



Trabalho Finalista da Categoria Mista e Temática

A Origem do Comportamento Fraudulento entre Motoristas de Transporte Rodoviário de Cargas

Estudante Autor: Marcelo Chieus Zocca
Professores Autores: Ana Paula Dário Zocca, Valéria Rueda Elias Spers, Dalila Alves Corrêa e Arsênio Firmino de Novaes Netto

Universidade Metodista de Piracicaba (Unimep)
Piracicaba, SP



Sumário Executivo

O artigo aborda a ocorrência de práticas fraudulentas de empregados contra empresas e apresenta um estudo exploratório desenvolvido numa organização de pequeno porte, prestadora de serviços de transportes de cargas. O objetivo do estudo é discutir quais elementos influenciam o motorista a se envolver em práticas fraudulentas tomando-se como foco da análise o processo de socialização desses sujeitos. Busca-se compreender os aspectos determinantes contidos em seus processos identitários que contribuem para explicar tais comportamentos e analisar como esses processos podem afetar as atitudes na esfera do trabalho, que devido seu caráter social, acaba por dar vazão aos conflitos e dilemas internos dos indivíduos. Adotou-se a perspectiva teórica do interacionismo simbólico, da formação da identidade e do comportamento criminoso para compreender esta realidade. No estudo, de caráter qualitativo obteve-se dados pela pesquisa documental, observação participante e aplicação de entrevista não estruturada clínica e para a análise dos dados utilizou-se do método qualitativo de análise de conteúdo. O artigo revela que estes profissionais compartilham sentimentos negativos como sofrimento e frustração causados pelo excesso de tensões emocionais e conflitos psicológicos internos, os quais são agravados pelo ambiente hostil da estrada permeado por drogas, prostituição, álcool e fraudes. Tais elementos atuando em conjunto podem levar o indivíduo a desenvolver diversas neuroses psicológicas, entre elas a criminalidade, como mecanismo de resolução para seus conflitos internos.

O artigo contribui para o debate sobre as origens da corrupção no ambiente de trabalho e seus resultados podem ser utilizados para a promoção de políticas de integridade nas empresas, voltadas para a causa do problema, que contemplem o desenvolvimento integral do ser humano, ao invés de focar apenas nas conseqüências. Assim, o combate à corrupção pode ser analisado por ações que promovam o desenvolvimento humano de forma equitativa e sustentável, como prevê o texto da Carta da Terra.

Índice

1. Introdução.....	3
2. O Processo de formação da Identidade.....	4
3. A Descoberta do Mundo e a Busca da Própria Identidade.....	6
4. O choque entre o Mundo Idealizado e a Realidade.....	7
5. A Desintegração da Personalidade Frente às Contradições na Estrutura Social.....	7
6. As Origens do Comportamento Criminoso.....	9
7. Metodologia do Estudo.....	12
9. Conclusão.....	23
10. Bibliografia.....	25

1. Introdução

O artigo apresenta uma reflexão, sob a ótica das teorias de formação da identidade, quais elementos internos e externos presentes na personalidade de um indivíduo podem afetar seu comportamento no trabalho levando-o a praticar fraudes contra as empresas empregadoras. Busca-se compreender os fatores que podem colaborar para o desvio do comportamento humano no contexto de trabalho pela análise do comportamento fraudulento de alguns empregados contra uma empresa de transportes de cargas.

As fraudes praticadas pelos motoristas, apesar de comuns no setor de transporte rodoviário de cargas, são pouco divulgadas e as mais comuns compreendem o desvio de combustível dos veículos, desaparecimento de mercadorias; substituição de pneus novos por velhos; troca de peças e componentes, facilitação de roubos, entre outros. Um dos agravantes que se pode observar está na dificuldade das empresas calcularem as perdas monetárias deste ato, principalmente se a empresa não for dotada de sistemas rígidos de controle e de gestão e o risco de falência decorrente das fraudes se instala (CRUZ, 2004).

Além desse aspecto pecuniário, tais ocorrências podem levar os funcionários a construir uma imagem organizacional permissiva e à percepções distorcidas da cultura de companheirismo, possibilitando-os a estabelecer leis próprias e a obter o sigilo dos parceiros. Neste estágio, para Cruz (2004), a empresa passa a conviver com verdadeiras quadrilhas internas, o risco para a empresa aumenta e seu combate torna-se mais difícil pelas práticas serem acobertadas pelos outros funcionários que não participam diretamente do esquema.

Diante dessa realidade, para tentar coibir as fraudes, as empresas de transporte estão intensificando o uso das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e de sistemas de rastreabilidade por satélite e rádio. Os investimentos neste campo são altíssimos e nem sempre geram resultados desejados, visto que tais medidas não estão sendo suficientes para inibir as práticas, quer pela capacidade do motorista burlar o sistema vigente, quer pelo fortalecimento de quadrilhas no meio. Ademais, são poucas as empresas do setor que conseguem adquirir essa tecnologia (CRUZ, 2004).

Outro recurso utilizado pelas empresas é a adoção de critérios rígidos e eficazes no processo de seleção de motoristas. Nesse campo, uma gerenciadora de risco, contratada pela seguradora de carga, realiza o processo seletivo, e somente define e libera o candidato indicado para vaga após uma criteriosa aplicação de técnicas investigativas incluindo análise do histórico pessoal, criminal, financeiro e profissional do motorista (CRUZ, 2004).

Ao conviver com essa realidade as empresas de transportes padecem de outra sentença: a escassez de mão-de-obra qualificada no setor. Uma matéria da Gazeta Mercantil, publicada em maio de 2007, chamou-nos a atenção sobre o fato: segundo o então presidente do sindicato das empresas de transporte de cargas do ABC esta realidade pode representar um verdadeiro colapso para o setor. A matéria jornalística mostrou que estimativas apontam a existência um déficit no país de pelo menos de 90 mil motoristas ou 15% da frota de 600 mil veículos das transportadoras (GAZETA MERCANTIL, 2007).

O combate às fraudes pelas empresas é dificultado pela falta de profissionais e os empresários se acostumaram a conviver com o problema ao invés de tentarem buscar soluções. Assim, a prática da fraude no contexto das empresas de transporte rodoviário de cargas revela um lado silencioso do setor e se constitui também num tabu para muitos empresários do ramo, que preferem omitir-se diante dessa prática e repassar os custos decorridos para os clientes. Porém, a passividade perante as fraudes além de não contribuir para as empresas também não contribui para o desenvolvimento de seres humanos melhores capazes de conviver em sociedade. Os dois lados, empresa e sociedade, saem perdedores e faz-se necessário compreender o problema para buscar-se uma solução adequada, que vise também o desenvolvimento humano.

A pesquisa tem natureza qualitativa e foi realizada no contexto de uma empresa de pequeno porte, do referido setor, localizada no interior de São Paulo, a qual vem registrando exponencialmente a ocorrência de fraudes entre o grupo de motoristas.

2. O Processo de Formação da Identidade

Na vida de todos os indivíduos estão presentes elementos internos, que definem a individualidade de cada um e elementos externos, provenientes do ambiente compartilhado pelos diversos grupos culturais. A formação da personalidade de uma pessoa vai depender do tipo de relação que esta é capaz de estabelecer entre seu mundo interior e a realidade exterior.

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

A partir desta interiorização nascem as ideologias e crenças que dão origem ao comportamento social pela aceitação generalizada de uma representação subjetiva no grupo social ligado a ela (TAJFEL, 1981a). A leitura da realidade feita pelos diferentes grupos apesar de ser apenas uma interpretação torna-se realidade dentro do grupo e vai direcionar seu comportamento.

O processo de interiorização da realidade atribui sentido às experiências individuais e constitui-se no elemento fundamental para a formação da identidade dos indivíduos e suas relações com a sociedade. O resultado desta socialização são os diferentes tipos de personalidade presentes na sociedade.

Para Berger e Luckmann (1990) o processo de socialização pode ser dividido em duas fases. Ao longo da vida, conforme o indivíduo amadurece e a sua identidade é formada, o processo de interiorização modifica-se, a relação com a sociedade é afetada e o indivíduo inicia um outro processo de socialização. Assim, o processo de socialização evolui de primário para secundário. A socialização primária acontece na infância e o indivíduo torna-se membro da sociedade, representada pelo núcleo familiar, na medida em que compreende os outros, o mundo em que vive e esse mundo torna-se seu próprio. Nesta fase, o fenômeno integra o indivíduo na sociedade.

Na socialização secundária o indivíduo já socializado é introduzido em novos setores ou grupos da sociedade. A criança sai do núcleo familiar e começa a frequentar outros grupos sociais como a escola, amigos, igreja, entre outros, que podem reforçar ou contradizer as crenças adquiridas na socialização primária. Quando esta relação é conflituosa, o indivíduo pode experimentar o sofrimento ou questionar suas crenças.

Porém, a socialização primária é a fase mais importante no processo de identificação. O indivíduo nasce dentro de uma estrutura social objetiva na qual encontra outros significados que lhe são impostos pelos pais, família ou responsáveis legais. Estes se encarregam de sua socialização e também apresentam situações da realidade objetiva, que originam um mundo social objetivo, que é interpretado pelo indivíduo de acordo com a sua localização na estrutura social e também em virtude de suas crenças pessoais, cujo fundamento se encontra na história de cada um (BERGER; LUCKMANN, 1990). As principais crenças do indivíduo refletem suas experiências familiares subjetivas e objetivas, ou seja, reais ou não.

