
Artigo de Pesquisa - Dossiê Trabalho, Subjetividades e Práticas Clínicas

Prazer e Sofrimento no Trabalho: Um Olhar Para os Motoristas de Caminhão

Angélica Francine Frey¹, Carmem Regina Giongo²,

¹ <https://orcid.org/0000-0002-6148-4649> Universidade Feevale, Novo Hamburgo, RS, Brasil.

² <https://orcid.org/0000-0001-7335-8511> Universidade Feevale, Novo Hamburgo, RS, Brasil.

Resumo

O objetivo deste artigo é analisar os fatores de prazer e sofrimento no trabalho de motoristas de caminhão. A pesquisa teve um delineamento exploratório-descritivo de metodologia mista e contou com a participação de 30 caminhoneiros, com idade média de 46,2 anos. Foi aplicado o Inventário do Trabalho e Riscos de Adoecimento em todos os participantes, desse total 07 foram entrevistados. Os resultados apontaram para a precarização das condições e da organização do trabalho, gerando vivências de sofrimento associadas à insegurança, à falta de infraestrutura dos percursos, à sobrecarga de trabalho e à necessidade de cumprir os prazos das entregas. Diante disso, os motoristas parecem utilizar estratégias defensivas de negação e racionalização do sofrimento. Por outro lado, as vivências de prazer estavam atreladas ao amor pela profissão, à remuneração e à importância social do trabalho. Concluiu-se que as vivências de prazer e sofrimento estão em níveis satisfatórios para este grupo profissional, porém os dados qualitativos divergem dos dados quantitativos e evidenciam que são necessárias ações e projetos públicos que visem à melhoria das condições de trabalho do grupo profissional, como por exemplo: pontos de parada com estrutura e segurança; e maior fiscalização em relação às jornadas de trabalho desse grupo profissional.

Palavras-chave: Saúde mental, Condução de veículo, Psicodinâmica, Psicodinâmica do trabalho.

Pleasure and Suffering at Work: a Look at Truck Drivers.

Abstract

Submissão: 18/03/2024
Aceite: 24/06/2024
Editor Responsável: Fernando de Oliveira Vieira
Editora de Leiante: Natália Salm Loch
Editora Administrativa: Thamyris Pinheiro Maciel

Como citar este artigo: Frey, A. F., & Giongo, C. R. (2024). Prazer e Sofrimento no Trabalho: Um Olhar Para os Motoristas de Caminhão. *Revista Trabalho (En)Cena*, 9(Contínuo), e024032. <https://doi.org/10.20873/2526-1487e024032>

The objective of this article is to analyze the factors of pleasure and suffering in the work of truck drivers. The research had an exploratory-descriptive design with a mixed methodology and involved the participation of 30 truck drivers, with an average age of 46.2 years. The Work and Illness Risk Inventory was applied to all participants, of which 7 were interviewed. The results pointed to the precariousness of work conditions and organization, generating experiences of suffering associated with insecurity, the lack of route infrastructure, work overload and the need to meet delivery deadlines. Given this, drivers seem to use defensive strategies of denial and rationalization of suffering. On the other hand, experiences of pleasure were linked to love for the profession, remuneration and the social importance of work. It was concluded that the experiences of pleasure and suffering are at satisfactory levels for this professional group, however the qualitative data differ from the quantitative data and show that public actions and projects are needed to improve the working conditions of the professional group, such as example: structured and safe stopping points; and greater supervision in relation to the working hours of this professional group

Keywords: Mental health, Vehicle driving, Psychodynamics, Psychodynamics of work.

O transporte rodoviário é o principal sistema logístico do Brasil, sendo responsável por 60% de todas as cargas movimentadas em território nacional. Nesse contexto, os motoristas de caminhão ocupam um lugar central e estratégico no setor, contribuindo diretamente para o desenvolvimento do país através do transporte de mercadorias, insumos, medicamentos, matérias-primas e abastecimento de diversos setores da economia (Confederação Nacional dos Transportes, 2019b). Apesar disso, a atividade laboral favorece a adoção de hábitos de vida pouco saudáveis, associada a precárias práticas alimentares, ao sedentarismo, ao uso de álcool e outras drogas, ao sobrepeso, a perdas auditivas, a prejuízos para a visão, além dos impactos vivenciados nas relações familiares e sociais em função das longas jornadas de trabalho (Alessi & Alves, 2015; Pourabdian *et al.*, 2019; Vofo *et al.*, 2021).

Além disso, dados recentes apontam para o elevado risco de acidentes e mortes no trabalho desses profissionais. No ano de 2022, o caminhão ocupou o terceiro lugar em mortes por tipo de veículos (774 mortes). Já no ano de 2018, foram registrados 18.239 acidentes em rodovias federais brasileiras envolvendo pelo menos um caminhão e 38.040 pessoas perderam a vida no período de 2007 a 2018 em acidentes com caminhão. Ainda, o setor de transportes ocupa o primeiro lugar em quantidade de óbitos, caracterizando 15% no total de acidentes fatais no Brasil (Confederação Nacional do Transporte, 2022; Ministério do Trabalho e da Previdência, 2021; Confederação Nacional do Transporte, 2019a).

No Brasil, para conduzir um caminhão, o motorista precisa estar apto conforme o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, 1997), o qual prevê diferentes categorias de habilitação (“C”, “D”, “E”). Conforme dados do Ministério da Infraestrutura (2022), em

dezembro de 2022 havia 2.823.570 condutores com a categoria “C” no Brasil e 678.078 na categoria “E”. Além disso, há uma classificação dos motoristas de caminhão profissionais. Os motoristas de “coleta e entrega” são responsáveis por dirigir em cidades próximas das empresas e retornam no final do expediente. Os motoristas caminhoneiros ou carreteiros são conhecidos como profissionais de “viagem” e ficam responsáveis por dirigir longas distâncias. Há ainda os motoristas “agregados”, que prestam serviços às transportadoras e, em geral, o contrato é exclusivo, podendo ser o motorista dono do veículo ou funcionário de uma outra pequena empresa que presta serviços às grandes transportadoras (Moreno & Rotenberg, 2009).

Os estudos com essa categoria profissional mostram que as motivações internas para ingressarem na profissão estão relacionadas ao amor pelo que fazem, baixa escolaridade e falta de oportunidades. No que se refere aos aspectos positivos da profissão, foram destacadas: a possibilidade de conhecer novas cidades/países, de interagir com pessoas, de dispor de horário de trabalho flexível e de ser uma profissão desafiadora. Os aspectos negativos apresentados pelos caminhoneiros foram: desunião da categoria, discriminação, exclusão, sofrer por estereótipos, periculosidade da atividade, desgaste, problemas com o convívio familiar, falta de rentabilidade e solidão (Messias *et al.*, 2019; Confederação Nacional do Transporte 2019).

Uma revisão integrativa da literatura sobre a saúde ocupacional dos caminhoneiros, que analisou 74 artigos, demonstrou que grande parte dos estudos publicados no Brasil e no exterior possuem como foco a saúde física dos profissionais. Os países com maior número de publicações foram os Estados Unidos, com 16 estudos, e a Austrália, com 6 artigos. Além disso, a pesquisa apontou para uma invisibilidade na área acadêmica brasileira sobre essa categoria profissional, evidenciando a demanda de investigações e de construção de políticas públicas efetivas de promoção da saúde no trabalho (Frey, Giongo & Passini, 2022).

Com base nesses dados, este estudo aprofunda o entendimento dos processos de saúde e adoecimento desses profissionais com base na teoria da psicodinâmica do trabalho. A base epistemológica da abordagem são as áreas da psicanálise, da ergonomia, da sociologia política, da filosofia, da psicologia do trabalho francesa e da psicopatologia. A teoria foi proposta por Christophe Dejours, através de seu trabalho publicado na França, intitulado *Travail: usure mentale. essai de psychopathologie du travail*, em 1980, o qual chegou ao Brasil no ano de 1987 com o título *Loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho* (Souza-Duarte *et al.*, 2022; Bueno & Macêdo, 2012; Bendassolli & Soboll, 2011; Merlo & Mendes, 2009; Mendes, 2007; Merlo, 2002)

A psicodinâmica tem como objetivo principal estudar as relações da interação/dinâmica entre a organização do trabalho e a subjetividade do sujeito. Esses campos se externam em experiências de prazer e sofrimento, refletindo o papel do trabalho nas questões psíquicas dos trabalhadores e em como estes alcançam a saúde mental saudável em ambientes hostis (Souza-Duarte *et al.*, 2022; Bolonha & Gomes, 2019; Bueno & Macêdo, 2012; Merlo & Mendes, 2009; Mendes, 2007).

