



Universidade Federal
de Campina Grande

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES
UNIDADE ACADÊMICA DE ENFERMAGEM
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM

STÉPHANY PEREIRA DA COSTA

ESTRESSE OCUPACIONAL EM MOTORISTAS DE CAMINHÃO

CAJAZEIRAS – PB

2014

STÉPHANY PEREIRA DA COSTA

ESTRESSE OCUPACIONAL EM MOTORISTAS DE CAMINHÃO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada à Coordenação de Curso de Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Campina Grande, campus da cidade de Cajazeiras, sendo pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Enfermagem, sob orientação da Profa. Ma. Maria Berenice Gomes Nascimento Pinheiro e coorientação do Prof. Me. Marcelo Costa Fernandes.

Orientadora: Prof^ª. Ma. Maria Berenice Gomes Nascimento Pinheiro

Coorientador: Prof Me. Marcelo Costa Fernandes

CAJAZEIRAS – PB

2014

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)
Denize Santos Saraiva Lourenço - Bibliotecária CRB/15-1096
Cajazeiras - Paraíba

C837e Costa, Stéphany Pereira da
Estresse ocupacional em motoristas de caminhão. /
Stéphany Pereira da Costa. Cajazeiras, 2014.
58f. : il.
Bibliografia.

Orientador(a): Maria Berenice Gomes Nascimento Pinheiro.
Monografia (Graduação) - UFCG/CFP

1. Estresse ocupacional. 2. Satisfação no trabalho. 3.
Saúde do trabalhador. I. Nascimento, Maria Berenice Gomes
Nascimento. II. Título.

UFCG/CFP/BS

CDU -616-057

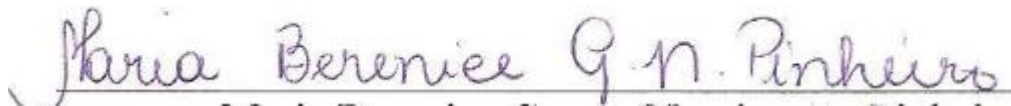
STÉPHANY PEREIRA DA COSTA

ESTRESSE OCUPACIONAL EM MOTORISTAS DE CAMINHÃO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Coordenação do Curso de Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Campina Grande, campus da cidade de Cajazeiras, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Enfermagem.

Aprovada em: 04/09/2014.

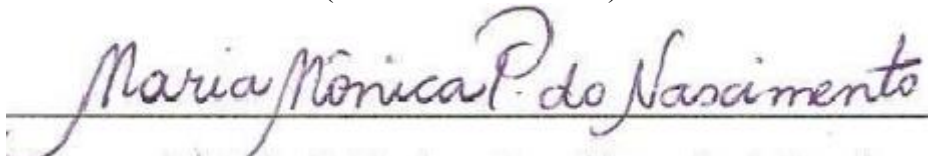
BANCA EXAMINADORA



Profa. Ma. Maria Berenice do Nascimento Pinheiro
UAENF/CFP/UFCG
(Orientadora)



Profa. Esp. Olga Feitosa Braga Teixeira
ETSC/UFCG
(Membro Examinador)



Profa. Esp. Maria Mônica Paulino do Nascimento
UAENF/CFP/UFCG
(Membro Examinador)

Dedico este trabalho aos meus pais, pela força que sempre me deram e por me incentivarem a realizar este sonho. Em especial o meu pai, que não pôde ver essa conquista, mas sempre esteve presente em minhas orações.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo dom da vida e pela oportunidade que me deu para concluir essa etapa da minha vida.

Ao meu pai, Jocimar Vieira da Costa (in memoriam), que apesar da sua ausência física, sempre se fez presente em minhas orações e foi a minha maior fonte de inspiração. Você foi muito importante para a concretização desse sonho, esteja onde estiver sempre será lembrado por mim.

A minha mãe, Antônia Noélia Pereira da Costa, pelo amor, cuidado, dedicação, confiança que sempre teve por mim, agradeço pelo esforço que você fez para que chegasse até aqui, muitas vezes abrindo mão de seus sonhos para que eu realizasse os meus, os nossos.

Aos meus avós, Vicente Pereira Sobrinho e Noeme Marques Pereira, que são os exemplos de vida que me inspiram. Agradeço pelo carinho, cuidado, dedicação que sempre demonstraram ter comigo. Sem vocês, eu não teria conseguido realizar esse sonho.

A minha professora e orientadora, Maria Berenice do Nascimento Pinheiro, que aceitou o meu convite e desde então acreditou na possibilidade de realização deste projeto, contribuindo com orientações valiosas que engrandeceram meu estudo. Minha admiração pelo seu trabalho serve de inspiração e modelo.

Ao meu professor e coorientador, Marcelo Costa Fernandes, pela ajuda, atenção, paciência que sempre teve comigo. Sempre que precisei, o senhor esteve presente com orientações pertinentes que enriqueceram minha pesquisa. Agradeço por ter abraçado a minha ideia e ter ajudado para que ela se concretizasse.

As professoras, Mônica e Olga por ter aceitado o convite e colaborarem com o estudo.

A minha amiga, Iara Diógenes, que é como se fosse uma irmã. Muitos foram os momentos vividos e compartilhados que tornaram essa caminhada mais leve e feliz.

As minhas amigas de sempre, Erveny Jaiane e Kamilla Abrantes, que sempre estiveram ao meu lado compartilhando bons momentos.

Aos amigos de curso, Yuri, Thaiany, Jéssika e Sarah, pela alegria, carinho, momentos engraçados e inesquecíveis que sempre tivemos juntos. A jornada foi fantástica com vocês!

Aos motoristas de caminhão, os protagonistas deste estudo, pela colaboração. Sem a participação de vocês, não conseguiria concluir este projeto. E aos funcionários da empresa Rio do Peixe, Enildo e Edilson, por terem permitido a realização deste estudo.

A todos, que direta ou indiretamente colaboraram para a execução deste trabalho.

Muito Obrigada!

“Seja você quem for, seja qual for a posição social que você tenha na vida, a mais alta ou mais baixa, tenha sempre como meta muita força, muita determinação e sempre faça tudo com muito amor e com muita fé em Deus, que um dia você chega lá. De alguma maneira você chega lá.”

Ayrton Senna da Silva

COSTA, Stéphaney Pereira da. **Estresse ocupacional em motoristas de caminhão**. 2014. 58f. Monografia (Graduação em Enfermagem) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Formação de Professores, Unidade Acadêmica de Enfermagem, Cajazeiras-PB, 2014.

RESUMO

Os motoristas de caminhão desempenham uma função importante para economia brasileira, uma vez que estes são os responsáveis pelo transporte de cargas, garantindo assim o suprimento de mercadorias das empresas. Porém ainda são pouco valorizados e submetem-se a condições de trabalho precárias, o que contribui para o desenvolvimento de estresse ocupacional. O presente estudo teve como objetivo principal averiguar o estresse ocupacional em motoristas de caminhão. Tratou-se de um estudo de campo, descritivo com abordagem qualitativa. A pesquisa foi realizada com motoristas de caminhão em uma distribuidora de bebidas localizada na cidade de Cajazeiras-PB, a qual possui 14 motoristas. Logo, a amostra foi constituída por todos os motoristas desta empresa. A coleta de dados foi realizada entre os meses de junho e julho de 2014, através de uma entrevista semiestruturada. Os achados referentes ao perfil dos participantes foram analisados descritivamente e a organização do discurso, gerado pelas entrevistas, ocorreu por meio da técnica do Discurso do Sujeito Coletivo e, ao final, obteve-se 08 discursos coletivos. A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética da Faculdade Santa Maria, sob protocolo 680.981. Os resultados apontaram que os principais fatores estressantes dos motoristas são o relacionamento interpessoal com o cliente e ajudantes, problemas com o caminhão e o fato de dormirem fora de casa. Apesar das dificuldades relatadas na pesquisa, os motoristas possuem estratégias eficazes de autocontrole para enfrentar as pressões decorrentes do trabalho. Quanto às alterações físicas e psicológicas que a profissão pode vir a desencadear, segundo a percepção da maioria dos motoristas não percebem a sua atividade como danosa a saúde. A pesquisa apresentou que a presença de estresse ocupacional entre os participantes do estudo é presente e constante, porém em um nível baixo, de modo que não os impedem de realizar suas atividades. Por fim, acredita-se que ao revelar as características e contradições que permeiam o ambiente de trabalho do motorista, permitiu-se o conhecimento sobre a realidade das condições de trabalho deste profissional, o que poderá ser útil na busca de estratégias que amenizem o estresse ocupacional desta classe de trabalhadores e promovam uma melhor qualidade de vida.

Palavras- chave: Estresse ocupacional. Satisfação no trabalho. Saúde do trabalhador.

COSTA, Stéphaney Pereira da. **Occupational stress in truck drivers**. 2014. 58f. Monograph (Undergraduate Nursing) - Federal University of Campina Grande, Center for Teacher Education, Academic Unit of Nursing, PB- Cajazeiras, 2014.

ABSTRACT

Truck drivers play an important role in the Brazilian economy, since they are responsible for shipping charges, thus ensuring the supply of goods businesses. But they are still undervalued and submetem- to poor working conditions, which contributes to the development of occupational stress. The present study aimed to determine the occupational stress in truck drivers. It was a field study, with descriptive qualitative approach. The survey was conducted with truck drivers in a beverage distributor located in Cajazeiras-PB, which has 14 drivers. Thus, the sample consisted of all motorists this company. Data collection was carried out between the months of June and July 2014, through a semistructured interview. The findings relating to the profile of the participants were analyzed descriptively and the organization of the discourse generated by the interviews took place through the technique of the Collective Subject Discourse and in the end, we obtained 08 collective discourses. The study was approved by the Ethics Committee of the Faculty Santa Maria, under protocol 680 981. The results showed that the main stressors of drivers are the interpersonal relationship with the client and helpers, problems with the truck and the fact that sleep outside the house. Despite the difficulties reported in the survey, motorists have effective self-control strategies to cope with the pressures from work. The physical and psychological changes that the profession may ultimately trigger, according to the perception of most drivers do not perceive their activities as harmful to health. The research showed that the presence of occupational stress among study participants is present and constant, but at a low level, so it does not prevent them from carrying out their activities. Finally, it is believed that by revealing the characteristics and contradictions that permeate the work environment of the driver, allowed herself the knowledge about the reality of working conditions this professional, which may be useful in the search for strategies to mitigate stress this occupational class workers and promote a better quality of life.

Keywords: Occupational stress. Job satisfaction. Worker health.

LISTA DE TABELAS E FIGURAS

Figura 01	Mapa do estado da Paraíba-PB.....	23
Tabela 01	Caracterização sociodemográfica dos participantes da pesquisa, Cajazeiras, 2014.....	26
Quadro 01	Categoria e número de motoristas participantes da Temática 01. Cajazeiras, 2014.....	28
Quadro 02	Categoria e número de motoristas participantes da Temática 02. Cajazeiras, 2014.....	32
Quadro 03	Categoria e número de motoristas participantes da Temática 04. Cajazeiras, 2014.....	38

LISTA DE SIGLAS

ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANENT- Associação Nacional de Enfermagem no Trabalho

CEP – Comitê de Ética e Pesquisa

CLT - Consolidação das Leis de Trabalho

CNS - Conselho Nacional de Saúde

DSC - Discurso do Sujeito Coletivo

ECH - Expressões-Chaves

EPIs – Equipamentos de Proteção Individuais

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

FSM – Faculdade Santa Maria

IC - Ideias Centrais

ISTs – Infecções Sexualmente Transmissíveis

MTE - Ministério do Trabalho e Emprego

NR - Normas Regulamentadoras

OMS - Organização Mundial de Saúde

PNSTT - Política Nacional de Saúde do Trabalhador e Trabalhadora

PPRA - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais

SUS - Sistema Único de Saúde

TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

SUMÁRIO

1.INTRODUÇÃO.....	11
2.OBJETIVOS.....	13
2.1 OBJETIVO GERAL.....	13
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	13
3. REVISÃO DE LITERATURA.....	14
3.1 O TRABALHO E O HOMEM.....	14
3.2 POLÍTICAS DE SAÚDE DO MOTORISTA DE CAMINHÃO.....	15
3.3 ESTRESSE OCUPACIONAL.....	17
3.4 ESTRESSE OCUPACIONAL EM MOTORISTAS DE CAMINHÃO.....	18
3.5 ENFERMAGEM NO TRABALHO.....	20
4. MATERIAL E MÉTODO.....	22
4.1 TIPO DE ESTUDO.....	22
4.2 LOCAL DE ESTUDO.....	22
4.3 POPULAÇÃO E AMOSTRA.....	23
4.4 INSTRUMENTOS E COLETA DE DADOS.....	23
4.5 ANÁLISE DOS DADOS.....	24
4.6 ASPECTOS ÉTICOS E LEGAIS.....	24
5. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	26
5.1 CARACTERIZAÇÃO SOCIODEMOGRÁFICA DOS PARTICIPANTES DA PESQUISA.....	26
5.2 APRESENTAÇÃO DOS DISCURSOS COLETIVOS.....	28
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	41
REFERÊNCIAS.....	43
APÊNDICES.....	48
APÊNDICE A– Termo de Compromisso e Responsabilidade do Pesquisador Responsável	
APÊNDICE B – Termo de Compromisso e Responsabilidade do Pesquisador Participante	
APÊNDICE C – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	
APÊNDICE D – Instrumento de Coleta de Dados	
ANEXOS.....	55
ANEXO A – Termo de Anuência	
ANEXO B – Parecer de Aprovação do Comitê de Ética e Pesquisa	

1.INTRODUÇÃO

Segundo o Ministério da Saúde, o trabalhador é todo ser que pratica uma atividade de trabalho, esteja ele inserido ou não no mercado de trabalho, e este pode ser formal ou informal, bem como desenvolver um trabalho familiar e/ou doméstico. (BRASIL, 2002)

Nessa perspectiva, o trabalho se mostra como fundamental na construção da identidade do indivíduo e de um papel social, o que permite que o trabalhador possa se realizar e integrar-se socialmente. (SOUSA, 2005)

Nesse sentido, mesmo o trabalho sendo essencial para conservar um caráter construtor na vida do indivíduo, o seu desenvolvimento em condições precárias e a perda do seu sentido pode vir a torna-se a causa de doenças. (AZEVEDO, 2013) Estas sendo consequência das fontes de estresse no trabalho que podem se manifestar em decorrência das transformações e condições do ambiente de trabalho.

