de entregar a carga, têm em mente um horário a cumprir, sentem-se responsáveis por cumprir um compromisso assumido, independente dos entraves encontrados pelo caminho. E assim se valem de algumas ações para manterem-se alertas e dirigirem por longos períodos, sem terem que parar para dormir, o que os obriga ao uso do rebite como alternativa final dessa empreitada.

Cada indivíduo se situa na vida de acordo com a sua situação biográfica determinada. Pois o período formativo de toda a vida transcorre de uma maneira única. Cada pessoa segue durante toda a sua vida interpretando o que encontra no mundo de acordo com a sua perspectiva, com o seu interesse, motivos, desejos, aspirações, compromissos religiosos e ideológicos. De tal modo, que a realidade do sentido comum nos é dada em formas culturais e históricas. Atuando no mundo, posso modificar o cenário das minhas atividades. Minha situação biográfica define o modo de me localizar no cenário da ação, interpretar suas possibilidades e enfrentar os seus desafios. O mundo é interpretado por mim de acordo com elementos significativos da minha situação biográfica. (SCHUTZ, 2003).

Compreendo, então, que o ser humano caminhoneiro tem a sua história formada pelo aprendizado que recebeu de seus pais e da comunidade, e ali aprendeu valores como, por exemplo, ser homem de palavra. Assim, ele traz da sua vida pessoal valores para a sua profissão, como também aprende com seus semelhantes, seus companheiros, outros valores construídos pelo grupo para exercício da profissão. E unindo situações, encontramos o caminhoneiro como cumpridor do seu exercício, agora utilizando um aprendizado do grupo para fazê-lo. Mas como seres humanos conscientes, têm a possibilidade de modificar o mundo com suas ações e isso não parece estar na intenção do caminhoneiro – ele apenas está repetindo ações já sacramentadas no grupo.

Isto é assim, porque o sistema de costumes estabelece um padrão em termos do qual o grupo interno “define a sua situação”. Mais que isso, originado de situações anteriores, definidas pelo grupo com o código de interpretação que até então se mostrou eficiente, torna-se

elemento da situação atual. Assumir o mundo como pressuposto, inquestionável, implica a hipótese profundamente enraizada no senso comum de que, até segunda ordem, o mundo vai continuar sendo, essencialmente, da mesma maneira como foi até aqui; aquilo que se provou válido até agora, continuará a sê-lo, e qualquer coisa que nós, ou outros como nós possamos ter realizado com êxito anteriormente poderá ser realizado de novo, de modo semelhante, e trará resultados essencialmente semelhantes. (SCHUTZ, 1979).

Assim, o caminhoneiro continua a reproduzir uma ação típica do seu grupo, mas, ao analisar as falas, compreendo que o rebite está em mente, mas que antes do seu uso os caminhoneiros pensam alternativas capazes de ajudar a manterem-se alertas para enfrentar os grandes percursos ao volante.

Ao descrever os significados das ações praticadas pelos caminhoneiros típicos para manterem-se alertas por longos percursos ao volante, compreendo que este ser humano é aquele trabalhador que faz da estrada e do caminhão o seu mundo-vida cotidiano. Que a sua residência é realmente o local onde ele vai apenas para visitar os seus familiares e se preparar para a nova viagem. Além de passar um curto tempo em casa, ainda o utiliza para resolver os problemas do seu caminhão.

Assim, compreender esse ser humano significa compreender que o seu mundo-vida é a estrada e seu caminhão, e que as suas ações praticadas para se manter alerta por longos percursos ao volante fazem parte deste seu cotidiano. Por isso, é compreensível que ele calcule a viagem, programe, não perca tempo, não pare à toa, durma um pouco e descanse. Para isso, ele planeja a sua viagem antes de sair de casa, com a intenção de parar para dormir durante o percurso. Porém, se acontecer algum imprevisto na viagem e ele tenha que ficar mais horas acordado do que o planejado, então, para, lava a “cara”, toma café, toma Coca-Cola, toma café com Coca-Cola e toma banho para se manter alerta, sem o uso de rebites. Mas, se praticar todas essas ações e, mesmo assim, o sono chegar e ele precisar continuar a viagem, recorre ao uso do rebite para se manter alerta e, dessa forma, evitar se envolver em acidentes de trânsito e conseguir cumprir o compromisso assumido ou desejado de adiantar a viagem e chegar em casa mais cedo.

O caminhoneiro típico pode se valer de todas as ações descritas durante uma única viagem. Estas ações praticadas durante as viagens de longa distância não se referem somente à questão da entrega da carga, mas também têm relação com o retorno para casa ou a adiantar a viagem para rever os familiares. Cabe salientar que essas modalidades de ações

não são estanques, ou seja, ele programa a viagem e a cumpre sem o uso de rebite, ou durante a mesma viagem ele pode se utilizar de todas as modalidades, dependendo de como estiver o trânsito ou de outros acontecimentos, como, por exemplo, o tempo de espera para carregar e descarregar a carga.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao elaborar as considerações finais, retorno ao início desta caminhada chegando ao entendimento de que realizar este estudo conduzido por um método sociológico fenomenológico foi um grande desafio, trazendo o novo para o meu mundo-vida. A experiência que tive se tornou o diferencial, quando consegui compreender que a maneira como nos movimentamos em busca do que queremos alcançar é o que constitui a diferença – e na fenomenologia encontrei este caminho.