Na compreensão dos processos de saúde e adoecimento, Dejours (1992) apresenta um importante conceito, nomeado “organização do trabalho”. Para o autor, esse conceito se divide em duas esferas. A primeira é denominada “divisão do trabalho” e compreende a organização das tarefas, os processos escritos e os modos de produção, envolvendo a execução da atividade, os procedimentos e as regras produtivas. A outra esfera é a “divisão dos homens”, em que se incluem as responsabilidades, relações de poder, hierarquias, cooperação e comunicação, em outras palavras, é a forma como a instituição/empresa está organizada.

Em contrapartida, as condições de trabalho estão relacionadas aos aspectos físicos das organizações como, por exemplo: clima, ruídos, tremores, produtos tóxicos, gases, vapores, exposição a microrganismos, condições de higiene e segurança (Dejours, 1992). Essas condições de trabalho afetam o sujeito trabalhador em suas condições corporais e orgânicas, influenciando na execução das atividades do sujeito.

Diante disso, a teoria entende a organização do trabalho como um elemento condutor ao sofrimento psíquico. O sofrimento no trabalho possui um atravessamento temporal e espacial, perpassando o local da empresa ou organização e afetando também o ambiente familiar e doméstico. Para Dejours (1992), a origem do sofrimento está no atrito entre o campo psíquico, os mecanismos de defesa e as questões organizacionais desestruturadas, que buscam um equilíbrio possível. Esse sofrimento pode ser experienciado de duas formas: patogênica ou criativa.

De forma patológica, o sofrimento acomete o sujeito a ponto de impossibilitar a execução de sua atividade laboral, podendo ocasionar doenças e afastamentos. Por outro lado, o sofrimento criativo surge da possibilidade de transformação do trabalho. Através de criatividade, liberdade e engajamento, o trabalhador consegue pensar, negociar e contribuir com a organização do trabalho, possibilitando que este se ressignifique internamente, gerando inclusive, reconhecimento (Facas, 2021; Bueno & Macêdo, 2012; Merlo, 2002; Dejours, 1992; Dejours, 1996)

Na teoria da psicodinâmica do trabalho, a análise das vivências de prazer também ocupa um papel central. Essa vivência surge a partir da flexibilização da organização através

da qual o sujeito consegue encontrar sentido em sua atividade, demonstrando motivação e satisfação no trabalho e expressando sua individualidade. As vivências de prazer podem ser experienciadas através de condições fornecidas pela organização do trabalho, como inteligência prática, espaços de fala para os trabalhadores e cooperação (Facas, 2021; Mendes, 2007; Dejours, 1992).

Diante da fragilidade das vivências de prazer e predominância de fatores geradores de sofrimento, surgem as estratégias defensivas que, nada mais são do que meios alternativos, utilizados como forma de escape para não chegar ao adoecimento. Elas têm o papel de adaptar o sujeito às formas de dominações e à falta de liberdade exercidas pela organização do trabalho, criando um modo de diminuir ou anestesiar a dor que o trabalhador sente (Facas, 2021; Soldera, 2016; Dejours, 2000; Dejours, 1992).

Frente a esse contexto, o objetivo deste artigo é analisar os fatores de prazer e sofrimento no trabalho de motoristas de caminhão. Além disso, busca-se: (a) descrever a organização e as condições de trabalho de motoristas de caminhão; (b) verificar os fatores de prazer no trabalho; (c) identificar os fatores de sofrimento no trabalho e (d) compreender as estratégias defensivas relacionadas ao trabalho em motoristas de caminhão

Método

Este estudo possui um delineamento exploratório-descritivo de metodologia mista. Exploratório, pois se propõe a disponibilizar novos conhecimentos e informações sobre o objeto de estudo, e descritivo por descrever as características da população ou do fenômeno investigado e possíveis relações entre as temáticas dos objetivos. A metodologia mista envolve o uso em conjunto de dados quantitativos e qualitativos, possibilitando a compreensão mais precisa da questão de pesquisa (Gil, 2022; Creswell, 2021; Creswell, 2010; Santos *et al.*, 2017; Prodanov & Freitas, 2013). Para isso, foram utilizados questionários sociodemográficos, o Inventário sobre Trabalho e Riscos de Adoecimento (ITRA) e entrevistas semiestruturadas.

Participantes

Participaram deste estudo 30 motoristas de caminhão do sexo masculino, com idade entre 30 e 66 anos (média 46,2 anos). Desse total, 07 respondentes se disponibilizaram para participar da segunda etapa do estudo que consistiu na realização de uma entrevista. O

presente estudo teve como critérios de inclusão: motoristas profissionais com idade mínima de 18 anos, de ambos os sexos, que possuíam carteira nacional de habilitação (CNH) nas categorias “C”, “D” e “E”; e que aceitaram participar voluntariamente da pesquisa em concordância com o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE). Os critérios de exclusão foram: possuir CNH categoria “B”, estar afastado das atividades laborais e não aceitar participar da pesquisa.

Os motoristas possuíam, em média, 14,5 anos de profissão e declararam trabalhar aproximadamente 9,83 horas por dia. A maioria possuía habilitação de condução na categoria A/E, vínculo empregatício formal e eram trabalhadores de três empresas de transporte rodoviário de cargas da região metropolitana de Porto Alegre, estado do Rio Grande do Sul, no sul do Brasil. A maior parte dos participantes não sofreu acidente de trabalho (70%), não foi afastado do emprego, não possuía doença diagnosticada e não fazia uso de medicação contínua. A caracterização sociodemográfica está representada na tabela 1.

Tabela 1

Caracterização Sociodemográfica

Variável	N	%
Escolaridade		
Ensino Médio Completo	10	33,33%
Ensino Fundamental Incompleto	9	30,00%
Ensino Fundamental Completo	7	23,33%
Ensino Médio Incompleto	3	10,00%
Ensino Superior Incompleto	1	3,33%
Sexo		
Masculino	30	100%
Idade		
41-49	11	36,67%
50-59	9	30,00%
30-36	7	23,33%
63-66	3	10,00%

Vínculo empregatício		
CLT	29	96,67%
PJ/MEI	1	3,33%
Estado de residência		
Rio Grande do Sul	24	80,00%
Espírito Santo	5	16,67%
Ceará	1	3,33%
Estado civil		
Casado	11	36,67%
Solteiro	8	26,67%
Divorciado	6	20,00%
União Estável	4	13,33%
Viúvo	1	3,33%
Raça autodeclarada		
Branco	18	60,00%
Pardo	8	26,67%
Negro	4	13,33%
Filhos		
Sim	21	70,00%
Não	9	30,00%
Total	30	100%

Instrumentos

A pesquisa foi realizada em duas etapas. A primeira consistiu na aplicação de dois instrumentos, um questionário sociodemográfico e o Inventário de Trabalho e Riscos de Adoecimento (ITRA). O questionário sociodemográfico teve o objetivo de caracterizar a amostra e levantou dados como: idade, sexo, estado civil, escolaridade, categoria de CNH, tempo de profissão, horas de trabalho e composição familiar. O ITRA foi desenvolvido por

Ferreira e Mendes (2003) e Mendes e Ferreira (2007) e possui o objetivo de avaliar questões relacionadas ao trabalho e aos riscos de adoecimento. O instrumento é composto por quatro escalas interdependentes que avaliam contexto de trabalho (EACT), custos humanos do trabalho (ECTH), prazer e sofrimento no trabalho (EIPST) e danos relacionados ao trabalho (EADRT). As escalas são formadas por itens e as respostas devem ser assinadas com base em uma escala *likert* (Mendes & Ferreira, 2007). A segunda etapa do estudo se deu através da realização de uma entrevista semiestruturada (Minayo, 2015), com parte dos motoristas que haviam participado da primeira etapa.

