

PREDITORES DO CONFLITO TRABALHO-FAMÍLIA EM CAMINHONEIROS¹²

Predictors of work-family conflict in truck drivers

Marjana Zapalai Baggio³ 

Universidade do Vale do Taquari – Univates⁴
Lajeado, Rio Grande do Sul, Brasil.

Michelle Engers Taube⁵ 

Universidade do Vale do Taquari – Univates
Lajeado, Rio Grande do Sul, Brasil.

Mary Sandra Carlotto⁶ 

Universidade de Brasília (UNB)
Brasília, Distrito Federal, Brasil

Resumo

Esse estudo de delineamento observacional, analítico e transversal teve como objetivo identificar se os fatores sociodemográficos, laborais, estressores psicossociais e estratégias de *coping* prediziam o Conflito trabalho-família em uma amostra de 190 caminhoneiros. Os instrumentos utilizados para a pesquisa foram: questionário de dados sociodemográficos e laborais, Inventário COPE e Subescalas da Escala de Estressores Psicossociais no Contexto Laboral. Os resultados obtidos por meio da análise de regressão linear múltipla identificaram um modelo explicativo para o conflito trabalho-família constituído por seis variáveis: vínculo empregatício empregado e ter filhos, estratégia de *coping* focada na emoção e os riscos psicossociais: ambiguidade de papéis, pressão do grau de responsabilidade e falta de autonomia. Aponta-se a necessidade de ações voltadas para esse risco psicossocial, presente no contexto de trabalho desta categoria profissional, por parte das organizações e gestores, a fim de amenizar os impactos deste risco e promover melhores condições de trabalho.

Palavras-chave: caminhoneiros; conflito trabalho-família; riscos psicossociais.

Abstract

This observational delineation, analytical and transversal study, had the objective of analyzing the socio demographic, laboral, psychosocial variables and the coping strategies as possible predictors of the work-family conflict in a sample of 190 truck drivers. The instruments used

¹ Editora responsável pela avaliação: Prof.^a Dr.^a Liliam Deisy Ghizoni.

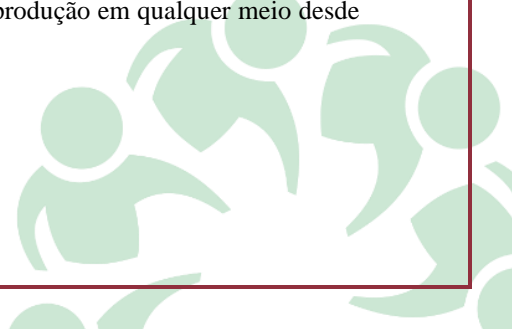
² Copyright © 2023 Baggio, Taube & Carlotto. Este é um artigo em acesso aberto distribuído nos termos da Licença Creative Commons. Atribuição que permite o uso irrestrito, a distribuição e reprodução em qualquer meio desde que o artigo original seja devidamente citado.

³ marjana.baggio@universo.univates.br

⁴ Av. Avelino Talini, 171 - Universitário, Lajeado - RS, 95914-014.

⁵ michelletaube@hotmail.com

⁶ mcarlotto@gmail.com



for this research were: laboral and socio demographic data questionnaire, cope inventory and subscales of the psychosocial stressors scale on the laboral context. The obtained results, through the multiple linear regression analysis, identified an explanatory model for the work-family conflict defined by six variables: used employment relationship and having children, coping strategy focused on emotion and psychosocial risks: play role ambiguity, responsibility grade pressure and lack of autonomy. The need for actions by the companies and the management in order to mitigate this psychosocial risk is appointed, which is present in this professional category context, so the impacts of this risk and better work conditions can be achieved.

Keywords: truckers; work-family conflict; psychosocial risks.

Introdução

O transporte terrestre por caminhões é o principal meio de transporte no mercado de logística no mundo (Kim et al., 2022). No Brasil, 61,1% do transporte de cargas é realizado pelo sistema rodoviário (Confederação Nacional do Transporte [CNT], 2018). O setor de transportes emprega cerca de 2.747.542 trabalhadores no Brasil, de acordo com dados da Confederação Nacional dos Transportes (2021).

No cenário brasileiro, mesmo sendo o setor rodoviário o mais utilizado para o transporte de cargas, este apresenta inúmeros problemas, em relação à legislação e segurança, e, principalmente, no que se refere às más condições das estradas (Silva, 2015). E apesar de apresentar-se como um “elemento fundamental para a viabilização da atividade transportadora, a infraestrutura rodoviária brasileira é escassa, pouco densa e de má qualidade” (CNT, 2019, p. 24). Mesmo apresentando dificuldades, presume-se que o transporte rodoviário permaneça como principal meio de transporte de cargas por vários anos, e assim, faz-se necessário o entendimento sobre as condições de trabalho desses motoristas, ampliando o debate e o interesse da sociedade sobre a melhoria desses aspectos (Silva, 2015).

Apesar da profissão de caminhoneiro existir há anos, a regulamentação da profissão, no Brasil, ocorreu no ano de 2012, através da Lei 12.619, e mudanças significativas e legais ocorreram em 2015, com a nova versão da Lei do Motorista, Lei 13.103, que revelam conquistas históricas da profissão enquanto categoria profissional. A Lei 12.619/2012 tinha como objetivo regulamentar a profissão, a jornada de trabalho e diminuir acidentes nas rodovias brasileiras. Contudo, em 2015, por meio da mobilização nacional dos motoristas de caminhão, a lei sofreu alteração referente à regulamentação da jornada de trabalho e tempo de descanso, sendo sancionada e passando a vigorar em todo o território nacional.