Ao iniciar esta caminhada, tinha muitas inquietações referentes ao uso ou não de rebites pelos caminhoneiros. Dessa forma, dirigi meu olhar para esses atores sociais na busca da produção de conhecimentos que viessem contribuir com esse segmento da população, no intuito de incluí-los nas ações do Sistema Único de Saúde – SUS.

Assim, inicialmente tive vários questionamentos a respeito do uso de rebites pelos caminhoneiros: os saberes acerca dos efeitos destes no organismo; se a necessidade de trabalho para o seu sustento e de sua família seria a responsável pelo uso; se haveria por parte dos caminhoneiros uma pré-disposição ao uso de rebites. Essas questões necessitavam de respostas. Mas, ao me aprofundar nas reflexões, vislumbrei que precisava avançar, pois essas respostas somente apontariam o uso de rebites, e isso já é dado em pesquisas realizadas. Dessa forma, foram suscitados novos questionamentos: Existem outras formas de fazer longos percursos ao volante sem utilizar rebites? Quais, por que e com que intenção? As respostas desvelariam outras formas de olhar para o caminhoneiro e, nesse sentido, abririam espaços para compreender e interpretar as necessidades de cuidado para essa categoria profissional, trazendo assim contribuições para o cenário das ações de saúde no contexto do SUS e, em especial, para a prática do cuidado de enfermagem, abrindo caminhos de acesso a esse segmento populacional, que encontra-se à margem da política de saúde do SUS.

Ao elaborar a revisão de literatura, os estudos apresentados mostraram o uso de rebites pelos caminhoneiros em suas jornadas de trabalho como uma das características de vulnerabilidade dessa categoria. Busquei estudos a respeito do assunto, porém percebi que há escassez de trabalhos no que diz respeito ao mundo-vida dos caminhoneiros, apontando lacunas do conhecimento sobre essa temática. Isso reforçou a intencionalidade de desenvolver esta proposta de abordagem fenomenológica no intuito de produção do conhecimento a partir das necessidades da população em estudo, podendo contribuir

com políticas públicas de saúde mais abrangentes e eficazes para o atendimento ao ser humano caminhoneiro.

Assim, procurei então um referencial para direcionar esta pesquisa, encontrando eco nos escritos de Alfred Schutz. Caminhar na pesquisa na perspectiva de Alfred Schutz permitiu compreender que é necessário optar por um referencial teórico-filosófico para interpretar os discursos. Como buscava respostas para a ocorrência de um fenômeno, optei pela fenomenologia, uma vez que a mesma possibilita desvelar os significados que o ser humano atribui à sua existência no mundo-vida, por meio de suas formas de expressão que vão além das suas falas. Estas podem ser captadas por gestos, silêncios, pausas, embargos das falas, olhares, posturas, simbologias, enfim, pela possibilidade de penetração no seu mundo-vida por meio da intersubjetividade, chegando assim à compreensão das suas ações por meio da elucidação dos seus motivos.

Os escritos desse autor como teoria parecem claros, mas quando se busca o inter-relacionamento dos seus conceitos e a apropriação dos seus postulados, a tarefa se torna profunda e em alguns momentos deveras difícil. Mas é ao mesmo tempo desafiadora, pois reflete pensamentos cheios de nuances e pormenores que, uma vez despercebidos, podem trazer prejuízos ao raciocínio científico do estudo.

Dessa forma, concordo com Correia (2005) que, ao analisar a obra de Schutz, enfatiza que um estudo completo dos postulados metodológicos ainda precisa ser publicado, pois estes não são de fácil sistematização e cada um que mergulha no método faz a sua própria interpretação. Mas, para Schutz, o postulado metodológico básico das ciências sociais é investigar o que acontece no cenário social em termos do fator humano, e isso é o que conta para o método.

Assim, para desenvolver este trabalho à luz de Alfred Schutz, propus princípios orientadores para uma metodologia de pesquisa, baseados em seu referencial teórico-filosófico. É importante destacar que este movimento de operacionalizar esta proposta pautada nos ensinamentos de Schutz foi um verdadeiro estudo fenomenológico, pois em alguns momentos parecia clara, desvelada, a forma de caminhar. Em outros ela se velava e se tornava de difícil entendimento. Foi preciso muitas aproximações e um mergulho intenso em seus escritos, além dos escritos de outros que se aprofundaram em sua obra, com o intuito de esclarecê-la, para conseguir encadear os princípios orientadores para concluir essa proposta.