O estresse ocupacional surge a partir do momento em que o trabalhador apresenta uma resposta prejudicial às exigências do trabalho. Segundo Trotta (2012) o estresse ocupacional é uma questão predominante e desagradável nos ambientes de trabalho atualmente, e pode ser definido quando o trabalhador apresenta respostas físicas e emocionais prejudicadas frente às exigências de trabalho que excedem as capacidades, recursos e necessidades do trabalhador.

Diversos trabalhadores estão expostos a sofrerem estresse ocupacional, dentre eles estão os motoristas de caminhão, que é uma profissão que enfrenta vários riscos, além de lutar por uma maior valorização, os caminhoneiros ainda estão expostos às condições de trabalho precárias e sujeitos a sofrerem violência e acidentes de trânsito.

Estudos mostram que, a maioria dos acidentes de trabalho fatais envolvendo esses trabalhadores ocorre em rodovias, e as principais causas são a fadiga, resultante de longas jornadas e repouso insuficiente, o consumo de drogas, energéticos ou bebidas alcoólicas; excesso de velocidade, direção perigosa com ultrapassagens indevidas, condições climáticas desfavoráveis, e grande intensidade de tráfego, e também a violência associada a assaltos. (WANKE; FLEURY, 2006)

Segundo Rocha (2008), o ambiente de trabalho dos motoristas de caminhão acaba refletindo as arbitrariedades da economia de mercado. O baixo nível de escolaridade associado com a falta de qualificação faz com que os mesmos se submetam a empregos com baixa remuneração, e as longas jornadas de trabalho acabam por provocar um distanciamento da família e uma exclusão social.

Diante disso surgem os seguintes questionamentos: Será que o estresse ocupacional está presente entre os motoristas de caminhão? E quais os fatores estressores que mais afetam esses trabalhadores? Será que eles se sentem satisfeitos com o trabalho que desempenham?

Visto que estes profissionais desempenham uma função tão importante para a economia brasileira, uma vez que estes são os responsáveis pelo transporte de cargas, garantindo assim o suprimento de mercadorias das empresas, ainda é encontrada a ausência de estratégias de saúde afetivas por parte dos profissionais e gestores de saúde, que previnam a ocorrência de estresse, acidentes, incapacidades e doenças nesses profissionais, tendo em vista todos esses fatores, é de grande relevância o presente estudo. Também é importante ressaltar que um motorista estressado e insatisfeito com o seu trabalho acaba por refletir no desempenho do mesmo, comprometendo sua realização de forma eficaz e segura.

O interesse pela temática abordada surgiu primeiramente pela afinidade com a saúde do trabalhador, em especial, a classe dos caminhoneiros, uma vez que a pesquisadora tem familiares que atuaram na área e conviveu durante toda a vida com caminhoneiros, manifestando assim a vontade de abordar esse tema. E também pelo fato de esta ser uma classe de profissionais ainda pouco reconhecida e valorizada.

Nessa perspectiva, fez-se necessário a construção de um estudo que abordasse os fatores que acabam contribuindo para o desenvolvimento do estresse ocupacional desses profissionais, como forma de chamar a atenção dos profissionais de saúde para esta classe de trabalhadores, bem como buscar estratégias que amenizem o impacto dele na qualidade de vida.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

- Averiguar o estresse ocupacional em motoristas de caminhão.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Caracterizar o perfil sociodemográfico de motoristas de caminhão.
- Conhecer os fatores que contribuem para o estresse ocupacional.
- Identificar o discurso de satisfação dos participantes com o seu trabalho.

3.REVISÃO DE LITERATURA

3.1 O TRABALHO E O HOMEM

O homem permite que o trabalho ocupe uma parcela significativa do seu tempo, tornando-o uma referência na sua vida, permitindo assim que ele interfira de forma expressiva na construção da identidade do indivíduo, tanto pessoal quanto social. Desse modo a relação que o homem estabelece com o seu trabalho acaba por exercer um impacto na sua forma de se comportar e pensar. (SANTOS, 2012)

Segundo Cooper (2005), o homem é julgado e categorizado de acordo com sua situação ocupacional e o trabalho que ele desempenha é considerado a base da fonte de sua autoestima. Contudo, esse cenário estimulante de desafios, considerado a base para a realização de seus sonhos e desejos, pode vir a se tornar uma experiência nociva para sua saúde.

As relações estabelecidas entre os trabalhadores e as condições de trabalho podem vir a comprometer a sua saúde. E essas relações acabam interferindo na autonomia do trabalhador no que diz respeito ao trabalho que desempenha, bem como no grau de satisfação para realização de suas atividades e segurança no trabalho. (HÄRMÄ; KOMPIER; VAHTERA, 2006)

De acordo com Silva (2010), para o trabalhador ter controle sobre suas condições de saúde é necessário que ele tenha suas necessidades básicas supridas e o seu trabalho proporcione direitos básicos a condição humana. A saúde do trabalhador fica comprometida quando este assume um papel multifuncional, o que gera um desgaste profissional e este fato pode contribuir para o desenvolvimento de um dano físico e psicológico ao trabalhador.

O homem contemporâneo tem sido vítima de uma ação opressora e aniquiladora de sua condição, uma vez que as organizações sentem a necessidade de profissionais cada vez mais competentes, flexíveis e multifuncionais, e esse fato gera uma mudança no modo de produção e saúde do trabalhador. (FIDALGO; OLIVEIRA; FIDALGO, 2009)

De acordo com Dias (2005), da mesma forma em que as mudanças nas relações de trabalho trouxeram uma maior flexibilidade no desenvolvimento de tarefas e proporcionaram melhores condições de vida aos trabalhadores, também trouxeram uma maior responsabilidade para o trabalhador manter seu emprego.

Dessa forma, quando se refere às situações de trabalho, todas as vivências devem ser consideradas e identificadas, sejam elas, psíquicas, de prazer ou sofrimento. Uma vez que a

organização do trabalho pode ser entendida a partir das percepções dos trabalhadores e da investigação dos aspectos de conflito entre trabalhadores e hierarquia. (SILVA, 2007)

3.2 POLÍTICAS DE SAÚDE DO MOTORISTA DE CAMINHÃO

A Política Nacional de Saúde do Trabalhador e Trabalhadora (PNSTT) foi instituída pela Portaria nº 1.823, de 23 de agosto de 2012, a partir da necessidade de implementação de ações de saúde do trabalhador em todos os níveis de atenção do SUS (Sistema Único de Saúde). (BRASIL, 2012a)

De acordo com o Art 2º, a PNSTT tem a finalidade de:

(...) definir os princípios, as diretrizes e as estratégias a serem observados pelas três esferas de gestão do SUS, para o desenvolvimento da atenção integral à saúde do trabalhador, com ênfase na vigilância, visando à promoção e a proteção da saúde dos trabalhadores e a redução da morbimortalidade decorrente dos modelos de desenvolvimento e dos processos produtivos. (BRASIL, p.2, 2012a)

Com base no Art 7º a PNSTT contemplará todos os trabalhadores, tendo como prioridade, aqueles em situação de maior vulnerabilidade, como por exemplo, os que estão inseridos em atividades ou em relações informais e precárias de trabalho, que envolve um maior risco para a saúde, bem como aqueles submetidos a formas nocivas de discriminação. Dessa forma, a política busca superar as desigualdades sociais e de saúde e uma equidade na atenção, atendendo aos princípios e diretrizes da política, que são a universalidade, integralidade, participação da comunidade, dos trabalhadores e do controle social, descentralização, hierarquização, equidade e precaução. (BRASIL, 2012a)

De acordo com Ulhôa et al. (2010), os caminhoneiros, profissionais que atuam no setor de transporte, estão expostos a um elevado número de riscos no trabalho, o que o torna propenso a ocorrência de acidentes nas rodovias. Corroborando, Tavares (2010) afirma que os motoristas profissionais estão cada vez mais expostos aos riscos de envolvimento de acidentes de trânsito nas estradas, em virtude das condições de trabalho nas quais se submetem.

Como forma de proteção a esta classe de trabalhadores, em 30 de abril de 2012, a profissão de motorista profissional de veículos automotores foi regulamentada pela lei 12.619, que dispõe sobre a duração da jornada de trabalho e tempo de direção do motorista profissional. Contudo, a lei faz referência somente ao motorista profissional, que exerça a atividade mediante vínculo empregatício, nas atividades econômicas de transporte rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de cargas. (BRASIL, 2012b)

Com base no inciso 1º do artigo 235-C da lei 12.619, a jornada de trabalho foi prorrogada por até 2 (duas) horas extraordinárias. O inciso 3º do mesmo artigo assegura ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas. Contudo, no inciso 6º do mesmo artigo, há a permissão para que o excesso de horas de trabalho realizado em um dia possa ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, caso haja previsão em instrumento de negociação de natureza coletiva. (BRASIL, 2012b)

De acordo com o artigo 7º, inciso XIV da Constituição Brasileira, já prevê a jornada de trabalho de seis horas para o trabalho realizado em turnos de revezamento, salvo negociação coletiva. (BRASIL, 1988)

As Normas Regulamentadoras (NR) foram criadas como forma de garantir a segurança no trabalho. E algumas podem ser aplicadas aos motoristas de caminhão. A NR-17 foi instituída pela Portaria nº 3.751, de 23 de novembro de 1990 pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social e visa promover condições de trabalho que proporcionem o máximo de conforto, segurança e desempenho eficiente para o trabalhador. Ela fala sobre o risco da ergonomia a partir de algumas atividades, como o levantamento, transporte e descarga individual de materiais e atividades em que os trabalhadores passam muito tempo sentados. (BRASIL, 1990)

A NR- 09 foi instituída por meio da Portaria nº 25, de 29 de dezembro de 1994 e estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação de um Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) por parte dos empregadores e organizações que contratem trabalhadores como empregados. Este programa visa à conservação da saúde e integridade dos trabalhadores, por meio do controle, reconhecimento e avaliação de riscos ambientais que venham a existir no ambiente de trabalho. Para efeito desta NR são considerados os riscos físicos (ruído, vibrações, pressões anormais, temperaturas extremas, radiações ionizantes); riscos químicos (poeiras, fumos, névoas, neblinas, gases ou vapores,); riscos biológicos (bactérias, fungos, bacilos, parasitas, protozoários, vírus, entre outros) que existem no ambiente de trabalho. (BRASIL, 1994)

Os motoristas de caminhão podem vir a desenvolver problemas de saúde, sejam eles físico ou psíquico, em virtude do seu ambiente de trabalho. Dessa forma, a função do setor de saúde e segurança de uma instituição é proporcionar condições adequadas e um ambiente de trabalho seguro e saudável, com a finalidade de prevenir possíveis acidentes e danos à saúde de seus funcionários, bem como proporcionar qualidade de vida a seus profissionais, através

de um trabalho estruturado, buscando conscientizá-los da importância dos cuidados com a saúde física, mental e emocional. (AZEVEDO, 2013)

O motorista de caminhão apresenta condições de vida e trabalho nem sempre favoráveis a sua condição de saúde, dessa forma é necessária à implantação de políticas de promoção de saúde e prevenção de doenças para esta categoria profissional. (MASSON; MONTEIRO, 2010)

3.3 ESTRESSE OCUPACIONAL

Diariamente as pessoas enfrentam no trabalho desafios cada vez mais complexos a serem realizados em um curto período de tempo. E essa realidade não parece mudar, visto que as situações aparecem ao longo do tempo e exigem cada vez mais esforço e dedicação, e tudo isso acaba por comprometer a qualidade de vida do trabalhador. A partir disso, o estresse ocupacional se apresenta como uma variável a ser considerada e estudada. (RESENDE; SOUSA; SILVA, 2010)

Nas últimas décadas o mundo do trabalho sofreu diversas alterações, tais quais alterações na estrutura das organizações, cultura e surgimento de novas tecnologias, fazendo com que a cobrança por melhores resultados se intensificasse e tornar-se mais evidente. Estudos mostram que os trabalhadores de diversos setores da economia encontram cada vez mais dificuldades para perceber problemas que têm como causa o trabalho que eles desenvolvem. Nessa perspectiva, surge o estresse ocupacional, um fenômeno presente nas mais diversas organizações e que atinge as mais variadas categorias profissionais. (ZANELLI, 2010)

Segundo Sousa (2005), o estresse ocupacional é um problema que está em crescimento e que gera custos consideráveis aos trabalhadores. Apesar de as mudanças no mundo do trabalho ter trago uma maior flexibilidade para alguns trabalhadores, para outros têm trazido um aumento na demanda de trabalho e uma insegurança no emprego. E esses fatores associados com o avanço da tecnologia, aumento da competitividade e eficiência acaba por gerar um aumento na produção dos níveis de estresse ocupacional.

O estresse vem sendo considerado uma epidemia ocupacional, a doença do século XIX, nesse contexto estima-se que 80% dos brasileiros sofram com a sobrecarga emocional e com os excessos que a cercam, geradas pelo estresse. (TROTTA, 2012)

Para Braga (2008, p. 38), o estresse ocupacional caracteriza-se por ser:

[...] um problema de natureza perceptiva, resultante da incapacidade em lidar com as fontes de pressão no trabalho, tendo como consequências problemas

na saúde física e mental, bem como na satisfação no trabalho, afetando não só o indivíduo, mas também as organizações.

