ROSÂNGELA DE FÁTIMA ORTIZ DA SILVA ANTUNES DE MATOS

SAÚDE DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTES DE CARGAS SEGUNDO OS MODELOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS DE ESTRESSE OCUPACIONAL: ESFORÇO-RECOMPENSA E DEMANDA-CONTROLE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Saúde. Linha de Pesquisa Desenvolvimento e Sociedade. Mestrado Acadêmico em Desenvolvimento e Sociedade, Linha de Pesquisa Ambiente, Sociedade e Saúde da Universidade do Planalto Catarinense (UNIPLAC), como requisito para obtenção do título de **Mestra em Ambiente e Saúde.**

Orientadora: Prof. Dra. Lília Aparecida Kanan.

LAGES – SC

2020

Ficha Catalográfica

Matos, Rosângela de Fátima Ortiz da Silva Antunes de.

M425s Saúde dos motoristas de transportes de cargas segundo os modelos teóricos metodológico de estresse ocupacional: esforço-recompensa e demanda-controle/Rosângela de Fátima Ortiz da Silva Antunes de Matos – Lages, SC, 2020.

113 p.

Dissertação (Mestrado) - Universidade do Planalto Catarinense. Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Saúde da Universidade do Planalto Catarinense.

Orientadora: Lilia Aparecida Kanan

1. Ambiente de Trabalho. 2. Estresse Ocupacional. 3. Motoristas Transporte de Cargas. I. Kanan, Lilia Aparecida. II. Título.

CDD 158.72

Catalogação na Fonte: Biblioteca Central

Rosangela de Fatima Ortiz da Silva Antunes de Matos

SAÚDE DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTES DE CARGA SEGUNDO OS MODELOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS DE ESTRESSE OCUPACIONAL: ESFORÇO – RECOMPENSA E DEMANDA – CONTROLE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Saúde da Universidade do Planalto Catarinense, para obtenção do título de Mestre em Ambiente e Saúde.

Aprovada em 29 de Julho de 2020.

Banca Examinadora:
Participação remota — Instrução normativa 04/PPGAS/2020

Profa. Dra. Lilia Aparecida Kanan
(Orientadora e Presidente da Banca Examinadora — PPGAS/UNIPLAC)

Profa. Dra. Liliana Andolpho Magalhães Guimarães
(Examinadora Titular Externa — UNCDB)

Profa. Dra. Cristina Keiko Yamaguchi
(Examinadora Titular Interna - PPGAS/UNIPLAC)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a toda minha família e em especial ao meu marido Edson Antunes de Matos pelo apoio e dedicação, por estarem sempre ao meu lado, pelo incentivo e amor a mim dedicados.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a Universidade do Planalto Catarinense – UNIPLAC e CAPES que possibilitaram a realização de um projeto tão importante em minha vida e para a sociedade.

À minha orientadora, Prof. Dra Lilia Aparecida Kanan, por toda a compreensão, auxílio, apoio, orientação, supervisão, dedicação e paciência que me forneceu nesta jornada e que me serviram de pilares de sustentação ao longo do percurso. Muito obrigada!

À Banca Examinadora composta pela Prof. Dra Liliana A. M. Guimarães e Profa. Dra Cristina Keiko Yamaguchi, por todo auxílio, apoio, orientação neste trabalho. Gratidão!

Às pessoas que, direta ou indiretamente, contribuíram de forma importante para a realização deste trabalho:

- a todos os professores, que foram tão importantes na minha vida acadêmica e no desenvolvimento deste trabalho;
- aos motoristas, homens e mulheres, que tiveram disponibilidade para responder ao questionário, auxiliando na minha pesquisa e conclusão deste objetivo;
- ao Presidente da Federação das empresas dos transportes de cargas de SC Ari Rabaioli;
- ao supervisor do Conselho Regional do SEST SENAT/Santa Catarina, Maurus Fiedler, que autorizou a realização do trabalho em todas as Unidades do SEST SENAT de Santa Catarina;
- ao meu Dirigente da unidade de Lages, Renato Inda Macedo, que me incentivou acreditando na importância deste trabalho para o setor do transporte e comunidade como um todo;
- a todos os coordenadores e técnicos do SENAT que liberaram para a realização do trabalho em sala de aula;
- aos instrutores das unidades que disponibilizaram tempo em suas aulas para que os motoristas pudessem responder a questionário;
- a todos os dirigentes das unidades de SC: Gelter Ferreira (Blumenau); Geila Beck (Chapecó); Deiler Knappmann (Concórdia); Clenira Ribeiro Alves (Cricíuma); Patrícia Ferreira (Florianópolis); Nadiesca Azevedo Souza (Itajaí); Gladis Bosse Pereira (Rio Negrinho); Osnei Adriano de Oliveira (Três Barras); Iracilda Moro (Videira), e Leila Bonadeo (Catanduvas). Meus agradecimentos a toda a equipe das