Nesta fase, a interiorização não depende apenas das experiências vividas pela criança, mas o aprendizado recebe influência dos laços afetivos capazes de se formar entre o indivíduo e família. Maté e Neufeld (2006, p. 42) esclarecem que os pais são exemplos para os filhos quando a intimidade emocional entre eles contempla sentimentos de carinho, amor e

afeição, assim “a criança carrega a imagem dos amados pais em sua mente, e nela encontra apoio e conforto”.

Caso contrário, quando o distanciamento emocional toma conta da relação entre pais e filhos, a criança irá buscar outras referências de comportamento que podem ser boas ou ruins. Berger e Luckmann (1990) concordam com os autores acima e enfatizam que a socialização primária não é influenciada apenas pelo aprendizado cognitivo, mas ocorre em situações carregadas de emoção. A identificação da criança com as pessoas que são importantes para ela acontece com a formação dos vínculos emocionais, mas a interiorização somente ocorre quando há essa identificação. A criança assimila os papéis e as atitudes das pessoas que possuem significado para ela e passa a repeti-los. Graças a esse processo, a criança consegue identificar a si mesma, adquirir uma identidade subjetivamente coerente e plausível, que passa a formar o seu caráter e a sua personalidade.

Tajfel (1981b) complementa que as crianças assimilam suas preferências, pela aprendizagem do que lhes é apresentado como bom ou ruim. Os componentes cognitivos afetam a emoção e a criança despertará sentimentos positivos e negativos a respeito das coisas baseada em suas crenças, as quais podem ser determinadas por fatos (muitas vezes falsos) presentes em sua realidade.

A correlação entre realidade e interpretação pode apresentar-se falsa, segundo Monteiro e Vala (2004) no caso dos estereótipos sociais. Para os autores, a ilusão corresponde a algo mais que a simples distorção cognitiva e representa uma forma de salvaguardar uma identidade positiva ou reforçar a negativa.

Os estereótipos estão presentes nos diversos grupos da sociedade e representam as bases onde se assentam os preconceitos e dificulta a interpretação de outra forma da realidade na vida adulta. Desta forma, a infância pode apresentar uma realidade carregada de estereótipos, a qual é ao mesmo tempo uma doce ou amarga ilusão perante o mundo e, que é concreta na vivência do círculo social.

No processo de socialização, a criança descobre o mundo e a si mesma a partir das pessoas que estão em sua volta, para Berger e Luckmann (1990), a consciência da criança é reforçada com a observação dos papéis e atitudes das pessoas que lhe são importantes e significativas: avós, tios e primos. A criança generaliza essas atitudes como pertencentes a toda a sociedade e devido a esta identificação generalizada que o indivíduo consegue alcançar estabilidade e continuidade na identificação consigo mesmo.

Mate e Neufeld (2006, p. 49) também reforçam a importância da estabilidade na infância. A uniformidade possibilita a criança assumir as mesmas atitudes das pessoas que lhe são importantes e cria-se um vínculo da criança com a família e a “idéia que a pessoa tem de si, incorpora ao objeto de identificação”. Porém, em alguns casos por motivos de separação, um dos parceiros pode perder o apoio emocional do outro e preocupado com o relacionamento com o cônjuge se torna menos acessível aos filhos, os quais são privados do contato emocional. Nestes casos o vínculo é quebrado e a identificação com os pais será substituída pelo grupo ou pessoa mais próxima da criança naquele momento.

Portanto, a realidade é uma construção social e para Monteiro e Vala (2004) o homem enquanto ser social vive em uma realidade adquirida por empréstimo de entidades, líderes, grupos, costumes, pessoas e família, os quais fornecem referenciais de comportamento que se constituem em elementos essenciais na formação da identidade dos indivíduos.

Apesar do contexto social apresentar importância significativa na formação da personalidade de uma pessoa, Tajfel (1981a) lembra que sempre haverá exceções, pois nem todas as pessoas se comportam da mesma maneira. São indivíduos autônomos independentes das condições sociais que os integram.

3. A Descoberta do Mundo e a Busca da Própria Identidade

Na formação da personalidade pode-se analisar que a influência dos elementos externos como menciona Monteiro e Vala (2004); Mate e Neufeld (2006, p. 49) e Berger e Luckmann (1990) que transformam o indivíduo em vítima do seu contexto, estão mais presentes na socialização primária, enquanto na socialização secundária o indivíduo ganha força, conhece outras realidades e pode quebrar as ideologias adquiridas na infância e buscar sua própria identidade e referências, formando os indivíduos autônomos mencionados por Tajfel (1981a).

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

Na socialização secundária ocorre então, a interiorização de submundos institucionais, representados pela divisão do trabalho e distribuição social do conhecimento. Nela acontece a incorporação de conhecimentos para funções específicas do trabalho e exige a aquisição de vocabulários próprios para essas funções, os quais estruturam as interpretações e condutas de rotina nos ambientes institucionais. Os submundos da interiorização secundária são realidades parciais em contraste com o mundo básico da socialização primária originados por elementos normativos, afetivos e cognitivos, legitimados por símbolos e rituais, que marcam a diferenciação e a importância entre as funções no trabalho perante a sociedade. Quanto maior for o universo simbólico da profissão, mais profunda será a identificação do indivíduo com sua função (BERGER; LUCKMANN, 1990).

Desta forma, os grupos sociais ou ambientes que cercam o indivíduo na socialização secundária podem abalar ou afirmar os elementos incorporados na socialização primária. As relações sociais saem da experiência familiar para o ambiente social. Tajfel (1981b) acrescenta que a identidade do indivíduo com o trabalho pode ser conflituosa no caso de algumas pessoas cujas profissões as colocam diante da criação e difusão de estereótipos sociais, pois vivenciam problemas que afetam profundamente a sua adaptação e identificação ao meio social do qual integra (TAJFEL, 1981b).

Em uma sociedade complexa nenhum grupo vive isolado do outro e os processos inconscientes à forma como um grupo se compara ao outro são decisivos para a definição do próprio grupo, de si mesmo e da sua influência social. Representa a razão para atitudes e conflitos intergrupos (TAJFEL, 1981b).

Várias realidades se apresentam após a socialização primária e podem desencadear crises decorrentes do fato da criança descobrir que existem outros mundos (verdades) além daquele apresentado pelos pais. Assim, os conteúdos da socialização primária podem entrar em choque com os novos conhecimentos que precisam ser adquiridos na socialização secundária e após essa fase de transição, o indivíduo tem consciência de que a realidade é parte apenas de um contexto (BERGER; LUCKMANN, 1990).

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

A socialização não é um processo limitado e jamais se completa; seus conteúdos podem ser conservados ou transformados. A realidade objetiva pode ser mantida pela

interiorização da vida cotidiana que se manifesta pela rotina e é continuamente reafirmada na interação do indivíduo com os outros. A realidade é interiorizada e mantida por processos sociais que são importantes para a progressiva confirmação da identidade do indivíduo (BERGER; LUCKMANN, 1990).

4. O Choque entre o Mundo Idealizado e a Realidade

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

Na realidade apresentada aos indivíduos desde a infância até a morte, costumam ocorrer situações ou condições sócio-culturais deficientes e contraditórias, que influenciam o processo de formação da identidade e como resultado podem gerar conflitos devido a ruptura com a identidade anterior. Para Berger e Luckmann (1990) os problemas na socialização que desintegram a personalidade podem ocorrer em três situações:

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

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

A terceira acontece quando existem contradições entre a socialização primária e secundária e identidades opostas aparecem como opções subjetivas. Os desejos do indivíduo originados na socialização primária tornam-se impossíveis de serem realizados no contexto da socialização secundária e a identidade subjetivamente escolhida torna-se uma identidade de fantasia, o que levará a tensões e inquietudes na estrutura social.

Além dos conflitos internos e familiares que o indivíduo vivencia na socialização primária e secundária, faz-se necessário destacar a importância da estrutura social, que determina o acesso à realidade e influencia a personalidade humana e os diversos papéis que o indivíduo exerce ao longo da vida. Tajfel (1981a; 1981b) destaca que os estereótipos sociais quando inferioriza as pessoas perante o grupo podem levar a problemas de comportamento. Em determinadas condições, o sujeito pode desvalorizar o grupo em que pertence. Categorias estereotipadas geralmente apresentam um forte diferencial de valor e quando adquirem conotação negativa conduz a desvios, enviesamentos e discriminação.

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

5. A Desintegração da Personalidade frente às Contradições na Estrutura Social

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

Ao contrário, a percepção de homogeneidade nos grupos pode levar a manutenção de uma identidade social positiva por favorecer a integridade dos sujeitos e amenizar julgamentos (MONTEIRO; VALA, 2004). Um ambiente de trabalho permeado por grupos

sociais contraditórios pode levar a desorganização da personalidade enquanto um ambiente com grupos estáveis favorece o encontro do indivíduo com ele mesmo.