De acordo com Organização Mundial de Saúde (OMS) (2008), o estresse ocupacional é uma epidemia e ainda não existe uma regulamentação das medidas de prevenção e controle para este agravo. Ele está relacionado com padrões de reações que os trabalhadores apresentam quando se deparam com situações que excedem sua capacidade de adaptação e exijam um conhecimento, habilidade e destreza que eles não detêm para resolver tal exigência ocupacional.

O estresse ocupacional vem sendo definido por muitos estudiosos, como um enfrentamento inadequado dos fatores estressantes por parte do trabalhador, o que acarreta consequências negativas a sua saúde física e mental, sendo encarado assim com uma qualidade negativa. (CLARKE; COOPER, 2004)

Segundo Ulhôa (2011), para combater e prevenir o estresse ocupacional é necessário reconhecer e monitorar os principais fatores estressantes, desde os que se encontram no próprio ambiente de trabalho, como por exemplo, ruídos, iluminação inadequada. Até as situações geradas pela organização do trabalho, ou seja, ocasionadas pelas condições de trabalho, como por exemplo, longas jornadas, trabalho noturno, curto período de tempo para cumprir as tarefas.

3.4 ESTRESSE OCUPACIONAL EM MOTORISTAS DE CAMINHÃO

O desempenho de forma eficaz e satisfatória do trabalhador depende diretamente de suas condições físicas e mentais. Vários fatores acabam por afetar de forma negativa a vida pessoal e profissional do trabalhador, dentre eles destaca-se o estresse. Existem profissionais que se encontram mais estressados que outros, devido à pressão que enfrentam no seu ambiente de trabalho e suas particularidades. É o caso dos motoristas rodoviários. (TAVARES, 2010)

Conforme afirma o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) (2002), motoristas de caminhão são trabalhadores autônomos ou assalariados que transportam, coletam e entregam carga em geral para empresas de transporte terrestre, entre outras funções. (BRASIL, 2002)

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (2011), o Brasil possui cerca de mais de dois milhões de motoristas de caminhão, responsáveis pelo transporte de 60% das cargas que percorrem todo o território brasileiro. Corroborando, Freitas (2004) afirma que o transporte rodoviário de cargas é um dos mais relevantes para o Brasil, com

aproximadamente 78% de representação dos modais existentes, ocupando o primeiro lugar no tipo de transporte mais utilizado.

Segundo Azevedo (2013), o responsável direto pelo transporte de mercadorias é o motorista de caminhão, e este pode trabalhar de diversas formas. Existem os motoristas que trabalham sob o regime de Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), pois são contratados formalmente por empresas que atuam no setor de transportes. As cooperativas de motoristas de caminhão que trabalham com contratos terceirizados. Porém, existem, ainda, os trabalhadores autônomos, que realizam serviços para as empresas sem vínculo empregatício.

Estudos mostram que os motoristas de caminhão enfrentam condições de trabalho precárias e longas jornadas de trabalho, fatos estes que colaboram para o surgimento do estresse ocupacional nessa classe de trabalhadores. De acordo com Ulhôa et al. (2010), os caminhoneiros estão expostos a exaustivas jornadas de trabalho, devido às mercadorias que exigem entrega rápida.

Complementando, Santos Filho et al.(2011, p.78) afirma que:

Caminhoneiros tipicamente têm horários de trabalho irregulares e devem frequentemente inverter o ciclo vigília-sono, levando a privação parcial de sono cronicamente. Esta situação predispõe a elevados níveis de estresse, ao uso abusivo de drogas e psicoestimulantes, aos distúrbios alimentares, ao sedentarismo e ao desenvolvimento de doenças crônicas.

Os fatores estressantes relacionados com o motorista profissional podem variar quanto à natureza, relacionado com os componentes psicossociais e comportamentais, como por exemplo, ansiedade e sobrecarga; e os componentes biológicos e físicos, como por exemplo, ruído, poluição, nutrição e temperatura. (ALMEIDA, 2010)

Segundo Resende, Sousa e Silva (2010), os danos gerados pelo estresse para os motoristas de caminhão, podem ser de natureza física ou psicológica, podendo até mesmo vir a se tornar um trauma, causado por acidentes automobilísticos. De acordo com Presa (2010), o que pode vir a contribuir para o estresse físico do caminhoneiro, é o fato dele dirigir por muitas horas seguidas, muitas vezes ficando sonolento e com fome.

Outro fator que é considerado uma causa de estresse e preocupação para os caminhoneiros é a insegurança. Segundo Resende, Sousa e Cerqueira (2010), os próprios motoristas relatam que a ocorrência de roubos nos postos de combustíveis, pontos de parada para descanso dos caminhoneiros, e roubos de carga nas estradas, geram estresse e preocupação. Além disso, ainda tem a pressão para a entrega rápida da carga e as constantes preocupações com acidentes, o que faz com que o motorista apresente alterações no seu comportamento emocional, como por exemplo, irritação e nervosismo.

O motorista de caminhão brasileiro é um profissional que enfrenta diversas situações adversas, como por exemplo, má- alimentação, a falta de segurança e conforto, pois dorme na cabine do caminhão, além de percorrer longas distâncias em um curto espaço de tempo. E todos esses fatores acabam por gerar uma baixa autoestima e um sentimento de marginalização compartilhada entre os profissionais, o que acarreta um problema social para o País. (RESENDE; SOUSA; SILVA, 2010)

Dessa forma, o estresse se configura hoje um dos principais problemas enfrentados pelos motoristas de caminhão. As várias horas ao volante, restritos a uma cabine, a atenção ao trânsito, à responsabilidade sob a carga e cumprimento dos prazos de entrega, além dos riscos de acidentes e violência, como por exemplo, assaltos, a distância da família associada às dívidas em decorrência do caminhão e alimentação irregular, são fatores que fazem com que os caminhoneiros vivam sob um clima constante de tensão e estresse, levando ao adoecimento. (MASSON; MONTEIRO, 2010)

3.5 ENFERMAGEM NO TRABALHO

O enfermeiro do trabalho foi incluído na equipe de saúde ocupacional por meio da Portaria n.3.460 do MTE, em 1975. Suas atividades incluem atividades assistenciais, educativas, administrativas, de integração e pesquisa. (BUENO, 2013)

Segundo Lima e Lima (2009), a enfermagem do trabalho vem se consolidando como uma das principais profissões existentes, de modo que a sociedade vem percebendo a importância do cuidado com a saúde do trabalhador, uma vez que este por meio de sua mão de obra direta promove o crescimento e fortalecimento das organizações. A atuação do enfermeiro do trabalho configura-se indispensável, pois abrange desde a prevenção de doenças laborais e acidentes até a promoção da saúde.

Dentre as atribuições do enfermeiro do trabalho estão a de: estudar as condições de segurança e periculosidade da empresa, identificando as necessidades de higiene e melhoria do trabalho; elaborar e executar programas de promoção e proteção à saúde dos trabalhadores; avaliar os programas de prevenção de acidentes e de doenças, a fim de preservar a integridade física e mental do trabalhador; prestar atendimentos de primeiros socorros no local de trabalho, em caso de acidente e doença, com a finalidade de atenuar as consequências e proporcionar conforto ao paciente; capacitar e treinar os trabalhadores para o uso dos equipamentos de proteção individual (EPI's) para reduzir a incidência de acidentes; executar programas de

educação sanitária, visando à adoção de hábitos saudáveis para prevenir doenças e melhorias nas condições de saúde do trabalhador. (ANENT, 2012)

De acordo com Leice (2013), a enfermagem no trabalho visa o bem estar físico e emocional do trabalhador, alertando sobre os riscos de acidentes, doenças ocupacionais ou não, visando à prevenção e cuidados pertinentes à saúde, proteção contra riscos decorrentes de suas atividades laborais, proteção contra agentes químicos, físicos e psicossociais.

O enfermeiro consegue através de seus conhecimentos e técnicas, uma aproximação direta com os trabalhadores, e esse fato configura-se essencial para que se possa conscientizar os trabalhadores de que as doenças ocupacionais são fruto do ambiente de trabalho e principalmente das condições na quais eles realizam as suas atividades. (RIBEIRO, 2013)

De acordo com Silva et al. (2011), o enfermeiro do trabalho têm a responsabilidade de zelar pelo bem-estar e segurança dos trabalhadores, de modo que contribua para melhoria das condições laborais no seu ambiente de trabalho e da sua qualidade de vida.

4. MATERIAL E MÉTODO

4.1 TIPO DE PESQUISA

Trata-se de uma pesquisa de campo, descritiva e de abordagem qualitativa. A pesquisa de campo tem a finalidade de adquirir informações e/ou conhecimentos referente ao problema, na qual o pesquisador procura retirar subsídios para uma determinada resposta. (LAKATOS; MARCONI, 2010).

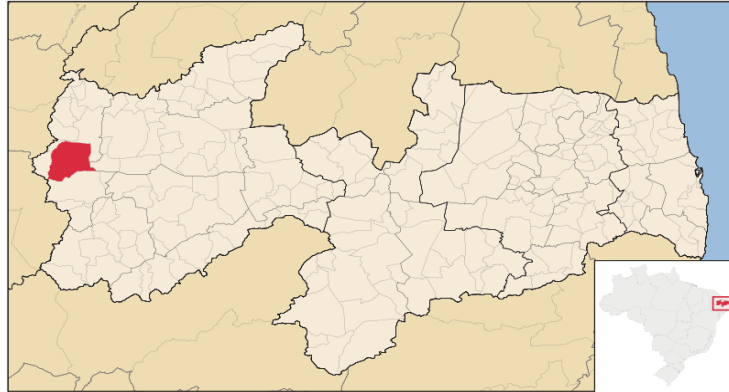
Entende-se por pesquisa descritiva aquela que visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis por meio de instrumentos para coletas de dados. (PRODANOV; FREITAS, 2013)

Com relação à abordagem qualitativa, Minayo (2010) afirma que ela responde a questões muito particulares. Ela se ocupa, nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes.

4.2 LOCAL DA PESQUISA

O estudo foi realizado na cidade de Cajazeiras, estado da Paraíba, localizada no alto sertão paraibano, que se encontra a 476 km da capital João Pessoa-PB e ocupa uma área de 565,899 km². De acordo com os dados do censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Cajazeiras possui uma estimativa para o ano de 2013 de uma população total de 60.612 habitantes. (IBGE, 2010)

O estudo foi realizado em uma empresa de distribuição de bebidas localizada neste município. Como a intenção foi pesquisar o estresse ocupacional em motoristas de caminhão, a pesquisadora buscou no município associações e/ou empresas que pudessem colaborar com o estudo. O fato é que essa categoria não apresenta sindicato ou associações, o que dificultaria o encontro da pesquisadora com os sujeitos. Por isso, a escolha por esta organização ocorreu, por ser considerada a maior empresa da cidade.



Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Paraiba_Municip_Cajazeiras.svg (acesso 25/05/2014)

Figura 01- Mapa do Estado da Paraíba

4.3 POPULAÇÃO E AMOSTRA

Segundo Gil (2008), universo ou população é um conjunto de elementos que possuem determinadas características em comum. Já a amostra é um subconjunto desta população, que permite estabelecer as suas características específicas.

Nesta investigação a população foi constituída pelos motoristas de caminhão que trabalham em uma empresa de distribuidora de bebidas, a qual possui 14 motoristas. Para seleção da amostra foi aplicado os critérios de inclusão e exclusão da pesquisa. Logo, a amostra foi constituída por todos os motoristas desta empresa.

Como critério de inclusão para participação neste estudo foram envolvidos todos os motoristas de caminhão que trabalhavam há mais de doze meses nesta distribuidora. Este tempo foi considerado suficiente para se adaptar a dinâmica institucional. Como critério de exclusão foram os motoristas que estavam de licença-saúde, férias ou afastados, bem como aqueles que não aceitaram participar voluntariamente da pesquisa.

4.4 INSTRUMENTO E COLETA DE DADOS

A coleta de dados foi realizada por meio de uma entrevista semiestruturada, com perguntas subjetivas. A entrevista foi realizada individualmente, constituída de questões subjetivas norteadoras sobre o assunto, que permitiram a caracterização sociodemográfica dos participantes e respeitaram a livre expressão de suas representações (APÊNDICE D). As entrevistas foram gravadas com o consentimento dos entrevistados.

As entrevistas foram transcritas após serem ouvidas repetidas vezes, para a compreensão das falas. Em seguida foram registrados todos os depoimentos orais de forma literal. A pesquisa teve início após a aprovação do projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa

da Faculdade Santa Maria-FSM, sob o protocolo 680.981. As entrevistas aconteceram no período entre Junho e Julho de 2014, em local reservado da própria empresa, onde foi realizado o estudo.

4.5 ANÁLISE DOS DADOS

Os dados foram analisados descritivamente e organizados em discurso, por meio da Técnica do Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) proposto por Lefèvre e Lefèvre (2005), que consiste em uma proposta metodológica que propõe a soma das ideias não de maneira numérica, mas mediante a expressão do pensamento coletivo por meio do discurso. É um processo complexo, que viabiliza a representação do pensamento de um determinado grupo, por meio de operações realizadas sobre o material verbal coletado na pesquisa.

A proposta do DSC consiste, essencialmente, em analisar o material construído por uma coletividade por meio dos depoimentos e posteriormente, extrair as Ideias Centrais (IC) e suas respectivas Expressões-Chaves (ECH). Para finalizar, o conteúdo das respostas de sentido semelhante é reunido em discursos-sínteses redigidos na primeira pessoa do singular (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2005)

As ECH são trechos ou transcrições literais do discurso que devem ser destacadas pelo pesquisador e que revelam a essência de todo o conjunto do discurso observado. A IC é um nome ou expressão linguística que revela e descreve, da forma mais precisa possível, o sentido de cada um dos discursos analisados, que irá dar origem, posteriormente, ao DSC. O DSC é, portanto, o discurso-síntese na primeira pessoa do singular, constituído pelas ECH e IC, sendo uma proposta de organização de dados qualitativos de natureza verbal. (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2005)

4.6 ASPECTOS ÉTICOS E LEGAIS

Por se tratar de um estudo com seres humanos, durante toda pesquisa foi considerado os aspectos éticos da pesquisa contidos na Resolução nº 466/2012, do Conselho Nacional de Saúde (CNS), que incorpora referenciais como a bioética, autonomia, não maleficência, beneficência, justiça e equidade. (BRASIL, 2012c).