Procedimentos de Coleta e Cuidados Éticos

O projeto desta pesquisa atendeu às Diretrizes e Normas Regulamentadoras envolvendo pesquisa com seres humanos, conforme previsto na Resolução N° 510 do Conselho Nacional de Saúde (Ministério da Saúde, 2016) e na Resolução N° 016/2000 do Conselho Federal de Psicologia (2000). Também foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Feevale e, após aprovação (número 5.082.325), a coleta de dados foi iniciada. O acesso aos participantes ocorreu primeiramente por conveniência da pesquisadora e, a divulgação da pesquisa, em redes sociais e empresas do ramo de transporte. Além disso, utilizou-se o método *Snowball*, no qual parte dos participantes que foram selecionados por conveniência indicaram ou divulgaram a pesquisa para outros possíveis participantes. Por fim, os participantes indicados também puderam fazer indicações, expandindo o acesso aos indivíduos da pesquisa (Heckathorn, 2011).

A coleta dos dados ocorreu em novembro de 2021 e janeiro de 2022, de forma presencial, em local adequado e reservado. Foram seguidos os protocolos sanitários estabelecidos pela legislação para evitar a COVID-19, como: distanciamento social, higienização do material com álcool gel e utilização de máscara. Primeiramente, o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) foi lido e explicado aos participantes e após aceito, assinado. Em seguida foi realizada a primeira etapa do estudo que consistiu na aplicação do questionário sociodemográfico e do ITRA. Nesse momento, os participantes foram convidados a cooperarem com a segunda fase do estudo, composta por uma entrevista semiestruturada. Sete motoristas se disponibilizaram a realizar a entrevista e foram contatados para um segundo encontro. As entrevistas tiveram duração média de 40 minutos, foram gravadas por meio de áudio e transcritas pelas pesquisadoras para análise.

Procedimento de Análise dos Dados

Os dados sociodemográficos foram coletados em formulários impressos, posteriormente foram transferidos para uma planilha do *Microsoft Excel*® e submetidos a uma análise descritiva. O Inventário sobre Trabalho e Riscos de Adoecimento (ITRA) também foi coletado em material impresso e posteriormente os dados foram transferidos para o sistema SPSS. Foram gerados os dados, conforme proposto por Mendes e Ferreira (2007), em que o Inventário sobre Trabalho e Riscos de Adoecimento (ITRA) é validado psicometricamente através da técnica de análise fatorial. O instrumento tem como premissa que os riscos de adoecimento são influenciados por diversas dimensões compostas por mais de um fator, todos interdependentes. Por essa razão, utiliza-se o método de análise principal *axisfactoring* (PAF), rotação *oblimin*, com análise de correlação para cada uma das escalas e de confiabilidade que compõem o instrumento.

Sendo assim, os resultados devem ser analisados com base nas médias gerais de cada um dos fatores e no percentual do número absoluto de trabalhadores. Também é sugerido pelos autores analisar os dois itens de fatores que obtiveram média mais alta e mais baixa, a fim de identificar o que está influenciando os resultados gerais. Os dados desse instrumento foram coletados em formulários impressos e transferidos para o sistema SPSS para facilitar a análise. Após a análise, os resultados foram classificados de forma diferente para cada escala. A escala de avaliação do contexto de trabalho (EACT) e a escala de custos humanos no trabalho (ECHT) consideram os resultados em: (a) satisfatórios (abaixo de 2,29), resultado positivo e que produz prazer no trabalho; (b) críticos (entre 2,3 e 3,69), resultado mediano, indicador de sinal de alerta e de que ações precisam ser realizadas em curto e médio prazo; e (c) graves (acima de 3,7), um resultado negativo e gerador de sofrimento no trabalho, caracterizado por forte risco de adoecimento, que necessita de ações imediatas (Mendes & Ferreira, 2007).

Para a escala de indicadores de prazer-sofrimento no trabalho (EIPST), utiliza-se uma análise diferente, composta de aspectos negativos e positivos. São considerados os pontos de corte para vivências de prazer: (a) satisfatório (acima de 4); (b) moderada e crítico (entre 3,9 e 2,1); (c) grave (abaixo de 2,0). Para análise das vivências de sofrimento, considera-se: (a) grave (acima de 4,0); (b) moderada e crítico (entre 3,9 e 2,1); (c) satisfatório (abaixo de 2, 0).

A escala de avaliação dos dados relacionados ao trabalho (EADRT) é composta de itens que equivalem a situações muito graves relacionadas à saúde. Os resultados são classificados em: (a) negativo (acima de 4,1) significa presença de doenças ocupacionais; (b)

grave, moderado para freqüente (entre 3,1 e 4,0); (c) moderado, crítico (entre 2,0 e 3,0); (d) positivo suportável (abaixo de 1,9). Salienta-se que os resultados analisados em níveis moderados são considerados adoecimento (Mendes & Ferreira, 2007).

As entrevistas foram analisadas com base no método proposto por Mendes (2007), de Análise dos Núcleos de Sentido (ANS). Conforme o método, realizaram-se as transcrições das entrevistas e, posteriormente, a fragmentação do texto em núcleos de sentido, que são formados através da junção de discursos e agrupados em temas sobressalentes e repetidos das falas dos entrevistados. São reunidos os conteúdos das manifestações dos entrevistados, a fim de contribuir para a interpretação das falas. Para formação desses núcleos, são utilizados critérios como homogeneidade de significado, de caráter semântico, lógico ou psicológico, e repetição e constância dos temas. Nomear e definir os núcleos é um dos processos complexos dessa análise, pois ela precisa estar baseada no conteúdo expresso nas entrevistas, a fim de comprovar o uso da técnica (Mendes, 2007).

Resultados

A partir da análise dos dados, os resultados obtidos foram organizados em dois eixos principais: a) Resultados do inventário sobre trabalho e riscos de adoecimento (ITRA) e b) Descrição dos núcleos de sentido.

Inventário sobre Trabalho e Riscos de Adoecimento (ITRA)

Na primeira escala (EACT) demonstrada na Tabela 2, os participantes pontuaram a média de 1,99, classificada como satisfatória. Analisando-se os eixos que compõem a primeira escala, observa-se que a estrutura física e as condições de trabalho obtiveram média de 1,41 e as relações socioprofissionais apresentaram média de 1,95, ambas classificadas como satisfatórias. A organização do trabalho apresentou índices críticos (média 2,55). Os itens que mais pontuaram nesse fator foram: *tarefas cumpridas com pressão de prazos*; *tarefas são repetitivas e existe divisão entre quem planeja e quem executa*.

Tabela 2

Resultados da Escala de Avaliação do Contexto do Trabalho (EACT)

Item	N	Omissos	Média	Desvio-padrão	Classificação
-------------	----------	----------------	--------------	----------------------	----------------------

EACT – Total	30	0	1,99	0,412	Satisfatório
Organização do Trabalho	30	0	2,55	0,635	Crítico
Condições de trabalho	30	0	1,41	0,356	Satisfatório
Relações socioprofissionais	30	0	1,95	0,592	Satisfatório

A Tabela 3 mostra os resultados da segunda escala (EACT). O custo humano do trabalho apresenta níveis críticos (média de 2,61). A esfera de custo afetivo foi classificada como satisfatória (média 2,09). Além disso, custo físico (média 2,45) e custo cognitivo (média 3,40) apresentaram níveis críticos. Cabe destacar que os itens mais pontuados foram: *usar os braços de forma contínua* (custo físico), *usar a visão de forma contínua* e *usar a memória* (custo cognitivo).

Tabela 3

Resultados da Escala de Custo Humano do Trabalho (EACT)

Item	N	Omissos	Média	Desvio-Padrão	Classificação
EACT – Total	30	0	2,61	0,452	Crítico
Físico	30	0	2,45	0,475	Crítico
Cognitivo	30	0	3,40	0,709	Crítico
Afetivo	30	0	2,09	0,452	Satisfatório

A terceira escala (EIPST), representada pela tabela 4, aponta fatores satisfatórios para ambas as questões avaliadas como prazer no trabalho (média de 4,93) e sofrimento no trabalho (média de 1,32). Nos itens de avaliação de prazer, os mais pontuados respectivamente foram: *orgulho pelo que faço*, *realização profissional* e *bem-estar*. Os menos pontuados foram os itens *confiança entre os colegas* e *cooperação entre os colegas*. Sobre os itens que avaliam o sofrimento, os mais pontuados foram: *medo*, *falta de reconhecimento do meu desempenho* e *estresse*. Os itens com menor pontuação foram: *discriminação* e *desqualificação*.