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

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

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

As condições sociais podem desorganizar a personalidade devido exercerem pressão sobre a busca da satisfação dos desejos pelos indivíduos. De acordo com Vasconcelos e Vasconcelos (2002), o desejo representa o lado afetivo na construção da identidade e o indivíduo só consegue ter a compreensão do mundo e desenvolver suas capacidades se ele for reconhecido em suas relações afetivas como alguém que possui um desejo que o torna diferenciado em relação aos outros.

Para Sorokin (1968) torna-se evidente a relação que existe entre estruturas, sistemas sociais, desenvolvimento e mudanças na personalidade humana. Aspectos que integram a realidade sócio-cultural. O autor afirma que o processo de desorganização da personalidade é fruto das contradições presentes nos indivíduos e na estrutura social.

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

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

Os diferentes egos estão em harmonia quando os grupos a que pertence o indivíduo têm relações solidárias entre si, fazendo-o pensar, sentir e agir da mesma maneira, direcionando-o para o mesmo alvo e objetivos; o indivíduo está integrado e unificado, livre de lutas e conflitos internos e não terá dúvidas em relação aos seus direitos e obrigações e sobre o que deve ou não fazer (SOROKIN, 1968).

Esta bipolaridade faz parte da natureza dos relacionamentos humanos e não há nada de anormal em sua existência. Em circunstâncias normais, representam os instintos que protegem o indivíduo em situações de perigo e mantêm sua integridade física e moral (MATÉ; NEUFELD, 2006). Porém, Sorokin (1968) acredita que a maioria das psiconeuroses e doenças mentais se devem ao conflito entre egos biológicos e sociais e somente as pessoas maduras conseguem atingir a plenitude nesse processo.

Isto acontece quando os grupos a que pertence o indivíduo estão em conflito e o impelem a ações, deveres e convicções contraditórias, ele fica dividido em si mesmo pelos conflitos internos e preocupações. Não conseguirá paz de espírito, nem felicidade verdadeira;

seu comportamento será contraditório permeado pela indecisão. A contradição acaba com a sua saúde mental e desmoraliza-o, dispersando suas lealdades e dificultando o cumprimento de suas obrigações.

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

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

A tendência para os indivíduos que apresentam comportamentos socialmente indesejáveis é serem avaliados mais negativamente pelo próprio grupo, do que por grupos externos. São as ovelhas negras desintegradas da estrutura social (MONTEIRO; VALA, 2004).

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

O processo de formação da identidade encontra nos sentimentos e emoções o caminho da identificação entre pais e filhos. A identidade pode ser quebrada pela falta de reconhecimento social dos papéis que o indivíduo exerce na sociedade. Imagens carregadas de estereótipos negativos, contradições do ambiente e conflitos, favorecem a desintegração da personalidade e o indivíduo perde a identificação com ele mesmo e com grupo social a que pertence e o conflito passa a fazer parte de sua vida.

6. As Origens do Comportamento Criminoso

O crime, independente de sua natureza, pode ser definido como uma violação de comportamento de uma ou mais normas sociais. De acordo com o processo cognitivo, as normas sociais são resultantes do processo de socialização e o indivíduo que segue um modelo de comportamento criminoso ou passou por um processo de socialização impróprio ou as normas foram feitas por ele mesmo, o que também é impróprio. O pré-requisito para a explicação da causa dos comportamentos criminosos é a teoria que explica o processo de socialização do indivíduo, que pode apresentar as peças para a montagem do quebra-cabeça (FELDMAN, 1971).

A origem da criminalidade então, depende da quebra do equilíbrio psicológico por meio de um processo de socialização impróprio, que pode apresenta-se de quatro perspectivas psicológicas diferentes:

Na primeira, a criminalidade pode ser entendida como uma neurose. A atividade criminosa é uma maneira de obter neuróticas gratificações ou substituições compensatórias de suas necessidades e desejos que não foram atendidos pelos relacionamentos familiares. Essas necessidades e desejos são determinados pela natureza do desenvolvimento individual e envolve a necessidade de segurança, reconhecimento, adaptação, adequação, status e auto-afirmação (FELDMAN, 1971).

A segunda e mais recente: acredita que o criminoso neurótico sofre com uma compulsiva necessidade de punição para aliviar a culpa intolerável por sentimentos ruins que se originam do inconsciente, o que alivia seus conflitos emocionais (FELDMAN, 1971).

A terceira concepção baseia-se na idéia da criminalidade como um caráter anti-social. Essa deficiência tem origem na inconsciente permissividade da figura paterna, ambivalente em aceitar as normas que proíbem a criminalidade; os pais por possuírem um defeito normativo de orientação, inconscientemente encorajam atividades criminosas em suas crianças como meio de obter gratificações para suas próprias disputas inconscientes, então a criança recebe a aprovação de seus pais para atos delinqüentes (FELDMAN, 1971).

Davis e Newstrom (1992) acreditam que a origem dos furtos no ambiente de trabalho relacionam-se à visão de Feldman (1971) do comportamento criminoso como uma forma de gratificação. Os autores mencionam que o roubo pode estar relacionado a um sentimento de frustração em relação ao tratamento impessoal que recebem da empresa ou grave insatisfação e a criminalidade é justificada para vingar o mau tratamento que recebem dos superiores.

A quarta teoria envolve o conceito de anomia. O comportamento criminoso ocorre no contexto de uma situação social, em que os valores da realização pessoal estão extremamente ligados com a noção de sucesso econômico, mas ao mesmo tempo não considera os limites para a obtenção dessas conquistas (FELDMAN, 1971).

Podemos concluir então, que o criminoso é uma pessoa emocionalmente frustrada e perturbada; inconscientemente se utiliza de atos ofensivos para resolver seus problemas emocionais. O comportamento criminoso tem origem em uma série de fatores internos, apresentados pelo processo de socialização, que entram em conflito com situações e condições externas vivenciadas em uma estrutura social contraditória. Desta forma não se limita à personalidade do indivíduo, mas representa um fenômeno social que no local de trabalho é reproduzido para satisfazer conflitos internos.

7. Metodologia do Estudo

O processo de formação da identidade tem característica subjetiva e contempla um estudo de natureza qualitativa, o qual prescreve uma série de técnicas interpretativas para tentar descrever, traduzir e entender as percepções de determinado fenômeno presente no mundo social, entendido como resultado de uma construção social humana e a tarefa do pesquisador é identificar os significados que as pessoas atribuem às suas experiências (COLLIS e HUSSEY, 2005).

O trabalho constitui-se de um estudo exploratório que tem por objetivo obter *insights* a respeito do assunto, ao realizar descrições precisas do fato a fim de desvendar as relações existentes entre os elementos que compõem a pesquisa (CERVO; BERVIAN, 2002). Segundo Collis e Hussey (2005) a pesquisa exploratória é adequada para pesquisar questões em que há pouca informação disponível, com o objetivo de procurar padrões, idéias ou hipóteses através de uma ampla gama de dados e impressões.

A população pesquisada é composta por 25 motoristas carreteiros e para compor a amostra os participantes foram divididos em duas categorias: portadores de registros de advertências e motoristas isentos de advertências, ambos em exercício profissional na empresa. Na primeira categoria foram identificados cinco motoristas. Este mesmo número foi replicado para a outra categoria, na qual os indivíduos foram escolhidos pela técnica de amostragem por conveniência. A técnica de amostragem por conveniência procura obter uma amostra de elementos que estejam mais disponíveis para o estudo e permite rapidez na pesquisa (HAIR JUNIOR et al, 2005; MALHOTRA, 2001).

Desse modo, dez motoristas integraram a amostra inicial da pesquisa. O tamanho da amostra acompanha as orientações da técnica qualitativa de análise de dados, que prioriza

o conteúdo e não a quantidade (BOGDAN e BIKLEN,1994). A inclusão do grupo motoristas sem registros de advertências foi muito rica, pois, ela permitiu a obtenção de informações adicionais e complementares, conferências e esclarecimentos à coleta realizada no outro grupo.

Na realização da pesquisa foram utilizados três instrumentos de coleta de dados: entrevista não estruturada clínica, pesquisa documental e pesquisa participante. A entrevista não estruturada clínica consiste em uma conversação com perguntas específicas, com o objetivo de esclarecer a conduta ou os sentimentos do entrevistado, o que é feito com perguntas abertas que proporcionam mais liberdade para o informante. A sua importância está em descobrir os fatores que influenciam ou que determinam opiniões, sentimentos e condutas; comparar a conduta de uma pessoa no presente e no passado para prever o futuro (ANDRADE, 2003).

A pesquisa documental refere-se à análise de documentos originados de órgãos e instituições que não receberam qualquer tipo de tratamento analítico e são importantes para complementar as informações obtidas por outras técnicas, seja através da confirmação de um fato ou do acréscimo de um dado novo para a pesquisa. Este tipo de pesquisa foi utilizada para acessar e analisar documentos pessoais dos entrevistados, como a ficha de registros de controles e de advertências (GIL, 1991).