As mudanças mais relevantes da Lei 12.619 de 2012 para a Lei 13.103 de 2015, incluem aumento da jornada de trabalho para até 12 horas, dispondo de 5h e meia como tempo máximo

para permanecer ao volante, além da inclusão de pontos de parada, horários de refeição, hora extra e espera. Inclui a obrigatoriedade do exame toxicológico na renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), e assim, a Lei 13.103 institui diferente relação do caminhoneiro com seu trabalho, que até então, não previa uma fixação de horário laboral (Lei 13.103). Ressalta-se, que, mesmo que a lei predispõe à inclusão dos postos de parada, muitos motoristas relatam a infraestrutura inadequada e precária (Silva et al., 2016) e, também, trabalham com jornada acima de 12 horas diárias, durante os sete dias da semana e alguns sem folgas durante todo o mês (Moreira et al., 2022).

Compreende-se a ocupação dos caminhoneiros como sendo um trabalho com inúmeras dificuldades, sendo que estes profissionais necessitam lidar com os preços elevados dos combustíveis, baixo valor do frete, infraestrutura precária nas estradas e falta de segurança, além das rotinas cansativas, viagens longas, má alimentação, e o local de trabalho ser a estrada (Apostolopoulos et al., 2010). Aliados a isso, apresentam um modo de trabalho solitário, sem o convívio da família, afetando a qualidade de vida e o bem-estar físico e mental destes profissionais (CNT, 2019). Estudos apontam que o modal do transporte rodoviário pode afetar a saúde física e mental dos caminhoneiros (Frey et al., 2022; Moreira et al., 2022; Oliveira & Carlotto, 2020).

Os motoristas que realizam longas viagens preocupam-se em cumprir os prazos de entrega (Gomes et al., 2021; Queiroz et al., 2019). Essa preocupação e tensão em excesso aumentam o risco de acidente, pois os motoristas possuem má organização de sono e vigília, resultando muitas vezes em uma série de distúrbios e consequências negativas à saúde e ao próprio desempenho, como a falta de atenção, aumento de fadiga mental e física, problemas na estrutura temporal circadiana e doenças do sono (Moreno & Rotenberg, 2009; Queiroz et al., 2019). Além disso, por possuírem uma alimentação desequilibrada, aumenta-se a prevalência de outras condições de saúde, tais como sobrepeso, obesidade, pressão arterial alta, diabetes e doenças cardiovasculares (Shattel et al., 2010; Marqueze et al., 2013; Saron et al. 2022). Relevante destacar que somente em 2022, os caminhoneiros foram considerados como grupo prioritário para receber a vacina da gripe, uma vez que, por serem profissionais fundamentais para o abastecimento do país e prevenindo-os, diminui a cadeia de transmissão (CNT, 2022).

A forma como as pessoas lidam com os estressores são denominadas de estratégias de enfrentamento (*coping*). Trata-se de um conjunto dinâmico de respostas ou reações das pessoas frente a eventos estressores percebidos como uma ameaça ao seu bem-estar psicológico e físico (Carver et al., 1989). As estratégias utilizadas podem ser focadas no problema, na emoção e na evitação (Tamres, Janicki, & Helgeson, 2002). Quando a pessoa se foca no problema, realiza

esforços para atenuar o estressor para sentir-se melhor (Folkman & Lazarus, 1980). Ao enfrentar estressores focando-se na emoção, o indivíduo tenta regular a reação emocional ao evento. O foco na esquiwa centra-se no envolvimento em atividades ou estados mentais para retirar o evento estressante (Tamres et al., 2002).

Assim, o trabalho em turnos, particularmente à noite, como é vivenciado pelos caminhoneiros, se relaciona a um cotidiano diferente do comum (Moreno et al., 2003), por se dar na estrada (CNT, 2019). Dependendo de como os turnos de trabalho são organizados, esses trabalhadores podem apresentar dificuldades de convivência com sua família e com amigos, além de ficarem impossibilitados de comparecer a compromissos regulares, e até mesmo, participar de comemoração de datas importantes ou do desenvolvimento dos filhos (Moreno et al., 2003).

A literatura tem identificado a relação entre as características do trabalho de caminhoneiros e a dificuldade de convivência familiar (Moreira et al., 2022), falta de equilíbrio trabalho-família (Sousa. & Ramos, 2018) e o conflito trabalho-família (Oliveira & Carlotto, 2020; Revuelta-López & López-Fernández, 2022).

O conflito trabalho-família é definido como um tipo de conflito interpapel em que as pressões associadas aos papéis do domínio do trabalho e aos papéis da família são mutuamente incompatíveis e o desempenho em um dos papéis dificulta o desempenho no outro (Greenhaus & Beutell, 1985).

Sukalova (2020) argumenta que especial atenção deve ser dada à motorista de caminhão, sendo necessário identificar os aspectos psicossociais e os riscos do trabalho a fim de gerenciá-los de acordo com as novas tendências da era da globalização. A necessidade de explorar os aspectos psicológicos do trabalho e das relações de trabalho está aumentando constantemente. Os riscos psicossociais são aqueles aspectos da organização e gestão do trabalho e seu contexto social e ambiental que podem potencialmente causar danos psicológicos, sociais ou físicos.

A literatura tem corroborado que um dos riscos psicológicos mais presentes em motoristas de caminhão incluem a solidão e a perda do convívio familiar (Apostolopoulos et al., 2016; Shattel et al., 2010; Williams et al., 2017). A distância dos motoristas das pessoas que fornecem apoio social, favorece sentimentos crônicos de isolamento social, contribuindo para o desenvolvimento de problemas de saúde (Apostolopoulos et al., 2016). A solidão, o isolamento social e a distância de casa foram identificados como fatores para a prevalência de comportamentos de risco nos motoristas, o que reforça a importância para ações de promoção e prevenção da saúde mental dos caminhoneiros (Shattel et al., 2010).

Alguns dos fatores que colaboram para a percepção deste risco, é o trabalho em turnos

e as longas jornadas, pois acabam impossibilitando o motorista de estar com a família em momentos importantes ou a compromissos familiares, sendo que a maioria são os provedores da família e garantem o sustento do lar (Moreno et al., 2003; Masson & Monteiro, 2010). Pelo exposto, o presente estudo de delineamento observacional, analítico e de corte transversal objetivou identificar se os fatores sociodemográficos, laborais, estressores psicossociais e estratégias de *coping* prediziam o Conflito trabalho-família em uma amostra de 190 caminhoneiros.