Tabela 4

Resultados da Escala de Indicadores de Prazer-Sofrimento no Trabalho (EIPST)

Item	N	Omissos	Média	Desvio-Padrão	Classificação
Prazer	30	0	4,93	0,813	Satisfatório
Sofrimento	30	0	1,32	1,19	Satisfatório

A tabela 5 mostra a quarta escala (EADRT), que apresenta índices satisfatórios para todos os fatores avaliados, indicando saúde e bem-estar dos trabalhadores nesses fatores. O dano físico obteve uma média maior quando comparado aos demais (média 1,23). Analisando esse dado, os itens mais pontuados na escala estão contemplados nesse fator, sendo respectivamente: *dores nas costas; dores no corpo e alterações do sono*. Dentro da esfera de danos psicológicos (média 0,78), chama atenção para o item *solidão* como mais pontuado e *sensação de abandono* menos apontado pelos participantes. Já no dano social (média 0,59), o item *agressividade com os outros* foi que obteve menor pontuação de toda a escala e o item mais pontuado nessa esfera foi *vontade de ficar sozinho*.

Tabela 5

Resultados da Escala de Avaliação dos Dados Relacionados ao Trabalho (EADRT)

Item	N	Omissos	Média	Desvio-Padrão	Classificação
EADRT – Total	30	0	0,92	0,724	Positivo suportável
Dano Físico	30	0	1,23	0,845	Positivo suportável
Dano Emocional	30	0	0,78	0,946	Positivo suportável
Dano Social	30	0	0,59	0,894	Positivo suportável

Descrição dos Núcleos de Sentido (DNS)

A partir da análise das entrevistas, foram criados quatro núcleos de sentido: 1) *A rotina é bem puxada*: organização do trabalho; 2) *O país sem nós não é nada*: prazer no trabalho; 3) *A maneira como a gente é tratado*: sofrimento no trabalho; 4) *A gente procura entreter a mente*: estratégias defensivas.

Núcleo 1: A Rotina é Bem Puxada: Organização do Trabalho

No que se refere à organização do trabalho, os motoristas entrevistados relatam que organizam suas rotinas de viagens de acordo com o limite corporal. Alguns afirmaram estar acostumados a dormir poucas horas, preferem dirigir mais durante o dia e outros à noite. Além disso, eles acordam cedo para que o dia “renda mais” e preferem descansar no período noturno. Esses aspectos podem ser percebidos nas seguintes falas: *[...] não gosto de viajar de noite, né, eu prefiro durante o dia, pra mim a noite foi feita para dormir, né, então tem um determinado horário que me acabo, então eu paro e durmo, a gente já tá acostumado, é duas, três horinhas, né [...]* (Motorista 7); *[...] eu tenho o costume de acordar cedo, eu acordo cedo, né, que eu gosto de parar cedo [...]* *eu gosto de fazer a tarde render, sabe [...]* *porque duas horas que tu roda de noite, são quase 5h do dia puxando fila (congestionamento), movimento, e de noite é mais tranquilo e tem vez que de noite o sono não aperta, entendeu [...]* (Motorista 4).

É possível identificar o ritmo de trabalho desses profissionais que precisam dirigir longas quilometragens diariamente para conseguir chegar ao destino. Eles revelam rotinas cansativas, muitas vezes permanecendo vários dias longe de casa e necessitando cumprir os horários estabelecidos para a chegada da mercadoria. Em contrapartida, há relatos de viagens que ocorrem em um ritmo menos acelerado, como aquelas realizadas aos finais de semana.

Os entrevistados caracterizam o trabalho realizado como “solitário”. Apesar disso, contam que há momentos em que é possível manter a interação social com os colegas em períodos de espera dos carregamentos ou em viagens mais tranquilas. A forma de interação entre os profissionais ocorre através de rodas de chimarrão, nas paradas de descanso e na colaboração mútua para realizar as refeições em conjunto. Um dos relatos exemplifica: *[...] faço meu chimarrãozinho, aí tomo ali, às vezes tem um parceiro que já junto, depois aí é o café junto ali, junta dois três na caixa (cozinha), depois ali uma conversa e outra, um conversa como foi o trânsito, como é que foi a viagem né, depois já se prepara já pro almoço, vê como que vai ser, se alguém que juntar e fazer ali junto ou vão fazer na cozinha, daí acaba juntando ali fica aquela, aquela união sabe, entre os motoristas ali, daí a gente junta, ah um bota um, de repente uma lingüiça, outro bota ali o tomate, a cebola, outro já bota o arroz ou a massa, junta ali e faz [...]* (Motorista 2).

Outro ponto identificado se refere à forma como os motoristas se organizam para atender às suas necessidades básicas. Relatam realizar paradas para ir ao banheiro, tomar banho e realizar o pernoite. A alimentação geralmente ocorre enquanto dirigem, pois as

pausas para as refeições podem interferir no rendimento do trabalho, como ocasionar sonolência após se alimentar. Por isso, levam consigo dentro do caminhão alimentos de fácil.

Sobre as condições de trabalho, os motoristas contam que as adversidades do clima interferem no desgaste físico e mental. Também outro ponto são os avanços da tecnologia e do próprio instrumento de trabalho, que auxiliam no desempenho de suas tarefas, como a criação do GPS, telefone móvel e dispositivos que o veículo oferece. Esses aspectos podem ser observados na fala do entrevistado 6: *[...]eu saí daqui eu peguei chuva na viagem daqui do Rio Grande do Sul até São Paulo, chuva direto, então é mais cansativo, exige mais esforço mental e físico, porque fica muito tenso com a chuva, entendeu, de cuidar que tem que redobrar os seus cuidados. O perigo é maior, entendeu. Tudo cansa muito mais[...]*(Motorista 6).

Ainda sobre as condições de trabalho, um ponto central relatado ao longo das entrevistas é a falta de estrutura adequada nas paradas para descanso. Dentre os desafios citados, cabe salientar: a dificuldade para encontrar lugares seguros para descansar; a exploração dos estabelecimentos cobrando taxas de utilização do espaço para deixar o caminhão, para utilizar os banheiros e chuveiros e a precarização da estrutura dos locais. Muitas vezes, os sanitários dos postos de combustíveis apresentam condições precárias de higiene e falta de água quente para banho. Esses pontos estão muito presentes nos relatos *[...] é ruim de encontrar lugar, né, tem lugar, mas é mais nas beiras de rua, foi um dos motivos que eu fui assaltado, então eu aprendi a trabalhar, né, de uma maneira, né, de um jeito, pra mim é mais seguro[...]* (Motorista 4); *[...] vou te dizer que cinqüenta a sessenta por cento dos postos que tem em beira de rodovia que tu passa, se tu não abastecer, tu não dorme [...] eles exigem que tu tem que parar a cada cinco horas e meia e tu tem que ter um repouso de onze horas, nas vinte e quatro, mas só que se tu não tem onde fazer esse repouso de onze horas, como que tu vai fazer?* (Motorista 3).

Os participantes verbalizam o desejo de mudar as condições de trabalho, especialmente no que se refere a seguir a carga horária estabelecida pela legislação, para que possam ter melhor qualidade de vida, alimentação e descanso. Além disso, sugeriram a valorização dessa classe de trabalhadores através do aumento da remuneração e do fortalecimento do coletivo de trabalho. As falas a seguir demonstram esses anseios: *[...] viajar dentro da lei né, ali, viajar às quatro horas e fazer meia, porque daí ia mudar a minha maneira de comer, né, meu sono ia mudar de noite, não ia tá agitado, né?* (Motorista 4); *[...] seria esses três detalhes aí, diminuiria a carga horária para poder descansar um pouco mais, o salário valorizar mais e a áreas de descanso, pra poder descansar mais* (Motorista 2).

Núcleo 2: O País Sem Nós Não é Nada: Prazer no Trabalho

Grande parte dos motoristas relatam questões positivas relacionadas às vivências de trabalho, perpassando desde a realização de um sonho infantil e a admiração pelos veículos até o desejo de conquistar essa profissão. As falas destacadas demonstram estas vivências: [...] *tá no sangue, sabe, assim desde pequeno, sabe, eu vi esses monstro passando na rua e eu chegava a me arrepiar; então é uma coisa assim que ele desde de adolescente sempre gostei (Motorista 7); [...] Não é só tipo como é que eu vou dizer, ah é um emprego, não é só um emprego para mim, é um sonho que eu realizei e desse sonho está me trazendo muito mais coisas boas, entendeu[...]* (Motorista 6).