Para isso, foi elaborado e incluído neste estudo o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) que resguardou a autonomia dos sujeitos da pesquisa, com preservação do anonimato e sigilo com relação às informações concedidas, bem como o protocolo de pesquisa os quais foram encaminhados ao Comitê de Ética em Pesquisa/CEP da Faculdade

Santa Maria e foram submetidos à revisão ética.

Todos os participantes receberam orientação a respeito do desenvolvimento da pesquisa, com a finalidade de obter o consentimento para realização da mesma. Em seguida, foi entregue a cada sujeito o TCLE, em duas vias, que garantiu o anonimato quanto à identidade do mesmo, bem como confirmou sua livre participação e, caso queira, a interrupção desta participação a qualquer momento. Ainda para a preservação da identidade aos sujeitos do estudo, foi adotada a designação “M01” para aquele que respondeu a primeira entrevista e assim sucessivamente até o último.

Toda pesquisa com seres humanos envolve determinados riscos ou desconforto, porém a pesquisadora comprometeu-se em obedecer fielmente a Resolução 466/2012 a fim de saná-la. O benefício esperado justificou as possibilidades de riscos aos participantes. Este projeto ofereceu elevada possibilidade de permitir uma melhor reflexão acerca do estresse ocupacional em motoristas de caminhão, assim como identificou os principais fatores que corroboram para os entraves no desenvolvimento de seu trabalho.

5. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A apresentação da análise e discussão dos resultados do estudo, inicia-se pelos dados de caracterização sociodemográfica dos participantes quanto à idade, sexo, estado civil, presença ou não de filhos e tempo de trabalho na profissão de motorista de caminhão.

Posteriormente, será apresentada a análise dos dados referente ao DSC. Os dados foram analisados descritivamente e organizados em discurso. Cada DSC corresponde a uma categoria que foi criada a partir de cada temática.

5.1 CARACTERIZAÇÃO DOS PARTICIPANTES DA PESQUISA

Tabela01- Caracterização sociodemográfica dos participantes da pesquisa em Cajazeiras-PB, 2014.

Variáveis	f	%
Sexo		
Masculino	14	100,0
Feminino	00	0,0
Idade		
25 a 30 anos	04	28,6
31 a 40 anos	04	28,6
41 a 50 anos	01	7,1
Mais de 50 anos	05	35,7
Estado Civil		
Solteiro	02	14,3
Casado	08	57,1
União Estável	02	14,3
Divorciado	02	14,3
Filhos		
Sim	14	100,0
Não	00	0,0
Tempo de Trabalho		
1 a 4 anos	04	28,6
5 a 10 anos	02	14,3
Mais de 10 anos	08	57,1
TOTAL	14	100,0

Foram entrevistados 14 motoristas de caminhão que trabalham em uma empresa de distribuidora de bebidas, localizada na cidade de Cajazeiras-PB.

Dos 14 motoristas de caminhão que participaram como sujeitos do estudo, todos eram do sexo masculino. Tal resultado corrobora com o encontrado por Cavagioni, et al. (2009) em uma investigação realizada com 258 motoristas profissionais de transporte de cargas de rota longa que trafegavam pela Rodovia BR-116 no trecho Paulista-Régis Bittencourt, onde os

motoristas eram na sua totalidade do sexo masculino. Outro estudo realizado por Penteado, et al. (2008) com 400 caminhoneiros do interior de São Paulo, na Rodovia SP-330, também mostrou que todos os participantes eram do sexo masculino.

Este resultado evidencia que a profissão de motorista de caminhão ainda é predominantemente masculina, embora existam estudos que comprovam que é ascendente o número de mulheres motoristas de caminhão. Em um estudo realizado por Rebelo (2013) com cinco motoristas, mostrou a luta e as experiências dessas mulheres pela inserção nessa profissão predominantemente masculina e como este fato propicia a formação de novos arranjos familiares.

Esses resultados refletem o cenário do mercado de trabalho atual, onde é crescente a inserção das mulheres em profissões que historicamente eram exclusivas do gênero masculino, porém, cabe destacar, que não foi constatado neste estudo a presença de mulheres vinculadas a empresa de distribuição de bebidas.

Em relação à faixa etária dos participantes, verificou-se que a maioria já tinham mais de 50 anos de idade (35,7%), seguido da faixa etária de 25 a 30 anos, e de 31 a 40 anos, ambas com 28,6% cada. Segundo estudos de Gouveia et al., (2012) em pesquisa realizada com 91 motoristas de caminhão de quatro instituições que prestam serviço a empresa de extração de petróleo, a idade média foi de 40,52 anos, mantendo certa correspondência aos valores encontrados neste presente estudo.

Esses achados evidenciam que há preferência das empresas por motoristas experientes, visto que os mesmos podem demonstrar mais segurança ao transporte de mercadorias de custo médio a elevado, proporcionando com isso mais controle e respaldo sob a carga transportada.

No que se refere ao estado civil dos participantes, 57,1% eram casados. Os demais eram solteiros, em união estável ou divorciados com percentual de 14,3% cada. Estes dados convergem com o estudo realizado com 122 motoristas de transporte de carga em Belo Horizonte-MG por Azevedo (2013), sendo que o autor verificou que 71% dos participantes da investigação eram casados, 18% solteiros e 11% divorciados.

Entende-se que esse tipo de trabalho pode, inevitavelmente, levar a um distanciamento familiar, pois os caminhoneiros têm como ambiente laboral a estrada, que por sua vez toma parte do seu tempo de lazer e até mesmo de descanso, o que pode gerar um clima de estresse, comprometendo a qualidade de vida do motorista.

No que diz respeito à presença de filhos, todos possuem pelo menos um. Corroborando com isso, de acordo com uma pesquisa desenvolvida por Azevedo (2013) quanto à quantidade de filhos, 84% tinha pelo menos um; e 4% tinha mais de cinco filhos.

Esses achados mostram que a maioria dos motoristas tinha família constituída, e que o trabalho muitas vezes os coloca distantes de seus filhos.

Em relação ao tempo de trabalho como motorista de caminhão, constatou-se que a maioria dos participantes (57,1%) trabalham há mais de 10 anos nesta profissão, seguido de 28,6% que atuam recentemente com 1 a 4 anos e 14,3% que estão neste ramo de 5 a 10 anos.

Em associação com a idade, entende-se que o tempo no exercício é um critério utilizado pelas empresas na garantia de segurança na realização das atividades de transporte das mercadorias, pois a experiência do motorista possibilita este respaldo.

Agregando a essas informações, Gouveia et al. (2012) em um estudo realizado com motoristas de uma indústria petrolífera em Goiás, encontrou que o tempo de trabalho era em média de 68,42 meses, equivalente aproximadamente a 5 anos e 8 meses. Esses resultados demonstram que os motoristas permanecem por muito tempo na empresa, e um dado que contribui para este fato é o prazer que eles têm em exercer a profissão. De acordo com Rocha (2008), os motoristas são apaixonados pelo que fazem principalmente por este ofício ser uma herança familiar.

5.2 APRESENTAÇÃO DOS DISCURSOS COLETIVOS

Temática 01 – Satisfação dos participantes em atuar como motorista de caminhão

Quadro 01- Categoria e número de motoristas participantes da Temática 01. Cajazeiras, 2014.

Categorias	Nº de Motoristas
Categoria 01- Prazer pela profissão escolhida	10
Categoria 02 - Única opção para trabalhar	06

A primeira categoria aborda a percepção dos participantes sobre sua profissão e o prazer que eles apresentam em exercê-la. Para a construção da categoria 01 foram utilizadas as falas de oito motoristas (M01; M02; M03; M04; M05; M07; M11; M12; M13; M14).

Categoria 01- Prazer pela profissão escolhida

DSC - Primeiramente tem que fazer o que gosta. E assim, eu gosto de dirigir e vou seguir o que eu gosto de fazer. Há um tempo eu só trabalho como motorista e eu gosto de trabalhar como motorista de caminhão. Eu acho bom dirigir, acho bom o dia a dia, está em contato com pessoas novas, entendeu? A gente conhece lugares também. É o que eu sempre fiz na vida, eu aprendi, acho que tá no sangue isso, é uma coisa que eu trabalho há anos. Pra mim é

uma oportunidade, porque eu sempre gostei de trabalhar, eu sempre adorei trabalhar de motorista de caminhão, minha profissão sempre foi de motorista. Minha arte é essa, minha profissão é essa. Para mim é muito importante, desde criança eu sempre gostei. Acho que vai da pessoa, cada um tem um sonho na vida e eu sempre me identifiquei com a questão de carro. Essa profissão foi a que eu escolhi pra mim e acho bem importante, desde pequeno minha intuição foi essa. Eu me sinto satisfeito em ser motorista de caminhão, o dinheiro que eu ganho tá bom. Tenho certeza que tem trabalho mais estressante do que esse aí, eu sei que tem, mas têm seus dias de alegria, seus dias de aventuras. É uma profissão boa, eu gosto muito, eu sigo em frente porque gosto do que faço. Sempre tive vontade de trabalhar com caminhão. Além disso, não sei trabalhar em um ambiente fechado, gosto de trabalhar andando, por isso trabalho satisfeito. Também tem a amizade que a gente constrói, amizade de trabalho, a cada dia que passa você conhece mais pessoas interessadas no mesmo trabalho que a gente exerce. É uma profissão que eu sempre abracei, gostei e nunca tive problema de querer outra profissão. E me sinto satisfeito de prestar o serviço ao qual sou responsável pelo o que eu faço, quando você se dedica numa empresa aí tem que amar a profissão, porque exige bastante, tem que se dedicar. Eu sempre gostei, é coisa de menino, praticamente um sonho, o sonho real. Graças a Deus, acho bom demais.

Nota-se, nesse DSC, que os motoristas de caminhão gostam de exercer a profissão e seguem com esse ofício por prazer e satisfação. Os participantes consideram seu trabalho importante e afirmam ser este um sonho de infância, enxergam nessa atividade uma realização pessoal, difícil de ser encontrada em outras profissões. Definem o exercício como sendo a arte que escolheram para vida.

De acordo com Rocha (2008), em um estudo realizado com caminhoneiros no estado de Rondônia-RO, verificou que 85% dos caminhoneiros afirmaram gostar da profissão escolhida. Entre os fatores que os fizeram se apaixonar pelo que fazem, estão a liberdade de viajar por todas as regiões do Brasil, conhecer pessoas diferentes e a oportunidade de ter novas experiências.

Porém, esta profissão é um fator de risco para a aquisição de infecções sexualmente transmissíveis (ISTs), uma vez que a oferta de sexo eventual é uma realidade nos pontos de parada para descanso. A multiplicidade de parceiras é um fator de vulnerabilidade para o desenvolvimento de ISTs, o que torna o motorista susceptível a estes agravos. (RAUBER, et al., 2013). O fato de os motoristas passarem muito tempo fora de casa pode contribuir para que eles tenham contato com outras mulheres, apesar da maioria relatar ser casados.

É importante ressaltar que o prazer e a motivação em realizar o exercício profissional contribuem para que o trabalhador desempenhe suas atividades de forma satisfatória dentro da empresa. Este dado demonstra que a escolha da profissão ainda é uma realização pessoal e não uma consequência da falta de oportunidade.

É perceptível, nesse DSC, que os sujeitos da pesquisa expressam satisfação em exercer a profissão de motorista. O trabalho propicia a eles oportunidade de construção de uma relação de amizade com os companheiros de trabalho e todos esses fatores contribuem para uma satisfação com o trabalho que realizam.

Os caminhoneiros, conforme apresentado anteriormente, dedicam grande parte de sua trajetória de vida ao trabalho, daí a importância que atribui à sua ocupação. Porém, é notório que o trabalho para eles podem ser considerado sua principal fonte da sua autoestima.

Corroborando com essas informações, Ulhôa (2011) em uma investigação com 101 motoristas de uma transportadora de cargas de São Paulo, confirmaram que as maiores fontes de satisfação no trabalho são a motivação, a atividade desempenhada e o relacionamento entre os colegas.

Ainda de acordo com esses autores, é importante destacar as principais fontes de insatisfação no trabalho, apesar de não serem perceptíveis nos DSCs desta pesquisa, são a forma como os conflitos são resolvidos e a pouca participação dos motoristas nas decisões da empresa. Esse sentimento de insatisfação pode ser explicado pela responsabilidade gerada para o motorista com a cobrança de um maior envolvimento com a empresa.

É notório que a satisfação com o trabalho depende da percepção dos motoristas sobre as suas condições de trabalho e uma vez que as fontes de insatisfação são investigadas, devem-se procurar melhorias para modificar as condições no ambiente de trabalho.

Os motoristas de caminhão tem um estilo de vida próprio, seu local de trabalho é a estrada e seu instrumento de trabalho é o caminhão, bem como a sua casa durante as viagens que realizam. É o local onde dormem e se alimentam, nem sempre em condições adequadas de higiene e conforto. Contudo, o que chama a atenção, é que apesar de todas as dificuldades, estresse e sofrimento que esta profissão pode causar, ela ainda é a escolha de muitas pessoas. Esta escolha está relacionada com o orgulho em ser motorista, o que pode justificar a opção por esse trabalho.

Entretanto, é importante mencionar que o gosto pela profissão não é consenso, visto que há caminhoneiros que relatam não gostar desta atividade, como apresentado no estudo de Rocha (2008) com caminhoneiros no estado de Rondônia-RO.

A Categoria 02 aborda a profissão de motorista como sendo a única opção de trabalho dos sujeitos desta investigação. Participaram seis motoristas (M02; M03; M05; M06; M09; M14) para a construção desse DSC.

