

Diferenças de percepção de estressores de acordo com o tipo de rota no trabalho de caminhoneiros

*Michelle Engers Taube
Mary Sandra Carlotto*

Resumo: A profissão de caminhoneiro está sujeita a inúmeros estressores ocupacionais. O presente estudo objetivou verificar diferença na percepção de estressores laborais em caminhoneiros que realizam rotas curtas e aqueles que percorrem rotas longas no seu trabalho. A amostra se constituiu de 445 caminhoneiros atuantes em diferentes regiões do estado do Rio Grande do Sul, Brasil. Como instrumentos de pesquisa, foram utilizados questionários de dados sociodemográficos, laborais e estressores ocupacionais, elaborados para esse estudo. Os dados foram analisados por meio da prova *t* de *student*. A análise evidenciou associação significativa dos estressores: condições de estradas e repouso, postos de atendimento, locais para alimentação, possibilidade de assalto e roubo, jornada de trabalho, remuneração e sistemas eletrônicos de controle aos caminhoneiros de rota longa, quando comparados aos de rota curta. Os resultados apontam para a necessidade de se considerar a variável rota longa no processo de adoecimento dessa categoria profissional.

Palavras-chave: estressores ocupacionais; caminhoneiros; saúde do trabalhador.

Differences of perception of stressors according to the route type on truck drivers work

Abstract: The profession of truck driver is exposed to several occupational stressors. This study aimed to evaluate the existence of differences between short and long run distances truck drivers, regarding stressors perception. The sample was composed by 445 Brazilian truck drivers from different zones of the state of Rio Grande do Sul. As instruments, we used socio-demographic, labor, and occupational stressors questionnaires especially created for this research. The data was analyzed through student t-tests. The analysis highlighted that long distance drivers, compared to short distance drivers, have higher stressors levels about: roads pavement and rest conditions, services area, food court services, lack of security, working hours, salary, and electronic control systems. The results indicate that the variable long driven distance should be considered for the illness process analysis of this profession category.

Keywords: occupational stressors; truck drivers; worker's health.

Introdução

Frente ao cenário de cobranças contínuas por resolução de problemas e ganho de produtividade, os trabalhadores apresentam dificuldade em cuidar da sua saúde, em função do contexto organizacional demandar cada vez mais de suas habilidades e competências, muitas vezes afetando o tempo que o profissional dispõe para o cuidado com a saúde (Zanelli, Borges-Andrade, & Bastos, 2014). Essa evidência vem sendo amplamente pesquisada em diversas categorias profissionais, indicando a necessidade de discutir a responsabilidade do mundo organizacional na geração do estresse do trabalhador (Organização Mundial da Saúde [OMS], 2005).

As constantes mudanças no contexto do trabalho têm originado uma intensificação do ritmo de trabalho e da sobrecarga cognitiva, devido a fatores como exigência de habilidade e de agilidade no pensamento e na execução das atividades laborais, aumento de empregos que requerem alta qualificação e maior uso de informação e tecnologia de comunicação (Lucca & Campos, 2010). Este advento implica exigências cada vez mais elevadas sobre as funções mentais dos trabalhadores (Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho, 2007), com repercussões importantes para sua saúde mental e ocorrência de transtornos relacionados a estressores ocupacionais (International Labour Organization [ILO], 2016; Nieuwenhuijsen, Bruinvels, & Frings-Dresen, 2010).

O estresse ocupacional é um estado geral de tensão fisiológica e tem relação direta com as demandas do ambiente organizacional (Camelo & Angerami, 2008). Está ligado, na maioria das vezes, com a organização do trabalho, condições de trabalho, carga excessiva, relações laborais, relação imprópria de subordinação, falta de orientação e treinamento, falta de controle sobre suas demandas e excesso de trabalho, não respeitando aspectos biológicos (Carayon, Smith, & Haims, 1999; ILO, 2016). Ocorre devido às demandas do trabalho não combinarem ou excederem as capacidades, recursos ou necessidades do trabalhador e também quando as competências não são compatíveis com o esperado pela empresa (ILO, 2016).

O trabalho não representa neutralidade na vida do indivíduo (Lancman & Sznelwar, 2011), possui função constitutiva para o adocimento do trabalhador e não é, de forma alguma, somente um fator desencadeante (Jacques, 2003). Os eventos que desencadeiam o processo fisiológico e a resposta psicológica do organismo, com o objetivo de distinguir o estímulo da resposta, são definidos como estressores (Selye, 1974). O desenvolvimento do estresse depende do estímulo estressor, e da resposta do indivíduo a esse estímulo (Le Fevre, Matheny, & Kolt, 2003).

O alto nível de estresse pode acarretar decréscimo de produtividade, aumento no índice de acidentes e erros (Morin, Tonelli, & Pliopas, 2007) e prejudicar a habilidade de tomada de decisão (Lipp, Costa, & Nunes, 2017), comprometendo o poder de produzir, de criar e decidir (Morin et al., 2007). Alguns segmentos da economia possuem uma pré-disposição para o estresse ocupacional, devido às características e organização do trabalho, sendo o modal do transporte um setor de alto risco (Apostolopoulos, Sönmez, Shattell, & Belze, 2010; Lemke, Hege, Perko, Sönmez, & Apostolopoulos, 2015).

O transporte rodoviário é a principal modalidade de tráfego de cargas na economia brasileira, contando com uma média de dois milhões de caminhoneiros operando nesta atividade (Confederação Nacional do Transporte [CNT], 2016). O caminhoneiro tende a possuir um repertório de atividades e riscos em sua prática laboral. Alguns exemplos das condições de trabalho desses profissionais são as longas jornadas de trabalho, tarefas de carga e descarga, serviços administrativos, perigos em relação ao trânsito, exposição na condução, fatores químicos e físicos, riscos ergonômicos e psicossociais e um estilo de vida que não beneficia a saúde (Alessi & Alves, 2015; Nascimento, Nascimento, & Silva, 2007; Silva, Luz, Vasconcelos, Marqueze, & Moreno 2016; Van der Beek, 2012). Estudos indicam que a profissão favorece problemas do sono (Narciso & Mello, 2017;

Souza, Paiva, & Reimão, 2008), propensão ao abuso de álcool, sobrepeso e obesidade (Domingos, Jora, Carvalho, & Pillon, 2010), dificuldades no convívio com a família e nas relações sociais (Masson & Monteiro, 2010).