Também as vivências de prazer estão associadas à remuneração. As falas destacadas mostram que a profissão proporciona melhores rendimentos financeiros diante da baixa escolarização dos trabalhadores. Verifica-se em: [...] *Olha, eu escolhi com certeza por causa da remuneração, né[...]* eu optei por começar no caminhão e o salário dobrou né[...] (Motorista 3); [...] *eu consegui um ramo que eu ganho melhor [...] pelo estudo que eu tenho, então o caminhão se tornou uma coisa melhor de eu ganhar dinheiro[...]* (Motorista 1).

Os participantes também destacam que o trabalho oportuniza vivências e experiências de conhecer novos lugares, culturas e viajar por diversas regiões do Brasil. As verbalizações demonstram: [...] *viajei para vários lugar do Brasil, mas a melhor linha que eu trabalhei é a linha do Nordeste [...]* (Motorista 4); [...] *o que representa é pra mim a felicidade em primeiro, né, eu conheço vários lugares que eu nunca ia ter a oportunidade [...]* (Motorista 1).

Outro ponto está relacionado ao orgulho e amor pela profissão e à percepção dos motoristas sobre a importância dela para o abastecimento do país. As falas destacadas demonstram: [...] *o país sem nós não é nada, porque desde essa folhinha que tu tá comigo aí na minha frente, ela chegou até aqui dentro de um caminhão, tudo, o que tu come, o que tu veste, o que tu calça, o que tu usa de medicamento, o teu óculos, a matéria prima dele, sei lá, tudo vem dentro de um caminhão entendeu* (Motorista 7); [...] *E eu amo o que eu faço, entendeu[...]* não eu gosto, eu amo o que eu faço, eu sempre quis ser motorista, pra mim é um orgulho pegar uma carreta dessas aqui e ir a São Paulo é um orgulho para mim, sabe (Motorista 6).

Núcleo 3: A Maneira Como a Gente é Tratado: Sofrimento no Trabalho

Dentre as questões que causam sofrimento, os participantes apontam diversas situações de desrespeito, do tratamento desagradável que recebem das pessoas, da desvalorização e das representações sociais desta profissão na sociedade. Isso pode ser verificado nas verbalizações: [...] *na maneira como a gente é tratado, né, por exemplo, que nem a gente vê nas redes sociais que caminhoneiro é tudo drogado, tudo isso, não dá pra generalizar [...]* (Motorista 7); [...] *eu acho que é o tratamento que a gente recebe, né, esse eu acho que é a pior coisa que tem, é o tratamento nas empresas, é não ter um reconhecimento na realidade na área, né [...]* (Motorista 3); [...] *então é uma profissão que te exige muito [...]* porque a gente sente assim que a gente é uma pessoa, claro, desvalorizada às vezes, está sendo muito desvalorizada [...] (Motorista 2)

Outro fator que contribui para o sofrimento são os riscos aos quais os motoristas ficam expostos. Questões sobre a precariedade das estradas, insegurança, seqüestros, acidentes, imprudências e situações de fome são mencionadas nas falas a seguir: [...] *que nem aconteceu comigo de ser assaltado no Rio de Janeiro, aí sequestraram o caminhão, daí eu fiquei lá [...], fiquei três horas no cativeiro lá [...] colocaram a pistola e fizeram eu seguir [...]* (Motorista 2); [...] *apesar do sofrimento é, já passei fome, já passei três dias, quatro dias sem ter um lugar para comer, tomar um banho, tudo em cima de um caminhão [...]* (Motorista 1).

Ainda salientam a falta de união da categoria e ausência de momentos e datas comemorativas com a família, que se destacam nas falas: [...] *o que me deixa muito frustrado é o descoletivismo, entre os motoristas de carreta, o descoleguismo, uma falta de respeito com os colegas [...]* (Motorista 6); [...] *a única coisa que me deixava um pouquinho triste é quando tinha o aniversário das filhas, no dia do aniversário pai não vai estar em casa, mas o pai tem que trabalhar né [...]* (Motorista 5).

Núcleo 4: A Gente Procura Entreter a Mente: Estratégias Defensivas

A partir dos relatos dos entrevistados foi possível identificar diferentes formas de lidar com as vivências de sofrimento através das estratégias defensivas. Nesse contexto, as principais estratégias estavam pautadas na negação e na racionalização. Sobre a negação, podem ser citados exemplos como: escutar música, distrair a mente e não se conectar com as emoções do momento. Esses aspectos podem ser percebidos nas falas destacadas: [...] *tu tem que fazer que não é nada, entendeu [...]* *daí tu vai escutando uma musiquinha e vai melhorando, vai ficando de boa [...]* *só que a gente esconde coisa assim, entendeu, essas maneira de lidar assim pra mim é tudo ah isso já aconteceu não dá nada, mas por dentro eu*

tô mastigando por dentro tá um furacão, isso ai machuca né, isso aí atrapalha na saúde, acontece, não é sempre mas acontece[...] (Motorista 4); [...]ai liga um rádio ali, começa a tentar a escutar as notícias [...] a gente procura entreter a mente pra não ficar naquele estresse [...](Motorista 2).

Na estratégia de racionalização, pensar nos objetivos pessoais e no amor pela profissão são as formas utilizadas pelos participantes para lidar com o sofrimento. Destacam-se nos trechos: *[...] mas daí tu tenta driblar nessas coisas, eu tento pensar assim: tem que focar que eu tô construindo uma casa na praia, eu preciso do meu emprego, eu preciso do dinheiro[...] (Motorista 6); a medo, dá medo sabe, é uma profissão que a gente tá ciente de que vai e não sabe se volta, é um medo contínuo, é um medo contínuo, contínuo, mas aquele negócio que eu te falei o amor fala mais alto [...] sempre que eu saio faço a minha oraçãozinha, eu oro, e quando eu chego então “Deus o livre”, obrigado Senhor, agradeço por todos os desafios da viagem, os livramentos que são muitos também né [...] (Motorista 7);*

Discussão

Os resultados obtidos mostram que as características sociodemográficas relacionadas ao sexo e à escolaridade corroboram dados de pesquisas anteriores acerca do perfil dos motoristas brasileiros, confirmando a predominância de profissionais do sexo masculino, brancos e com ensino médio completo. Um ponto de divergência é que nos estudos já realizados grande parte dos participantes apresentaram comportamentos de sedentarismo, enquanto nesta pesquisa a maioria dos entrevistados relata a prática de exercícios físicos (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, 2024; Childhood Brasil, 2021; Confederação Nacional do Transporte, 2019). Apesar disso, não foram aprofundados quais exercícios eram praticados e quais eram suas condições de realização, já que os trabalhadores declararam efetivar longas jornadas de trabalho.

Diante dos dados quantitativos e qualitativos apresentados, evidencia-se que a organização do trabalho impacta significativamente nas vivências de sofrimento. Na escala de avaliação do contexto de trabalho, o subitem organização do trabalho foi classificado com nível crítico pelos participantes. As falas destacadas reforçam esses dados, revelando tarefas exaustivas como: necessidade de cumprir horários e prazos, atividades repetitivas, ritmos acelerados de trabalho e rotinas organizadas através dos limites do corpo. Estes dados podem auxiliar na compreensão do aumento em 272% nas infrações de trânsito em relação ao descumprimento da lei do motorista, que regulamenta as horas de jornada e descanso (Polícia

Rodoviária Federal, 2022; Polícia Rodoviária Federal, 2021; Ramos, 2021). A partir dos depoimentos dos participantes, percebe-se que a necessidade de cumprir os prazos das entregas dificulta a realização de pausas para descanso, gerando um grande risco de sobrecarga física e mental.

Outro elemento importante para a análise da sobrecarga é que, muitas vezes, as jornadas excessivas de trabalho resultam em melhores ganhos financeiros aos motoristas, contribuindo para que adotem comportamentos que excedem o tempo de direção legalmente permitido (Skerlic & Erculj, 2021). No entanto, os estudos evidenciam que as jornadas excessivas e a sobrecarga geram impactos negativos na saúde como, por exemplo: dores nas costas e sobrepeso (Ohlendorf et al., 2017), dores no pescoço e nos membros superiores e inferiores (Sekky et al., 2020; Combs et al., 2018; Sekky *et al.*, 2018; Kresal et al., 2017).