Método

Participaram do estudo uma amostra não probabilística constituída de 190 caminhoneiros, brasileiros, em atividade laboral há mais de quatro meses – tempo de impacto dos estressores sobre a saúde, de acordo com estudo longitudinal realizado por Schoenfeld (1996). Foram considerados os seguintes critérios de inclusão: sexo masculino, devido à maioria (99,8%) dos profissionais ser deste sexo (CNT, 2016), Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria C (caminhão) e E (carreta).

A maioria dos participantes possuía companheira(o) (81,6%), tinha filhos (80,0%) e escolaridade em nível de ensino médio (53,2%). A média de idade foi de 40,15 (DP = 9,46; Min = 21, Max = 61). No que tange aos dados laborais, a maior parte dos motoristas viajava sem acompanhante (87,4%, n = 166), tinham, em média, 12,77 anos de atuação como caminhoneiro (DP = 8,97; Min = 01, Max = 39). O vínculo de trabalho referido pela maioria era a CLT (88,4%) e a média salarial foi de R\$3.721,94 (DP = 1.778,72, Min = 850,00, M = 12.000,00). Trabalhavam, em média, 6 dias por semana (DP = 0,70; Min = 4, Max = 7 dias) e com carga horária diária, em média, de 11,6 horas (DP = 2,33, Min = 6, Max = 18). Quanto ao tipo de rota, os caminhoneiros que trabalhavam pequenos percursos, rota curta, correspondeu a 58,9%, os que ficavam de 2 a 6 dias em viagem/trabalho, rota média, 12,6% e os que viajavam por mais de 7 dias, que percorriam longos trechos rodoviários, rota longa, totalizaram 23,2%.

A coleta de dados foi realizada por meio de três instrumentos autoaplicáveis: 1. Questionário sociodemográfico e laboral contendo dados sobre idade, filhos, estado civil, escolaridade, vínculo de trabalho, tipo de veículo, viagens com ou sem acompanhante, renda mensal, quantos dias fica fora de casa, horas trabalhadas por mês e tempo na profissão; Versão reduzida do Inventário COPE (Carver et al., 1989) adaptada para o uso no Brasil por Câmara et al. (2019). Esse é composto por 18 itens que avaliam três dimensões: foco no problema (seis itens, $\alpha = 0,81$), como exemplo de item “Deixo de lado outras atividades para concentrar-me no

problema”, foco na emoção (seis itens, $\alpha = 0,78$), como exemplo “falo com alguém sobre como me sinto”, e *coping* evitativo (seis itens, $\alpha = 0,71$), como exemplo “Utilizo álcool ou medicação para pensar menos na situação”; Subescalas da Escala de Estressores Psicossociais no Contexto Laboral construída por Ferreira et al. (2015). Foram utilizadas seis subescalas totalizando 31 itens: 3.1. Conflito e ambiguidade de papéis (cinco itens, $\alpha = 0,77$), referindo-se à falta de clareza em relação às próprias funções e ao recebimento de demandas contraditórias sobre as funções desempenhadas; 3.2. Sobrecarga de papéis (seis itens, $\alpha = 0,71$), que consiste no excesso de tarefas solicitadas ao empregado; 3.3 Falta de suporte social (seis itens, $\alpha = 0,77$), que se refere às dificuldades advindas da falta de suporte emocional recebido pelos colegas e superiores, no cotidiano do trabalho; 3.4. Falta de autonomia (cinco itens, $\alpha = 0,71$), que se refere às dificuldades de planejar e de tomar decisões acerca das próprias tarefas, controles de trabalho; 3.5. Pressão do grau de responsabilidade (quatro itens, $\alpha = 0,77$), acerca de pessoas e de equipamentos que o empregado possui no desempenho de suas funções; 3.6. Conflito trabalho-família (cinco itens, $\alpha = 0,75$), que percebe a relação de incompatibilidade entre as responsabilidades associadas à família e ao trabalho. Esses itens foram avaliados por meio de uma escala de frequência de cinco pontos (0 “nunca” a 4 “diariamente”).

Quanto aos procedimentos de coleta de dados e cuidados éticos, inicialmente foi realizado contato com a direção das empresas para obtenção da anuência e apoio logístico para a realização do estudo. Após, foram entregues os questionários e o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) nas empresas que aceitaram aplicar o estudo com seus motoristas, bem como os procedimentos para o preenchimento dos dados. A coleta foi realizada em cinco empresas do segmento de transporte e em duas turmas de aprendizagem (Curso de Movimentação de Produtos Perigosos e Cargas Indivisíveis) de cursos destinados a esses profissionais, totalizando 139 participantes. Para aplicação dos questionários de forma presencial, treinou-se os profissionais das empresas para a função, sendo eles psicólogos(as), profissionais da área de Recursos Humanos e instrutores de treinamento. Além disso, disponibilizou-se o questionário *on-line*, na plataforma *Google Forms*, em redes sociais e em grupos de Whatsapp de empresas do ramo de transporte onde continham caminhoneiros. No questionário *on-line*, obteve-se 51 respondentes.

O tempo de preenchimento foi de, aproximadamente, 30 minutos. O período de realização da coleta ocorreu entre os meses de fevereiro e maio de 2021. O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa [nome ocultado para preservar a avaliação às cegas] sob o número CAAE [número ocultado para preservar a avaliação às cegas].

Os dados foram analisados no programa *Statistical Package for Social Sciences*, versão

25 (PASW, Inc., Chicago, IL). Estatísticas descritivas foram realizadas para calcular as frequências, percentuais, médias e desvios-padrão. A força e a direção das relações entre as variáveis foram determinadas usando a análise de correlação de Pearson.

Para identificar os preditores foi realizada análise de regressão linear múltipla, método *Stepwise*. Os pressupostos para a análise de regressão linear foram testados, sendo identificados valores aceitáveis de acordo com Field (2009). O modelo proposto estabelece o risco psicossocial conflito trabalho-família como variável dependente (VD), e as demais variáveis (as sociodemográficas, laborais, os riscos psicossociais e as estratégias de *coping*) como independentes (VIs).