A organização do trabalho dos caminhoneiros é considerada cansativa e estressante, condição que pode ser origem de adoecimento físico e mental (Bezerra, Cavalcante, Moreira, Mota, & Sicheiri, 2016). O ofício de conduzir causa esgotamento devido às preocupações da profissão, como a rota a ser percorrida, prazos de entrega, condições de manutenção do veículo que opera e as fiscalizações governamentais (Batista, 2017).

A ausência de repouso adequado pode ser uma das grandes causas do esgotamento, tornando esse risco uma característica da profissão (Batista, 2017). Em sua prática profissional o caminhoneiro apresenta dificuldade de autocuidado (Batista, 2017), por atuar em um segmento vulnerável (Alessi & Alves, 2015; Knauth, Leal, Pilecco, Seffner, & Teixeira, 2012) e de difíceis condições ocupacionais para essa prática (McDonough et al., 2014).

Esses trabalhadores adiam ao máximo o cuidado de sua saúde, agravando sua morbidade e culminando em afastamento (Delfino & Moraes, 2015). Segundo os autores, esse adiamento é influenciado pela remuneração e pela tentativa de se manter ativo. As expectativas mobilizadas para a escolha da profissão, liberdade e prazer por dirigir e conhecer novos lugares sustentam, em parte, as condições penosas que esses trabalhadores encontram no seu dia a dia na estrada.

McDonough et al. (2014) conduziram um estudo visando identificar os riscos evitáveis no adoecimento de caminhoneiros. Os riscos citados foram o estresse, a fadiga, o local de trabalho, a comunicação, o estilo de vida, a família e a cultura de condução. Também foi assinalado que esses profissionais reconhecem as condições de trabalho adversas que possuem e o quanto essas condições se configuram como barreiras ocupacionais para a aquisição de um estilo de vida saudável.

A magnitude do transporte de cargas no Brasil, associada ao risco no trânsito no qual também se expõe a população, gera a necessidade de analisar a saúde destes profissionais (Moreno & Rotenberg, 2009). Investigar, prevenir e controlar os fatores estressores (Richardson & Rothstein, 2008) e os acidentes de trabalho (Atkinson, 2004) é uma forma de preocupar-se com a qualidade de vida desses profissionais (Panichi & Wagner, 2006).

A profissão caminhoneiro possui uma rotina de trabalho diferenciada, dependendo do tipo de trecho que percorre. Existem profissionais que percorrem rotas curtas, ou seja, pequenos trechos rodoviários e, por isso, não necessitam ausentar-se de suas casas. Há aqueles que percorrem uma rota longa, executam seu trabalho tendo que pernoitar em outras cidades, às vezes por mais de 30 dias. Define-se rota longa quando os caminhoneiros realizam viagens com duração superior a seis dias, conforme a Lei 13.103 (Brasil, 2015). Nessa perspectiva, o presente estudo objetivou verificar diferença na percepção de estressores laborais em caminhoneiros que realizam rotas curtas e aqueles que percorrem rotas longas no seu trabalho.

Método

Participantes

A amostra do tipo não probabilística é composta por 445 caminhoneiros, 68,8% de rota curta e 31,2% de rota longa. Os critérios para inclusão na amostra foram: ser do sexo masculino (devido à pouca participação feminina nesta categoria profissional, na região investigada), possuir carteira nacional de habilitação (CNH) C ou E, (de acordo com o artigo 143 do Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 2018)) e estar em atividade na profissão há, no mínimo, quatro meses (tempo de exposição necessário para avaliação de impacto dos estressores ocupacionais, conforme Schonfeld, 1996).

Instrumentos

Para essa pesquisa, foram utilizados dois instrumentos autoaplicáveis, sendo eles:

1. Questionário sociodemográfico (idade, situação conjugal, filhos, escolaridade) e laboral (tipo de vínculo, acompanhamento nas viagens, tipo de rota, número de pernoite em viagem, remuneração, carga horária, tempo de atuação profissional);
2. Questionário sobre estressores ocupacionais, elaborado especificamente para este estudo, com base na literatura sobre estressores em caminhoneiros (Cavagioni, Pierin, Batista, Bianchi, & Costa 2009; Cerqueira et al., 2011; Delfino & Moraes, 2015; Guedes, Brum, Costa, & Almeida, 2010; Kapron, 2012; Marqueze, Ulhôa, & Moreno, 2012; Masson & Monteiro, 2010; Nascimento et al., 2007; Penteado, Gonçalves, Costa & Marques, 2008; Resende, Souza, & Cerqueira, 2010; Rosa, 2006; Silva et al., 2016; Ulhôa et al., 2010; Van der Beek, 2012). Este questionário possui 14 itens que avaliaram a Infraestrutura das rodovias e dos postos de paradas (condições de estradas, postos de atendimento, condições para repouso, local para alimentação), a Insegurança (assaltos e roubos), o Trânsito (congestionamento, acidentes), a Poluição (sonora, ambiental), a Jornada de trabalho, a Remuneração, os Sistemas eletrônicos de controle e as Equipes de apoio. Os itens foram avaliados por uma escala de quatro pontos (1 “nada estressante” a 4 “muito estressante”). A pertinência e adequação dos itens foram avaliadas por 12 caminhoneiros não participantes da amostra, em um estudo piloto de instrumento, em fevereiro de 2017.

Procedimentos de coleta de dados

Para a coleta de dados, contataram-se seis empresas do ramo do transporte, cursos de Movimentação de Produtos Perigosos (MOPP) e Cargas indivisíveis, que possuem enfoque neste público, e Centros de Formação de Condutores (CFC's) a fim de apresentar os objetivos da pesquisa e obter autorização e apoio para a aplicação dos instrumentos. Os questionários foram aplicados, de forma coletiva, pela primeira autora da investigação e recolhidos ao final do preenchimento. A pesquisa possui aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS) sob o número CAAE: 62418116.7.0000.5344.