Conforme a escala de custo humano no trabalho, outra evidência importante apontada pelos resultados são os níveis críticos de desgastes cognitivos e físicos, relacionados à organização do trabalho. Os dados apontaram para o excessivo uso dos braços, visão e memória. Essa sobrecarga pode estar relacionada à exigência cognitiva associada ao ato de dirigir, o que aponta para a importância de um maior número de pausas para descanso e recuperação durante a jornada de trabalho. Neste ponto podemos considerar um avanço de políticas públicas, pois em 2023 o Supremo Tribunal Federal finalizou o julgamento ADI 5322 e declarou inconstitucionais alguns pontos da Lei 13.103 de 2015. Um dos pontos aborda as pausas para descanso, estipulando que o intervalo deve ser de 11 horas consecutivas dentro de um período de 24 horas de trabalho. Ademais, a cada seis dias, o motorista deve ter um descanso semanal, que pode ser de até 35 horas. Também neste julgamento o tempo de descanso dos motoristas com o caminhão em movimento nas viagens de longa distância foi desconsiderado, passando a exigir um repouso mínimo de seis horas em alojamento ou na cabine-leito estacionada a cada 72 horas (Confederação Nacional dos Transportes, 2023; Tribunal Superior do Trabalho 2023).

Além disso, as verbalizações de esgotamento físico e mental e a forma de alimentação reforçam que as condições de trabalho geram danos físicos e cognitivos para a execução de suas atividades. Tal achado corrobora com a literatura encontrada, indicando que as longas jornadas de trabalho e a sobrecarga física e psicológica dos motoristas de caminhão interferem significativamente na qualidade de vida dos caminhoneiros, sendo fatores suscetíveis de risco à saúde física e mental (Ferreira & Alvarez, 2013). Estudos também apontam que a profissão de motorista apresenta riscos nos âmbitos físicos, químicos, ergonômicos e de acidentes aos quais os trabalhadores estão expostos (Mendel, 2020; Souza, 2017).

Outra perspectiva a ser apontada é que, para a psicodinâmica, o trabalho perpassa a construção da identidade individual e social do sujeito. A atuação profissional também representa uma maneira de inclusão social, interação entre as pessoas, constituições de laços grupais e uma forma de viver junto (Gernet & Dejours, 2011; Heloani & Lancman, 2004). Neste estudo, identificou-se que o fortalecimento das relações socioprofissionais para essa categoria profissional pode ser prejudicada pela organização do trabalho, pois a necessidade de cumprir jornadas e ritmos de trabalho acelerados diminui o tempo de convivência entre colegas.

Com base nesses dados, percebe-se que a profissão do motorista é atravessada pelas regras impostas pela organização do trabalho. Isso indica que essa classe trabalhadora necessita lidar constantemente com desequilíbrio entre o trabalho prescrito e o trabalho real. O prescrito está baseado nas normas e procedimentos, e o real, nas vivências dos trabalhadores e nas estratégias que utilizam para sustentar o sofrimento que determinadas tarefas causam (Silva & Bonvicini, 2018; Dejours, 2007). Dessa forma, todos esses dados estão relacionados aos efeitos da organização do trabalho, a qual, segundo Mendes (1995), “é a responsável pelas conseqüências penosas ou favoráveis para o funcionamento psíquico do trabalhador”.

Analisando os dados da escala que avalia o sofrimento no trabalho, foram encontrados índices satisfatórios que divergem das falas verbalizadas pelos participantes. Mas observando os itens mais pontuados nessa avaliação, destaca-se o medo, seguido da falta de reconhecimento, do esforço, relacionando-se com os discursos de situações de tratamento desrespeito e insegurança nas estradas. Essa contradição apresentada nos dados pode indicar que, ao falarem sobre suas vivências e elaborarem verbalmente as respostas, os participantes conseguiram mais facilmente identificar e relatar suas emoções e sentimentos.

Diante desse sofrimento, constata-se que os participantes utilizam estratégias defensivas de negação e racionalização. Identifica-se que, para enfrentar o medo, os motoristas procuram escutar músicas e não se conectar com seus sentimentos. Quanto ao desrespeito e à falta de reconhecimento, eles racionalizam, buscando os objetivos pessoais e amor pela profissão. Para aliviar o sofrimento no trabalho, encontram e utilizam formas/maneiras para modificar ou transformar sua percepção das situações que os fazem sofrer, para que seja possível continuar trabalhando (Dejours, 2008; Mendes, 1995).

Negar o sofrimento contribui para que os trabalhadores não verbalizem sobre aquilo que os faz sofrer. E a negação da realidade é um dos pilares de todas as defesas. Assim, a negação da compreensão do risco, por exemplo, é um meio eficaz de não refletir/pensar nele

no decorrer de uma atividade perigosa. Essas estratégias de defesa inicialmente parecem trazer benefícios ao sujeito, mas utilizá-las de forma recorrente pode prejudicar o trabalhador (Dejours, 2017; Medeiros, Martins & Mendes, 2017).

Com base nos resultados do presente estudo, pode-se considerar que as organizações/instituições/empresas exploram veladamente os trabalhadores através de regras e ritmos exaustivos de trabalho. Também os dados coletados denunciam o descumprimento das leis estabelecidas para a sua proteção, em destaque especial a Lei 13.303 (2015) e as novas diretrizes estabelecidas pela ADI 5322, que estabelecem as jornadas e descanso da categoria.

Esse fator pode estar relacionado às condições de trabalho precárias relatadas pelos trabalhadores, como a falta de infraestrutura adequada nas paradas para descanso. Caberia ao poder público investir no mapeamento e construção de pontos estratégicos para a realização de descanso, alimentação e higiene pessoal dos motoristas. Para isso, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (2024) realizou uma pesquisa com 1.403 motoristas autônomos e celetistas, sobre as melhorias nos pontos de paradas no Brasil. A pesquisa revelou que 86% dos caminhoneiros consideram os banheiros com chuveiro quente como muito importantes. Sobre as questões de segurança, 66% valorizam a segurança com monitoramento por câmeras e vigilantes. Outros itens, como iluminação, estacionamentos cercados e manutenção do pavimento, também foram altamente classificados, com mais de 60%. Considerado também muito importante entre os entrevistados, para as mulheres, a segurança adicional com banheiros separados e vagas exclusivas. No aspecto da alimentação, 68% preferem restaurantes nos pontos de paradas de descanso. Quanto à limpeza, itens como lixeiras e tanques para lavar roupas são considerados muito importantes por até 78%. A sala de descanso é essencial para 50%, e o acesso à internet lidera a comunicação. Serviços de saúde, como atendimento médico, são prioritários para 52%, e há demandas por maiores áreas de estacionamento.

Destaca-se ainda que as empresas privadas poderiam oferecer espaços de fala e de escuta para que os trabalhadores manifestassem sugestões de mudanças e melhorias no trabalho, auxiliando as instituições privadas e a administração pública a pensarem em novas formas de investimentos e melhores condições de trabalho. Observou-se nos motoristas participantes uma atitude ativa frente à possibilidade de propor novas formas de trabalho. Ainda se evidenciam as vivências de prazer que podem ser identificadas através do resultado satisfatório na escala de indicadores de prazer do ITRA, e também nas verbalizações dos entrevistados. O vínculo, o amor pela profissão e o reconhecimento social são fatores que

contribuem para as vivências de prazer. Isso corrobora com os achados de Messias *et al* (2019) de que as motivações profissionais dos motoristas estavam relacionadas à falta de oportunidades para melhores condições de trabalho, à baixa escolarização e ao amor pela profissão.

Esses elementos discutidos representam a precarização do sistema rodoviário como um todo. Esse processo está marcado ao longo da história do Brasil, no qual o país optou por investir maciçamente em rodovias, deixando de lado o sistema ferroviário e a cabotagem, devido a uma combinação de fatores econômicos, políticos e estratégicos. A construção de rodovias foi vista como uma maneira mais rápida e flexível de integrar o vasto território nacional, facilitando o transporte de mercadorias e pessoas entre as diversas regiões. Além disso, as iniciativas privadas e indústrias exerceram uma forte influência nas decisões governamentais, promovendo a infraestrutura rodoviária como essencial para o desenvolvimento econômico (Grandi & Huertas, 2023; Huertas, 2022; Paula, 2010).