Categoria 02 – Única opção para trabalhar

DSC - Para mim trabalhar como motorista de caminhão é uma opção. Não tenho outra opção, a única que tenho é essa mesma. Foi o que eu aprendi fazer e vivo disso. Eu vivo como motorista de caminhão, se não fosse isso ai eu ia pra roça. Além disso, trabalhar como motorista de caminhão tem suas dificuldades também, a estrada tem seus deslizos, tem seu dia bom e seu dia ruim e estressa demais, a pessoa dirige pra você e pra os outros. E é um trabalho, também que estressa muito, de muita responsabilidade e perigoso, mas eu preciso muito desse trabalho também. E hoje é uma fonte de renda né? Já dá pra submeter às contas da gente tudo certinho, compromissos de casa mesmo. É assim, o motorista é o desenvolvimento do nosso país, é a única classe que se realmente parar, pára o país né? Porque o progresso é realmente, depois dos barcos, é tudo transportado nos caminhões. É uma profissão que não é assim tão boa, mas é o que a gente escolheu né? A gente sofre muito no dia a dia, é muito estressante. A gente trabalha porque precisa né? Tem que sustentar a família.

Verifica-se, nesse DSC, que a profissão escolhida é vista pelos participantes como a única opção de trabalho que eles alcançaram. Além disso, a remuneração salarial pode ser um atrativo que justifica a opção escolhida, como abordada anteriormente. Os participantes relataram ainda que só sabem fazer este trabalho e que as dificuldades e os estresses decorrentes da profissão, são consequências de suas escolhas.

Um estudo realizado por Ribeiro (2008) com motoristas de caminhão em Rio Verde-GO diverge com este DSC, sobre os motivos que levaram os motoristas a escolherem tal profissão, pois 44,6% dos profissionais declararam terem escolhido esta atividade por ser um desejo pessoal, que concorda com a categoria 01 sobre “Prazer pela profissão escolhida”. Já 41%, foi por falta de oportunidade o que é perceptível na fala dos caminhoneiros nesse DSC.

Para estes profissionais a escolha ocorreu por falta de oportunidades de estudo, bem como remuneração satisfatória. A remuneração salarial pode ser um dos motivos que leva muitos profissionais a ingressarem nesta profissão.

Segundo Montagna (2008), em sua pesquisa com motoristas que transportam líquidos ao redor do Brasil, comprovou que as maiorias dos motoristas contratados estão satisfeitos com a sua remuneração e equiparação salarial. Esse resultado sugere que o salário é um fator importante na melhoria do ambiente de trabalho do motorista, e isso pode justificar a escolha pela profissão.

Agregando a essas discussões, Rocha (2008) demonstra em seu estudo que os motoristas de caminhão expressam que a opção de escolha por esta profissão se dá pela remuneração salarial satisfatória, comparada a outras profissões. Contudo, afirmam que as dificuldades encontradas, como por exemplo, os altos preços dos combustíveis, péssimas condições das rodovias, distância da família, violência nas estradas, discriminação e

desvalorização da profissão, são elementos que fomentam insatisfação na realização das atividades, o que está presente inclusive nesse DSC.

Temática 02 – Fatores estressantes no ambiente de trabalho

Quadro 02 – Categoria e número de motoristas participantes da Temática 02. Cajazeiras, 2014.

Categorias	Nº de Motoristas
Categoria 01- Relacionamento interpessoal com o cliente e ajudantes	08
Categoria 02- Problemas com o caminhão	04
Categoria 03- Dormir fora de casa	03

Os motoristas de caminhão são submetidos a condições de trabalho que podem colocar em risco a sua saúde emocional. Vários são os fatores estressantes encontrados no ambiente de trabalho do motorista, os quais serão discutidos a partir de três categorias e seus respectivos DSC, conforme observado no Quadro 02.

A primeira categoria aborda o relacionamento interpessoal com o cliente e ajudantes como fatores de estresse do motorista. Para a construção desta categoria foram utilizados oito motoristas (M01; M03; M07; M08; M10; M11; M12; M13).

Categoria 01- Relacionamento interpessoal com o cliente e ajudantes

DSC- *O que mais estressa é o cliente quando dá trabalho a você. Porque você chega no cliente pra fazer a entrega, mostra a nota e pergunta: “vai receber agora?” Ele diz: “não aguarde um pouquinho aí”, esse pouquinho pode ser 10, 20, 30 minutos e você não tem só aquele cliente para fazer no dia. Tem dia que eu saio daqui com 50 ou 60 entrega para fazer no dia. Quando os clientes não quer receber, fica demorando aí estressa, porque você quer terminar a “carrada” cedo, chegar num horário mais cedo na empresa e não tem como por causa dos clientes. Esse aí é o fator principal, quando não quer receber a mercadoria. A gente trabalha com todo tipo de gente e tem cliente que te desrespeita, às vezes trata mal, e a gente fica estressado. Quando o cliente não quer receber a mercadoria, aí você não consegue terminar a rota e tem que dormir debaixo de posto, aí é ruim. Ou então você vem tarde, sendo que podia vir mais cedo, mas vem tarde por causa de alguns clientes que ficam “enrolando”. Além disso, às vezes você chega e o cliente não tem ninguém pra atender, mas ele pega e diz: “venha daqui a meia hora, venha de tarde”. Aí você fica parado sem atender os outros, porque o produto dele é maior. Aí eu vou ficar estacionado, com ajudante, por motivo de você não receber naquele momento e você não tinha nada pra fazer naquele momento. O cliente chega a ser um problema não só pra o motorista, mas pra toda a empresa em geral. E assim, todas as funções numa empresa, o cliente vai dá um pouco de estresse para o funcionário. Às vezes também o ajudante estressa. Porque é o seguinte, a gente é motorista e trabalha com dois ajudantes. A coisa mais difícil que tem é trabalhar com gente, porque é um*

bicho complicado. O “caba” às vezes pede uma coisa e não quer fazer ou então fica colocando dificuldade. Ai uma coisa vai acarretando outra e estressa bastante. No caso dos ajudantes é que você já tá acostumado com ele e ele já tá acostumado com você, tanto eu sei quem é o cliente como ele sabe quem é o cliente. Ai eu chego no outro dia e muda o ajudante, aí já começa o estresse, porque não vai saber a rota, ali vai ter que ser eu que vai ter que descer a mercadoria, ter que conferir, vou ter que receber um cheque, tudo tem que ser eu. E o que tá comigo acostumado me ajuda e adianta o serviço. Às vezes alguns parceiros não competem com o que a gente quer fazer por igual, tem uns que tem uma opinião, outro dá outra e você que acaba se preocupando com a opinião do parceiro, do amigo de trabalho e isso incomoda um pouquinho, porque você tá querendo fazer da maneira que você ouviu do seu chefe, ai tem um parceiro que quer distorcer aquela ordem, ai a gente acaba se preocupando com isso ai, você sabe que existe esse tipo de convivência no trabalho, de parceiro que quer distorcer o que é pra fazer do jeito que ele quer, e incomoda, a gente se preocupa.

Nesse DSC, percebe-se que um dos fatores que mais incomodam os participantes do estudo é o relacionamento interpessoal com cliente e ajudantes. Os sujeitos investigados relataram que a demora e a falta de vontade do cliente em receber a mercadoria os deixam estressados, pois muitas vezes o atraso no recebimento da mercadoria acaba por dificultar o seu trabalho. Os prazos curtos para entrega da mercadoria e as exigências da empresa aliada aos empecilhos impostos pelo cliente no recebimento da carga, fazem com que os motoristas se estressem no seu ambiente de trabalho, fato este que pode comprometer sua qualidade de vida.

Acredita-se que as relações interpessoais estabelecidas com o cliente possam colaborar para o aumento do estresse nos motoristas. Contraditoriamente ao encontrado neste presente estudo, Resende, Sousa e Silva (2010) encontraram em sua investigação com 513 motoristas em Belo Horizonte-MG, que 60% dos motoristas participantes relataram que os relacionamentos interpessoais causam um nível de tensão baixo. E apenas para 3% relataram um nível de tensão alto, ocasionado pelos relacionamentos interpessoais estabelecidos com o cliente.

Ainda segundo os autores supracitados, para a maioria dos participantes (68%) os principais fatores que contribuem para o aumento do estresse no trabalho, são os prazos apertados, a grande cobrança e a excessiva carga de trabalho. Esses dados corroboram com os resultados encontrados nessa pesquisa.

Os achados mostram também que os motoristas vivem em um ambiente constante de cobrança, onde os prazos para entrega da mercadoria são curtos e ainda lidam com clientes que impõem obstáculos que dificultam a realização do trabalho e cumprimento do cronograma, fato este que contribui para o aumento do estresse ocupacional dos motoristas.

Percebe-se também, nesse DSC, que os motoristas se estressam com os seus parceiros de trabalho. O relacionamento estabelecido com seus ajudantes, muitas vezes gera estresse e preocupação. Principalmente por divergirem na forma de executar o trabalho e muitas vezes pela inexperiência do ajudante. Os motoristas além de dirigir, tem a função de descarregar e conferir a mercadoria antes do momento da entrega, os ajudantes por sua vez auxiliam também nesta tarefa. Portanto, eles contribuem para agilizar o serviço. A pouca experiência do colega de trabalho pode dificultar a entrega da carga, uma vez que existem prazos a serem cumpridos pela empresa, e este fato acaba interferindo na produtividade do motorista, gerando conflitos e desgaste na relação com o companheiro de profissão.

Em um estudo realizado por Ribeiro (2008), confirmou que 65,1% dos motoristas participantes citaram que o contrato de trabalho interfere na sua produtividade e se não transportar não ganham dinheiro. Ou seja, quanto mais tempo o motorista leva para entregar e cumprir os prazos determinados pela empresa, por causa dos ajudantes, diminui sua produtividade e conseqüentemente o seu salário, este fato pode levar ao surgimento de doenças emocionais ao motorista, como o estresse.

Esses resultados mostram que fatores de caráter interpessoal, como por exemplo, o relacionamento estabelecido com parceiros de trabalho e o cliente podem colaborar para o nível de estresse dos motoristas.

Para a construção da categoria 02 foi utilizado os discursos de quatro motoristas (M02; M12; M13; M14). Esta categoria aborda os problemas com o caminhão, como um fator estressante no trabalho na percepção dos sujeitos desta pesquisa.

Categoria 02 – Problemas com o caminhão

DSC- Ter uma coisa pra fazer no caminhão e não fazerem, também estressa. Saber que tá precisando fazer e não mandarem fazer, ai eu fico estressado demais. Pra mim quando o caminhão tá com qualquer defeitozinho, ele não tá completo. Se o caminhão tiver faltando de lavar a pintura, ele não tá completo pra viajar. O caminhão só tá completo pra mim se ele tiver prontinho pra viajar. A gente se sente estressado, porque você tá com um pedido pra entregar o cliente, tem 40, 50 pedidos para ser feito durante o dia, ai o caminhão quebra. Pra nós que a responsabilidade da carga é do motorista, tanto a carga quanto financeiro, do valor da carga, e o caminhão em si né? Então, se o caminhão quebrar é um problema. Às vezes o pneu baixa e qualquer problema que dá a gente se preocupa, não tem como né? É uma coisa que não tem como evitar porque é uma máquina. A gente adocece, que a máquina mais perfeita que existe é o ser humano, e a gente adocece de vez em quando e ai é preciso parar e muitas vezes dá trabalho a não sei quantas pessoas, precisando ser socorrida. E do mesmo jeito é o caminhão, vai ter uma hora que ele vai parar, vai ter um problema e aí à pessoa que pode socorrer ele é o próprio motorista, procurar um mecânico. Estressa um pouco. Então, quando tem problema no caminhão é chato, quando acontece de quebrar o carro não é bom não.

Os motoristas de caminhão tem um estilo de vida atípico, sendo a estrada seu local de trabalho e o caminhão sua principal ferramenta. Nesse DSC, verifica-se a importância dessa ferramenta está em perfeito funcionamento. Os motoristas percebem o caminhão como o responsável direto para execução do seu trabalho, logo qualquer defeito que o veículo apresente, gera preocupação e estresse ao motorista, já que atinge diretamente a realização do seu serviço. Além disso, quando o problema com o caminhão acontece em lugares propícios a roubo e violência, como em estradas isoladas, pode tornar-se perigoso, bem como causar danos a sua integridade física ou até mesmo danos financeiros, uma vez que os motoristas são os responsáveis pela mercadoria que transportam.

Faz-se importante e necessário que o motorista faça uma inspeção visual diariamente do veículo, desde cones, botas de segurança até a água no limpador de para-brisas, com a finalidade de garantir a sua segurança. Além disso, a empresa também tem a responsabilidade pela inspeção diária dos veículos, garantindo as suas condições de segurança. (AZEVEDO, 2013)

De acordo com o estudo desenvolvido por Rocha (2008), 21,3% dos motoristas são proprietários dos caminhões com os quais trabalham, e 75,8% trabalham como contratados, prestando serviços a uma empresa. Esses dados demonstram que a empresa é tão responsável quanto o motorista na manutenção do veículo, com a finalidade de evitar defeitos que comprometam a realização do trabalho, garantam a segurança do motorista e diminuam o estresse gerado com os problemas no caminhão.

A categoria 03 aborda o incômodo gerado ao motorista por ter que dormir fora de casa. Para composição desta categoria foram utilizados três sujeitos (M06; M12; M13).

Categoria 03 – Dormir fora de casa

DSC - A gente viaja pra fora e dorme fora e tem isso também que deixa a pessoa mais agitado um pouco. Não é todo dia que a gente dorme fora, mas têm uns dias que a gente trabalha, aí sai cedo e chega tarde, entendeu? Quem tem criança, às vezes passa dois ou três dias sem ver. Eu já passei de semana de sair ele tá dormindo e chegar ele tá dormindo, entendeu? Às vezes o contato até é pouco. E assim, a gente que tem família, é casado, tem uma preocupação em casa, porque lá onde nós estamos na entrega quando tem que dormir fora você se preocupa onde você está no local, no ambiente que você não conhece, não sabe quem é que circula, então você vai se preocupar com a carga, porque você pode pegar no sono e aí alguém vem e pode saquear a carga. E os danos da carga vão sair do meu bolso, então é uma preocupação ainda mais grave né? Então, dormir fora incomoda pela questão da família, porque você quer tá próximo da família, e o que incomoda é isso, a pessoa sente falta da família.