Desenvolvi este trabalho a partir dessa proposta. Mas a intenção não é demonstrar “passos metodológicos”, mas somente sugerir princípios orientadores para alcançar uma atitude fenomenológica. Ao

longo da sua elaboração, pude perceber que precisamos fluir no método, que não podemos seguir receitas, mas sim adotar um fio condutor que faça com que compreendamos a proposta de pesquisa e nos proporcione uma visão global da mesma. A proposta ao construir esses princípios foi de demonstrar novas possibilidades para o alcance de objetivos de pesquisas fenomenológicas, enfatizando o potencial de uso do referencial de Schutz. Quero deixar claro que os princípios descritos neste trabalho se referem ao meu entendimento do referencial, mas que muito ainda há por fazer para desvelar todas as possibilidades da sua obra.

Ao utilizar a visão da fenomenologia sociológica de Schutz foi possível fazer emergir um tipo vivido de caminhoneiros até o presente oculto. Acredito que as respostas obtidas poderão contribuir para o desenvolvimento de uma política voltada para a saúde do caminhoneiro, mediante ações humanizadas básicas e individualizadas que levem em conta não só ações curativas, mas que se preocupe com o ser em sua totalidade, como pessoa pertencente a um contexto socioeconômico e cultural. Entendendo que a enfermagem pode aproximar-se do vivido dos caminhoneiros, apreendendo aspectos que se mostrem apropriados para esse novo olhar, possibilitando perceber a importância de incluir o caminhoneiro como participante de seu cuidado.

Constatei que o Ministério da Saúde vem estimulando ativamente, nas políticas de expansão da Atenção Básica, diretrizes que incluam a dimensão subjetiva dos usuários. Assumir esse compromisso é uma forma de responsabilizar-se em relação à produção da saúde, à busca da eficácia das práticas e à promoção de equidade, da integralidade e da cidadania num sentido mais amplo (BRASIL, 2005a), especialmente em relação a incluir os caminhoneiros nessa atenção.

Com base nessas informações e verificando neste estudo a necessidade de cuidados ao caminhoneiro, entendo que se faz necessária uma articulação efetiva entre as diversas políticas na rede de cuidados à saúde do SUS. Acredito que um planejamento conjunto da atenção básica, saúde do homem, saúde mental e outras políticas setoriais se faz necessário, no sentido de repensar a regionalização da saúde, verificando os segmentos populacionais que permanecem fora dessas políticas. Entendo que o Ministério da Saúde pensa na integralidade das ações, mas esquece-se de integrar as pessoas nessa política.

Com este repensar, acredito que novos olhares surgirão em relação às pessoas e às ações e, dessa forma, a possibilidade de acesso efetivo da população à prevenção e ao tratamento em todas as regiões do país pode tornar-se possível. E com isso abrem-se as portas da saúde

para incluir o caminhoneiro nas ações de saúde do SUS, independente do local aonde ele se encontra.

Ao incluir o caminhoneiro nas diversas políticas de saúde existentes no Brasil, busca-se que as suas necessidades de cuidado sejam acolhidas pelos órgãos responsáveis, e principalmente que os profissionais de saúde estejam prontos ao atendimento e engajados numa política de atenção integral a todos os segmentos populacionais. Dentre estes, os caminhoneiros, para que possam ser atendidos fora da sua área de residência com o mesmo cuidado e resolutividade que teriam em uma unidade de saúde do seu local de moradia.

Dessa forma, entendo que, na prática, as políticas ministeriais estão deixando lacunas que podem ser recompostas com a tomada de conhecimento de resultados de trabalhos como o empreendido nesta pesquisa, propiciando repensar a saúde de populações itinerantes, como a exemplo do caminhoneiro.

A atuação e o preparo do profissional enfermeiro se fazem necessários. Neste estudo, a relação de cuidado da enfermagem com os caminhoneiros está pautada na integralidade entre políticas de saúde e cuidado integral, que vá ao encontro das necessidades de saúde destes seres humanos. Se faz mister que ações sejam empreendidas e que os “motivos porque” estejam pautados na razão do nosso comprometimento como profissionais éticos e competentes, já desde a graduação, e com “motivos para” na intenção da melhora na qualidade de vida de todos os segmentos populacionais, em especial o caminhoneiro público alvo deste trabalho.

Diante deste contexto, percebo que a relevância do estudo pautado em Schutz está na busca do avanço no conhecimento em relação ao sujeito que interage em sociedade, e que a continuidade nas pesquisas utilizando esse referencial aponta para a qualificação no cuidado em saúde. Enfatizando a intersubjetividade como alvo de transformação do cuidado, sendo que esta possibilita um cuidado individualizado, compreendendo o mundo vivido do outro, a sua linguagem, seus valores, suas crenças, seus medos, além de perspectivas para a realização dos seus projetos.