unidades do SEST SENAT de Santa Catarina que direta ou indiretamente auxiliaram para o desenvolvimento deste trabalho.

A todos, os meus sinceros agradecimentos.

Ao meu marido, Edson Antunes de Matos, com quem amo compartilhar a vida, por me ajudar, apoiar, incentivar e trazer paz nos dias mais difíceis: obrigada por todo o carinho e dedicação. Se cheguei até aqui, foi graças ao seu apoio e compreensão.

“Você pode sonhar, criar, desenhar e construir o lugar mais maravilhoso do mundo.
Mas é necessário ter pessoas para transformar seu sonho em realidade”.

Walt Disney

RESUMO

MATOS, R. F. O. S. A. Saúde dos Motoristas de Transportes de Cargas segundo os modelos teóricos metodológicos de estresse ocupacional: esforço-recompensa e demanda-controle. 2020, 113 f. Dissertação (Mestrado em Ambiente e Saúde). Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Saúde – PPGAS da Universidade do Planalto Catarinense - UNIPLAC, Lages, 2020.

A pesquisa teve como objetivo geral analisar aspectos que procedem do ambiente laboral e do modo de organização do trabalho e os possíveis riscos à saúde de motoristas do setor de transporte de cargas. O percurso metodológico caracteriza o estudo como uma pesquisa aplicada, transversal, exploratória e descritiva. Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa assumiu o *design* de levantamento (survey), com forma de abordagem quantitativa. Utilizou-se como instrumentos de pesquisa, além de um questionário sociodemográfico, os questionários Effort Reward Imbalance e Job Stress Scale. Foram participantes 550 motoristas de transporte de cargas através da amostragem por conveniência no período de outubro de 2018 até outubro de 2019. Como resultados, encontrou-se que o perfil dos participantes é composto na maioria por homens, com o 1º grau completo, que trabalham em empresas de pequeno porte e média de idade de 35 a 45 anos; casados; com renda de R$ 1.861,00 a R$ 3.720,00. O índice de (des)equilíbrio esforço-recompensa (0,8532) possibilitou observar que, de modo geral, os motoristas percebem certa proporcionalidade entre os esforços que empreendem e as recompensas que recebem. Todavia, é alta a demanda e baixo o controle exercido pelos motoristas quanto ao seu ambiente laboral e seu processo de trabalho. O conjunto das condições encontradas prenuncia elevados riscos de sofrimento e adoecimento. Tal fato denuncia ambientes laborais e modos de organização do trabalho das empresas de transporte de cargas empregadoras dos participantes prejudiciais à saúde e ao bem-estar deles. Esse resultado reflete a carência de um modelo de gestão adequado, com especial atenção à promoção da qualidade de vida e do bem-estar no trabalho.

Palavras-chave: Estresse ocupacional. Ambiente de trabalho. Motoristas de transporte de cargas.

ABSTRACT

MATOS, R. F. O. S. A. Cargo Transport Drivers' Health according to theoretical methodological models of occupational stress: effort-reward and demand-control. 2020, 113 f. Dissertation (Master in Environment and Health). Postgraduate Program in Environment and Health - PPGAS at the University of Planalto Catarinense - UNIPLAC, Lages, 2020.

The research had as general objective to analyze aspects that come from the work environment and the way of work organization and the possible health risks of drivers in the cargo transportation sector. The methodological path characterizes the study as applied, transversal, exploratory and descriptive research. As for technical procedures, the research assumed the design of a survey, using a quantitative approach from October 2018 to October 2019. In addition to a sociodemographic questionnaire, the Effort Reward Imbalance and Job Stress Scale questionnaires were used as research instruments. 550 freight transport drivers participated through convenience sampling. As a result, it was found that the profile of the participants is composed mostly of men, with complete primary education, who work in small and medium-sized companies aged 35 to 45 years; married; with income from R $ 1,861.00 to R $ 3,720.00. The effort-reward (dis) balance index (0.8532) made it possible to observe that, in general, drivers perceive a certain proportionality between the efforts they make and the rewards they receive. However, the demand is high and the control exercised by drivers regarding their work environment and work process is low. The set of conditions found foreshadowed high risks of suffering and illness. This fact denounces working environments and ways of organizing the work of cargo transportation companies employing participants that are harmful to their health and well-being. This result reflects the lack of an adequate management model, with special attention to promoting quality of life and well-being at work.