Procedimentos de análise dos dados

Os dados foram analisados no pacote estatístico *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), versão 22. Foram realizadas estatísticas descritivas de caráter exploratório, para avaliar a qualidade do banco de dados, verificando possíveis erros de digitação, distribuição de itens, casos omissos e extremos. Para a comparação de grupos, utilizou-se a prova *t* de *student*, adotando-se como significativo o valor de $p \leq 0,05$. A magnitude do efeito foi calculada pela diferença média padronizada entre os grupos (*d* de Cohen), que considera 0,2 um valor indicativo de um efeito pequeno, 0,5 um efeito médio e 0,8 um tamanho de efeito grande (Cohen, 1992).

Resultados

Características sociodemográficas

Os participantes de rota curta tinham, em sua maioria, companheira fixa (87,6%), filhos (80,4%), formação em nível de ensino médio (53,3%) e a idade média de 38,22 anos (DP=9,60, amplitude = 22 a 65). Possuíam, em média, 11,63 anos de profissão (DP=10,11, amplitude = 1 a 45). Quanto às características laborais, 92,2% possuíam vínculo empregatício e 90,8% viajavam sem acompanhante. A remuneração média era de R\$2.561,33 (DP=772,44, amplitude = 1100 a 6000). Trabalhavam, em média 269,87 horas/mês (DP=41,25, amplitude = 160 a 480) e, em média, 23,91 dias/mês (DP=1,78, amplitude = 15 a 30), com uma jornada diária de 11,23 horas (DP=1,512, amplitude = 8 a 16).

Os participantes de rota longa tinham, em sua maioria, companheira fixa (80,6%), filhos (75,5%), formação em nível de ensino médio (54,7%) e a idade média de 37,86 anos (DP=9,62, amplitude = 21 a 65). Possuíam, em média, 13,44 anos de profissão (DP=9,58, amplitude = 1 a 45). Quanto às características laborais, 77% possuíam vínculo empregatício e 92,8% e viajavam sem a presença de um acompanhante. A remuneração média era de R\$3.337,89 (DP=1499,86, amplitude = 1000 a 15000). Trabalhavam, em média 328,97 horas/mês (DP=91,49, amplitude = 128 a 528) e, em média, 25,11 dias/mês (DP=3,22, amplitude = 15 a 30), com uma jornada diária de 13,36 horas (DP=3, amplitude = 8 a 22) e ficavam em média 21,01 dias viajando (DP = 8,11, amplitude = 7 a 50).

Os resultados revelaram diferenças estatisticamente significativas entre os grupos de acordo com o tipo de rota realizada. Caminhoneiros de *rota curta* apresentaram médias mais elevadas nos estressores acidentes ($m = 2,94$), roubo ($M = 2,76$), congestionamento, poluição ambiental ($M = 2,75$) e assalto ($M = 2,72$). Os caminhoneiros que realizam *rota longa* apresentaram maiores médias nos estressores assalto ($M = 3,36$), roubo ($M = 3,33$), congestionamento ($M = 2,93$), acidentes ($m = 2,91$) e condições das estradas ($M = 2,90$). o tamanho do efeito, calculado pelo *d* de Cohen para os resultados significativos, variou de 0,36 a 0,65 (efeito médio).

Tabela 1
 Comparação de Médias dos Estressores de acordo com a Rota.

Variáveis	Rota Curta			Rota Longa			<i>p</i>	<i>d</i>
	N	M	DP	N	M	DP		
Acidentes	302	2,94	0,99	136	2,91	0,96	0,751	
Assalto	301	2,72	1,07	138	3,36	0,9	0,001*	0,65
Condições das estradas	302	2,6	0,83	136	2,9	0,85	0,001*	0,36
Condições de repouso	303	1,45	0,73	138	1,91	0,91	0,001*	0,56
Congestionamentos	304	2,75	0,95	137	2,93	0,99	0,068	
Equipes que apoiam o processo	300	1,64	0,82	137	1,8	0,98	0,098	
Jornada de trabalho	300	1,68	0,83	136	2,07	0,95	0,001*	0,44
Locais de alimentação	300	1,39	0,7	136	1,76	0,84	0,001*	0,48
Poluição ambiental	300	2,75	0,96	137	2,82	0,95	0,471	
Poluição sonora	302	2,52	0,93	137	2,65	0,91	1,840	
Posto de atendimento	301	1,78	0,8	138	2,1	0,8	0,001*	0,40
Remuneração	297	1,76	0,87	137	2,28	1,12	0,001*	0,52

* $p < 0,01$; * $p < 0,05$; #effect size Cohen's *d*.

Discussão

Os resultados evidenciam associação significativa nos estressores condições de estradas e repouso, postos de atendimento, locais para alimentação, possibilidade de assalto e roubo, jornada de trabalho, remuneração e sistemas eletrônicos de controle nos caminhoneiros que realizam seu trabalho na modalidade *rota longa*. Estudos indicam que motoristas de *rota longa* têm múltiplos fatores de risco que podem levar ao comprometimento de saúde, acidentes e estresse. Os dados acerca do motorista de *rota curta* ainda requerem estudos, para caracterizar o ambiente de trabalho, as condições de saúde e o quanto o fator 'tempo de exposição' impacta em risco (Apostolopoulos, Sönmez, Hege, & Lemke, 2016; Crizzle et al., 2017).

O medo do assalto e do roubo é uma constante na profissão do caminhoneiro (Guimarães, Landim, & Aparecida, 2003; Moreno & Rotenberg, 2009; Ulhôa et al., 2010), representando a categoria de trabalhadores (50,3%) mais exposta a esse tipo de violência (Carneiro, 2000). Os fatores de risco mais frequentes para vitimização são o trabalho solitário ou em dupla, turno da noite e a atuação em áreas dominadas pelo crime. Essas condições tornam esse trabalhador mais vulnerável a roubos e assaltos e se agravam quando trafega em rodovias onde o isolamento, as más condições das estradas e a falta de policiamento facilitam o crime, sendo a insegurança um sentimento rotineiro na vida destes profissionais (Essenberg, 2003; Paes-Machado & Levenstein, 2002).