Identificou-se ausência de multicolinearidade entre as variáveis, sendo que o valor de *Variance Inflation Factor* (VIF) situou-se abaixo de 2,5 (1,045 - 2,526) e o valor de tolerância maiores que 0,1 (0,396 - 0,957). A análise do coeficiente de Durbin Watson situou-se próximo a 2 (1,838), indicando a independência da distribuição e a não correlação dos resíduos. A distância de Cook apresentou valor de 0,009, inferior a 1, revelando não existir preditores atípicos e um adequado ajuste dos modelos. A seleção das variáveis predictoras adotou o nível de significância de $p < 0,05$. Na regressão, a magnitude do efeito foi obtida pelos coeficientes de regressão padronizados e calculados no modelo final, de acordo com Marôco (2007).

Resultados

Tabela 1. Média, desvio padrão e pontuação das dimensões dos instrumentos utilizados e alfas obtidos na presente amostra ($n = 190$)

Variáveis	M	DP	α
<i>Coping</i>			
Foco no problema	3,12	0,592	0,72
Foco na emoção	2,43	0,66	0,71
Foco de evitação	1,73	0,59	0,68
<i>Estressores psicossociais</i>			
Conflito e ambiguidade de papéis	3,18	1,37	0,79
Sobrecarga de papéis	2,30	1,19	0,83
Falta de suporte social	2,28	1,09	0,80
Falta de autonomia	2,66	1,38	0,81
Pressão do grau de responsabilidade	3,99	1,54	0,82
Conflito trabalho-família	2,95	1,30	0,76

Os resultados obtidos por meio da análise de regressão linear múltipla (Tabela 2) considerou o conflito trabalho-família como variável dependente e, como variáveis preditoras, os dados sociodemográficos e laborais, as estratégias de *coping* e os riscos psicossociais. A análise dos preditores do conflito trabalho-família evidenciou um modelo explicativo constituído por seis variáveis, que, conjuntamente, explicaram 35,32% da variância, sendo o estressor falta de autonomia a variável de maior poder explicativo (44,5%).

O conjunto das variáveis que explicaram o risco psicossocial conflito trabalho-família indica que quanto maior a falta de autonomia, o conflito e ambiguidade de papéis, a pressão do grau de responsabilidade, a estratégia de *coping* focado na emoção, ter vínculo de trabalho CLT e ter filhos, maior é a percepção do risco psicossocial conflito trabalho e família. Os resultados revelam uma magnitude de efeito considerada muito elevada ($R^2 = 0,62$), de acordo com os parâmetros recomendados por Marôco (2007). Nesse sentido, indica que as relações identificadas, possivelmente, também estarão presentes na população-alvo dos caminhoneiros.

Tabela 2. Modelo de análise de regressão linear múltipla

Variáveis	R	R ²	R ² ajustado	B	SE	β	t	p
<i>Estressor Conflito trabalho/família</i>								
Falta de autonomia	0,67	0,44	0,44	0,43	0,06	0,44	7,08	0,00**
Conflito e ambiguidade de papéis	0,73	0,54	0,53	0,25	0,07	0,26	3,60	0,00**
Pressão do grau de responsabilidade	0,75	0,57	0,56	0,18	0,05	0,22	3,310	0,00**
<i>Coping</i> focado na emoção	0,77	0,59	0,57	0,26	0,10	0,14	2,53	0,01**
Com vínculo de trabalho empregado	0,78	0,61	0,59	-	0,22	-	-2,69	0,00**
Ter filhos	0,79	0,62	0,60	-	0,17	-	-2,02	0,04*
				0,35		0,11		
<i>F Model</i>				35,324				

* $p \leq 0,05$; ** $p \leq 0,01$

Discussão

Este estudo objetivou identificar se os fatores sociodemográficos, laborais, estressores psicossociais e estratégias de *coping* prediziam o Conflito trabalho-família em caminhoneiros. Os resultados identificaram um modelo explicativo compostos pelas variáveis demográfica (ter filhos) e laboral (vínculo empregatício CLT), estratégias de *coping* (*coping* focado na emoção) e pelos riscos psicossociais (ambiguidade de papéis, pressão do grau de responsabilidade e falta de autonomia). Essas, conjuntamente, explicaram 62% do modelo. Assim, quanto maior a falta

de autonomia, o conflito e ambiguidade de papéis, a pressão do grau de responsabilidade, o uso da estratégia de *coping* focado na emoção, ter vínculo de trabalho como empregado e ter filhos, maior é a percepção de que há conflito entre o trabalho e a família.

A variável falta de autonomia pode ser explicada pelo fato do motorista não ter possibilidade de definir sua rota e por terem que entregar suas cargas em um prazo pré-estabelecido. Quando ocorrem situações incontroláveis, como atrasos por conta do tráfego, os motoristas abdicam do tempo de descanso para cumprirem os prazos, e assim, acabam ficando longe da unidade familiar e das rotinas familiares, o que pode aumentar os níveis de estresse e ansiedade e levar a um estilo de vida não saudável (Shattel et al., 2010).

Outro fator importante que deve ser levado em consideração e que pode contribuir para a falta de autonomia no trabalho dos motoristas são os sistemas de rastreamento implantados nos veículos, como o *Global Positioning System* (GPS), que permite que o caminhoneiro seja monitorado por toda a viagem via satélite (Zeferino, 2010), devendo informar todas as suas ações a uma central, que o monitora 24 horas por dia, gerando pressão sobre o motorista (Moreno & Rotenberg, 2009). Silva (2015) ressalta que, os motoristas demonstraram desconforto com esse meio de controle, pois desse modo, toda a ação do motorista, como lugares que parou, se está indo rápido ou devagar ou quando recomeçou a viagem, é monitorada. Apesar dos mesmos reconhecerem a importância do rastreador para a segurança do caminhão e carga, criticam o modo como as empresas usam esses equipamentos para controlá-los.