Esses dados apontam para a necessidade de futuras investigações que ampliem e aprofundem a compreensão da organização do trabalho da categoria profissional, para auxiliar as instituições na elaboração de normas e procedimentos mais próximos da realidade vivenciada pelos trabalhadores. Também são necessárias ações e projetos públicos, principalmente de melhoria nas condições de trabalho do grupo profissional.

Considerações Finais

Os resultados do estudo apontaram para a precarização das condições e da organização do trabalho, gerando vivências de sofrimento associadas à insegurança, à falta de infraestrutura dos percursos, à sobrecarga de trabalho e à necessidade de cumprir os prazos das entregas. Diante disso, os motoristas utilizam estratégias defensivas de negação e racionalização do sofrimento. Por outro lado, as vivências de prazer estavam atreladas ao amor pela profissão, à remuneração e à importância social do trabalho. Concluiu-se que as vivências de prazer e sofrimento estão em níveis satisfatórios para este grupo profissional, porém os dados qualitativos divergem dos dados quantitativos e evidenciam que são necessárias ações e projetos públicos que visem a melhoria das condições de trabalho do grupo profissional.

Como ações imediatas, sugerem-se investimentos públicos e privados em pontos de parada para os caminhoneiros, com oferta de espaços seguros para descanso, alimentação e higiene pessoal. Além disso, os dados apontaram para a necessidade de maior fiscalização da

legislação vigente através da atuação das Polícias Rodoviárias, do Ministério Público do Trabalho e da atividade sindical. Cabe ainda destacar o papel das empresas privadas no monitoramento dos indicadores de saúde, construção de planos de ação em saúde ocupacional, oferta de condições dignas laborais e promoção da qualidade de vida no trabalho.

Apesar das contribuições deste estudo, apresenta-se como limitação da pesquisa o fato de a amostra ter sido por conveniência da pesquisadora. Além disso, grande parte dos motoristas participantes possuíam vínculo empregatício formal, demandando o aprofundamento científico das condições de trabalho dos motoristas autônomos. Inclusive, abre-se espaço para futuras investigações, utilizando técnicas de grupo com essa população, tendo em vista o caráter individual da coleta de dados realizada.

Referências

- 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.
<https://doi.org/10.15448/1983-652X.2015.3.18184>
- Bendassolli, P. F & Soboll, L. A. P. (2011). *Clínicas do trabalho* (1ª ed.). Atlas.
- Bolonha, T. H & Gomes, G. C.(2019) A resignificação do trabalho: uma das contribuições da clínica psicodinâmica do trabalho. *Revista Uningá*, 56(S1):68-77.
<https://doi.org/10.46311/2318-0579.56.eUJ117>
- Bueno, M. & Macêdo, K. B. (2012). A Clínica psicodinâmica do trabalho: de Dejours às pesquisas brasileiras. *Estudos contemporâneos da subjetividade*, 2(2),
<http://www.periodicoshumanas.uff.br/ecos/article/view/1010>
- Childhood Brasil (2021). *O perfil do caminhoneiro no Brasil*. (4ª ed.).
https://www.childhood.org.br/publicacao/PESQUISA_O%20PERFIL%20DO%20CAMINHONEIRO%20BRASILEIRO_2021.pdf
- Creswell, J. W. (2010). *Projeto de pesquisa: método qualitativo, quantitativo e misto* (3ª ed). Artmed.
- Creswell, J. W. (2021). *Projeto de pesquisa: método qualitativo, quantitativo e misto* (5ª ed.) Penso.
- Combs, B., Heaton, K., Raju, D., Sieber, W. K. & Vence, D. (2018). A Descriptive Study of Musculoskeletal Injuries in Long-Haul Truck Drivers: A NIOSH National Survey. *Workplace Health & Safety*, 66(10), 475-481.
<https://doi.org/10.1177/2165079917750935>

- Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (2014). *Pesquisa CNTA/ANTT revela o que os caminhoneiros querem nos PPDs*.
<https://cnta.org.br/pesquisa-cnta-antt-revela-o-que-os-caminhoneiros-querem-nos-ppds/>
- Confederação Nacional do Transporte (2023). *Decisão que julgou pontos inconstitucionais da Lei do Motorista deve impactar o transporte rodoviário*.
<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/mudanas-na-lei-dos-motoristas-podem-inviabilizar-transporte-rodovirio->
- Confederação Nacional do Transporte. (2019). *Pesquisa CNT de perfil dos caminhoneiros 2019*. CNT. <https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros>
- Confederação Nacional do Transporte. (2019a). *Acidentes rodoviários: estatísticas envolvendo caminhões*. CNT. <https://cnt.org.br/pesquisas>
- Confederação Nacional do Transporte.(2019b). *O transporte move o Brasil: resumo das propostas da CNT ao país*. CNT. <https://cnt.org.br/propostas-cnt-transporte>
- Confederação Nacional do Transporte (2022). *Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários*. <https://www.cnt.org.br/painel-acident>
- Conselho Federal de Psicologia. (2000). *Resolução CFP nº016/2000, de 20 de dezembro de 2000*. Dispõe sobre a realização de pesquisa em psicologia com seres humanos.
<http://www.fiocruz.br/biosseguranca/bis/manuais/qualidade/cfp16-00.pdf>
- Dejours, C. (1992). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho* (5ª. ed.) Cortez.
- Dejours, C.(1996). Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações. In: J. Chanlat (Orgs.), *O indivíduo nas organizações: dimensões esquecidas*. (3ª ed, p. 158-163). Atlas.
- Dejours, C. (2000). Entrevista com Christophe Dejours. *Revista Latino Americana de psicopatologia fundamental*, 4(3), 158-163.
<https://doi.org/10.1590/1415-47142001003016>
- Dejours, C. (2007). *A banalização da injustiça social*. Editora FGV.
- Dejours, C. (2008). A avaliação do trabalho submetida a prova do real. In: L. I Sznelwar & F. L. Mascia (Orgs.), *Trabalho, Tecnologia e Organização*. Blucher.
- Dejours. C. (2017). *Psicodinâmica do trabalho: casos clínicos*. (1ª ed.). Dublinense
- Facas, E. P. (2021). *PROART: Riscos Psicossociais Relacionados ao Trabalho*. Editora Fi.
- 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>

- Frey, A. F.; Giongo, C. R. & Passini, E. S. (2022). Saúde e trabalho de caminhoneiros: uma revisão integrativa da literatura. *Trabalho (En)Cena*, 7. <https://doi.org/10.20873/2526-1487e02201>
- Gil, A. C. (2022). *Como elaborar projetos de pesquisa*. (7ª ed.). Atlas.
- Grandi, G. & Huertas, D. (2023). Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893 - 1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 184(491), 17-54. [https://doi.org/10.23927/issn.2526-1347.RIHGB.2023\(491\):17-54](https://doi.org/10.23927/issn.2526-1347.RIHGB.2023(491):17-54)
- Gernet, I. & Dejours, C. (2011). Avaliação do trabalho e reconhecimento. In P. F. Bendassolli & L. A. P. Soboll (Orgs.), *Clínicas do trabalho*. Atlas
- Heckathorn D. D. (2011). Snowball versus respondent-driven sampling. *Sociological methodology*, 41(1), 355–366. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9531.2011.01244.x>
- Heloani, R., & Lancman, S. (2004). Psicodinâmica do trabalho: o método clínico de intervenção e investigação. *Revista Produção*, 14(3), 77-086. <https://doi.org/10.1590/S0103-65132004000300009>
- Huertas, D. M.. (2022). Quando governar é abrir estradas: o processo de construção histórica do rodoviarismo em São Paulo. *História*, 41, e2022042. <https://doi.org/10.1590/1980-4369e202204>
- Kresal, F., Suklan, J., Roblek, V., Jerman, A., & Meško, M. (2017). Psychosocial Risk Factors for Low Back Pain and Absenteeism among Slovenian Professional Drivers. *Central European journal of public health*, 25(2), 135–140. <https://doi.org/10.21101/cejph.a4385>
- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm
- Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. (2015). Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Presidência da República. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm
- Medeiros, S. N. de, Martins, S. R., & Mendes, A. M (2017). Sofrimento e defesa: análise psicodinâmica do trabalho de monitoramento aéreo de trânsito. *Trivium – Estudos Interdisciplinares*, 9(1), 74-90. <https://doi.org/10.18379/2176-4891.2017v1p.74>
- Mendel, T. (2020). Análise preliminar de riscos de motoristas de caminhão autônomos. [Dissertação de especialização em engenharia de segurança do trabalho, Unisinos]. http://www.repositorio.jesuita.org.br/bitstream/handle/UNISINOS/10268/Tatiana%20Mendel_.pdf?sequence=1.
- Mendes, A. M. B. (1995). Aspectos psicodinâmicos da relação homem-trabalho: as contribuições de C. Dejours. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 15(1-3), 34-38. <https://doi.org/10.1590/S1414-98931995000100009>.