Pesquisa com caminhoneiros indicou que 93% dos entrevistados consideram a profissão arriscada e os principais riscos informados foram os acidentes, assaltos e os roubos (Tolentino, 2012). Esses riscos contribuem para problemas psicológicos e demais distúrbios nos profissionais do transporte (Misailidis & Boaretto, 2016). Outro problema vivenciado pelos caminhoneiros é o roubo de carga (Guimarães et al., 2003). O Brasil é considerado o oitavo país mais perigoso no transporte de carga, afetando

principalmente a segurança dos profissionais dessa área (Agência Brasil, 2017). As tecnologias embarcadas contribuem na gestão de riscos para as transportadoras mitigarem os prejuízos oriundos do roubo de carga, porém as quadrilhas especializadas têm conseguido burlar os sistemas (Coelho & Leismann, 2018). Os autores assinalam que os estudos acerca do comprometimento mental do condutor com relação a este fenômeno ainda são inexistentes.

O estressor *condições das estradas* pode ser explicado pelo fato de que nesta modalidade, o trabalhador de *rota longa* tem de percorrer cidades distantes, estando mais exposto às más condições da malha rodoviária, o que ocasiona dificuldades que atingem a segurança do condutor e a manutenção e elevação dos gastos com o veículo, devido a quebras, desgastes e aumento do consumo de combustível. Também as más condições das estradas afetam o trabalho do caminhoneiro, tornando a viagem perigosa e difícil, o que exige maiores habilidades destes profissionais, configurando-se como fator estressor da profissão (Rosa, 2006; Silva, 2015; Ulhôa et al., 2010; Silva et al., 2016).

A Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2016), em pesquisa acerca das condições das rodovias brasileiras, sinalizou que 58,2% apresentam algum tipo de problema. Segundo a investigação, 48,3% possuem deficiências no pavimento, 51,7% na sinalização e 77,9% na geometria da via. A entidade avalia que a baixa qualidade das rodovias do país refere-se à falta de planejamento e investimento na infraestrutura. Os resultados desta pesquisa acenam para a elevação do custo operacional do transporte rodoviário, probabilidade de acidentes, menor desempenho dos veículos e qualidade do serviço prestado e impactos maléficos ao meio ambiente, devido às más condições das estradas brasileiras.

O estressor *condições de repouso* pode ser explicado devido à extensa jornada de trabalho do motorista de *rota longa* (Alessi & Alves, 2015; Cavagioni et al., 2009; Masson & Monteiro, 2010; Narciso & Mello, 2017). Contribuindo com essa característica do trabalho desse público, a Lei do Caminhoneiro, nº 13.103/2015 (Brasil, 2015) autoriza uma jornada de trabalho mais extensa e redução do tempo de repouso, prejudicando o sono, a atenção e o estado de alerta, o que pode causar sonolência e, em consequência, aumento da probabilidade de acidentes (Narciso & Mello, 2017). Dessa forma, os motoristas de *rota longa* têm maior possibilidade de risco de acidente, pois dirigem por mais horas consecutivas, sem pausas para descanso.

A jornada de trabalho extensa esteve associada aos Transtornos Mentais Comuns em caminhoneiros de *rota longa* em estudo de Ulhôa et al. (2010), referindo que dirigir por longas distâncias ocasiona prejuízos à saúde mental, privação da família e do convívio social. O prazo curto para a entrega da carga pode dificultar o descanso e o sono (Resende et al., 2010) e a jornada irregular ou alternada e com duração superior a 12/14 horas prejudica a qualidade do sono, com isso aumentando o risco de acidentes (Narciso & Mello, 2017).

Quanto aos locais para alimentação, Delfino e Moraes (2015) definiram esse estressor sob duas perspectivas. De um lado, os locais inapropriados para as refeições e o alto custeio do cuidado pessoal sob as regras dos postos de combustíveis. De outro, o contexto organizacional, que determina a falta de tempo para as necessidades vitais de

alimentação, exigindo cumprimento de prazos, fatores presentes em caminhoneiros de *rota longa*, condições estas que interferem na saúde e no bem-estar destes profissionais.

Pesquisas evidenciam que hábitos alimentares inadequados são uma característica dessa categoria (Alessi & Alves, 2015; Batista, 2017; Masson & Monteiro, 2010; Moreno & Rotenberg, 2009; Nascimento et al., 2007; Silva, et al., 2016; Van der Beek, 2012). Caminhoneiros que percorrem longos trechos realizam refeições em restaurantes à beira das estradas, onde em sua maioria, são ofertadas preparações desbalanceadas sob ótica nutricional, com elevado teor de gordura, açúcar e sódio (Alessi & Alves, 2015; Batista, 2017; Bezerra et al., 2016; Hamilton, Vayro, & Schwarzer, 2015). Alguns trabalhadores preparam sua refeição na cozinha de seu caminhão, muitas vezes sem variedade de alimentos, com alto valor calórico e baixo valor nutritivo (Bezerra et al., 2016; Cavagioni et al., 2009; Guedes et al., 2010; Paris, Grandi, Siviero, & Pereira, 2013; Penteado et al., 2008). Esses hábitos são, ainda, agravados pelo horário irregular de trabalho, dificultando o acesso a alimentação (Masson & Monteiro, 2010).

Os postos de atendimento são os locais destinados ao descanso (Condições de repouso) e geralmente são postos de gasolina (Leal, 2008), sendo percebidos como inadequados (Silva, et al., 2016). Estes são preestabelecidos pelas empresas contratantes, controlados através da jornada e sistema embarcado de controle, não oportunizando ao caminhoneiro a opção de planejar os locais onde deseja parar (Silva, 2015).

Um estudo realizado por Silva (2015) com caminhoneiros de *rota longa* observou que o banho e a higiene são realizados em postos de combustível, na maioria dos casos mediante pagamento, e apresentam condições precárias. Em algumas oportunidades, o caminhão é considerado o local para seu descanso, principalmente quando está aguardando carregamento (Moreno & Rotenberg, 2009). O atendimento ao motorista também é realizado em escritórios das empresas, alguns situados dentro de postos de combustíveis, que geram a documentação para a saída de viagem, bem como os acertos de retornos e, na maioria das vezes, o caminhoneiro necessita esperar durante horas para conseguir a documentação e seguir viagem, gerando estresse e desconforto (Silva, 2015).

Acerca da infraestrutura dos pontos de parada e descanso, o Ministério do Transporte (2017) publicou, em julho de 2015, a portaria nº 944, que define as condições de segurança, sanitárias e de conforto que os locais devem possuir para atender de forma adequada os caminhoneiros. Essas condições devem fazer parte dos “PPD” (Pontos de Parada e Descanso), reconhecidos pelos órgãos competentes e atender à Lei 13.103/2015, que dispõe dessa estrutura. Essa iniciativa busca colher subsídios da iniciativa privada no atendimento à Lei (Silva et al., 2016).