Assim, foram desvelados vários aspectos das ações praticadas pelos caminhoneiros: desde planejar a sua viagem, até usar rebites como forma de se manterem alertas nesse percurso. O caminhoneiro típico é aquele que calcula o tempo de viagem, programa com antecedência, não perde tempo durante o percurso, não para à toa, somente faz as paradas necessárias, dorme um pouco quando está com sono e descansa quando se sente fatigado; e, para isso, ele planeja a sua viagem antes de sair de

casa, com a intenção de parar para dormir durante o percurso. Porém, se acontecer algum imprevisto e isso fizer com que ele se atrase no percurso, sendo assim terá que aumentar as suas horas de volante por mais tempo do que o planejado. Ele então para, lava a “cara” e toma café, e continua a viagem. Se o sono persistir, ele para, lava a cara, toma Coca-Cola, ou toma café com Coca-Cola, e prossegue. Se essas ações não forem eficientes, ele para, e toma banho para se manter alerta, sem o uso de rebites. Mas, se praticar todas essas ações e, mesmo assim, o sono chegar e ele precisar continuar a viagem, ele então recorre ao uso do rebite para se manter alerta, no intuito de prevenir acidentes de trânsito e conseguir cumprir o compromisso assumido, ou seja, entregar a carga no horário, e, se desejado, adiantar a viagem para chegar em casa mais cedo, inclusive para rever a família, sendo esta a tese defendida por este trabalho.

O nosso olhar não pode permanecer somente no foco do uso de rebites pelos caminhoneiros, uma vez que estes demonstraram outras tentativas de se manterem alertas, sem fazer uso desses psicofármacos. Nesse contexto, percebo que houve uma ênfase importante em outras ações para se manter alerta durante a viagem, às vezes ligadas à supressão do sono, em outras à programação da viagem, mas isso mostra o interesse dessa classe trabalhadora em encontrar outras formas de dar conta da sua atividade laboral.

Cabe salientar que o movimento fenomenológico é um aprendizado constante. O vivenciar esse método é um mergulho que inicialmente causa medo, por sua profundidade. Então é o momento de fuga, de sair da beira do abismo, recuar e voltar para o campo. Lá parecia um porto seguro, “os dados parecem poucos, vou buscar mais”! Pois a hora do mergulho nas ideias de Schutz foi de um caminho solitário – eram Schutz e eu, e os caminhoneiros aguardavam. Foram muitos mergulhos e muitas incertezas. Um movimento de ir e vir, de velar e desvelar significados nas falas dos caminhoneiros. Até compreender que é somente a minha leitura de pesquisador, a minha interpretação e, como menciona Schutz, são apenas algumas características que formam o caminhoneiro típico deste estudo.

Foi este movimento fenomenológico que me levou a desvelar o tipo vivido, compreendendo assim o mundo-vida dos caminhoneiros de longa distância que praticam ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante, segundo o referencial teórico filosófico de Alfred Schutz.

A partir da compreensão dos significados individuais para os caminhoneiros, pela análise e junção em categorias, foi possível

conhecer o conjunto de conteúdos típicos que descreveram as razões e intenções dos caminhoneiros ao praticarem ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante, a partir dos construtos de primeiro grau. Elaborei os construtos científicos de segundo grau, objetivos típicos, idealizados e, como tais, de tipo diferente dos desenvolvidos no primeiro grau, o do pensamento do senso comum, o qual deve substituir. Dessa forma, neste estudo fenomenológico construí a minha tese partindo das falas (construtos de primeiro grau) dos caminhoneiros, elaborei os construtos de segundo grau chegando à tese geral do trabalho, que, pelo método de Schutz, é quando construímos o tipo vivido. Então, o que fazemos é objetivar o subjetivo dos atores sociais e, para tal, adotamos a atitude fenomenológica, que é o exercício mental de abster-se dos pressupostos.

Certamente muitos estudos ainda virão e, a cada um, novas facetas do caminhoneiro não de ser desveladas, mas a vontade de continuar penetrando no seu mundo-vida prossegue, pois a cada olhar novas perspectivas surgem. Assim, meu olhar continua incessante, questionador no sentido de compreender o mundo-vida dos caminhoneiros de longa distância que praticam ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante.

REFERÊNCIAS

ALVARENGA, P. G., ANDRADE, A. G. **Fundamentos em psiquiatria**. Barueri (SP): Manole, 2008.

AMPRO - Associação de Marketing Promocional. **Caravana Siga Bem Caminhoneiro**. Disponível em:

<<http://www.ampro.com.br/conteudo/cases/cases.asp?id=1623>>.

Acesso em: 20 abr. 2007.

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Projeto transporte humano: circulação com qualidade na cidade do século XXI**. São Paulo: ANTP, 2000.

_____. **A cidade, o transporte e o trânsito: sugestões para as administrações municipais**. São Paulo: ANTP, 2001.

_____. Condições atuais do trânsito e do transporte no país. IN: **Política Nacional de Trânsito: proposta preliminar**. Disponível em: <http://www.antp.org.br/telas/transito/capitulo1_transito.htm>.