Na pesquisa participante, o pesquisador está inserido “no ambiente natural de ocorrência do fenômeno” (PERUZZO, 2005, p. 125), por isso interage com os integrantes do problema em estudo ou situação investigada (GIL, 2002; PERUZZO, 2005), registrando os dados observados (COLLIS; HUSSEY, 2005) e participando ativamente das práticas do grupo (PERUZZO, 2005). Desta forma, requer a presença constante do pesquisador no ambiente em estudo, para o registro das informações à medida que ocorrem e permitir a sua vivência em todas as atividades do grupo, dentro do contexto analisado, transformando o pesquisador num integrante deste (MALHOTRA, 2001; PERUZZO, 2005).

Para as entrevistas utilizou-se a técnica não estruturada clínica, que segundo Andrade (2003) consiste em uma conversação com perguntas específicas, que tem o objetivo de esclarecer a conduta ou os sentimentos do entrevistado, o que é feito com perguntas abertas que proporcionam mais liberdade para o informante. Andrade (2003) também destaca a importância da utilização da entrevista para descobrir os fatores que influenciam ou que determinam opiniões, sentimentos e condutas e comparar a conduta de uma pessoa no presente e no passado para prever o futuro.

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

No estudo, a interpretação dos dados foi elaborada através do método qualitativo de análise de conteúdo, por ser mais adequado a essa realidade, já que é rico em detalhes e tem o objetivo de investigar os fenômenos em toda a sua complexidade e em contexto natural (BOGDAN e BIKLEN,1994). Este método é recomendado para estudos do comportamento humano em organizações, pois permite investigar as representações subjetivas, as construções sociais e os elementos de cultura que podem revelar os processos sociais e psicológicos (ZANELLI, 2007).

8. Apresentação dos Resultados.

A empresa que sediou a pesquisa é familiar, de pequeno porte, atua no setor de transporte rodoviário de cargas e está localizada no interior do Estado de São Paulo. Fundada em março de 1987, é reconhecida no setor de transportes pela sua característica empreendedora, consciência social e competência na realização do seu trabalho. Destaca-se no transporte de produtos siderúrgicos no qual atua desde a sua fundação em parceria com grandes empresas do setor. Na fase da pesquisa apresentava um quadro de 35 trabalhadores distribuídos nas funções: motoristas (25), profissionais administrativos (4) e de manutenção e apoio à frota (6). A prática do ato fraudulento está presente no contexto de trabalho da empresa e é verificada de forma contumaz entre os motoristas. A empresa mantém registros dessas práticas e aplica advertências aos infratores, além de registrar os casos mais graves em boletim de ocorrência. Nestes casos, o funcionário é demitido por justa causa, porém devido a escassez de motoristas no setor a empresa não tem alternativa senão a de manter alguns profissionais e aplicar programas de desenvolvimento.

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

Motorista 1: Tem 54 anos, é casado, pai de três filhos e 15 anos de empresa. É suspeito de usar cocaína e desviar carga. As advertências registradas são: atrasos constantes ao trabalho; faltas e ausências sem prévio aviso e desvio da rota definida para as viagens.

Motorista 2: Tem 34 anos, é casado, pai dois filhos e 2 anos de empresa. É suspeito de usar cocaína. Advertências: ausências e faltas constantes justificadas sobre motivos banais; atrasos costumeiros ao local de trabalho e desvio da rota definida para as viagens.

Motorista 3: Tem 36 anos, é casado, pai de três enteados e 3 anos de empresa. É suspeito de desvio de carga e combustível. Advertência: Trafegar fora da rota definida.

Motorista 4: Tem 28 anos é amasiado, pai de dois filhos e está há 5 meses na empresa. Não respeitou norma da empresa. Advertência: Usou o caminhão para fins particulares.

Motorista 5: Tem 39 anos, é amasiado, pai de três filhos e está há 8 meses na empresa. Não respeitou norma da empresa. Advertência: Desvio de rota.

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

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

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

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

Motorista 10: Tem 29 anos, é casado, pai de 2 filhos e está há 1 ano na empresa.

Para viabilizar a análise dos relatos, as informações coletadas foram divididas em três categorias “origem do comportamento criminoso”; “o processo de formação da identidade” e “contradições na estrutura social” em consonância com a teoria estudada.

Na primeira categoria foram analisadas quatro perspectivas sobre a origem do comportamento criminoso com base em Feldman (1971), quais sejam: a permissividade da figura paterna; as gratificações compensatórias; a anomia e o excesso de conflitos emocionais.

Na segunda categoria, a teoria do interacionismo simbólico foi fundamental para destacar os focos de tensão e os principais conflitos presentes nas socializações primárias e secundárias dos motoristas, representados pelos elementos: baixa auto-estima; frustração; sentimento de fracasso; trabalho infantil; ausência da família e solidão.

Na terceira categoria foram abordados os papéis contraditórios e as estruturas sociais contraditórias, mencionados por Sorokin (1968), representados pelo ambiente paradoxal da estrada, permeado por bebidas, drogas, prostituição e fraudes.

A tabela 1 mostra quais elementos das três categorias acima foram identificados em cada um dos motoristas entrevistados nos dois grupos. Quanto maior a quantidade de elementos presentes, maior a chance de o indivíduo desenvolver problemas de

comportamento pelos conflitos internos e externos que podem levar a desintegração da personalidade.

Tabela 1- Elementos que podem estar associados aos desvios de comportamento e sua frequência para cada motorista.

Elementos identificados		Motoristas advertidos					Motoristas sem advertências				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Primeira categoria	Permissividade da figura paterna	X	X	X	X	X					
	Gratificações compensatórias			X							
	Anomia			X							
	Excesso de conflitos emocionais:	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Segunda categoria	*Baixa auto-estima	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	*Frustração	X	X	X		X	X	X	X		X
	*Sentimento de fracasso	X		X		X		X			
	*Trabalho infantil	X	X	X		X	X		X		
	*Ausência da família		X		X	X	X	X	X	X	X
	*Solidão		X					X	X		
Terceira categoria	*Papéis contraditórios		X								
	Estrutura social contraditória	X	X	X	X	X	X	X		X	X

Fonte: Elaboração própria.

A seguir são apresentadas as análises que possibilitaram a construção da tabela 1 e parte dos relatos das entrevistas para apoiar tais análises. A análise comenta os elementos das categorias identificadas:

a) Permissividade das figuras paternas – Esse elemento foi o único que se mostrou presente para todos os motoristas advertidos e também conferiu uma nítida diferenciação entre os dois grupos. Diz respeito à inconsciente permissividade da figura paterna, ambivalente na imposição das normas ou ainda, à falta de uma figura de autoridade que oriente o indivíduo diante dos diversos mundos que se apresentam.

Relatos do grupo de motoristas advertidos:

- “Meu pai era meio solto, soltão. Desde pequeno me cuidava por mim mesmo, saía cedo e voltava de tarde” (Motorista 1).

- “Eu nunca tive orientação, só que não culpo o meu pai por isso, que ele deveria ter feito isso. Eu tive que aprender sozinho [...] eu ainda não aprendi bem... estou aprendendo [...] foi a vida que educou.” (Motorista 2).

- “Meu pai gosta de coisa certa, ele não gosta de coisa errada, gosta de coisa certa, ele sempre fala: - Se um dia você for **preso por coisa certa**, eu te ajudo, mas se for preso por uma coisa errada, vai ficar na cadeia. Sempre quer coisa certa, não quer coisa errada.” (Motorista 3).

Relatos do grupo isento de advertências:

- “Meu pai sempre me ensinou assim, o trabalho, que a gente sem o trabalho e sem a honestidade principalmente né? Então acho uma coisa, que sempre incentivou a gente foi o trabalho, a educação, pra não se perder no mundo, porque hoje em dia o mundo tá mais complicado né? Porque com o trabalho você está sempre com a mente envolvida, não tem tempo de pensar em outra coisa né? [...] Eu sou fruto do que eles me ensinaram, você entendeu?” (Motorista 4).

- “[...] o que foi mais importante na minha infância até hoje foi o carinho dos meus pais, que se não fosse eles dá atenção pra mim...como essas crianças que entram no mundo das drogas é descuido dos pais que deixam eles fazerem o que querem. Eu graças a Deus tive o apoio da minha família, meu pai, minha mãe, todo mundo” (Motorista 6).

- “[...] eu sempre falo pro meu filho, dou o exemplo do meu pai, porque meu pai sempre lutou muito por nós [...] se eu fosse outra pessoa seria meu pai, pelo exemplo de vida que ele passou para nós” (Motorista 7).

- “[...] meu pai sempre foi linha dura, no sentido de gostar das coisas certinhas ali, sabe? É isso que ele deixou para nós, fazer as coisas o mais certo possível, ter responsabilidade [...] ele é o herói” (Motorista 8).

- “Meu pai sempre me ensinou:-Olha, nunca presta mentir, por mais errado que você fez, você tem que contar o que aconteceu. Isso é uma coisa que eu levo comigo, entendeu? [...] Eles me ensinaram ser uma pessoa direita, educada e muitas coisas na vida, o que sou hoje é graças ao meu pai e minha mãe” (Motorista 9).