A remuneração do caminhoneiro é uma combinação entre salário e comissão, gerando uma intensificação da carga horária de trabalho, devido a fatores como concorrência, defasagem do frete e dificuldades de mercado (Delfino & Moraes, 2015). Esse estressor também pode estar associado à Jornada de Trabalho, sendo a remuneração o resultado da jornada, a distância percorrida e o tempo destinado a essa entrega (Knauth et al., 2012).

O estressor *sistemas eletrônicos de controle* pode ser explicado devido ao fato de os motoristas de *rota longa* possuírem essa tecnologia embarcada em seu caminhão. Causam desconforto, pois a vigilância é constante e, por meio dessa tecnologia, são rastreados

em toda a ação realizada (Moreno & Rotenberg, 2009; Silva, 2015; Silva et al., 2016), permitindo a visualização de sua localização em tempo real (Vieira, 2017), bem como análise de seu comportamento (Gristec, 2010; Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas [SEBRAE], 2017).

Estudos indicam que esses trabalhadores reconhecem a necessidade e a importância desse sistema para aumentar a segurança do caminhão, da carga e deles próprios (Gristec, 2010; Silva, 2015), porém criticam o uso que as empresas fazem desse recurso, por ser considerado um mecanismo de controle, e sinalizam as falhas desses sistemas como geradoras de acidentes (Moreno & Rotenberg, 2009; Silva, 2015; Silva et al., 2016). Parece controversa a percepção que os caminhoneiros têm acerca dos sistemas de controle, pois, de um lado reclamam da falta de segurança como sendo um dos principais problemas da profissão e, de outro, *reivindicam o não controle de suas rotinas de trabalho*, assinalando ser um fator de restrição da sua autonomia (Moreno & Rotenberg, 2009). Essa controvérsia também foi assinalada em uma pesquisa realizada pela CNT (2016) sobre o perfil do caminhoneiro, sendo o perigo e a insegurança um dos fatores negativos da profissão e, entre os fatores positivos a liberdade, conhecer novos lugares e pessoas, a aventura e o desafio.

O estresse ocupacional, quando em níveis elevados, pode ocasionar acidentes graves, principalmente em funções que exigem exatidão e precisão (Silva, Souza, & Minetti, 2002) e as causas podem estar associadas ao cansaço e à perda de concentração (Cavagioni et al., 2009). Analisar e explicar os estressores dessa categoria profissional sob a perspectiva de rotas de trabalho se faz pertinente para que as ações de saúde, promoção e prevenção sejam adequadas e assertivas.

Os resultados permitem perceber que, para os caminhoneiros de *rota longa*, o trabalho se apresenta de forma diferenciada em relação aos profissionais de *rota curta*. O trabalho se mistura em meio à vida privada, e vice-versa, há certa confusão entre essas esferas (Silva, 2015). Este profissional realiza longas jornadas de trabalho, dorme no próprio caminhão e faz sua higiene em postos de combustíveis. Quando possível, descansa, mas de modo insuficiente, passa muito tempo distante de casa, não conseguindo acompanhar a rotina de sua família, perdendo datas e comemorações especiais. Essas situações fazem com que reconheça nos seus companheiros de profissão o suporte que necessita como estratégia para diminuir o distanciamento e o isolamento familiar e sentir-se pertencendo à sociedade (Masson & Monteiro, 2010).

Outro ponto relevante refere-se aos estressores acidentes e congestionamentos, ambos assinalados como geradores de estresse, classificados com umas das maiores médias por ambos os grupos neste estudo. Os acidentes podem comprometer a atividade laboral desses profissionais, por gerar incapacidade ou afastamento do trabalho, suspensão de CNH devido a pontos ou culpabilidade no evento, ocasionando perda do direito de dirigir, e por consequência a perda do seu trabalho.

Quando os motoristas de *rota longa* se envolvem em acidentes, estes são geralmente classificados como graves, devido ao fato de o espaço de trabalho ser as estradas, onde a velocidade e o excesso de veículos são constantes, aumentando a probabilidade deste tipo de acidente. Os acidentes em rodovias são responsáveis por 60,7% das vítimas fatais do trânsito (Departamento Estadual de Trânsito [Detran], 2017). A segurança

dos caminhoneiros não é apenas uma prioridade ocupacional (*National Institute for Occupational Safety and Health* [NIOSH], 2009), mas também uma preocupação geral de saúde pública, devido ao alto número de mortes por acidentes de caminhões envolvendo motoristas e ocupantes de outros veículos e o impacto social financeiro (Chen et al., 2015). Os motoristas de *rota curta* trazem, em seu repertório, pequenos acidentes e colisões, gerando custos ao trabalhador e paradas em manutenção. Estes podem estar relacionados às paradas para estacionar e descarregar a mercadoria, movimentarem-se em grandes centros, onde a probabilidade de acontecerem pequenos incidentes aumenta.

Os congestionamentos são geralmente acompanhados de discussões e buzinas, favorecendo a vulnerabilidade ao estresse (Quirino & Villemor-Amaral, 2015). *Estar no trânsito a trabalho pode gerar desgaste físico, mental e afetivo* (Salles, Pereira, & Passos, 2011). *O estressor congestionamentos* foi o fator mais citado por motoristas no estudo de Ulhôa et al. (2010) como causa de estresse, e esteve associado aos Transtornos Mentais Comuns. Nesse estudo, essa variável não obteve diferença significativa entre as rotas de trabalho, talvez por estar presente nos dois grupos ocupacionais.

O contexto do ambiente de trabalho exerce influência sobre as condições de saúde dos trabalhadores (Buss & Pellegrine, 2007). Em caminhoneiros, o ambiente de trabalho se configura como um importante fator de comprometimento da saúde (Apostolopoulos et al., 2010; Bezerra et al., 2016; Lemke et al., 2015), sendo o desgaste derivado da fadiga crônica ligada ao estresse que as atividades laborais impõem, levando ao uso de álcool e drogas para alívio dos sintomas e cumprimento dos prazos (Batista, 2017).