Assim, o avanço das tecnologias embarcadas nos caminhões, exige desses motoristas novos posicionamentos e adequações, tanto em relação ao veículo, quanto em relação ao trabalho (Delfino & Moraes, 2015). O novo contexto de trabalho destes profissionais vai de encontro à profissão de caminhoneiro do século passado, considerado livre e com autonomia (Zeferino, 2010).

Não poder decidir sobre quando fazer pausas no trabalho e estar constantemente na estrada, sustenta o fato do isolamento social causado pelo trabalho dos caminhoneiros (Apostolopoulos et al., 2016). Os autores relatam que os períodos de solidão têm impactos significativos para os motoristas e para a dinâmica familiar, pois faz com que o profissional perca interações diárias, que são de extrema importância para o vínculo familiar. É reconhecida como uma profissão solitária, diferente de um cenário de trabalho em equipe, de partilha de espaços e auxílio de colegas com frequência, no cotidiano do motorista, as trocas são raras e pontuais (Silva & Silva, 2015). O presente estudo corrobora com esses achados, visto que 87,4% dos motoristas viajam sem acompanhantes, e com isso, passam grande parte do tempo sozinhos.

Quanto ao Conflito e ambiguidade de papéis definida como a falta de clareza em relação às próprias funções e ao recebimento de demandas contraditórias sobre as funções desempenhadas (Ferreira et al., 2015), pode se pensar que a profissão que, antigamente, tinha como principal atividade conduzir o caminhão, na atualidade, precisa atentar-se ao tráfego e aos comandos da cabine, também representar a empresa perante o cliente, atender às exigências de controladores e de rastreadores (Van Der Beek, 2012), atuar no manejo da carga, conferência, amarração, acompanhamento e descarga, manutenção do veículo e tarefas administrativas, como na conferência de notas fiscais (Delfino & Moraes, 2015), o que acaba intensificando a carga mental do caminhoneiro (Van Der Beek, 2012). Nesse sentido, pode-se pensar, de acordo com o modelo de Greenhaus e Beutell (1985), quanto a dimensão tempo. Assim, a amplitude das atividades do caminhoneiro implica em um maior conflito na medida em que o tempo que o indivíduo destina ao trabalho, assim como a presença de períodos irregulares de trabalho como realização de horas extras ou turnos extras em finais de semana, impactam no aumento do conflito na relação trabalho-família.

O resultado quanto à Pressão do grau de responsabilidade, definida como o quanto o trabalhador, no desempenho de suas funções, percebe como estressor sua responsabilidade por pessoas e equipamentos. O motorista, por atuar de forma solitária na maioria das vezes, precisa se responsabilizar por uma variabilidade de demandas, tanto de conferência de cargas, acompanhamento, manutenção, tarefas administrativas, manejo na tecnologia do caminhão e pela própria carga, por vezes, valiosa e que está sob sua responsabilidade (Delfino & Moraes, 2015; Van Der Beek, 2012; Iseland et al, 2018).

O senso de responsabilização profissional e altas demandas de trabalho, e no caso do caminhoneiro, a remuneração por produtividade, faz com que o motorista evite ao máximo se afastar do trabalho (Zanelli, 2016; Delfino & Moraes, 2015). Geralmente motoristas são remunerados por produtividade, o que significa que tempo parado é período com rendimento menor, eles tendem a evitar o máximo possível o afastamento das pausas (Delfino & Moraes, 2015). A pressão do tempo gera risco pois, não raras vezes, esse é insuficiente, uma vez que o profissional pode ser exposto a diversos agentes sobre os quais ele não possui controle como as condições climáticas e rodoviárias (Shattell et al., 2010). Assim como o Conflito e ambiguidade de papéis, a pressão pela responsabilidade demanda maior tempo no domínio trabalho aumentando a tensão e o conflito trabalho-família (Greenhaus & Beutell, 1985).

Outro preditor deste estudo do conflito trabalho-família em caminhoneiros é o de possuir vínculo empregatício como empregado. De acordo com a Consolidação das Leis de Trabalho [CLT] (2021), nessa modalidade os profissionais trabalham para empresas que

possuem frota própria. Motoristas contratados destacam como objeto de reclamação os sistemas de rastreamento da empresa e das atividades de amarração e enlonamento da carga do caminhão (Silva, 2011; Silva et al., 2016). No estudo de Silva (2011), motoristas contratados se queixam das regras impostas pelas empresas, que não possibilitam que os mesmos levem familiares para suas viagens, por conta de regras e condutas que são adotadas pelos empregadores, bem como pelas exigências de seguradoras de risco. Esse fator, juntamente com a falta de autonomia por conta dos sistemas de rastreamento e variabilidade de demandas, corrobora com as chances do conflito trabalho-família nesses profissionais (Moreno & Rotenberg, 2009; Van Der Beek, 2012).

Outra variável com poder preditivo para o conflito trabalho-família, foi o *Coping* focado na emoção, confirmando o uso dessa estratégia de enfrentamento por caminhoneiros (Lofti et al., 2017; Pourabdian et al. (2020). Segundo Pourabdian et al. (2020), essa estratégia utilizada por caminhoneiros está relacionada à fadiga, pois a redução da capacidade cognitiva impede a melhor tomada de decisão e o motorista passa a agir de forma emocional como forma de lidar com os estressores. Nesse sentido, pode-se pensar que para lidar com as tensões e estressores no trabalho os motoristas usem estratégias focadas na emoção para aliviar a distância familiar e conseguir dar prosseguimento a suas tarefas no trabalho. O uso desta estratégia é preocupante uma vez que essa, afasta a pessoa do estressor, de maneira a não ter que lidar com ele (Carver & Connor-Smith, 2010).

Quanto à variável sociodemográfica possuir filhos, o resultado confirma os obtidos na literatura (Silva & Silva, 2015; Shattel et al., 2010; Urrutia & Figueroa, 2015). Urrutia e Figueroa (2015) afirmam que pais cansados e estressados por causa do trabalho, tendem a ser menos participativos na vida dos filhos, e, essa falta de envolvimento acaba afetando o relacionamento e gerando níveis altos de conflito trabalho-família.