Acesso em: 22 nov. 2005.

BATH, S. **Bases biológicas do comportamento**. Brasília: UNB, 1981.

BOFF, L. **Saber cuidar: ética do humano – compaixão pela terra**. Rio de Janeiro: Vozes, 2000.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília (DF): Senado Federal, 1988.

_____. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução n. 196/96 Sobre pesquisa envolvendo seres humanos**. Brasília (DF), 1996.

_____. Ministério da Saúde. Coordenação Nacional de Saúde Mental. **Política de atenção integral ao usuário de álcool e outras drogas**. Brasília (DF), 2005.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. DAPE. Coordenação geral de Saúde Mental. **Reforma Psiquiátrica e política de saúde mental no Brasil**. Documento apresentado à Conferência Regional de Reforma dos Serviços de Saúde Mental: 15 anos depois de Caracas. OPAS. Brasília, 2005a.

_____. Ministério dos Transportes/Ministério da Justiça. Anuário estatístico das rodovias federais 2007. **Acidentes de trânsito e ações de**

enfrentamento ao crime. Brasília (DF), 2007.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção À Saúde. Departamento de Atenção Básica. **Política Nacional de Atenção Básica.** 4. ed. Brasília: Ministério da Saúde, 2007a.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de atenção à saúde. Departamento de ações programáticas estratégicas. **Política nacional de atenção integral à saúde do homem: Princípios e Diretrizes.** Brasília (DF), 2008.

_____. Ministério da Saúde. Portal. **Apresentação.** Política nacional de atenção integral à saúde do homem: Princípios e Diretrizes. Disponível em:

<http://portal.saude.gov.br/portal/saude/visualizar_texto.cfm?idtxt=33061>. Acesso em: 18 de ago. 2009.

_____. Presidência da República. Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas – SENAD. **Prevenção e tratamento.** Disponível em: <http://www.senad.gov.br/prevencao_tratamento/prevencao_tratamento.html> Acesso em: 10 jan. 2010.

BUSS, P. M. Promoção da saúde e qualidade de vida. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 165-177, 2000.

CAPALBO, C. **Metodologia das ciências sociais:** a fenomenologia de Alfred Schutz. Rio de Janeiro: Antares, 1979.

CARRARO, T. E. **Enfermagem e assistência:** resgatando Florence Nightingale. 2. ed. Goiânia: AB, 1997.

_____. Da metodologia da assistência de enfermagem: sua elaboração e implementação na prática. In: CARRARO, T. E.; MARY, E. A. W. **Metodologia para a assistência de enfermagem:** teorizações, modelos e subsídios para a prática. Goiânia: AB, 2001.

_____. Editorial. **Rev enferm atual.** n.49, p. 3, jan./fev. 2009.

CARRARO, T. E., RASSOL, G. H., LUIS, M. A V. A formação do enfermeiro e o fenômeno das drogas no sul do Brasil: atitudes e crenças dos estudantes de enfermagem sobre o cuidado. **Rev Latino-am Enfermagem.** 2005 set/ou; 13(número especial):863-71

CASHMAN, C. M. et al. Alcohol and drug screening of occupational drivers for preventing injury. **Cochrane Database Syst Rev;** (2): CD006566, 2009.

CELICH, K. L. S. **Dimensões do processo de cuidar:** a visão das enfermeiras. Rio de Janeiro: EPUB, 2004.

CEBRID - Centro brasileiro de informações sobre drogas psicotrópicas.

Anfetaminas. Disponível em:

<www.saude.inf.br/cebrid/anfetaminas.htm>. Acesso em: 18 ago. 2008.

CNT- Confederação Nacional de Transportes de Cargas. **Relatório analítico da pesquisa de autônomos 2002.** Disponível em:<<http://www.cnt.org.br/download/pesquisas/autonomos.pdf>>. Acesso em: 21 jan 2007.

_____. **Boletim Estatístico:** rodoviário. Disponível em:<<http://www.cnt.org.br/portal/webCNT/page.aspx?p=2d8cd63a-158e-4d8d-bf70-1cfde63f5de0>>. Acesso em: 20 ago. 2009.

CORNMAN, D. H et al. An information-motivation-behavioral skills (IMB) model-based HIV prevention intervention for truck drivers in India. **Soc Sci Med**; 64(8): 1572-84, 2007 Apr

CORREA, A. K. Fenomenologia: uma alternativa para pesquisa em enfermagem. **Rev. Latino-Am. Enfermagem**, v. 5, n. 1, p. 83-88, 1997.

CORREIA, J. C. **A teoria da comunicação de Alfred Schutz.** Lisboa (Portugal): Livros Horizontes, 2005.

COSTA, J. S. Prefácio. In: CAPALBO, C. **Metodologia das ciências sociais:** a fenomenologia de Alfred Schutz. Rio de Janeiro: Antares, 1979.