A distância da família é um fato que incomoda os motoristas participantes deste estudo. O trabalho muitas vezes obriga que eles durmam fora de casa e isto gera um descontentamento e preocupação, pois além do fato de ficarem longe de casa e de seus familiares, os locais de parada, na maioria das vezes são desconhecidos e perigosos, o que gera preocupação, estresse e agitação por causa da sua segurança e da carga que transportam. O risco de sofrerem roubos da mercadoria faz com que muitos motoristas abdicuem do sono e descanso para garantir a segurança da carga.

Um estudo realizado por Resende, Sousa e Cerqueira (2010), mostra um cenário parecido com o encontrado na presente pesquisa, pois 33% dos caminhoneiros relataram não ter uma boa qualidade de sono quando dormem fora de casa e dentro do caminhão.

Muitas vezes estes fenômenos não são opcionais, e sim obrigatórios, pois o local de parada para descanso nem sempre oferece acomodações para dormir, já que geralmente os motoristas dormem em postos de combustíveis. Além disso, existe a insegurança de dormir em locais desconhecidos.

Uma das maiores fontes de preocupação e estresse dos motoristas é a insegurança. Pois, é frequente a ocorrência de pequenos roubos de carga, tanto nos locais de parada para descanso (postos de combustíveis), como nas estradas. Essas preocupações com a segurança, acaba contribuindo para desencadear doenças emocionais, como o estresse e nervosismo. (RESENDE; SOUSA; CERQUEIRA, 2010)

Temática 03 – Estratégias utilizadas pelos motoristas para lidar com as pressões decorrentes do trabalho

A categoria 01 aborda as estratégias de autocontrole adotadas pelos motoristas para lidar com as pressões decorrentes do trabalho. Para a construção desta categoria foram utilizados nove motoristas (M01; M02; M04; M05; M06; M07; M09; M13; M14).

Categoria 01- Estratégias de autocontrole

DSC- Sempre tem que manter a calma, o que não pode é passar dos limites. Aquilo ali não me atinge, nada tá me acontecendo, não brigo com ninguém, não me estresso, porque, se for ficar estressado como um e outro, aí eu não saio nem de casa. A gente tem que buscar paciência pra sair fora, né? Porque tem muita entrega que a pessoa se estressa muito, num quer receber, mas a pessoa tem que buscar paciência e controlar. Nada melhor, depois de uma carga horária excessiva, ter uma hora de descanso. Pronto, aquilo ali passou, a gente relata como se não tivesse acontecido nada. Aí sim você tira seu estresse assim. Eu acho que

lido mais ou menos, eu procuro me distrair, por exemplo, esquecer, não tá brigando com ninguém, conter a situação. Tem que saber lidar com as pessoas, principalmente, quem trabalha com ajudante. A gente tem que acostumar, tem que aprender a lidar com isso, porque se não, se você não for preparado, você não consegue, porque tem hora que você tem que parar e pensar, se não, não dá certo. Porque imagina você cansado e estressado, aí a pessoa vem e te trata mal, aí você tem que ter um preparo pra suportar com isso. E no dia a dia a gente aprende a lidar com as dificuldades, né? Quando a gente entra numa profissão, os primeiros meses, os primeiros dias, é difícil, porque você não tem habilidade de dialogar, de lutar, mas o tempo vai passando, você vai acostumando e vai criando mais habilidade pra lidar com as situações. Eu procuro levar da melhor forma possível, conversando, esclarecendo com os demais colaboradores da empresa, procurando as melhorias. E, quando eu não tô trabalhando, eu prefiro mais ficar com a família, sair um pouco, tirar um pouco do estresse, esvaziar a cabeça e procuro fazer alguma coisa que não tem a ver com o meu trabalho no dia a dia. Procuro não esquentar a cabeça, e busco outros meios pra esquecer, quando chego em casa começo a brincar e esqueço tudo, qualquer problema que acontece no dia, não me lembro mais.

Percebe-se, nesse DSC, que os sujeitos do estudo possui várias estratégias para lidar com situações estressantes no trabalho. Os motoristas relataram que costumam lidar com calma e paciência com determinadas situações estressantes. Procuram conversar e resolver juntamente com empresa e afirmam que a melhor forma é se controlar e esquecer os problemas, até para prevenirem transtornos em sua saúde mental.

A maioria dos participantes é experiente, trabalham há muitos anos na empresa e se dizem acostumados com as dificuldades que enfrentam na profissão. Os motoristas relataram que a habilidade para sobressair a esse tipo de situação se adquire com a experiência do dia a dia. No que diz respeito às atividades que realizam para esquecer os problemas que acontecem na empresa, a maioria afirmou que procuram ficar com a família e buscam fazer atividades que não têm relação com o trabalho.

De acordo com Resende, Sousa e Silva (2010), em seu estudo com 513 motoristas que viagem pelo Brasil, confirmou que 77% dos motoristas possuem mecanismos de administração e regulação de estresse eficientes, enquanto que 23% não possui mecanismos de regulação eficientes. Esses dados corroboram com o encontrado na presente pesquisa e permite avaliar que os motoristas apesar de viverem em um ambiente de estresse constante possuem habilidades eficazes de lidar com situações. Dentre os mecanismos utilizados para alívio do estresse estão a possibilidade de descanso, busca de atividades de lazer e o convívio com a família. O lazer é um fator significativo para a qualidade de vida, inclusive no ambiente de trabalho.

Temática 04- Alterações físicas ou psicológicas decorrentes do trabalho como motorista

Quadro 03- Categoria e número de motoristas participantes da Temática 04. Cajazeiras, 2014.

Categorias	Nº de Motoristas
Categoria 01– Cansaço e problema de coluna	05
Categoria 02 – Ausência de alterações físicas ou psicológicas	04

A categoria 01 aborda as principais alterações físicas relatadas pelos motoristas, que são o cansaço e problemas de coluna. Para a construção desta categoria foram utilizados as falas de cinco motoristas (M01; M07; M10; M11; M12).

Categoria 01- Cansaço e problema de coluna

DSC- Acarreta um pouco de cansaço o dia a dia, mas a gente vai tentando se acalmar o máximo possível. A gente vai ficando mais velho e vai ficando mais cansado do serviço, e aí tudo isso acumula estresse. Nesses anos todinho que eu tô dirigindo, eu tive só um probleminha de coluna, mas nada que me impeça de fazer minhas atividades normais. É um serviço muito estressante, você sentar num banco do carro seis horas da manhã e você sair dele seis da noite, sobe e desce, entrega mercadoria, conferi, faz lote, às vezes pega ajudante novato e tudo isso contribui pra ser cobrado e estressa. Como a gente trabalha com peso, no dia a dia você começa a sentir alguma coisa, porque já senti problema de coluna. No dia a dia você vai sentindo alguma coisa, não tem jeito. Porque quem trabalha com entrega tem problema físico, não tem jeito, porque a coluna é a parte que é contrapeso e é o que pega mais. Alteração física sempre acontece, porque “nós trabalha” com o peso né? Aí tem que bater a “carrada”, então durante o bater da “carrada” no dia, você pega uma carga de mau jeito, aí torce um pouco a coluna, aí a noite quando esfria o sangue você sente um pouco de dor, acumula um pouquinho. O cansaço durante o dia, o estresse de trabalho, o calor e nós bate “carrada”, não é só dirigir não. Aí tem que subir no caminhão, e não tem boas posições, tem um pé que fica meio em falso e incomoda. Então tudo isso causa às vezes dor de osso na gente.

As condições gerais de trabalho podem ser consideradas fatores estressores para o motorista, e contribui para o desenvolvimento de alterações físicas ou psicológicas neste profissional. Nota-se nesse DSC, que as principais alterações físicas percebidas pelos participantes são o cansaço e os problemas de coluna. A jornada extensa de trabalho contribui para o cansaço físico relatado pelos sujeitos da pesquisa e o fato de passarem muito tempo em uma mesma posição e o esforço colocado para carregar e descarregar o caminhão acaba por acarretar problemas de coluna, em decorrência da postura inadequada.

O motorista de caminhão trabalha por longas horas em uma única posição, sentado. Além disso, utiliza os membros inferiores e superiores ao mesmo tempo acionando diversos comandos, sendo essa postura equivocada desencadeadora dos problemas de coluna. (RIBEIRO, 2008)

Corroborando com os resultados da presente pesquisa, Tavares (2010) afirma que as condições ergonômicas são fatores condicionantes ao desenvolvimento do estresse no motorista. Esse resultado permite afirmar que a posição incorreta se configura um sério risco à saúde deste profissional.

Além de problemas de coluna, os motoristas também relatam sentir dores osteomusculares, mais um problema decorrente da posição ergonômica equivocada. Os resultados encontrados por Silva (2011), no seu estudo com motoristas no interior de São Paulo, comprovam que a maioria refere sentir dores no corpo, principalmente nas pernas e costas.

Complementando, um estudo desenvolvido por Ulhôa et al. (2010) com 460 motoristas de caminhão das regiões Sul e Sudeste do Brasil, mostrou que as jornadas extensas de trabalho estão associadas com a ocorrência de distúrbios psíquicos menores, podendo inclusive aumentar o nível de estresse nestes profissionais.

Esses resultados mostram que o trabalho do motorista de caminhão pode ser um determinante ou agravante a sua saúde física e mental e ter um impacto negativo na sua qualidade de vida.

É perceptível que esta profissão é fisicamente desgastante e que pode gerar problemas de caráter emocional, como o estresse, e problemas ergonômicos, devido às inúmeras horas consecutivas que o motorista passa em uma mesma posição no veículo. Por isso é importante que ocorra um controle com os horários de descanso por parte da empresa na qual o profissional presta serviço, a fim de prevenir problemas de saúde posteriores.

A categoria 02 aborda a ausência de alterações físicas ou psicológicas decorrentes do trabalho na percepção dos motoristas. Para a construção desta categoria foram utilizados quatro falas (M02; M05; M07; M12).

Categoria 02- Ausência de alterações físicas ou psicológicas

DSC- Não, nem física nem psicológica, minha profissão é essa mesma, foi a que escolhi e pra mim tá bom demais. Aliás, pelo contrário, me sinto melhor do psicológico. Antigamente, quando eu trabalhava muito, eu era mais estressado, hoje eu me sinto satisfeito, praticamente pra mim é uma terapia, me sinto bem mesmo. Não tive esse tipo de problema psicológico, nunca tive, porque dirigir pra mim é uma terapia, eu “tando” dirigindo. Por mais que a gente se estresse, mas depois que saio, vamos dizer assim: um cliente me tira do sério, na hora que saio de lá tô dirigindo, pra mim é uma terapia. Depois de cinco minutos a gente esquece e vamos partir pra outra. Só isso, eu nunca tive problema mais grave. A questão do cansaço existe, mas é o cansaço do dia a dia, até agora nada assim pra colocar alguma limitação. Dizer assim ó, hoje eu não posso fazer isso devido ao meu trabalho.

Nesse DSC, verifica-se que os motoristas relatam não sentir nenhuma alteração física ou psicológica em decorrência da sua profissão, o que vai de encontro com o DSC abordado anteriormente.

Pelo contrário, usam a profissão como terapia. Apesar de admitirem que se trata de uma profissão estressante e que exige bastante esforço e responsabilidade, não a percebem como um risco a sua saúde física ou mental.

Um estudo realizado por Penteado et al. (2008) com 400 caminhoneiros no interior de São Paulo, diverge dos resultados encontrados neste DSC, pois mostra que a jornada de trabalho diária dos motoristas implicam negativamente na sua saúde física e mental, podendo inclusive gerar desgastes musculares e posturais e que o sono insuficiente aliado ao cansaço físico podem predispor ao estresse emocional, depressão, ansiedade e angústia, o que converge com as discussões realizadas no DSC sobre cansaço e problema de coluna.

Agregando aos resultados encontrados neste DSC, Silva (2011) em sua investigação com motoristas de uma transportadora em São Paulo, encontrou que os caminhoneiros terceirizados, ou seja, contratados, afirmaram não ter nenhum problema de saúde.

Esses resultados mostram que segundo a percepção dos motoristas, a sua profissão não oferece danos à sua saúde. Contudo, o processo de trabalho pode repercutir de forma negativa sobre a saúde do trabalhador, como abordado nas categorias anteriormente. Assim sendo, as empresas devem oferecer condições de trabalho que garantam a segurança e conforto do profissional, de modo que possa evitar o surgimento de problemas físicos ou psicológicos em decorrência da atividade que realizam.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória percorrida nesta pesquisa teve como objetivo geral, averiguar o estresse ocupacional em motoristas de caminhão da cidade de Cajazeiras, localizada no estado da Paraíba. Sendo esta realizada em uma empresa distribuidora de bebidas, considerada a maior da cidade. No percurso da análise deste estudo foi possível perceber a existência do estresse

entre os motoristas entrevistados, porém em um nível baixo, de modo que segundo as suas próprias percepções não atrapalha o desenvolvimento de suas atividades.

Destaca-se, que a maioria dos entrevistados relatou satisfação em exercer a profissão de motorista, e trabalham por prazer e realização pessoal. Sobre os motivos que os levaram a escolher esta atividade como profissão, destaca-se a herança familiar, pois muitos julgam ser um exercício passado de pai para filho. Contudo, é importante ressaltar que para alguns a escolha da profissão ocorreu por falta de oportunidade e uma remuneração salarial satisfatória.

Evidenciam-se como os principais fatores estressores na percepção dos participantes o relacionamento interpessoal com o cliente e ajudantes, os problemas com o caminhão e o fato de terem que dormir fora de casa. Porém, fica evidente durante as discussões e nos próprios discursos coletivos, que apesar de todas as dificuldades e estresse enfrentados pelos motoristas em decorrência da profissão, ainda é unânime a satisfação em exercer essa atividade.