A estrutura de trabalho dos motoristas, baseada em longos períodos longe de casa ou jornadas diárias extensas, acaba comprometendo o equilíbrio entre as esferas trabalho e família, e a participação na vida dos filhos. Enfatiza-se também, que os motoristas, em sua maioria, são os provedores da família e garantem o sustento do lar, o que faz com que o motorista dedique muito tempo ao seu trabalho, por questões de necessidade (Masson & Monteiro, 2010; Moreno et al., 2003).



Conclusão, forças, limitações e sugestões de novos estudos

Os resultados deste estudo identificaram um modelo preditivo para o Conflito trabalho-família constituído pela variável sociodemográfica (ter filhos), laborais (vínculo empregatício/CLT), estratégias de *coping* focado na emoção e pelos estressores psicossociais (conflito e ambiguidade de papéis, pressão do grau de responsabilidade e falta de autonomia). Ao identificar os preditores do conflito trabalho-família em caminhoneiros, o presente estudo visa contribuir para a construção de um modelo teórico sobre essa temática, a fim de transferir o conhecimento do fenômeno para empresas do setor de transportes rodoviários, para que possam subsidiar ações que equilibrem as esferas trabalho e família para essa categoria profissional.

Como forças do estudo, destaca-se a utilização de um modelo teórico internacionalmente aceito, e adaptado para o contexto brasileiro, que obtiveram adequados índices de confiabilidade na amostra investigada. A magnitude muito elevada do modelo indica que, possivelmente, os resultados encontrados também estejam presentes na população-alvo.

O estudo também apresenta limitações que devem ser consideradas. A primeira diz respeito ao delineamento transversal, que impossibilita estabelecer relações de causalidade. A segunda se refere ao fato de ser uma amostragem não probabilística que inviabiliza a generalização dos resultados. A terceira limitação diz respeito à coleta de dados, que foi realizada em grande parte, em empresas de trabalho dos motoristas, o que pode ter gerado viés de resposta, na medida em que o participante pode apresentar algum desconforto em responder alguns itens, que podem ameaçar sua permanência no emprego.

A fim de ampliar o conhecimento sobre a temática, sugere-se de novos estudos com a inclusão de outras variáveis como estressores ambientais e um maior detalhamento sobre as características familiares como idade de filhos, principal provedor da família e renda familiar. Estudos longitudinais e qualitativos podem contribuir para o aprofundamento do desenvolvimento e impacto dos estressores na relação trabalho-família.

Pode-se pensar em ações preventivas de minimização dos impactos dos preditores desse conflito. Ações no âmbito das rotas de viagem, podem viabilizar um maior convívio com a família. Sendo a rede de apoio, tanto social como emocional, muito importante para os motoristas, e sendo que os empregados não têm a possibilidade de levarem seus familiares juntos nas viagens, as empresas podem disponibilizar redes de *wi-fi* a bordo do caminhão, para que os motoristas consigam ter um maior contato com a família como forma de amenizar o distanciamento da família e o isolamento social.

Para diminuir os impactos do risco de conflito e ambiguidade de papéis, sugere-se equipes de apoio operacional, com vista a contribuir e auxiliar os caminhoneiros em atividades administrativas como forma de reduzir a sobrecarga de trabalho, as demandas extras, a intensificação e a precarização do trabalho dos motoristas. Também, indica-se às empresas e gestores a implementação de treinamentos voltados para o desenvolvimento de estratégias de enfrentamento a estressores com foco no problema, considerando ser esta a com maior vinculação à melhor saúde e menor risco de acidentes. Políticas e programas formais oferecidos pelas empresas são importantes para desenvolver uma cultura organizacional que entenda as responsabilidades familiares, e realize uma gestão sensível e que consiga adaptar as demandas do trabalho com as familiares (Silva & Silva, 2015). Pesquisas recentes corroboram a necessidade de ampliação de estudos referente às condições de trabalho, bem como, maior interesse na construção de políticas públicas para promoção de saúde dos caminhoneiros, tendo em vista que ainda se enfrenta invisibilidade perante ao tema, principalmente no Brasil (Frey et al., 2022). A grande maioria dos estudos científicos recentes voltados a este público, foram realizados nos Estados Unidos, onde no país, o governo declarou o transporte rodoviário, como trabalho vital na geração de empregos e economia (Frey et al., 2022; The White House, 2021), contexto diferente do vivenciado pelos caminhoneiros brasileiros.

Destaca-se que a responsabilidade não pode ser depositada única e exclusivamente nos caminhoneiros, pois deve-se considerar os aspectos conjunturais concernentes aos processos sociais de seu contexto de trabalho (Santos et al., 2011).

A família desempenha um papel essencial na conciliação da vida privada e profissional, pois pode ser uma fonte de conflito e ao mesmo tempo um recurso para lidar com estressores no trabalho (Reimann et al., 2022). Assim, assegurar uma melhor qualidade de vida e equilíbrio vida de trabalho e familiar para os motoristas, que já estão diariamente expostos a diversos riscos laborais e psicossociais, demonstra a preocupação com uma classe de profissionais que na sua história revela um grau de relevância na cadeia de distribuição e são de extrema importância para o abastecimento do país.