COUPER, F. J. *et al.* Prevalence of drug use in commercial tractor-trailer drivers. Washington State Toxicology Laboratory, University of Washington, Seattle 98134, USA. **J. Forensic Sci.** n. 47, p. 562-7. 2002.

CUPANI, A. O. **A contribuição de Alfred Schutz para a filosofia das ciências sociais.** Florianópolis: UFSC, 1980.

DETRAN - Departamento de Trânsito (RS). **Caminhoneiro é um herói.** Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/clipping/20030725/17.htm>>. Acesso em: 23 abr. 2007.

DIDONÉ, L. A. **Análise e tratamento da segurança viária em rodovias:** um enfoque para o tratamento de Segmentos concentradores de acidentes. O caso da BR-101/RS – Lote 3. 2000. 180f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2000.

DRUMMER, O. H. et al. The incidence of drugs in drivers killed in Australian road traffic crashes. Department of Forensic Medicine, Victorian Institute of Forensic Medicine, Monash University, Kavanagh

Street, Vic., Southbank, Australia. **J. Forensic Sci.** n. 134, p. 154-162. 2003.

GERALDO, J. A liberdade de cortar estradas com a missão de entregar a carga. **Revista O Carreteiro**, n. 346, p. 17, 2003.

GERALDO J. O custo dos acidentes com caminhões. **Revista O Carreteiro**, n. 395, p. 24-28, 2007.

GRAEFF, F. G. **Drogas psicotrópicas e seu modo de ação**. São Paulo: EPU, 1990.

HENKES, J. A. **Caracterização dos agentes do mercado atacadista da Ceasa/SC** - unidade de São José. 2006. 158f. Dissertação (Mestrado em Agroecossistemas) Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.

HOLMES, D. S. **Psicologia dos transtornos mentais**. 2. ed. Porto Alegre: ARTMED, 2001.

HORTA, W. A. **Processo de Enfermagem**. São Paulo: EPU, 1979.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nos aglomerados urbanos brasileiros**: relatório executivo: Disponível em: <http://www.antp.org.br/telas/produtos_relatorios.htm>. Acesso em: 22 jan. 2007.

JENSEN, A.; DAHL, S. Truck drivers hours-of-service regulations and occupational health. **Work**; 33(3): 363-8, 2009.

KASSIE G.M.; MARIAM, D.H.; TSUI, A.O. Patterns of knowledge and condom use among population groups: results from the 2005 Ethiopian behavioral surveillance surveys on HIV. **BMC Public Health**; 8: 429, 2008.

KRIBS-ZALETA, C. M. et al. The effect of the hiv/aids epidemic on africa's truck drivers. **Math Biosci Eng**; 2(4): 771-88, 2005 Oct.

LEAL, Andrea Fachel. **No peito e na raça- a construção da vulnerabilidade de caminhoneiros**: um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no Sul do Brasil. 288f. vol. I. Tese (Doutorado em antropologia social). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto alegre, 2008.

LEOPARDI, M. T. **Teorias e método em assistência de enfermagem**. 2. ed. Florianópolis: Soldasoft, 2006.

LIMA, C. A de L., TOCANTINS, F. R. Necessidades de saúde do idoso: perspectivas para a enfermagem. **Rev Bras Enferm**, Brasília

(DF), v. 62, n. 3, p.367-73, maio/jun. 2009.

MACIEL, J, GUTIERREZ, F. **Vida de caminhoneiro**. Profissão Repórter. Disponível em:

<<http://video.globo.com/Videos/Player/Noticias/0,,GIM563104-7823-PROFISSAO+REPORTER+VIDA+DE+CAMINHONEIRO,00.html>>

Acesso em: 22 out 2006.

MAIA, A. R. et al. Princípios do cuidar. In: KENYA, et al. (org.). **O processo de cuidar, ensinar e aprender o fenômeno das drogas**: políticas de saúde, educação e enfermagem. Módulo 4. Florianópolis: UFSC, 2003.

MAKNAMARA, M.; MAHFOUD, M. Subjetividade, crise e educação ambiental. **Rev. mal-estar subj.** v. 9, n. 1, p. 251-275, mar. 2009.

MARTINI, Jussara Gue. O papel social da pesquisa em enfermagem. **Rev. bras. Enferm.** v. 62, n.3, p. 340-342, mai.-jun. 2009.

McCREE, D. H et al. Sexual and drug use risk behaviors of long-haul truck drivers and their commercial sex contacts in New Mexico. **Public Health Rep**; 125(1): 52-60, 2010 Jan-Feb.

MORENO, R.C, PASQUA, I., CRISTOFOLETTI F. Turnos irregulares e sua influência nos hábitos alimentares e de sono: o caso dos motoristas de caminhão. **Rev Assoc Bras Med Tráfego**, n.36, p.7-24, 2001.

MOUSTAKAS, C. **Phenomenological Research Methods**. Thousand Oaks: Sage publications, 1994.