Os resultados desta pesquisa demonstram que os motoristas possuem estratégias de autocontrole eficientes para enfrentar as pressões decorrentes do trabalho. Dentre os mecanismos utilizados para alívio do estresse estão a possibilidade de descanso, busca de atividades de lazer e o convívio com a família.

Percebe-se, que as condições gerais de trabalho podem ser consideradas fatores estressores para o motorista, e podem contribuir para o desenvolvimento de alterações físicas ou psicológicas neste profissional. Destaca-se que a jornada extensa de trabalho contribui para o cansaço físico relatado pelos sujeitos da pesquisa e a postura inadequada devido ao tempo que passam em uma mesma posição, acarretando problemas de coluna.

Constatou-se, que alguns entrevistados não conseguem perceber nenhuma alteração física ou psicológica em decorrência do trabalho que realizam, pelo contrário, afirmam que a profissão é uma terapia, e não a percebem como um risco à sua saúde física ou mental.

É importante ressaltar que os resultados obtidos nesta investigação possuem limitações, uma vez que foi desenvolvido com motoristas que trabalham em uma única empresa de um município, não podendo generalizar as conclusões para todas as empresas de abrangência nacional, pois depende da realidade de saúde de cada população e as condições de trabalho dos motoristas de cada território. Além disso, ainda são poucos os estudos desenvolvidos sobre esta temática, o que limita ainda mais as discussões dos resultados.

Espera-se que esta investigação possibilite chamar a atenção dos profissionais de saúde e das empresas para esta classe de trabalhadores, bem como buscar estratégias que

amenizem o estresse sofrido por estes profissionais, por meio de políticas públicas que garantam a segurança e o conforto no trabalho, e assim promovam uma melhor qualidade de vida para estes trabalhadores.

Esta pesquisa não busca somente esgotar as questões apresentadas e discutidas neste estudo, mas despertar e sensibilizar novas discussões sobre o estresse ocupacional em motoristas de caminhão, com ênfase principalmente nas melhorias das suas condições de trabalho.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, N. D. V. Considerações acerca da incidência do estresse em motoristas profissionais. **Revista de Psicologia**, Fortaleza, v. 1, n. 1, p. 75-84, jan./jun. 2010. Disponível em: <http://www.revistapsicologia.ufc.br/index.php?option=com_content&view=article&id=16%3Aconsideracoes-acerca-da-incidencia-do-estresse-em-motoristas-profissionais&catid=29%3Aano-i-edicao-i&Itemid=54>. Acesso em: 22 abr. 2014.

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Registro nacional de transportadores rodoviários de cargas**. Censo. 2011. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/full/4929/RNTRC___Registro_Nacional_de_Transportadores_Rodoviaros_de_Cargas.html>. Acesso em: 17 maio. 2014.

ANENT. Associação Nacional de Enfermagem no Trabalho. **Enfermeiro do trabalho**. 2012. Disponível em: <<http://www.anent.org.br/atribuicoes/perfil-e-atribuicoes>>. Acesso em: 20 maio. 2014.

AZEVEDO, L. R. **Estressores no Trabalho: estudo com motoristas de transporte de cargas do modal rodoviário na empresa D'granel**. 2013. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Administração) – Faculdade Novos Horizontes, Belo Horizonte, 2013.

BRAGA, C. D. **As novas tecnologias de gestão e suas decorrências: as tensões no trabalho e o estresse ocupacional na função gerencial**. 2008. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

BRASIL. Portaria nº 1.823, de 23 de agosto de 2012. Institui a Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 ago. 2012a. Seção 1, p. 46. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/39900484/dou-secao-1-24-08-2012-pg-46>>. Acesso em: 22 maio. 2014.

_____. Lei 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 maio. 2012b. Seção 1, pp. 5. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/36569974/dou-secao-1-02-05-2012-pg-5>>. Acesso em: 22 maio. 2014.

_____. Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Dispõe sobre as diretrizes e normas de pesquisas envolvendo seres humanos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 jun. 2012c. Seção 1, pp. 59. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/55483111/dou-secao-1-13-06-2013-pg-59>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Políticas de Saúde. Departamento de Atenção Básica. Departamento de Ações Programáticas e Estratégicas. **Área Técnica de Saúde do Trabalhador**. – Brasília. 68p. 2002.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Classificação brasileira de ocupações (CBO)**. Brasília, 2002. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/home.jsf>>. Acesso em: 17 maio. 2014.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora N° 09 Programa de Prevenção de Riscos Ambientais**. Brasília, 1994. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/data/files/FF8080812BE914E6012BEF1CA0393B27/nr_09_at.pdf>. Acesso em: 30 maio. 2014.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora N° 17 Ergonomia**. Brasília, 1990. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/data/files/FF8080812BE914E6012BEFBAD7064803/nr_17.pdf>. Acesso em: 30 maio. 2014.

_____. **Constituição Federal**, República Federativa do Brasil, Centro Gráfico do Senado Federal, Brasília. 1988.

BUENO, T. G. **Cartilha de enfermagem do trabalho**. 2013. Disponível em: <<http://www.portaleducacao.com.br/enfermagem/artigos/48025/cartilha-de-enfermagem-do-trabalho#!1>>. Acesso em: 23 maio. 2014.

CAVAGIONI, L. C.; et al. Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. **Rev Esc Enferm**, São Paulo, v.43, n. esp. 2, p. 1267-1271, set/nov, 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v43nspe2/a21v43s2.pdf>>. Acesso em: 31 jul. 2014.

CLARKE, S; COOPER, C. L. **Gerenciando o risco de estresse no trabalho: perigos na segurança de saúde**. Londres: Routledge, 2004.

COOPER, C. **Como controlar o estresse de maneira eficaz**. São Paulo: Planeta do Brasil, 2005.

DIAS, D. V. **Valores organizacionais, modelos e práticas de gestão de pessoas e comprometimento organizacional: um estudo em empresas selecionadas do setor siderúrgico mineiro**. 2005. Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Ciências Econômicas, Belo Horizonte, 2005.

FREITAS, M. B. Transporte rodoviário de cargas e sua respectiva responsabilidade civil. **Jus Navigandi**, Teresina, v. 9, n. 314, abr/maio. 2004. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/5231>>. Acesso em: 17 maio. 2014.

FIDALGO, F. S. R.; OLIVEIRA, M. A. M.; FIDALGO, N. L. **Intensificação do trabalho docente, tecnologias e produtividade**. Campinas: Papirus. 2009.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOUVEIA, A.M.A.; et al. Análise da qualidade de vida no trabalho em caminhoneiros que trabalham em uma indústria petrolífera. **Revista eletrônica saúde e ciência**, Goiás, v. 2, n. 2, p. 30-51, abr/nov, 2012. Disponível em: <<http://www.resceafi.com.br/vol2/n2/Amanda-MA-Gouveia-30-51.pdf>>. Acesso em: 10 ago. 2014.

HÄRMÄ M.; KOMPIER M. A.; VAHTERA J. De stress relacionado com o trabalho e saúde-
riscos, mecanismos e contramedidas. **Scand J Work Environ Health**. vol 32, n 6, edição
especial. 413-419. 2006. Disponível em:
<http://www.sjweh.fi/show_abstract.php?abstract_id=1047>. Acesso em: 14 maio. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Paraíba-Cajazeiras**. Censo. 2010.
Disponível em:<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=250370>>. Acesso em 19
maio. 2014.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 7. ed. São
Paulo: Atlas, 2010.

LEICE, D. **Enfermagem do trabalho e suas atribuições**. 2013. Disponível em:<
[http://www.portaleducacao.com.br/enfermagem/artigos/47544/enfermagem-do-trabalho-e-
suas-atribuicoes](http://www.portaleducacao.com.br/enfermagem/artigos/47544/enfermagem-do-trabalho-e-suas-atribuicoes)>. Acesso em: 23 maio. 2014.

LEFÈVRE, F.; LEFÈVRE, A. M. C. **O discurso do sujeito coletivo: um novo enfoque em
pesquisa qualitativa (desdobramentos)**. Caxias do Sul: Educs, 2005.

LIMA, B. O.; LIMA, J.A. **O papel do enfermeiro do trabalho na orientação e prevenção
de acidentes e doenças laborais**. 2009. Disponível
em:<[http://www.iptan.edu.br/publicacoes/anuario_prodcientifica/arquivos/revista1/artigos/arti
go09.pdf](http://www.iptan.edu.br/publicacoes/anuario_prodcientifica/arquivos/revista1/artigos/arti
go09.pdf)>. Acesso em: 30 maio. 2014.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de
motoristas de caminhão. **Rev. bras. enferm.** Brasília, vol.63, n.4, jul/ago. 2010. Disponível
em:<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-
71672010000400006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-
71672010000400006)>. Acesso em: 15 maio. 2014.

MINAYO, M. C. S. (org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 29. ed.
Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

MONTAGNA, D.B.F. **Qualidade de vida no trabalho e Estresse: um estudo de caso dos
motoristas da OPECON Operações e Transportes Ltda**. 2008. Trabalho de Conclusão de
Curso (Monografia) – Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2008.

OMS, Organização Mundial de Saúde. **Sensibilização sobre o estresse ocupacional em
países em desenvolvimento**. Proteção da saúde dos trabalhadores. Série, n. 6. 2008.
Disponível em: <http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9789243591650_spa.pdf>.
Acesso em: 14 maio. 2014.

PENTEADO, R. Z.; et al. Trabalho e Saúde em Motoristas de Caminhão
no Interior de São Paulo. **Saúde Soc**, São Paulo, v.17, n.4, p.35-45, out/dez, 2008. Disponível
em:<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-12902008000400005&script=sci_arttext>.
Acesso em: 28 jul. 2014.

PRESA, L. A. P. **A emoção raivosa em motoristas de automóvel, caminhão, motocicleta,
ônibus e taxi**. 2010. Tese (Doutorado em Ciências) - Universidade de São Paulo, Programa
de Pós-graduação em Psicologia, São Paulo, 2010.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico [recurso eletrônico]: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RAUBER, B.J.; et al. Vulnerabilidade para aquisição de doenças sexualmente transmissíveis em profissionais motoristas de caminhão. **Revista Eletrônica Gestão & Saúde**, v.4, n. 4, p.1412-1420, 2013. Disponível em:<<http://www.gestaoesaude.unb.br/index.php/gestaoesaude/article/view/334/pdf>>. Acesso em: 13 ago.2014.

REBELO, F. P. Mulheres motoristas de caminhão: viajando pelos arranjos familiares. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO 10. 2013, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis, 2013. Disponível em:<http://www.fazendogenero.ufsc.br/10/resources/anais/20/1384883230_ARQUIVO_FrancineRebelo.pdf>. Acesso em: 06 ago. 2014.

RESENDE, P. T. V.; SOUSA, P. R.; SILVA, J. V. R. Fontes de tensão e estresse nos caminhoneiros brasileiros: uma análise a partir do modelo occupational stress Indicator. In : SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO, LOGÍSTICA E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS, 13. 2010, São Paulo. **Anais....** São Paulo: FGV, 2010. Disponível em:<http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2010/artigos/E2010_T00251_PCN73977.pdf>. Acesso em: 23 de abril de 2014.

RESENDE, P. T. V.; SOUSA, P. R.; CERQUEIRA, P. R. Hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros brasileiros. In: SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO, LOGÍSTICA E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS, 13. 2010, São Paulo. **Anais....** São Paulo: FGV, 2010. Disponível em:<http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2010/artigos/E2010_T00259_PCN31310.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2014.

RIBEIRO, C.C. **A importância do enfermeiro do trabalho na orientação do uso dos epi's para a prevenção dos acidentes ocupacionais**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em:<<http://www.redentor.inf.br/arquivos/pos/publicacoes/11062013TCC%20Camila%20Cristina%20Ribeiro.pdf>> . Acesso em: 17 maio. 2014

RIBEIRO, F. H. **Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos motoristas de caminhão em Rio Verde – GO**. 2008. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais e Saúde) – Universidade Católica de Goiás, Goiás, 2008.

ROCHA, E. M. **DST e AIDS em região de fronteiras: um estudo com caminhoneiros no estado de Rondônia**.2008. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) – Universidade de Brasília, Cacoal, Rondônia, 2008.

SANTOS FILHO, C. S ; MUSSI, G.; SÁ, E. C.; LEYTON, V. Aspectos do sono e das funções neurocomportamentais em condutores profissionais de veículos pesados: revisão da literatura. **Revista de Medicina**, São Paulo, v. 90, n. 2, p. 78-88, abr./jun. 2011. Disponível em:<<http://www.revistas.usp.br/revistadc/article/view/58888>>. Acesso em: 04 de maio de 2014.

- SANTOS, P. S. **Construção e validação de escala de estresse organizacional**. 2012. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações) – Universidade de Brasília, Brasília, 2012.
- SILVA, L.G. **O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho**. 2011. Dissertação (Mestrado em Saúde Ambiental) – Universidade São Paulo, São Paulo, 2011.
- SILVA, J.F.C. **Estresse ocupacional e suas principais causas e consequências**. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) – Universidade Cândido Mendes, Instituto a vez do mestre, Rido de Janeiro. 2010.
- SILVA, L. A. et. al. Enfermagem do trabalho e ergonomia: prevenção de agravos à saúde. **Rev. enferm**, Rio de Janeiro, vol.19, n.2, p. 317-323, abr/jun. 2011. Disponível em:<<http://www.facenf.uerj.br/v19n2/v19n2a24.pdf>>. Acesso em: 30 maio. 2014.
- SILVA, M. F. G. **A dinâmica prazer-sofrimento dos trabalhadores: um estudo de caso em unidades de alimentação e nutrição situadas na cidade de Belo Horizonte**. 2007. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Administração) – Faculdade Novos Horizontes, Belo Horizonte. 2007.
- SOUSA, A.F. **Estresse ocupacional em motoristas de ônibus urbano: o papel das estratégias de coping**. 2005. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de Psicologia, Salvador, 2005.
- TAVARES, F. A. **Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus**. 2010. Dissertação (Mestrado em Psicologia Aplicada) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Uberlândia-MG, 2010.
- TROTTA, B. A. M. **Estresse e qualidade de vida no trabalho**. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) – Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, 2012.
- ULHÔA, M. A. et al. Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão, **Rev Saúde Pública**, São Paulo, v. 44, n. 6, p.1130-1136, set/abr. 2010. Disponível em:<<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v44n6/1631.pdf>>. Acesso em: 12 maio. 2014.
- ULHÔA, M. A. **Estressores ocupacionais, concentração do cortisol e saúde de motoristas de caminhão**. 2011. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, São Paulo. 2011.
- WANKE, P.; FLEURY, P.F. Transporte de cargas no Brasil: estudo exploratório das principais variáveis relacionadas aos diferentes modais e às suas estruturas de custos. In. IPEA. **Capítulo 12**, 56pp. 2006. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/capitulo_12_transportes.pdf>. Acesso em: 15 maio. 2014.
- ZANELLI, J. C. **Estresse nas organizações do trabalho: compreensão e intervenções baseadas em evidências**. Porto Alegre: Artmed, 2010.