REFERÊNCIAS

- 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. <https://doi.org/10.1080/0164212X.2015.1093995>
- 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. <https://doi.org/10.3928/08910162-20100625-01>
- Câmara, S. G., Carlotto, M. S., & Bedin, L. M. (2019). Evidências de validade da versão reduzida do Coping Orientation to Problems Experienced Inventory (COPE) com trabalhadores brasileiros. *Psicogente*, 22(41), 33-50. <https://doi.org/10.17081/psico.22.41.3301>
- Carver, C., Scheier, M., & Weintraub, J. (1989). Assessing coping strategies: A theoretically based approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56(2), 267-283. <https://psycnet.apa.org/record/1989-17570-001>
- Carver, C. S. & Connor-Smith, J. (2010). Personality and coping. *Annual Review of Psychology*, 61(1), 679-704. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.093008.100352>
- Confederação Nacional do Transporte (CNT). (2019). *Profissão caminhoneiro*. <https://cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros>
- Confederação Nacional do Transporte. (2021). *Painel de emprego no transporte*. CNT. <https://www.cnt.org.br/painel-emprego-transporte>
- Confederação Nacional do Transporte (CNT). (2016). *Boletim estatístico do Transporte*. <http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>
- Confederação Nacional do Transporte (CNT). (2018). *Boletim Estatístico-CNT- Janeiro*. <https://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>
- Confederação Nacional do Transporte. (2022) Profissionais do transporte são incluídos no grupo prioritário da vacinação contra a gripe em 2022. <https://cnt.org.br/agencia-cnt/profissionais-do-transporte-so-incluidos-no-grupo-prioritrio-da-vacinao-contra-a-gripe>
- Correia, T. M., & Bianchi, A. (2019). Stress em caminhoneiros e comportamento no trânsito. *Psicologia, Saúde & Doenças*, 20(1), 242-255. <http://dx.doi.org/10.15309/19psd200120>
- 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. <https://doi.org/10.5433/22366407.2015v6n2p113>
- Ferreira, M. C., Milfont, T. L., Silva, A. P. C., Fernandes, H. A., Almeida, S. P., & Mendonça, H. (2015). Escala para avaliação de estressores psicossociais no contexto laboral: construção e evidências de validade. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 28(2), 340-349. <https://doi.org/10.1590/1678-7153.201528214>

- Ferreira, S. de S., & Alvarez, D. (2013). Organização do trabalho e comprometimento da saúde: Um estudo em caminhoneiros. *Sistemas & Gestão*, 8(1), 58-66. <https://doi.org/10.7177/sg.2013.V8.N1.A5>
- Field, A. (2009). *Descobrendo a estatística usando o SPSS-2*. Artmed.
- Folkman, S., & Lazarus, R. S. (1980). An analysis of coping in a middle-aged community sample. *Journal of Health and Social Behavior*, 21(3), 219-239. <https://psycnet.apa.org/doi/10.2307/2136617>
- Folkman, S., & Lazarus, R. S. (1985). If it changes it must be a process: study of emotion and coping during three stages of a college examination. *Journal of Personality and Social Psychology*, 48(1), 150. <https://doi.org/10.1037//0022-3514.48.1.150>
- Frey, A. F., Giongo, C. R., & Passini, E. S. (2022). Saúde e trabalho de caminhoneiros: uma revisão integrativa da literatura. *Trabalho (En) Cena*, 7, e022016-e022016. <https://doi.org/10.20873/2526-1487e022016>
- Greenhaus, J. H., & Beutell, N. J. (1985). Sources of conflict between work and family roles. *Academy Management Review*, 10,76–88. <https://doi.org/10.2307/258214>
- Gomes, C. de O., Moraes, G. F. de S., Silva, L. F., & Mendes, D. P. (2021). Riscos ocupacionais do/no motorista de carreta e seus impactos na gestão da saúde e segurança. *Research, Society and Development*, 10(13), e327101321218, 2525-3409. <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v10i13.21218>
- Heaton, K., McManus, B. J., Mumbower, R., & Vance, D. E. (2017). A pilot study of sleep, work practices, visual processing speed, and 5-year motor vehicle crash risk among truck drivers. *Workplace Health & Safety*, 65(12), 572–579. <https://doi.org/10.1177/2165079917704448>
- Hino, P., Francisco, T., Onofre, P., Santos, J., & Takahashi, R. (2017). Análise dos cuidados à saúde de caminhoneiros. *Revista de Enfermagem UFPE*, 11(11), 4741-4748. <https://doi.org/10.5205/1981-8963-v11i11a231217p4741-4748-2017>
- Iseland, T., Johansson, E., Skoog, S., & Daderman, A. M. (2018). An exploratory study of long-haul truck drivers' secondary tasks and reasons for performing them. *Accident Analysis & Prevention*, 117, 154–163. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.04.010>
- Kim, E., Kim, Y., & Park, J. (2022). The necessity of introducing autonomous trucks in logistics 4.0. *Sustainability*, 14, 3978. <https://doi.org/10.3390/su14073978>
- Lei 12.619, de 30 de abril de 2012 (2012, 30 de abril). *Dispõe sobre o exercício da profissão de motoristas; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT*. Diário Oficial da União, Seção 1. <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=240806>
- Lei 13.103, de 02 de março de 2015 (2015, 20 de julho). *Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT*. Diário Oficial da União, Seção 1. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm
- 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. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqv080>
- Lotfi, S., Yazdanirad, S., Pourabdiyan, S., Hassanzadeh, A., & Lotfi, A. (2017). Driving behavior among different groups of Iranian drivers based on driver coping styles. *International Journal of Preventive Medicine*, 8(52). https://doi.org/10.4103%2Fijpvm.IJPVM_313_16
- Marqueze, E. C., Ulhôa, MA, & de Castro Moreno, C. R. (2013). Efeitos do turno irregular de trabalho e atividade física nos fatores de risco cardiovascular em motoristas de caminhão. *Revista de Saúde Pública*, 47(3), 497-505. <http://dx.doi.org/10.1590/S00348910.2013047004510>
- Marôco J. (2007). *Análise estatística com utilização do SPSS* (3a ed.). Edições Sílabo.
- Masson, V. A., & Monteiro, M. I. (2010). Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 63(4), 533-540. <https://doi.org/10.1590/S0034-71672010000400006>
- Moreira, J. S., Leal, L. F. M., & Barbosa, S. da C. (2022). Saúde mental no transporte rodoviário de carga: Olhar ao caminhoneiro. *Revista Psicologia e Saúde*, 14(1), 133-145. <https://doi.org/10.20435/pssa.v14i1.1725>
- Moreno, C. R. D. C., & 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. <https://doi.org/10.1590/s0303-76572009000200004>
- Moreno, C. R. D. C., Fischer, F. M., & Rotenberg, L. (2003) A saúde do trabalhador na sociedade 24 horas. *São Paulo em Perspectiva*, 17(1), 34-46. <https://doi.org/10.1590/S0102-88392003000100005>
- 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. <https://doi.org/10.1590/s1518-8787.2017051006761>
- Nascimento, P. F., & Junior, G. A. (2016). Implicações do uso de drogas e a condição de saúde dos caminhoneiros. *Psicologia e Saúde em Debate*, 2(Ed. Esp. 1), 104-116. <https://doi.org/10.22289/2446-922X.V2EEA8>
- Oliveira, M. E. T. de., & Carlotto, M. S. (2020). Fatores associados aos Transtornos Mentais Comuns em caminhoneiros. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 36, e3653. <https://doi.org/10.1590/0102.3772e3653>
- Pereira, A. V., Vieira, J. M., & Matos, P. M. (2017). Interface trabalho-família, vinculação romântica e parentalidade. *Análise Psicológica*, 35(1), 73-90. <https://doi.org/10.14417/ap.1071>
- Pourabdian, S., Lotfi, S., Yazdanirad, S., Golshiri, P., & Hassanzadeh, A. (2020). Evaluation of the effect of fatigue on the coping behavior of international truck drivers. *BMC Psychology*, 8(1), 70. <https://doi.org/10.1186/s40359-020-00440-2>