MOREIRA, D. A. **O método fenomenológico na pesquisa**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

MUNÓZ, L. A., ERDMAN, A. L. La fenomenologia em La producción de conocimientos em enfermería. In: PRADO, M. L., SOUZA, M. L., CARRARO, T.E. **Investigación cualitativa em enfermería**: contexto y bases conceptuales. Washington (DC) OPS, 2008.

NASCIMENTO, E. C., NASCIMENTO, E., SILVA, J. P. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v. 41, n. 2, p. 290-3, 2007.

NUNES, C. **Educação e emancipação**. Instituto Nacional de Educação e Cultura. Disponível em: <<http://www.institutoinec.com.br/Artigos/artigos.painel.asp?tp=24.>>. Acesso em: 23 abr. 2007.

OLIVEIRA, Marília de Fátima Vieira de. **Modos de ser de mulheres puérperas de Belém-PA**: uma hermenêutica heideggeriana do cuidado. 2009. 156 p. Tese (Doutorado em Enfermagem) Programa de Pós-

Graduação em Enfermagem, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

OLTRAMARI, L. C. Contribuições da fenomenologia de Alfred Schutz para as pesquisas sobre Aids: considerações epistemológicas e metodológicas. **Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis**, v.2 n.2, p. 1-14, 2005.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Informe mundial sobre prevenção de los traumatismos causados por el tránsito: resumen**. Genebra: OMS, 2004.

PAULINO, W. **Drogas**. São Paulo: Ática, 1995.

PRADO, M. L. **Caminhos perigosos: uma aproximação ao problema da violência e saúde à luz das ocorrências de trânsito**. 1997. 146f. Tese (Doutorado em Enfermagem). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1997.

RADÜNZ, V., CARRARO, T. E. Cuidar de si para cuidar do outro. In: KENYA, et al. (org.). **O processo de cuidar, ensinar e aprender o fenômeno das drogas: políticas de saúde, educação e enfermagem**. Módulo 2. Florianópolis: UFSC, 2003.

REIS, F. Irresponsabilidade coletiva continua fazendo vítimas. **Revista Caminhoneiro**, n. 208, ano XX, p. 32-35, 2004.

ROCHA, P. H. O. A sociedade e a questão legal. In: **Manual de treinamento de profissionais da saúde em prevenção ao abuso de drogas, DST/Aids**. Brasília: MS, 1995.

ROSAS, A.M.M.T.F. **O Ensino da atividade assistencial – Consulta de enfermagem: o típico da ação intencional**. 2003. Tese (Doutorado em Enfermagem) - Escola de Enfermagem Anna Nery da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

ROTHER, Edna Terezinha. Revisão sistemática X revisão narrativa. **Acta paul. enferm.**, v. 20, n. 2, p. v-vi, 2007.

SANDERS, P. Phenomenology: a new way of viewing organizational research. **Academy of management review**, v. 7, n. 3, p. 353-60, 1982.

SANTOS, E. K. A. **A expressividade corporal do ser-mulher/mãe HIV positiva frente à privação do ato de amamentar: a compreensão do significado pela enfermeira à luz da teoria da expressão de Merleau-Ponty**. 2004. 347f. Tese (Doutorado em Enfermagem). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2004.

SCHNEIDER, J.F.; CAMATTA, M.W.; NASI, C. O trabalho em um Centro de Atenção Psicossocial: uma análise em Alfred Schütz. **Rev Gaúcha Enferm**, v. 28, n. 4, p. 520-6, 2007.

SCHMIDT, A. et al. **Neurofisiologia**. São Paulo: EPU, 1979.

SCHUTZ, A. **Fenomenologia del mundo social**: introduccion a La sociologia comprensiva. Buenos Aires: Paidós, 1972.

_____. **Fenomenologia e relações sociais**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

_____. **El problema de la realidad social**. 2. ed. 1. reimp. Buenos Aires: Amorrortu, 2003.

SCHUTZ, A., LUCKMANN, T. **Las estructuras del mundo de la vida**. Buenos Aires: Amorrortu, 2003.

SENNETT, R. **A corrosão do caráter**: conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 4. ed. rev. atual. Florianópolis: UFSC, 2005.

TERRA, M. G. et al. Na trilha da fenomenologia: um caminho para a pesquisa em enfermagem. **Texto e Contexto Enfermagem**. Florianópolis, v. 15, n. 04 p. 672-678, out-dez, 2006.

VALENTE, A. M. **Um sistema de apoio à decisão para o planejamento de fretes e programação de frotas no transporte rodoviário de cargas**. 1994. 166 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção e Sistemas). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1994.

VALENTE, A. M.; PASSAGLIA, E.; NOVAES, A. G. **Gerenciamento de transportes e frotas**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

VAN BREDA, H. L. Prólogo. In: SCHUTZ, A. **El problema de la realidad social**. 2. ed. 1. reimp. Buenos Aires: Amorrortu, 2003.