APÊNDICES

APÊNDICE A

Termo de Compromisso e Responsabilidade do Pesquisador Responsável



Universidade Federal
de Campina Grande

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE

TERMO DE COMPROMISSO E RESPONSABILIDADE

(Pesquisador Responsável)

Eu, MARIA BERENICE GOMES NASCIMENTO PINHEIRO, Professora da Universidade Federal de Campina Grande campus de Cajazeiras-PB, responsabilizo-me pela orientação de STÉPHANY PEREIRA DA COSTA, discente do curso de graduação em Enfermagem, no desenvolvimento do projeto de pesquisa intitulado “*Estresse ocupacional em motoristas de caminhão*”. Declaro estar ciente e comprometo-me em assegurar que sejam cumpridos os preceitos éticos previstos na Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde e demais documentos complementares.

Responsabilizo-me, também, pelo zelo com o projeto de pesquisa, no sentido de manutenção da privacidade e sigilo das informações, resguardo da segurança e bem estar dos participantes nela recrutados, pelos resultados obtidos e posterior divulgação no meio acadêmico e científico, pela comunicação ao Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade Santa Maria (FSM) sobre qualquer alteração do projeto e/ou ocorrência de eventos adversos que impliquem no cancelamento da pesquisa, bem como pelo arquivamento durante 5 (cinco) anos, após o término da pesquisa, de uma das vias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) assinado por cada participante recrutado durante a execução da mesma.

Cajazeiras – PB, 22 de Maio de 2014.

Maria Berenice Gomes N. Pinheiro

MARIA BERENICE GOMES NASCIMENTO PINHEIRO

APÊNDICE B**Termo de Compromisso e Responsabilidade do Pesquisador Participante**

Universidade Federal
de Campina Grande

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
TERMO DE COMPROMISSO E RESPONSABILIDADE
(Pesquisador Participante)

Eu, STÉPHANY PEREIRA DA COSTA, discente do Curso de Graduação em Enfermagem na Universidade Federal de Campina Grande, campus de Cajazeiras-PB, responsabilizo-me junto com minha orientadora, Professora Mestre MARIA BERENICE GOMES NASCIMENTO PINHEIRO, a desenvolver o projeto de pesquisa intitulado “*Estresse ocupacional em motoristas de caminhão*”. Comprometo-me, ainda, em assegurar que sejam cumpridos os preceitos éticos previstos na Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde e demais documentos complementares.

Responsabilizo-me também pelo zelo com meu projeto de pesquisa, pelo fiel cumprimento das orientações sugeridas pela minha orientadora nas atividades de pesquisa e, junto com ela, pelos resultados da pesquisa para sua posterior divulgação no meio acadêmico e/ou científico.

Cajazeiras-PB, 22 de Maio de 2014.

Stéphany Pereira da Costa

STÉPHANY PEREIRA DA COSTA

APÊNDICE C

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES
UNIDADE ACADÊMICA DE ENFERMAGEM
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM**

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Bom dia (boa tarde ou noite), meu nome é Stéphanhy Pereira da Costa, sou acadêmica do curso de Enfermagem da Universidade Federal de Campina Grande e o Sr. (a) está sendo convidado (a), como voluntário (a), à participar da pesquisa intitulada “*Estresse Ocupacional em motoristas de caminhão*”.

JUSTIFICATIVA, OBJETIVOS E PROCEDIMENTOS: O motivo que nos leva a estudar sobre os caminhoneiros é que eles são profissionais que desempenham uma função importante para economia brasileira, porém ainda são pouco valorizados e submetem-se a condições de trabalho precárias, o que contribui para o desenvolvimento de estresse no trabalho. A partir disso sentimos a necessidade de desenvolver um trabalho que permita entender os desafios que estes profissionais enfrentam durante sua jornada de trabalho, assim como contribuir para o conhecimento dos fatores geradores de satisfação e/ou insatisfação destes trabalhadores. Essa pesquisa tem como objetivo principal averiguar o estresse ocupacional em motoristas de caminhão, a partir da percepção dos mesmos. A coleta de dados será realizada através de uma entrevista semiestruturada, com perguntas subjetivas. A entrevista será realizada individualmente, constituída de questões objetivas, que permitam a caracterização sociodemográfica dos participantes, e perguntas subjetivas, norteadoras sobre o assunto que respeitem a livre expressão de suas representações. As entrevistas serão gravadas com o consentimento dos entrevistados e posteriormente serão transcritas.

DESCONFORTOS, RISCOS E BENEFÍCIOS: Toda pesquisa com seres humanos envolve determinados riscos ou desconforto, porém as pesquisadoras comprometem-se em obedecer fielmente a Resolução 466/2012. O benefício esperado justifica as possibilidades de

riscos aos participantes. Este projeto oferece elevada possibilidade de permitir uma melhor reflexão acerca do estresse ocupacional em motoristas de caminhão, assim como identificar os principais fatores que corroboram para os entraves no desenvolvimento de seu trabalho.

FORMA DE ACOMPANHAMENTO E ASSINTÊNCIA: A participação do Sr.(a) nessa pesquisa não implica necessidade de acompanhamento e/ou assistência posterior.

GARANTIA DE ESCLARECIMENTO, LIBERDADE DE RECUSA E GARANTIA DE SIGILO: O Sr. (a) será esclarecido (a) sobre a pesquisa em qualquer aspecto que desejar. O Sr. (a) é livre para recusar-se a participar, retirar seu consentimento ou interromper a participação a qualquer momento. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não irá acarretar qualquer penalidade ou perda de prestação de serviços aqui no estabelecimento. Os pesquisadores irão tratar a sua identidade com padrões profissionais de sigilo. Os resultados da pesquisa permanecerão confidenciais podendo ser utilizados apenas para a execução dessa pesquisa. Você não será citado (a) nominalmente ou por qualquer outro meio, que o identifique individualmente, em nenhuma publicação que possa resultar deste estudo. Uma cópia deste consentimento informado, assinada pelo Sr. (a) na última folha e rubricado nas demais, ficará sob a responsabilidade do pesquisador responsável e outra será fornecida ao (a) Sr. (a).

CUSTOS DA PARTICIPAÇÃO, RESSARCIMENTO E INDENIZAÇÃO POR EVENTUAIS DANOS: A participação no estudo não acarretará custos para Sr. (a) e não será disponível nenhuma compensação financeira adicional. Não é previsível dano decorrente dessa pesquisa ao (a) Sr. (a), e caso haja algum, não haverá nenhum tipo de indenização prevista.

DECLARAÇÃO DO PARTICIPANTE OU DO RESPONSÁVEL PELO PARTICIPANTE: Eu, _____, fui informado (a) dos objetivos da pesquisa acima de maneira clara e detalhada e esclareci todas minhas dúvidas. Sei que em qualquer momento poderei solicitar novas informações e desistir de participar da pesquisa se assim o desejar. O (a) pesquisador (a) Maria Berenice Gomes Pinheiro certificou-me de que todos os dados dessa pesquisa serão confidenciais, no que se refere a minha identificação individualizada, e deverão ser tornados públicos através de algum meio. Ele compromete-se, também, seguir os padrões éticos definidos na Resolução CNS 466/12. Também sei que em caso de dúvidas poderei contatar o (a) estudante Stéphaney Pereira da Costa pelo e-mail stephanycz@hotmail.com ou o (a) professor (a) orientador (a)

Maria Berenice Gomes Nascimento Pinheiro pelo e-mail Berenice_pinheiro@hotmail.com. Além disso, fui informado que em caso de dúvidas com respeito aos aspectos éticos desse estudo poderei consultar o Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade Santa Maria, situado na BR 230, KM 504, Cristo Rei, Cajazeiras-Paraíba, CEP: 58.900-000 ou através do telefone: (83) 3531-2722.

_____	_____	/ /
Nome	Assinatura do Participante da Pesquisa	Data
_____	_____	/ /
Nome	Assinatura do Pesquisador	Data

APÊNDICE D

Instrumento de Coleta de Dados

INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

Entrevista Nº _____

I- DADOS DA CARACTERIZAÇÃO SOCIODEMOGRÁFICA DA AMOSTRA:

1- Idade: _____

2-Sexo: _____

3- Estado civil: casado () solteiro () viúvo () estável () divorciado ()

4- Tem filhos? Sim () Não () Se sim, quantos (a)? _____

5- Há quanto tempo trabalha como motorista de caminhão? _____

II- QUESTÕES NORTEADORAS

- 1- Para você, o que é trabalhar como motorista de caminhão?
- 2- Relate sobre a satisfação que você tem em atuar como motorista de caminhão?
- 3- Quais os fatores que mais te incomodam (estressam) no seu ambiente de trabalho?
- 4- Como você lida com as pressões oriundas do seu trabalho como motorista?
- 5- Ao longo da sua vida profissional como motorista as pressões do cotidiano desencadearam o surgimento de alterações físicas ou psicológicas? Se sim, descreva-as.

ANEXOS

ANEXO A**Termo de Anuência**

Distribuidora de Bebidas Rio do Peixe Ltda
Cajazeiras-PB

TERMO DE ANUÊNCIA

Autorizo que as pesquisadoras Maria Berenice Gomes do Nascimento Pinheiro e Stéphaney Pereira da Costa responsáveis pelo projeto de pesquisa intitulado: “ESTRESSE OCUPACIONAL EM MOTORISTAS DE CAMINHÃO” a ser submetido ao Comitê de Ética e Pesquisa da Faculdade Santa Maria (CEP/FSM) utilizem o espaço desta organização, com o objetivo exclusivo de coleta de dados necessários para referida pesquisa. Esta autorização e respectiva coleta de dados somente após a aprovação de pesquisa pelo CEP/FSM.

Cajazeiras, 29 de maio de 2014.

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Edilson Severino', is written over a horizontal line.

Edilson Altino Severino

ANEXO B**Parecer de Aprovação do Comitê de Ética e Pesquisa**

FACULDADE SANTA MARIA/
FSM /PB

**PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP****DADOS DO PROJETO DE PESQUISA**

Título da Pesquisa: ESTRESSE OCUPACIONAL EM MOTORISTAS DE CAMINHÃO

Pesquisador: MARIA BERENICE GOMES NASCIMENTO PINHEIRO

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 31983414.9.0000.5180

Instituição Proponente: Faculdade Santa Maria/ FSM /PB

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 680.981

Data da Relatoria: 09/06/2014

Apresentação do Projeto:

Trata-se de um estudo sobre o estresse ocupacional em motoristas de caminhão, utilizando como proposta metodológica uma pesquisa de campo do tipo descritivo com abordagem qualitativa, entre motoristas de caminhão que trabalham em uma distribuidora de bebidas localizada na cidade de Cajazeiras-PB.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário: Averiguar o estresse ocupacional em motoristas de caminhão.

Objetivo Secundário: Caracterizar o perfil sociodemográfico de motoristas de caminhão. Conhecer os fatores que contribuem para o estresse ocupacional. Identificar o discurso de satisfação dos participantes com o seu trabalho.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos: Toda pesquisa com seres humanos envolve determinados riscos ou desconforto, porém a pesquisadora compromete-se em obedecer fielmente a Resolução 466/2012 a fim de saná-la. O benefício esperado justifica as possibilidades de riscos aos participantes.

Benefícios: Este projeto oferece elevada possibilidade de permitir uma melhor reflexão acerca do estresse ocupacional em motoristas de caminhão, assim como identificar os principais fatores que corroboram para os entraves no desenvolvimento de seu trabalho.

Endereço: BR 230, Km 504
Bairro: Cristo Rei **CEP:** 58.900-000
UF: PB **Município:** CAJAZEIRAS
Telefone: (83)3531-1346 **Fax:** (83)3531-1365 **E-mail:** cepfsm@gmail.com

FACULDADE SANTA MARIA/
FSM /PB



Continuação do Parecer: 680.981

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Pesquisa com temática pertinente, bem estruturada e com métodos condizente aos objetivos propostos.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Todos os Termos de apresentação obrigatória foram apresentados adequadamente: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE); - Folha de rosto (datada e assinada); - Termo de Compromisso e responsabilidade do pesquisador responsável (datado e assinado); Termo de Compromisso e responsabilidade do pesquisador participante (datado e assinado); - Projeto completo e Instrumento de coleta de dados.

Recomendações:

Atentar para envio do relatório final ao CEP, conforme descrito na Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Sem pendências e/ou inadequações.

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Considerações Finais a critério do CEP:

CAJAZEIRAS, 09 de Junho de 2014

Assinado por:

Jose Valdilanio Virgulino Procopio
(Coordenador)

Endereço: BR 230, Km 504

Bairro: Cristo Rei

UF: PB

Telefone: (83)3531-1346

Município: CAJAZEIRAS

Fax: (83)3531-1365

CEP: 58.900-000

E-mail: cepfsm@gmail.com