No processo de socialização primária dos motoristas com advertência pôde-se perceber a falta de normas claras e vínculos emocionais e mostra-se bem diferente dos relatos do grupo de motoristas isento de advertências. Neste grupo a figura dos pais e da família está no centro de sua formação e se auto percebem como resultado do que lhes foi ensinado pelos pais. Os laços emocionais são mais evidentes e expressos em palavras que colocam o pai como um exemplo a ser seguido e até mesmo idealizado na figura do herói. Porém, não se pode afirmar que a falta da figura de autoridade, principalmente do pai de forma isolada, seja capaz de determinar o comportamento fraudulento, o que seria tendencioso, mas a pesquisa aponta que esse é um elemento importante que, se associado a outros elementos, pode levar ao desajuste de comportamento.

b) Gratificações compensatórias – Diz respeito às ações de compensação de necessidades ou desejos que não foram atendidos no ambiente familiar. Identificado em motorista do grupo dos advertidos:

- “[...] quando era criança eu passei necessidade e meu pai roubava milho e feijão pra gente não passar fome. Meu pai colocava o fogo pra cozinha e ficava o dia inteiro e o feijão não amolecia e eu só bebia aquele caldo meio aquado, que o feijão era duro [...]” (Motorista 3).

O fato do pai se utilizar do furto para sustentar a família no passado do motorista é amenizado pelo sofrimento causado pela fome e esta realidade interiorizada na infância não é capaz de julgar a atitude do pai como criminosa ou ilegal e o indivíduo fica sem referências morais adequadas dentro de seu círculo social e o ato passa a ser visto como adequado para situações de necessidades não atendidas.

O motorista em questão experimentou sentimentos dolorosos de privação na infância e nessas circunstâncias uma resposta natural é encontrar uma forma de assegurar alguma satisfação substituta para pacificar sua frustração, o que pode ser realizado por vias legais ou ilegais, de acordo com o aprendizado que vivenciou na infância. A necessidade passa a justificar o ato como direito do indivíduo para compensar seu sofrimento. Isto fica claro quando diz: - “[...] no negócio de comer eu gasto, no que comer eu gasto, não tenho porque não gastar não [...] por isso que pra família do meu pai aqui é casa de rico, porque tem regalia em casa, chega em casa tem...no domingo minha mulher faz alguma coisa diferente, faz um churrasquinho, compra uma carinha a mais, aí eles fala mesmo. No dia que eu fui no açougue falei pra mulher eu quero carne porque eu trabalho pra mim comer, não quero ficar rico não [...] eu gosto

de carne, quero comprar pra comer, não quero guardar dinheiro, você morre amanhã e não aproveita nada” (Motorista 3).

c) Anomia - os valores da realização pessoal estão extremamente ligados ao sucesso econômico. Se o indivíduo não consegue sustentar esse sucesso ao longo da vida, começa a haver uma tensão para si e para a família fazendo surgir sentimentos de frustração e de fracasso. Esse elemento também foi identificado em motorista do grupo dos advertidos:

- “[...] meus irmãos falam que sou rico, que eu ganho bem, que eu sou rico [...] minha cunhada mesmo não se dá com a minha mulher, porque fala que ela é metida, por causa do jeito dela né? [...] eles falam que a gente gasta demais às vezes né? [...] Eu deixo que eles falem [...] eu acho isso interessante, é positivo né? Me sinto todo cheio, não?” (Motorista 3).

- “[...] quando saí de casa meu pai chorou, só no meu casamento ele chorou, nos outros não [...] porque quem ajudava em casa era eu, então ele chorou né? Porque eu ajudava ele todo mês, dava minha mesada e aí se faltava dinheiro no final do mês eu tinha dinheiro e adiantava a mesada do outro mês e ficava os dois meses pra ele. Quando eu casei ele chorou, no meu casamento ele foi de terno, nos outros ele não foi” (Motorista 3).

- “[...] tem muita coisa dentro de casa e ainda as crianças reclamam [...] a minha mulher [...] reclama das coisas de casa e eu falo pra ela que passei fome e eles tem mordomia e ainda reclamam e eles ficam quietos” (Motorista 3).

Todos os relatos pertencem ao mesmo motorista e pode-se perceber que ele sempre ocupou na família dos pais e ocupa em sua família hoje, um espaço de destaque e reconhecimento não pelo simples fato de existir e cumprir seus papéis de filho, pai e marido, mas pelo fato de atender as necessidades financeiras e desejos desses dois grupos que o pressionam com os pedidos, reclamações e insatisfações.

Deste modo, os valores da realização pessoal estão extremamente ligados com a noção de sucesso econômico e ao mesmo tempo não considera os limites para a obtenção dessas conquistas e se o indivíduo não consegue sustentar o sucesso econômico ao longo da vida, começa a haver uma tensão para o indivíduo e para a família que incorporou as normas do sucesso pessoal e faz surgir sentimentos de frustração e fracasso.

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

Todos os motoristas apresentam algum tipo de conflito; o diferencial está na maneira pela qual cada um deles encontra alívio para essa tensão, o que é uma escolha pessoal. Os principais conflitos identificados pelos depoimentos, dos membros dos dois grupos, encontram-se a seguir:

Baixa auto-estima:

- “[...] meu filho sempre falava pra mim que queria comprar caminhão mas eu acho que não vai dar certo [...]na verdade eu queria ser uma estátua. Pelo menos não pode ser uma carranca, porque trocar a gente por outro não vai resolver, não vai resolver. A estátua pra turma ver que atrás da

estátua teve uma pessoa lá um dia, tipo uma foto como Nossa Senhora, que atrás dela tem gente, que foi coisa boa um dia e tem gente que acha que não vale nada” (Motorista 1).

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

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

- “[...] o meu enteado fala quer ser motorista porque o pai dele era e ele morreu, mas se ele estudar, ele tem uma coisa melhor pra frente, pode ser alguém mais pra frente né? Se você tem estudo você tem um futuro” (Motorista 3).

- “[...] se minha filha quisesse ser motorista a vontade dela prevalece, mas eu tentaria falar pra ela: - Olha, se é isso que você quer você vai, mas eu acho que era melhor você estudar e ser alguém mais...né?” (Motorista 4).

- “[...] Se meu filho quisesse ser motorista, eu falava assim...falo brincando né? Olha filho, motorista não é bom não” (Motorista 5).

*[...] se meu filho quiser ser motorista eu vou explicar pra ele como que é, que não é uma vida fácil, se ele quer isso, tem que pensar bastante né? Para os meus filhos eu quero passar educação, dar estudo, mesmo que ele vamos **supor**, quer ser motorista, mas eu quero que ele estude, porque no futuro vai ser bom pra ele (Motorista 6).*

- “[...] tem lugares que você vai e as pessoa trata você mal, você é muito discriminado, em muitos lugares né? O caminhoneiro é isso..., o caminhoneiro é aquilo... eu queria trabalhar com caminhão e ser bem visto, sabe?” (Motorista 7).

- “[...] meu pai queria muito que eu estudasse, que fosse alguém na vida mesmo, né?” (Motorista 7).

- “[...] minha maior vitória não aconteceu ainda não. Eu acho que nada vem fácil pra mim, é muito sofrer, tem que ter dificuldade pra dar valor, hoje eu dou valor para o serviço, pra esse tal sofrimento aí..”.(Motorista 8).

- “[...] os pais sempre querem que o filho siga aquilo que o pai é, cê entendeu? Mas os pais sempre querem o melhor pro filho. Então eu falo: - Oh filho, você tem que estudar bem, você não queira ser igual ao pai motorista de caminhão, porque não vai dar certo” (Motorista 9).

- “[...] o motorista é muito discriminado em qualquer lugar, qualquer pessoa manda no motorista, uma faxineira manda no motorista, não digo aqui, mas em qualquer outro lugar, o motorista é tratado como praticamente um cachorro, você acaba muitas vezes escutando coisa e tem que engolir quieto [...] eu nunca esperava encontrar isso” (Motorista 9).

- “[...] você percebe quando você chega em um cliente que a pessoa olha pra você de um jeito que parece que é uma pessoa imunda, uma pessoa que não tem educação, que é..., que não tem cultura, você entendeu? Então você percebe isso já no olhar da pessoa, não é que nem chega um advogado lá, ele é bem tratado, ele é... você entendeu? Chegou um caminhoneiro você percebe que a pessoa olha pra você com um certo desprezo por você, entendeu?” (Motorista 9).

O sentimento de baixa auto-estima pela profissão se deve a uma imagem carregada de estereótipos, preconceitos e estigmas, levando os motoristas a se sentirem discriminados e inferiores perante a sociedade. Esse sentimento causa sofrimento que o motorista não quer perpetuar em sua família; assim, não incentiva seus filhos a seguirem na

profissão, o que também gera um segundo conflito por não se verem como espelho para seus filhos.