- Mendes, A. M. (Org.). (2007). *Psicodinâmica do Trabalho: teoria, método e pesquisa*. Casa do Psicólogo.
- Mendes, A. M. & Ferreira, M. C. (2007). Inventário sobre trabalho e Riscos de adoecimento ITRA: Instrumento Auxiliar de Diagnósticos de indicadores críticos no trabalho. In A. M., Mendes (Org.), *Psicodinâmica do Trabalho: teoria, método e pesquisa*. Casa do Psicólogo.
- Merlo, Á. R. C. (2002). Psicodinâmica do trabalho. In: M. G., Jaques & W. Codo, (Orgs.). *Saúde mental & trabalho: Leituras*. Vozes.
- Merlo, Á. R. C. & Mendes, A. M. B. (2009). Perspectivas do uso da psicodinâmica do trabalho no Brasil: teoria, pesquisa e ação. *Cadernos de Psicologia Social e do Trabalho*, 12(2), 141-156.
http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S151637172009000200002&lng=pt&tlng=pt.
- Messias, J. C., Cavieres-Higuera, H., Silva, R. A., Facundo, G. N. de S., & Lessa, R. T. (2019). Ser caminhoneiro no Brasil: dos autoestereótipos implícitos à justificação de sistema. *Estudos De Psicologia*, 36.
<https://periodicos.puc-campinas.edu.br/estudos/article/view/7395>
- Minayo. M. C. S (orgs) (2015). *Pesquisa Social: teoria, método e criatividade* (34^a ed.). Vozes.
- Ministério da Saúde. (2016). *Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016*. Conselho Nacional de Saúde. <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2016/Reso510.pdf>.
- Ministério da Infraestrutura. (2022). *Registro nacional de Condutores Habilitados*.
<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatistica-s-quantidade-de-habilitados-denatran>.
- Ministério do Trabalho e da Previdência. (2021). *Fiscalização do Trabalho no Setor dos Transportes*.
<https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/fiscalizacao-do-trabalho-no-setor-dos-transportes>.
- Moreno, C. R. de 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>
- Ohlendorf, D, Troebs, P., Lenk, A., Wanke, E., Natrup, J., Groneberg, D. (2017). Postural sway, working years and BMI in healthy truck drivers: an observational study. *BMJ Open*. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2016-013281>
- Paula, D. A (2010). Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*, 3(2), 142-156.
<https://doi.org/10.53727/rbhc.v3i2.350>

- Polícia Rodoviária Federal (2021). *PRF flagra 40 motoristas descumprindo a lei do descanso em Juiz de Fora (MG)*.
<https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias/estaduais/minas-gerais/anteriores/junho/prf-flagra-40-motoristas-descumprindo-a-lei-do-descanso-em-juiz-de-fora-mg>
- Polícia Rodoviária Federal (2022). *PRF registra 121 infrações à Lei do Descanso durante fiscalização em Pernambuco*.
<https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias/estaduais/pernambuco/maio-2022/prf-registra-121-infracoes-a-lei-do-descanso-durante-fiscalizacao-em-pernambuco>.
- Pourabdian, S., Yazdanirad, S., Lotfi, S., Golshiri, P., & Mahaki, B. (2019). Prevalence hearing loss of truck and bus drivers in a cross-sectional study of 65533 subjects. *Environmental Health and Preventive Medicine*, 24(1), 78.
<https://doi.org/10.1186/s12199-019-0831-7>
- Prodanov, C. C. & Freitas, E. C. (2013). *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico*. (2 ed.). Feevale.
- Ramos, A. (2021, 30 de julho). *Multas por desrespeito à lei do descanso crescem 272%*. Estadão.
<https://estradao.estadao.com.br/servicos/multas-por-desrespeito-a-lei-do-descanso-crescem-272/#:~:text=Contudo%2C%20o%20desrespeito%20da%20lei,%2C%20uma%20alta%20de%20254%25>
- Santos, J. L. G., Erdmann, A. L., Meirelles, B. H. S., Lanzoni, G. M. M., Cunha, V. P. & Ross, R. (2017). Integração entre dados quantitativos e qualitativos em uma pesquisa de métodos mistos. *Texto & Contexto Enfermagem*, 26(3).
<https://doi.org/10.1590/0104-07072017001590016>
- Škerlic, S. & Erculij, V. (2021). The Impact of Financial and Non-Financial Work Incentives on the Safety Behavior of Heavy Truck Drivers. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(5),
<https://doi.org/10.3390/ijerph18052759>
- Sekkay, F., Imbeau, D., Chinniah, Y., Dubé, P., Marcellis-Warin, N., Beauregard, N. & Trepanier, M. (2020). Assessment of physical work demand of short distance industrial gas delivery truck drivers. *Applied Ergonomics*, 89.
<https://doi.org/10.1016/j.apergo.2020.103222>.
- Sekkay, F., Imbeau, D., Chinniah, Y., Dubé, P., Marcellis-Warin, N., Beauregard, N. & Trepanier, M. (2018). Risk factors associated with self-reported musculoskeletal pain among short and long distance industrial gas delivery truck drivers. *Applied Ergonomics*, 72, 69-87. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2018.05.005>.
- Silva, C. C., & Bonvicini, C. R. (2018). Dejours, C., Abdoucheli, E., & Jayet, C. (2014). *Psicodinâmica do Trabalho* (1 ed.). Atlas. *Psicologia e Saúde Em Debate*, 4(2), 138–147. <https://doi.org/10.22289/2446-922X.V4N2A10>

- Soldera, L. M. (2016). Breve compêndio conceitual e metodológico da Psicodinâmica do Trabalho e da Psicossociologia. *Caderno de Psicologia Social e Trabalho*, 19(2), 243-253.
http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-3717201600020009&lng=pt&tlng=pt
- Souza. S. M. M. (2017). *Análise ergonômica do trabalho de um condutor de veículos de transporte rodoviário de cargas*. [Monografia Engenharia de Produção. Universidade Federal de Ouro Preto]
https://www.monografias.ufop.br/bitstream/35400000/340/1/MONOGRAFIA_An%C3%A1liseErgon%C3%B4micaTrabalho.pdf
- Souza-Duarte, F., Silva, S., Martínez, M. J & Mendes, A. M. (2022). Da psicodinâmica à psicopatologia do trabalho no brasil: (in)definições e possibilidades. *Psicologia em Estudo*, 27, e48172. <https://doi.org/10.4025/psicoestud.v27i0.48172>
- Tribunal Superior do Trabalho (2023). *STF invalida dispositivos da Lei dos Caminhoneiros sobre tempo de espera, jornada e descanso*.
<https://tst.jus.br/-/stf-invalida-dispositivos-da-lei-dos-caminhoneiros-sobre-tempo-de-espera-jornada-e-descanso>
- Vofo, BN, Ayuk, DA, Pe'er, J., Chichom-Mefire, A., Tendongfor, N., & Nche, E. N. (2021). Avaliação visual de motoristas comerciais na região sudoeste de Camarões. *BMC Ophthalmol*, 21, 148. <https://doi.org/10.1186/s12886-021-01909-3>

Informações sobre os autores

Angélica Francine Frey

ERS-239, 2755. Bairro Vila Nova - Novo Hamburgo/RS. CEP 93525-075.

E-mail: angelica.frey@grupotroca.com.br

Carmem Regina Giongo

E-mail: carmemgiongo@feevale.br

Contribuição dos Autores	
Autor 1	Escrita – Primeira redação, coleta de dados, análise, criação de tabelas.
Autor 2	Escrita – revisão e edição, supervisão, revisão geral do artigo, análise dos resultados e finalização do artigo.