As pesquisas têm indicado que a demanda no trabalho do motorista de *rota longa* é alta por estarem sujeitos a muitos riscos inerentes à atividade, mas que podem ser diminuídas por suporte e estratégias de enfrentamento (Cavagioni et al., 2009; Ulhôa et al., 2010). A literatura tem enfatizado as más condições de trabalho como fatores que causam prejuízos para a saúde dos caminhoneiros (Delfino & Moraes, 2015; Kapron, 2012; Masson & Monteiro, 2010; Rosa, 2006; Scaramella, 2004; Silva, 2015; Ulhôa et al., 2010).

Considerações finais

Um marco importante para essa categoria profissional foi a aprovação da Lei 13.103/2015, que regulamenta a jornada de trabalho e o tempo de descanso necessário para uma condução segura. Os objetivos da Lei devem ser cumpridos e requerem uma fiscalização eficiente dos órgãos governamentais, de modo a assegurar condições dignas e de saúde a essa categoria profissional.

Este estudo, na medida em que identificou alguns estressores presentes na atividade destes profissionais e as diferenças nas rotas curtas e longas, confirma a relevância de se considerar a variável rota a partir de uma perspectiva de organização do trabalho em pesquisas que tenham como temática o adoecimento ocupacional de caminhoneiros.

Os resultados obtidos indicam a necessidade de aprofundamento em estudos qualitativos e estudos que contemplem o tipo de vínculo – empregado ou autônomo – uma vez que o grau de controle sobre a duração do tempo de viagem pode se caracterizar como uma importante variável. Ressaltamos também a importância deste estudo para a

Psicologia da Saúde Ocupacional, buscando contribuir com uma categoria que desenvolve suas atividades em condições precárias (Masson & Monteiro, 2010) que impactam negativamente na saúde desse profissional (Penteado et al., 2008).

Quanto às implicações para a prática, sugerem-se ações nas seguintes instâncias: a) Ministério do Transporte, uma vez que dentre as suas atribuições estão orientar e legislar em prol de melhores condições de trabalho, de infraestrutura de paradas e assegurar a melhoria das estradas rodoviárias do país; b) Polícia Rodoviária, que é responsável por fiscalizar as rodovias, utilizando o controle de jornada e os tacógrafos como medidores de análise do comportamento do profissional nas estradas, e estando mais presente, haverá o consequente aumento na segurança viária, no que diz respeito a roubos e assaltos; c) Ministério do Trabalho e do Emprego, por meio da orientação e fiscalização das empresas que estão operando em discordância com a legislação vigente, não zelando pela segurança do trânsito e saúde laboral; d) Empregadores e clientes, por meio do cumprimento da jornada de trabalho, de acordo com os objetivos previstos na Lei em vigor, principalmente nos requisitos tempo de direção, pausas para descanso e interstício, reformulação da remuneração deste profissional, que atualmente recebe por rodagem e tempo, aumento dos prazos de entrega dos produtos transportados, contribuindo efetivamente na melhoria das condições de trabalho. Sugere-se, também, maior atenção à saúde ocupacional destes profissionais, oportunizando espaços para o desenvolvimento de ações educativas, a fim de conscientizar para a importância dos estressores, principalmente com relação aos sistemas eletrônicos de controle, para que sejam entendidos como forma de melhorar a segurança deste profissional; e) Órgãos sociais, por meio de ações voltadas para caminhoneiros no sentido de ampliar a conscientização para o cumprimento da lei 13.103/2015 (CNT, 2016). A regulamentação de uma lei própria para atender a esses profissionais é um marco importante para essa categoria, mas requer seu cumprimento e sua adequação, a partir das evidências e indicadores (Narciso & Mello, 2017).

Ações conjuntas para a redução dos estressores ocupacionais de caminhoneiros, especialmente os que atuam em rotas longas, são importantes, pois impactam na melhoria da saúde destes profissionais, aumentando a produtividade e o desempenho, reduzindo o absenteísmo, diminuindo os afastamentos previdenciários, a acidentalidade e as mortes envolvendo profissionais e terceiros. Nesse sentido, é fundamental a melhoria das condições e organização do trabalho do profissional caminhoneiro.

O estudo apresenta como limitação o caráter regional da amostra investigada. Nesse sentido sugerem-se novas investigações com amostras que contemplem as diversas regiões do país.

Referências

- Agência Brasil (2017). *Roubo de cargas no Brasil*. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2017-03/brasil-e-oitavo-pais-em-que-e-mais-perigoso-transportar-cargas>>. Acesso em: 11/05/2017.
- Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (2007). *Riscos psicossociais e estresse no trabalho*. Disponível em: <<https://osha.europa.eu/pt/themes/psychosocial-risks-and-stress>>. Acesso em 08/09/2017.

- Alessi, A., & Alves, M. K. (2015). Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. *Ciência & Saúde*, 8(3), 129-136.
- Apostolopoulos, Y., Sönmez, S., Hege, A., & Lemke, M. (2016). Work strain, social isolation and mental health of long-haul truckers. *Occupational Therapy in Mental Health*, 32(1), 50-69.
- Apostolopoulos, Y., Sönmez, S., Shattell, M. M., & Belzer, M. (2010). Worksite-induced morbidities among truck drivers in the United States. *AAOHN Journal*, 58(7), 285-296.
- Atkinson, W. (2004). Stress: risk management's most serious challenge?. *Risk Management*, 51(6), 20-24.
- Batista, A. M. F. (2017). *Percepção sobre os determinantes de saúde em caminhoneiros do estado de Sergipe: um estudo quali-quantitativo*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Sergipe, Aracaju, SE, Brasil.
- Bezerra, I. N., Cavalcante, J. B., Moreira, T. M. V., Mota, C. C., & Sicheiri, R. (2016). Alimentação fora de casa e excesso de peso: uma análise dos mecanismos explicativos. *Revista Brasileira em Promoção da Saúde*, 29(3), 455-461.
- Brasil (2015). *Lei 13.103, de 02 de março de 2015*. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm>. Acesso em: 22/05/2017.
- Brasil (2018). *Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 27/04/2018.
- Buss, P. M., & Pellegrini Filho, A. (2007). A saúde e seus determinantes sociais. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, 17(1), 77-93.
- Camelo, S. H. H., & Angerami, E. L. S. (2008). Riscos psicossociais no trabalho que podem levar ao estresse: uma análise da literatura. *Ciência, Cuidado e Saúde*, 7(2), 234-240.
- Carayon, P., Smith, M. J., & Haims, M. C. (1999). Work organization, job stress, and work-related musculoskeletal disorders. *Human Factors*, 41(4), 644-663.
- Carneiro, S. A. M. (2000). *Trabalho e violência: relação de proximidade: violência a trabalhadores durante jornada de trabalho, na Zona Norte de São Paulo, em 1998*. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- Cavagioni, L. C., Pierin, A. M. G., Batista, K. de M., Bianchi, E. R. F., & Costa, A. L. S. (2009). Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, 43(spe2), 1267-1271.
- Cerqueira, G. S., Siqueira, R. M. P., Fragoso, F. A. P., Leiros, W. de S. B., Freitas, R. M., Sivla, R. C., & Fragoso, L. de M. (2011). Uso de anfetaminas entre caminhoneiros: um estudo transversal. *Revista Intertox de Toxicologia, Risco Ambiental e Sociedade*, 4(2), 76-86.
- Chen, G. X., Sieber, W. K., Lincoln, J. E., Birdsey, J., Hitchcock, E. M., Nakata, A., Robinson, C. F., Collins, J. W., & Sweeney, M. H. (2015). NIOSH national survey of long-haul truck drivers: injury and safety. *Accident Analysis & Prevention*, 85, 66-72.