Falta de desejo, frustração e sentimentos de incapacidade:

- “[...] gostaria de estudar, mas não tem jeito, depois de velho” (Motorista 1).
- “[...] não tinha cabeça, não tinha objetivo, não pensava que ia acabar aquilo lá (ganhava muito dinheiro com caminhão do pai), pra mim eu nunca ia ficar velho, nunca ia acabar aquilo lá, nunca, entendeu?” (Motorista 2).
- “[...] Eu gosto de ser motorista, se você tem que ir, você tem que ir, fazer o quê?” (Motorista 3).
- “Quando era jovem não tinha sonho de escolher profissão não [...] eu tinha vontade de trabalhar com caminhão, eu achava muito bom, eu tinha vontade sabe? Aí, depois que eu trabalhei bastante, trabalhei em bastante empresa, em bastante firma já e depois eu sou desanimado de motorista viu?” (Motorista 5).
- “[...] a minha intenção era ser mecânico, só que não tive oportunidade” (Motorista 6).
- “[...] o meu sonho quando era jovem era trabalhar com caminhão...o meu sonho tá realizado, só que é frustrante porque não é aquilo que a gente imaginava quando era criança, sabe? Eu achava que nossa... quando chegava nos lugares com aquele caminhãozão marcava, chamava atenção, mas hoje pra gente que trabalha nesse ramo, você vê que é um trabalho sofrido né? E hoje eu vejo que se eu tivesse ouvido o meu pai [...] eu poderia estar atrás de uma mesa, sossegado [...] não tava nessa vida aí que eu tô hoje” (Motorista 7).
- “[...] meu sonho era ser advogado, mas não tive como estudar né? Hoje eu já esqueci que queria ser advogado, não tenho mais condição, o estudo é meio caro né? Tenho uma família aí, sei lá, acho que fica pesado, acho que não dá pra mim estudar mais” (Motorista 8).
- “Eu tinha outra imaginação de caminhão, eu imaginava aquelas coisas que você vê em filme, você fica lá, viajando junto com três, quatro, cinco caminhão junto, tudo amigo, encosta no posto, todo mundo vai e dorme, vai faz a sua comidinha, conversa, sabe? É coisa que a gente imaginava, é coisa de criança [...] hoje não, hoje eu sei que o serviço de caminhão não é...entendeu? Não é aquela **ilusão** que a gente pensava que era” (Motorista 9).

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

Sentimento de fracasso e baixa escolaridade:

- “Fiz até a segunda série na escola antiga” (Motorista 1).
- “[...] Se eu tivesse estudado, teria sido diferente, o cara que estudou comigo hoje ele anda de S10 [...] eu poderia ser agrônomo, só que a oportunidade que tive, eu perdi. Meu pai mandou eu estudar no colégio agrícola [...] e ele dava tudo pra mim, até salário ele dava, pra eu ficar lá sem fazer nada, e aí o que eu fazia, pegava carona com um caminhão e vinha embora, quando ele via eu tava de volta [...] estudei até a oitava série”. (Motorista 2).

- “[...] na escola a professora enfiava papel na minha boca porque eu não parava de falar. Estudei até a terceira série [...] repeti bastante e esse tempo atrás [...] fiz uma prova para tirar a quarta série” (Motorista 3).

- “Fiz o primeiro grau completo” (Motorista 4).

- “Estudei até a quarta série, não cheguei a fazer a quinta série inteira não [...] pra mim era bom estudar, só que eu não tinha tempo de estudar, eu trabalhava em um horário e estudava em outro e agente perdia muita aula” (Motorista 5).

- “Estudei até a oitava série e a quinta série repeti três vezes, eu nunca gostei de estudar. Na verdade, eu achava que não tinha necessidade e hoje a gente vê que faz falta, se arrepende né?” (Motorista 6).

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

- “[...] Na escola eu sempre levava meio a sério assim, mas eu era bem fraco assim, sempre passava na lata, eu acho que era por causa de trabalhar né? Estudava a noite e trabalhava de dia [...] terminei o colegial” (Motorista 8).

- “[...] no tempo de escola, isso para mim é muito sofrido [...] você começa a falar, os outros alunos davam risada (ele tem problemas de dicção), tiravam sarro de você, aí eu já começava a ficar todo vermelho como um pimentão. Por ser tão quieto na escola repeti a quinta série três vezes [...] por mim eu tinha parado na oitava série, mas como minha mãe insistia, chegava no final do ano ela chorava, então fui até o terceiro colegial” (Motorista 9).

O fracasso escolar está presente em muitos depoimentos, o que reforça a baixa auto-estima desses profissionais, pois no processo de socialização secundária por não terem vencido as dificuldades e obstáculos do estudo, devido ao trabalho precoce ou por outros problemas, acabaram por assimilar esse fracasso fazendo-os em alguns casos se sentirem fracos e incapazes de buscar a realização de seus sonhos e desejos.

Deste modo, hoje se vêem sem saída na busca de outras oportunidades. Em alguns relatos percebe-se um conflito doloroso, como se tivessem perdido a única chance que a vida lhes ofereceu e carregam uma carga emocional que mistura arrependimento e lembranças dolorosas. Esta perda mostra-se irreversível e responsável pela ausência de perspectiva de mudanças.

Infância roubada pelo trabalho infantil:

- “[...] comecei a trabalhar com 9 anos no sítio” (Motorista 1).

- “[...] com 10 anos de idade, meu pai colocou eu pra trabalhar em um posto de gasolina” (Motorista 2).

- “[...] fui trabalhar com 12 anos na colheita do pinho com copinho, que cai a resina” (Motorista 3).

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

- “[...] comecei a trabalhar com 13 anos, em lanchonete, fazendo lanche” (Motorista 6).

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

A socialização primária que ocorre na infância é um período em que a criança exercita, experimenta e assimila diversos papéis, assim no brincar de carrinho o menino exerce o papel de motorista e a menina ao brincar de boneca exerce o papel de mãe, que irão prepará-los para as escolhas futuras e são importantes para definir a posição que a criança ocupa no mundo e vai ajudá-la a encontrar o seu espaço, principalmente a sua auto-identificação.

No caso da maioria dos motoristas a infância não representou um período de experimentação dos diversos papéis através da fantasia, pois tiveram que exercitar pela realidade do trabalho, um papel que foi definido pelos seus pais.

A criança não tem autonomia para fazer escolhas, assim os motoristas não tiveram a liberdade da infância respeitada e lhes foi tirado o direito de definir seu próprio futuro, o que decorre na falta de desejos e objetivos quando adultos. Alguns motoristas seguem na profissão por se sentirem incapazes de buscar outras oportunidades, pois tiveram que aceitar uma realidade imposta em suas vidas. Na socialização primária não conseguiram sonhar e na socialização secundária não conseguiram escolher; hoje se vêem sem saída e frustrados.

A questão de ser ausente da família:

- “[...] é difícil ser ausente [...] em casa quem arruma as coisas é meu pai, ele que ajeta tudo em casa entendeu? É o xodó das crianças. É difícil cê vê a mulher, porque ela trabalha e ela cuida do filho e da casa e ela tem que ser pai e mãe né? Cê vê que chega final de semana ela tá...tá pesado pra ela, cê tem que ajudar mais, participar mais, até que caba nessas coisas aí” (Motorista 2).

- “[...] minha esposa não gosta muito de eu ficar fora assim” (Motorista 4).

- “[...] eu gosto de viajar [...] mas de repente a gente pensa na família da gente, ficar fora de casa é ruim [...] ficar muito tempo fora de casa, aí força a barra hein? Tem umas empresas que a gente chega de viagem, aí tá uma semana fora de casa e quando chega na cidade da gente, não dá chance de ir em casa, ver sua família, quer que volte para trás, fazer outra viagem e eu acho isso errado” (Motorista 5).

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

- “[...] se eu tivesse ouvido o meu pai, minha mãe fala muito, que se eu tivesse ouvido o meu pai, hoje eu poderia estar todo dia em casa às 5 horas da tarde, todo final de semana estava com as minhas crianças, ficava em casa direto e não tava nessa vida aí que eu to hoje” (Motorista 7).

- “Por minha mãe ela quer que eu fique perto de casa, nunca aceitou que eu viaje [...] minha mãe não concorda não, até hoje, se eu chegar perto dela e falar que vou parar de viajar ela dá pulo de alegria [...] meu pai nunca falou nem que sim nem que não. Ele fala que se tá bom pra mim...quer te seja bem” (Motorista 8).

- “[...] na profissão de motorista minha mãe sempre deu apoio pra mim, mas sempre ficou com o pé atrás, sempre tinha medo, você entendeu? Ela nunca pensou do filho dela tá viajando e fique longe dela, sabe aquela mãe que quer ver o filho sempre perto, ali? E não se imaginava o filho dormir longe dela, em estrada, ela nunca imaginou assim” (Motorista 9).

- “[...] meu filho sente muita falta de mim, ele é muito apegado comigo [...] então quando não to em casa ele pede pra minha esposa ligar pra mim [...] e pede pra eu voltar embora [...] agora eu acho

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

- “A minha esposa tem aquela preocupação, ela não queria que eu fosse motorista, ela não gosta de motorista, porque motorista tem aquela fama de ser putero né? De sair com a mulherada, em posto né? Essas coisa” (Motorista 9).

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

A solidão na estrada:

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

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

- “[...] uma cara pra ser motorista tem que gostar [...] porque a gente fica muito sozinho [...] nas viagens a gente tá sempre sozinho, né? Os amigos que a gente faz por aí, mas não é aqueles amigos do peito, você conhece hoje, amanhã, depois não vê mais. Eu sou sozinho” (Motorista 8).