VIANNA, G. A. de B. **Transporte rodoviário de cargas**: o elo fraco da corrente. Disponível em: <http://www.ntcnet.org.br/elos_fraco.htm>. Acesso em: 31 jul. 2003.

WAGNER, C. Camicases do asfalto: na velocidade do rebite. **Diário Catarinense**. Geral, 20 abr. p. 37-40, 2008.

WAGNER, H. Introdução. In: SCHUTZ, A. **Fenomenologia e relações sociais**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

WALDOW, V. R. **Cuidado humano**: o resgate necessário. 3. ed. Porto

Alegre: Sagra Luzzatto, 2001.

ZEFERINO, M. T. **Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas**: estudo de caso junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina. 2004. 142f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2004.

ZEFERINO, M.T.; BOTELHO, L.J.; ADAMCZYK, J.F. Fragmentos de relatos históricos sobre o uso de drogas lícitas e ilícitas entre caminhoneiros. XVI congresso da associação brasileira de estudos de álcool e outras drogas. **Anais...** Florianópolis: ABEAD; 2004.

ZEFERINO, M. T. et al. Enfermeiros e uso abusivo de drogas: comprometendo o cuidado de si e do outro. **R Enf UERJ**, Rio de Janeiro, n 14 v. 4 p. 599-06, out/dez. 2006.

APÊNDICES

APENDICE A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Você está sendo convidado para participar da pesquisa intitulada: “MUNDO-VIDA DE CAMINHONEIROS: UMA ABORDAGEM COMPREENSIVA PARA A ENFERMAGEM NA PERSPECTIVA DE ALFRED SCHUTZ”, que será realizada pela pesquisadora Maria Terezinha Zeferino, sob a orientação da Prof^a Dr^a Telma Elisa Carraro, da Universidade Federal de Santa Catarina. Tem como objetivo: Compreender o mundo-vida de caminhoneiros de longa distância que praticam ações para se manterem alertas por longos percursos ao volante, segundo o referencial teórico-filosófico de Alfred Schutz. Este trabalho visa contribuir para a promoção da saúde dos caminhoneiros, uma vez que há um grande número de acidentes de trânsito envolvendo essa categoria profissional. Gostaria de contar com sua colaboração, participando de entrevistas previamente agendadas na melhor data, local e horário, respeitando a sua preferência, preservando a sua privacidade e tranquilidade durante as mesmas. As entrevistas serão gravadas com a sua permissão. A sua participação não envolve riscos, é voluntária, isto é, a qualquer momento você pode recusar-se a responder qualquer pergunta ou desistir de participar e retirar seu consentimento. Sua recusa não trará nenhum prejuízo ou constrangimento para você. Suas respostas serão confidenciais e anônimas, não sendo divulgado o seu nome em qualquer fase do trabalho, pois os resultados serão divulgados no meio científico com o uso de um pseudônimo, ou seja, um nome diferente do seu. Neste termo constam o telefone e o endereço da pesquisadora principal, podendo tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação a qualquer momento. Este termo será assinado em duas vias, sendo que uma ficará com você.

Maria Terezinha Zeferino

Endereço: Rua Almirante Carlos da Silveira Carneiro, 94 – apto 602
– Agrônômica – Florianópolis – SC - Fone: (48) 32092565 ou 91140656

Florianópolis, ___ de _____ de 20__

Declaro estar ciente do inteiro teor deste Termo de Consentimento e estou de acordo em participar do estudo proposto, sabendo que dele poderei desistir a qualquer momento, sem sofrer qualquer tipo de prejuízo ou constrangimento.

Participante

Nome:

RG:

ANEXOS

ANEXO A – Aprovação do Comitê de Ética

Certificado

Page



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
Pró-Reitoria de Pesquisa e Extensão
Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos

CERTIFICADO Nº 551

O Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEPSH) da Pró-Reitoria de Pesquisa e Extensão da Universidade Federal de Santa Catarina, instituído pela PORTARIA N.º 0584 GR.99 de 04 de novembro de 1999, com base nas normas para a constituição e funcionamento do CEPSH, considerando o conteúdo no Regimento Interno do CEPSH, CERTIFICA que os procedimentos que envolvem seres humanos no projeto de pesquisa abaixo especificado estão de acordo com os princípios éticos estabelecidos pela Comissão Nacional de Ética em Pesquisa – CONEP

APROVADO

PROCESSO: 551

FR: 307654

TÍTULO: MUNDO VIDA DOS CAMINHONEIROS: UMA ABORDAGEM COMPREENSIVA PARA A ENFERMAGEM NA PERSPECTIVA DE ALFRED SCHULTZ

AUTOR: Telma Elisa Carraro, MARIA TEREZINHA ZEFERINO

FLORIANÓPOLIS, 14 de Dezembro de 2009.

Coordenador do CEPSH/UFSC

Prof. Washington Portela de Souza
Coordenador do CEP/PRPe/UFSC

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)