- Coelho, J. L. S., & Leismann, E. L. (2018). Efetividade das políticas públicas na mitigação dos riscos de roubo de carga no oeste do Paraná. *Revista Direitos Sociais e Políticas Públicas (UNIFAFIBE)*, 5(2), 725-744.
- Cohen, J. (1992). A power primer. *Psychological Bulletin*, 112(1), 155.
- Confederação Nacional do Transporte (2016). *Boletim estatístico do Transporte*. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>>. Acesso em: 20/10/2017
- Crizzle, A. M., Bigelow, P., Adams, D., Gooderham, S., Myers, A. M., & Thiffault, P. (2017). Health and wellness of long-haul truck and bus drivers: A systematic literature review and directions for future research. *Journal of Transport & Health*, 7, 90-109.
- Delfino, L. G., & Moraes, T. D. (2015). Percepções sobre adoecimento para caminhoneiros afastados pelo sistema de previdência social. *Estudos Interdisciplinares em Psicologia*, 6(2), 113-137.
- Departamento Estadual de Trânsito (2017). *Diagnósticos fatais do trânsito/RS*. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/44245/diagnostico-de-2017>>. Acesso em: 09/05/2018.
- Domingos, J. B. C., Jora, N. P., Carvalho, A. M. P., & Pillon, S. C. (2010). Consumo de álcool, sobrepeso e obesidade entre caminhoneiros. *Revista enfermagem UERJ*, 18(3), 377-382.
- Essenberg, B. (2003). *Violence and stress at work in the transport sector*. Geneva: International Labour Office.
- Gristec (2010). *Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Risco e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento*. Disponível em: <<http://www.gristec.com.br/internas.php>>. Acesso em: 02/09/2017.
- Guedes, H. M., Brum, K. A., Costa, P. A., & Almeida, M. E. F. (2010). Fatores de risco para o desenvolvimento de hipertensão arterial entre motoristas caminhoneiros. *Cogitare Enfermagem*, 15(4), 652-658.
- Guimarães, M. C., Landim, L. D. S., & Aparecida, H. R. D. S. (2003). Estresse ocupacional e sofrimento no trabalho: um estudo com caminhoneiros. *Revista de Psicologia*, 21(1/2), 54-63.
- Hamilton, K., Vayro, C., & Schwarzer, R. (2015). Social cognitive antecedents of fruit and vegetable consumption in truck drivers: A sequential mediation analysis. *Journal of nutrition education and behavior*, 47(4), 379-384.
- International Labour Organization. (2016). *Workplace stress: a collective challenge*. Switzerland: Autor.
- Jacques, M. D. G. C. (2003). Abordagens teórico-metodológicas em saúde/doença mental & trabalho. *Psicologia & Sociedade*, 15(1), 97-116.
- Kapron, R. A. (2012). *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, Brasil.
- Knauth, D. R., Leal, A. F., Pilecco, F. B., Seffner, F., & Teixeira, A. M. F. B. (2012). Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Revista de Saúde Pública*, 46(5), 886-893.

- Lancman, S., & Sznelwar, L.I. (2011). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. (3ª ed.) Rio de Janeiro: Editora Fiocruz.
- Le Fevre, M., Matheny, J., & Kolt, G. S. (2003). Eustress, distress, and interpretation in occupational stress. *Journal of Managerial Psychology*, 18(7), 726-744.
- Leal, A. F. (2008). “No peito e na raça”- a construção da vulnerabilidade de caminhoneiros: um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no sul do Brasil. Tese de doutorado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil.
- Lemke, M., Hege, A., Perko, M., Sönmez, S., & Apostolopoulos, Y. (2015). Work patterns, sleeping hours and excess weight in commercial drivers. *Occupational Medicine* 65(9), 725–731.
- Lipp, M. E. N., Costa, K. R. D. S. N., & Nunes, V. D. O. (2017). Estresse, qualidade de vida e estressores ocupacionais de policiais: sintomas mais frequentes. *Revista Psicologia Organizações e Trabalho*, 17(1), 46-53.
- Lucca, S. R., & Campos, C. R. (2010). Saúde mental e trabalho: uma discussão a partir do estudo de trabalhadores da atividade de teleatendimento. *Revista Brasileira de Medicina do Trabalho*, 8(1), 7-15.
- Marqueze, E. C., Ulhôa, M. A., & Moreno, C. R. (2012). Irregular working times and metabolic disorders among truck drivers: a review. *Work*, 41(1), 3718-3725.
- Masson, V. A., & Monteiro, M. I. (2010). Life style, health aspects and work among truck drivers. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 63(4), 533-540.
- McDonough, B., Howard, M., Angeles, R., Dolovich, L., Marzanek-Lefebvre, F., Riva, J. J., & Laryea, S. (2014). Lone workers attitudes towards their health: views of Ontario truck drivers and their managers. *BMC research notes*, 7(1), 297.
- Ministério dos Transportes. (2017). Pontos de paradas e descanso. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/ultimas-noticias/52-sistema-de-transportes/3200-pontos-de-parada-e-descanso.html>>. Acesso em 25/08/2017.
- Misailidis, M. G. L. M., & Boaretto, L. B. (2016). Direito fundamental a saúde e segurança dos trabalhadores em transporte rodoviário e da sociedade. *Revista do Direito*, 2(49), 131-153.
- Moreno, C. R. D., & Rotenberg, L. (2009). Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 34(120), 128-138.
- Morin, E., Tonelli, M. J., & Pliopas, A. L. V. (2007). O trabalho e seus sentidos. *Psicologia & sociedade*, 19(1), 47-56.
- Narciso, F. V., & Mello, M. T. D. (2017). Safety and health of professional drivers who drive on Brazilian highways. *Revista de Saúde Pública*, 51(26), 1-7.
- Nascimento, E. C., Nascimento, E., & Silva, J. P. (2007). Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Revista de Saúde Pública*, 41(2), 290-300.
- National Institute for Occupational Safety and Health. (2009). *National Occupational Research Agenda (NORA): National Transportation, Warehousing, and Utilities Agenda*. Disponível em: <<http://www.cdc.gov/niosh/nora/comment/agendas/transwareutil/pdfs/TransWareUtilAug2009.pdf>>. Acesso em: 09/05/2018.