A solidão vivenciada pelos motoristas nas estradas tem causa mais profunda que a simples ausência ou distância da família e pode estar vinculada a um sentimento de desagregação social. O motorista convive entre vários grupos sociais na família e no trabalho e parece não conseguir formar laços afetivos com nenhum. Desta maneira, ele não se reconhece como parte de um grupo e desenvolve conflitos com seus próprios valores, numa tentativa de adaptá-los aos valores do grupo que almeja fazer parte para, assim, poder efetivamente se sentir integrado.

A dificuldade está em encontrar seu lugar na sociedade e a utilização de bebidas e drogas, cada vez mais comum entre os caminhoneiros conforme relatos, pode constituir-se num mecanismo de adaptação dos motoristas aos grupos sociais que almeja fazer parte, substituindo os laços afetivos para preencher as carências emocionais, pois o fato de o motorista ter muitos amigos na estrada, o faz popular entre os caminhoneiros, lhe confere status perante o grupo e faz parte da idealização da figura do motorista.

A presença da bebida na estrada é relatada em muitos depoimentos e faz-se necessário destacar seu papel de socialização, pois o consumo da bebida sempre é lembrado nos relatos, em um contexto social de confraternização e não de forma solitária, como apresentam o vício da droga. Assim, a bebida faz o vínculo do motorista com a sociedade, que é representada pelos amigos da estrada e a droga permite a fuga da realidade e dos conflitos emocionais.

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

pelos outros motoristas, assim é muito difícil para esses profissionais admitirem o sentimento da solidão.

Papéis contraditórios

- “[...] o caminhoneiro é o seguinte, ele tem que aprender a ser duas pessoas, ou é uma pessoa do bem ou é uma pessoa do mal, que tem os dois lados, ele vai conhecer os dois lados. Ele tá longe de casa [...] as vezes ele é outra pessoa, tem pessoa que é assim, tá na casa é uma pessoa, fora de casa é outra, entendeu? Muda a cabeça, sei lá. Pode fazer, ninguém vai ficar sabendo, sei lá? [...] Você não está se escondendo de ninguém, você está se escondendo de você mesmo [...]” (Motorista 2).

- “[...] eu quero ter uma vida honesta, certinha, caprichadinha, ter meus filhos, minha esposa, meu pai, minha mãe, minha família” (Motorista 2).

Essa contradição deixa o indivíduo dividido em si mesmo pelos conflitos internos e preocupações. Isto toca profundamente a percepção de sua identidade levando-o a travar batalhas de conflito consigo próprio e a distanciar-se da possibilidade de encontrar a paz de espírito e a felicidade. O sentimento de culpa por violar as leis sociais pode gerar uma tensão tão grande, que o indivíduo espera pela punição de seus atos, o que acaba com a sua saúde mental, desmoraliza-o e dificulta o cumprimento de suas obrigações:

- “[...] Deus existe e tá aqui, ele tá vendo tudo e nós vai ter que acertar as contas, uma hora ou outra, cê vai ter que acertar, não adianta [...]. Você fez errado e procurar não fazer mais errado e ver o que vai acontecer né? Você tem a sua parcela de culpa nisso aí, e você vai ter que prestar contas, não vai ter jeito.” (Motorista 2).

e) Estrutura social contraditória

A estrada representa para o motorista o seu ambiente de trabalho e como pode ser observado nos depoimentos abaixo, apresenta duas realidades contraditórias. Ao mesmo tempo em que oferece o sustento de sua família, também facilita a convivência com os mais variados grupos, sejam eles os da prostituição, da bebida, das drogas e das fraudes. Este contexto o impele a ações e convicções contraditórias e podem levá-lo a considerar os valores como algo relativo, como meras convenções que podem ser violadas e cambiáveis:

Bebidas, drogas e prostituição

- “[...] eu vivi os dois lados, eu sei qual o lado bom e qual o ruim [...] hoje em dia, tudo o que eu tinha pra experimentar na minha vida, eu experimentei, até que enjoou já, eu já experimentei, pra mim não é novidade ver uma coisa que é errado, não é novidade, eu já experimentei isso. Às vezes se vejo que tô em lugar que não é bom ficar, nem fico, pego, saio, vou embora pra outro lugar, é melhor entendeu? (Motorista 2).

- “[...] o conselho que dou para quem quer ser motorista é prestar atenção em muita mulherada em posto e essas coisas que nunca compensa” (Motorista 3).

- “[...] na estrada tem que evitar de parar em lugar que você não gosta, que você acha que não tá certo, você vai pra outro né? Você acha que não deve, você sente que não tá bom [...] na estrada as coisas são oferecidas, mas só pega quem quer, porque se você entra em um ambiente e tem um monte de gente bebendo ou fazendo as coisas erradas, você entra, faz sua obrigação e sai. Se eu fosse justiça tomava uma providência pra não deixar acontecer essas coisas, porque tá crescendo cada dia mais..” (Motorista 5).

- “[...] viver na estrada [...] pra você dormir é perigoso, tem sempre os cara que tem as má intenção [...] tem esses caras que passa rebitado (drogado) e eles querem correr o que o caminhão tem pra correr [...] eles querem passar por cima, passa xingando, joga o caminhão em cima do caminhão da gente [...] com o efeito das drogas eles ficam agressivos né? Eles não pensam no que eles estão fazendo” (Motorista 6).

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

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

- “[...] Já chegaram a oferecer isso pra mim (drogas), mas eu não mexo com essas coisas não, oferecem como se nada tivesse acontecido, e essas pessoas são os próprios motoristas das outras empresas” (Motorista 9).

Fraudes

- “[...] eu trabalhei com tanque de combustível e tem muito motorista que mexe. Eu falando ninguém acredita que nunca mexi em um litro de álcool, não tenho coragem [...] Já me pressionaram mais não tive coragem [...] a gente para em um lugar e eles perguntam se não tem álcool para vender. Os caras vem de fora e você nem sabe quem é [...] e tem gente que aceita o convite [...] eles falam que a polícia não vai ver que eles estão acostumados a fazer [...] algum motorista já quis incentivar eu [...] lá em Santos tem um esquema no meio do mato, é perigoso [...] mas eu fui descartando o outro motorista e não aconteceu [...] era cem litros, duzentos litros” (Motorista 5).

- “[...] é claro que você acha no meio da estrada, nego que quer comprar óleo seu, que quer fazer isso e aquilo [...] isso acontece muito com pessoas que tem o próprio caminhão dele [...] ele não quer comprar óleo do posto e acaba pedindo óleo pra pessoa que é empregado e trabalha em transportadora. Entendeu? [...] Se a pessoa tá chateada com a empresa, tá mordida, alguma coisa assim, a pessoa faz, a pessoa faz, nisso aí ninguém é diferente” (Motorista 9)

- “[...] teve uma vez que eu tava parado lá em Jales, e o cara pegou o dinheiro da estadia, pra ele comer, que a empresa deu e ele acabou usando o dinheiro em outra coisa entendeu? Em cervejada, essas coisas, entendeu? Essa bagunça, e ele ficou sem dinheiro, aí o que ele fez, ele vendeu a lona dele e tirou a lona de outro caminhão da mesma empresa para não levar a culpa” (Motorista 9).

- “[...] às vezes você acaba ficando sem dinheiro na estrada, você acaba..., você vê alguma coisinha diferente, quer levar em casa e acaba comprando [...] e você fica sem dinheiro e acaba se complicando [...] mas sempre acha outra transportadora que tá carregando junto com a gente e a gente empresta dinheiro e depois acerta [...] mas tem nego que já não pensa dessa forma, o cara acha melhor tirar da empresa. [...] Isso você escuta em qualquer lugar, em qualquer lugar tem isso. Você é obrigado a conviver, só que cada um tem a sua cabeça, né?” (Motorista 9).

- “[...] Isso acontece muito com aqueles caminhões tanque, o nego tira e joga água. É coisa que você convive no dia-a-dia entendeu?” (Motorista 9).

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

Em relação às fraudes, segundo os relatos dos motoristas, pode-se concluir que, na maioria das vezes, está associada a um mecanismo de compensação, seja para se vingar da empresa ou para repor o dinheiro necessário gasto em outras finalidades, principalmente para sustentar o vício das drogas, o álcool e a prostituição.

A fraude como forma de vingança contra a empresa pode estar relacionada a falta de um canal na empresa para os funcionários expressarem suas insatisfações, o que associado ao sentimento de baixa auto-estima do motorista, este sente-se incapaz ou é impedido de expressar seus sentimentos para o chefe ou encarregado, então se aproveita de uma situação em que a empresa está em desvantagem para conseguir obter um benefício que compense a sua insatisfação. Nesse caso, o poder muda de mãos, da empresa para o motorista.

A bebida, as drogas e a prostituição representam mecanismos de fuga dessa realidade que causa tanto sofrimento. No tocante a este aspecto um dos motoristas deixa isso bem claro quando diz:

- “[...] antes eu tinha vontade de fugir, de correr, entendeu? Tipo eu se enrolava assim... enrolava aqui, ficava lá, se entendeu? [...] Você sabe que é como um vício, você nunca perde ele, você convive com ele, você tem que saber controlar ele, cê entendeu? A vida passa e você tem que correr dela, tem que correr [...] Você não está se escondendo de ninguém, você está se escondendo de você mesmo.” (Motorista 2).