- Queiroz, B., Sardinha, L., & Lemos, V. (2019). As consequências da restrição de sono sobre a qualidade de vida de caminhoneiros. *Diálogos Interdisciplinares*, 8(8), 49-57. <https://revistas.brazcubas.br/index.php/dialogos/article/view/799>
- Reimann, M., Schulz, F., Marx, C. K., & Lükemann, L. (2022). The family side of work-family conflict: A literature review of antecedents and consequences. *JFR – Journal of Family Research*, 34(4), 1010-1032. <https://doi.org/10.20377/jfr-859>
- Revuelta-López, M. D., & López-Fernández, A. M. (2022). The correlation of firm and owner-operator family performance: analysis of the last-mile transport system in Mexico. *International Journal of Logistics Economics and Globalisation*, 9(4), 370-389. <https://doi.org/10.1504/IJLEG.2022.125937>
- Saron, M. L. G., Gonçalves, S. de O. A., Rodrigues, O., J., Silva, C. P. L. da, Alves, R. da S. G., & Loureiro, L. H. (2022). Qualidade de vida e saúde do caminhoneiro: interprofissionalidade em foco. *Brazilian Journal of Health Review*, 5(5), 21082-21095. <https://doi.org/10.34119/bjhrv5n5-261>
- 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. <https://doi.org/10.1037/1076-8998.1.4.397>
- Shattell, M., Apostolopoulos, Y., Sonmez, S., & Griffin, M. (2010). Occupational Stressors and the Mental Health of Truckers. *Issues in Mental Health Nursing*, 31(9), 561-568. <https://doi.org/10.3109/01612840.2010.488783>
- Silva, A. R., & Silva, I. S. (2015). Conflito trabalho-família: um estudo com motoristas profissionais. *Revista Psicologia Organizações e Trabalho*, 15(4), 419-430. <https://doi.org/10.17652/rpot/2015.4.432>
- 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. <https://doi.org/10.17652/rpot/2016.2.675>
- Silva, R. A. (2015). *Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão*. Dissertação de mestrado, Pontifícia Universidade Católica, Campinas, São Paulo, Brasil. <http://tede.bibliotecadigital.puc-campinas.edu.br:8080/jspui/handle/tede/351>
- Sousa, I. C., & Ramos, S. (2018). Working conditions, health and retirement intentions: a case study of truck drivers. *International Journal of Workplace Health Management*, 11(3), 114-129. <https://dx.doi.org/10.1108/IJWHM-02-2018-0019>
- Sukalova, V. (2020). *Changes in work of truck drivers from the aspect of safety and psychosocial risks*. 55th International Scientific Conference on Economic and Social Development – Baku, 18-19 June, 2020. 658-667. Book of Proceedings Vol. 1/4.
- Tamres, L. K., Janicki, D., & Helgeson, V. S. (2002). Sex differences in coping behavior: a meta-analytic review and an examination of relative coping. *Personality and Social Psychology Review*, 6, 2–30. https://psycnet.apa.org/doi/10.1207/S15327957PSPR0601_1
- Taube, M. E., & Carlotto, M. S. (2020). Preditores da intenção de abandono profissional em

caminhoneiros. *Gerais:Revista Interinstitucional de Psicologia*, 13(2), 1-20.
<https://dx.doi.org/10.36298/gerais202013e14903>

The White House. (2021). Fact sheet: The Biden-Harris Administration Trucking Action Plan to Strengthen America's Trucking Workforce. Briefing Room, Statements and Releases, December, 16. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/12/16/fact-sheet-the-biden-%E2%81%A0harris-administration-trucking-action-plan-to-strengthen-americas-trucking-workforce/>

Van der Beek, A. J. (2012). World at work: Truck drivers. *Occupational & Environmental Medicine*, 69(4), 291-295. <https://doi.org/10.1136/oemed-2011-100342>

Williams Jr., D. F., Thomas, S. P., & Liao-Troth, S. (2017). The truck driver experience: Identifying psychological stressors from the voice of the driver. *Transportation Journal*, 56(1), 54-76. <https://doi.org/10.5325/transportationj.56.1.0054>

Zanelato, L. S. (2008). *Manejo de stress, coping e resiliência em motoristas de ônibus urbano*. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista. <http://hdl.handle.net/11449/97479>

Zeferino, M. T. (2010). *Mundo-vida de caminhoneiros: uma abordagem compreensiva para a enfermagem na perspectiva de Alfred Schutz*. Tese (doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências da Saúde. <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/94030>

Contribuições dos autores	
Autor 1	Investigação; Escrita – Primeira Redação; Análise Formal; Curadoria de Dados; Conceituação.
Autor 2	Administração do Projeto; Metodologia; Supervisão.
Autor 3	Escrita – Revisão e Edição; Validação e Visualização