- Nieuwenhuijsen, K., Bruinvels, D., & Frings-Dresen, M. (2010). Psychosocial work environment and stress-related disorders, a systematic review. *Occupational Medicine*, 60(4), 277-286.
- Organização Mundial da Saúde (2005). A carta de Bangkok para a promoção da saúde em um mundo globalizado. Disponível em: <<http://www.bvsde.paho.org/bvsdeps/fulltext/cartabangkokpor.pdf>>. Acesso em: 10/09/2017.
- Paes-Machado, E., & Levenstein, C. (2002). Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. *Caderno de Saúde Pública*, 18(5), 1215-1227.
- Panichi, R. M. D., & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*, 40(2), 159-166.
- Paris, P., Grandi, G., Siviero, J., & Pereira, F. B. (2013). Sono, estado nutricional e hábitos de vida de caminhoneiros. *Ciência & Saúde*, 6(3), 197-205.
- Penteado, R. Z., Gonçalves, C. G. O., Costa, D. D., & Marques, J. M. (2008). Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. *Saúde e Sociedade*, 17(4), 35-45.
- Quirino, G. D. S., & Villemor-Amaral, A. E. D. (2015). Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Revista Psicologia e Saúde*, 7(2), 125-132.
- Resende, P. T. V., Souza, P. R., & Cerqueira, P. R. (2010). Hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros brasileiros. *Anais do Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais*, 1-17.
- Richardson, K. M., & Rothstein, H. R. (2008). Effects of occupational stress management intervention programs: a meta-analysis. *Journal of Occupational Health Psychology*, 13, 69-73.
- Rosa, I. (2006). *Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: Histórias e memórias de caminhoneiros*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.
- Salles, G. C. S., Pereira, C. D. A., & Passos, J. P. (2011). Condições de trabalho dos profissionais de transporte e sua relação com a saúde. *Revista de Pesquisa: Cuidado e Fundamental*, 3(1), 1692-1701.
- Scaramella, M. L. (2004). *Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros*. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil.
- Schonfeld, I. S. (1996). Relation of negative affectivity to self-reports of job stressors and psychological outcomes. *Journal of Occupational Health Psychology*, 1, 397-412.
- Selye, H. (1974). *Stress without distress*. New York, NY: Penguin Group (USA) Incorporated.
- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (2017). *Como montar um serviço de rastreamento veicular por celular*. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/como-montar-um-servico-de-rastreamento-veicular-por-celular>>. Acesso em: 10/09/2017.

- Silva, K. R., Souza, A. P. D., & Minetti, L. J. (2002). Avaliação do perfil de trabalhadores e das condições de trabalho em marcenarias no município de Viçosa-MG. *Revista Árvore*, 26(6), 769-775.
- Silva, L. G. D., Luz, A. A. D., Vasconcelos, S. P., Marqueze, E. C., & Moreno, C. R. D. C. (2016). Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão. *Revista Psicologia Organizações e Trabalho*, 16(2), 153-165.
- Silva, R. A. (2015). *Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão*. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica, Campinas, SP, Brasil.
- Souza, J. C., Paiva, T., & Reimão, R. (2008). Sono, qualidade de vida e acidentes em caminhoneiros brasileiros e portugueses. *Psicologia em Estudo*, 13(3), 429-436.
- Tolentino, N. (2012). *Histórias de vida de caminhoneiros: Quem serão os caminhoneiros de amanhã?* São Paulo: EDICON.
- Ulhôa, M. A., Marqueze, E. C., Lemos, L. C., Silva, L. G. D., Silva, A. A., Nehme, P., & Moreno, C. R. D. C. (2010). Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. *Revista de Saúde Pública*, 44(6), 1130-1136.
- Van der Beek, A. J. (2012). World at work: truck drivers. *Occupational and Environmental Medicine*, 69(4), 291-295.
- Vieira, R. P. (2017). *Capacidades dinâmicas como fator relevante no desempenho organizacional no mercado de rastreamento*. Dissertação de Mestrado, Universidade FUMEC Faculdade De Ciências Empresarias – FACE, Belo Horizontes, MG, Brasil.
- Zanelli, J. E. Borges-Andrade & A. V. B. Bastos (Orgs.). (2014). *Psicologia, organizações e trabalho no Brasil*. Porto Alegre: Artmed.

Recebido em junho de 2018

Aprovado em agosto de 2018

Michelle Engers Taube: Psicóloga, Especialista em Psicologia Organizacional e do Trabalho e do Trânsito (CFP), Mestre em Psicologia (UNISINOS). Professora da Univates no curso de Psicologia e Pós-graduação *Lato Sensu*.

Mary Sandra Carlotto: Psicóloga; Mestre em Saúde Coletiva (ULBRA-RS); Doutora em Psicologia Social (USC/ES); Professora do PPG em Psicologia (UNISINOS).

Endereço para contato: michelletaube@hotmail.com