Apesar de tudo o que foi exposto, o indivíduo não é totalmente passivo e pode aceitar ou rejeitar o que lhe é oferecido ao longo de sua vida. Assim é livre e pode romper com esse processo de afiliação e com todos aqueles grupos que são contrários as suas convicções, o que é reforçado pelo depoimento abaixo:

- “[...] o ambiente da estrada depende de cada um, você tem que chegar e fazer a sua amizade” (Motorista 8).

9. Conclusão

Pela análise das entrevistas pode-se perceber que não existem elementos isolados no comportamento dos motoristas que os levam a fraudar a empresa. O comportamento fraudulento pode estar ligado à uma infinidade de combinações de elementos internos e externos, conscientes e inconscientes, reais e imaginários atuando em conjunto e variam de indivíduo para indivíduo. A história de vida de cada motorista apresentou elementos que contribuiram para desvendar a origem das fraudes e montar o quebra-cabeça.

O relato dos motoristas desvendou um conteúdo denso e obscuro por apresentar na maior parte das vezes, elementos negativos que geram sofrimento e frustração para esses profissionais. Em sua análise, evidencia-se o excesso de conflitos e tensões psicológicas que permeiam suas vidas, e a própria profissão, e podem levá-los a desenvolver diversas neuroses entre elas a criminalidade representada pelas fraudes.

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

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

Os outros elementos desencadeadores do comportamento criminoso como a anomia, as gratificações compensatórias e a permissividade da figura paterna foram relatados

somente pelo grupo de motoristas advertidos, o que permitiu fazer uma ligação mais estreita desses elementos com o comportamento criminoso.

A permissividade da figura paterna mostrou-se um fator de maior relevância para o desajuste da conduta desses indivíduos, pois foi o único elemento apontado por todos os advertidos, e não ocorreu com os demais, permitindo assim uma clara distinção entre os dois grupos.

A fraude revelou-se um mecanismo inconsciente de resolução de conflitos, compensação de perdas e alívio de tensões que são vivenciadas por esses motoristas ao longo de sua vida e na empresa. Quando a fraude tem origem em questões ligadas à empresa, como vingança por algum acontecimento, deve-se aprofundar a análise.

Muitas vezes o motorista não encontra um canal para expressar suas insatisfações no trabalho e como geralmente apresenta baixa auto-estima, sente-se incapaz ou é impedido de expressar esses sentimentos para o chefe ou encarregado. Assim, se aproveita de uma situação em que a empresa está em desvantagem para conseguir obter um benefício que compense a insatisfação. Nesse caso, o poder muda de mãos, da empresa para o motorista.

Sem o reconhecimento social pela profissão e inferiorizados no ambiente em que freqüentam, quando lhes é apresentada uma oportunidade para assumir o controle da situação, podem fazê-lo em benefício próprio para compensar as frustrações, necessidades e desejos que não foram atendidos pelos relacionamentos familiares e sociais. O grande problema é que as práticas anti-éticas ganham uma justificativa e podem tornar-se éticas aos olhos de seus praticantes e forma a base para uma cultura fraudulenta institucionalizada e de difícil rompimento.

Além disso, pode-se considerar que os processos de formação da identidade dos motoristas, representado pela socialização primária e secundária e pelo contexto social, apresentam-se submersos em um ambiente carregado de contradições, conflitos e tensões de uma infância privada de sonhos e marcada pelo fracasso escolar e trabalho infantil.

Os indivíduos que na infância tiveram uma família que cumpriu seu papel de prover as necessidades humanas de afiliação, segurança e ser fonte segura e integrada de valores e referências normativas, apresentaram maior tendência em escolher outros mecanismos que não seja a criminalidade, no caso as fraudes, para dar vazão a seus conflitos inconscientes e restabelecer o equilíbrio emocional.

Vale destacar também que a utilização das fraudes como mecanismo de resolução de conflitos depende em grande parte das escolhas pessoais conscientes ou inconscientes que os indivíduos experimentam ao longo da vida. As pessoas são relativamente livres para romper com esse processo (SOROKIN, 1968)

Neste ponto, as empresas podem desempenhar um papel fundamental para combater a cultura das práticas fraudulentas entre estes profissionais oferecendo-lhes condições para refletirem a ética e canais confiáveis de comunicação ou denúncias de atos ilícitos tanto por parte da empresa quanto por parte dos funcionários e principalmente reaproximando os motoristas de suas famílias para suprir as necessidades sociais por meio de laços afetivos mais fortes que sejam capazes de superar o ambiente hostil da estrada e as estruturas sociais contraditórias que estão presentes no dia-a-dia do motorista.

A realidade encontrada neste estudo apenas reflete a deterioração dos valores da sociedade moderna, que coloca os interesses individuais acima do bem comum presente também na esfera da política e gestão de empresas públicas e privadas. Nas mãos de quem está o poder também está a decisão de qual caminho deve ser seguido e a fraude torna-se um jogo perigoso de quem pode mais e no final quem perde é a sociedade, que paga mais pelos serviços prestados e perde empregos nas empresas falidas pelos esquemas fraudulentos.

Porém, o maior prejuízo não é financeiro, mas social. A manutenção de uma cultura fraudulenta ajuda a inibir o desenvolvimento moral das pessoas e dificulta a vida em sociedade.

As empresas ao invés de embutirem o custo das fraudes no preço de venda devem engajar-se na luta por uma sociedade menos corrupta e mais limpa. O estudo aponta que o rompimento desta realidade pode ser possível pelo fortalecimento da família como grupo social de referência para a formação do caráter individual com o resgate de alguns valores humanos básicos da vida em sociedade. A educação nas empresas não deve contemplar apenas o trabalho, mas a vida, pela promoção de debates que coloquem a ética no centro das questões e forneça referências de valores que sirvam de guias para o comportamento de seus funcionários com a adoção de códigos de ética e políticas de combate à corrupção.

Por fim, o estudo mostra a complexidade do comportamento humano no ambiente de trabalho e, por isto, evidencia a necessidade, por parte das empresas, de adotar políticas e diretrizes organizacionais que relevem a totalidade da pessoa. Este aspecto constitui-se num desafio para as organizações que enfrentam ocorrências como as relatadas neste estudo, realidade que requer uma gestão com as pessoas vinculada à realidade do fato humano e não apenas dos recursos humanos. Entre outros desdobramentos, o estudo constitui-se em uma oportunidade para futuros trabalhos que objetivem o aprofundamento da pesquisa sobre quais elementos são mais importantes na determinação do comportamento fraudulento. É válido destacar que os dados aqui apresentados dizem respeito ao contexto da pesquisa realizada, sem quaisquer pretensões de extrapolar e generalizar os resultados. Neste sentido, é desejável sua aplicabilidade em outros contextos.

10. Bibliografia

- ANDRADE, Maria Margarida. **Introdução à metodologia do trabalho científico:** elaboração de trabalhos na graduação. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- BERGAMINI, Cecília W. **Psicologia Aplicada à administração de empresas.** São Paulo: Atlas, 1982.
- BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. **A construção social da realidade.** Petrópolis: Vozes, 1990.
- COLLIS, Jill; HUSSEY, Roger. Pesquisa em Administração. Porto Alegre: Bookman, 2005.
- CRUZ, Lígia Maria. Adeus ao fio de bigode. **Negócios em transporte.** São Paulo, 182, p. 16, Março 2004.
- DAVIS, Keith; NEWSTROM, John W. **Comportamento humano no Trabalho.** São Paulo: Pioneira, 2002.
- DEJOURS, Christophe; ADBOUCHELI, Elisabeth; JAYET, Christian. **Psicodinâmica do trabalho.** São Paulo: Atlas, 1994.
- FELDMAN, David. Psychoanalysis and Crime. In: **Mass society in crisis and social pathology.** Toronto: Collier-Macmillan, 1971. p.231-239.
- GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1991.
- HAIR JUNIOR, Joseph F. et al. **Fundamentos de métodos de pesquisa em administração.** Porto Alegre: Brookman, 2005.
- MALHOTRA, Naresh. **Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada.** Porto Alegre: Bookman, 2001.
- MATÉ, Gabor; NEUFELD, Gordon. **Pais ocupados filhos distantes.** São Paulo: Melhoramentos, 2006.
- PERUZZO, Cicília Maria K. Observação participante e pesquisa-ação. In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio (Org.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação.** São Paulo, 2005. p. 125-144.
- SOROKIN, Pitirim A. **Sociedade, Cultura e Personalidade.** Porto Alegre: Globo, 1968.
- TAJFEL, Henri. **Human Groups and social categories.** Cambridge: Cambridge University Press, 1981a. 1v.

TAJFEL, Henri. **Human Groups and social categories**. Cambridge: Cambridge University Press, 1981b. 2v.

VASCONCELOS, Isabella F. Gouveia; VASCONCELOS, Flávio C. Gestão de recursos humanos e identidade social: Um estudo crítico. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v.42, n.1, p.64-78, jan-mar. 2002.

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

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

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

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

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