Keywords: occupational stress; workplace; cargo transport drivers.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Perspectiva interdisciplinar adotada no estudo 44
Figura 2 – Esquema do modelo Demanda-Controle de Karasek 71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Distribuição do quantitativo e percentual de respostas em relação às variáveis sociodemográficas dos participantes..... 51
Tabela 2 – Distribuição de quantitativo e percentual de respostas relativas às dimensões Esforço, Recompensa e Comprometimento, conforme Questionário ERI 54
Tabela 3 – Distribuição de quantitativo e percentual de respostas relativas às dimensões Demanda e Controle conforme a Job Stress Scale 63

LISTA DE QUADRO

Quadro 1 – Distribuição do quantitativo, percentual e comparação de participação de indenizações pagas em razão de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres. 41

ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
BPSO – Best Practice Spotlight Organizations
CEP – Comitê de Ética e Pesquisa
CNT – Confederação Nacional do Transporte
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
DIVE – Diretoria de Vigilância Epidemiológica
DORT – Distúrbios Osteomusculares relacionados ao Trabalho
DPVAT – Danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres
ERI – Effort–Reward Imbalance
FETROPAR – Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários
FRPT – Fatores relacionados ao Processo de Trabalho
ICETRAN – Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte
IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
LSPL – Síndrome da Dor Lombar Baixa
MDC – Modelo de Demanda Controle
MTPA – Ministérios do Transporte, Porto e Aviação
ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS – Organização Mundial da Saúde
ONU – Organização das Nações Unidas
OPAS – Organização Pan-americana da Saúde
QVT – Qualidade de Vida no Trabalho
RNTCR – Registro nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
SENAT – Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SES – Secretaria do Estado da Saúde
SEST – Serviço Social do Transporte
SIH – Sistema de Informação Hospitalar
SIM – Sistema de Informação sobre Mortalidade
SPSS – Statistical Package for the Social Sciences
SUS – Sistema Único de Saúde
TCLE – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
UNIPLAC – Universidade do Planalto Catarinense

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 17
2 REVISÃO DE LITERATURA 23
2.1 O SETOR DE TRANSPORTE NO BRASIL 23
2.2 SETOR DE TRANSPORTE: BREVE RELATO DE PESQUISAS EM VÁRIOS PAÍSES 27
2.3 ESTRESSE LABORAL NO TRABALHO DE MOTORISTAS NO SETOR DE TRANSPORTE 37
2.4 DADOS BRASILEIROS SOBRE OS DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIAS TERRESTRES (DPVAT) 40
3 PERCURSO METODOLÓGICO 43
3.1 CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDO 43
3.2 PERSPECTIVA DE PESQUISA E POSICIONAMENTO EPISTEMOLÓGICO 43
3.3 LOCAL 45
3.4 POPULAÇÃO, AMOSTRA E PARTICIPANTES 46
3.4.1 Critérios de Inclusão 46
3.4.2 Critérios de Exclusão 46
3.5 PROCEDIMENTOS DE CONTATO COM OS PARTICIPANTES 46
3.6 PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS 47
3.7 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS 47
3.8 PROCEDIMENTOS DE ORGANIZAÇÃO, ANÁLISE E APRESENTAÇÃO DOS DADOS 49
3.9 CONSIDERAÇÕES ÉTICAS 49
3.9.1 Como e por quem foi obtido o TCLE 50
3.10 CRITÉRIOS DE CONFIDENCIALIDADE/ PRIVACIDADE 50
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO 51
4.1 PERFIL SOCIOPROFISSIONAL 51
4.2 (DES) EQUILÍBRIO ESFORÇO-RECOMPENSA 53
4.2.1 Esforço 56
4.2.2 Recompensa 58
4.2.3 Comprometimento pessoal no trabalho 61
4.3 CONTROLE, DEMANDA PSICOLÓGICA E APOIO SOCIAL 62
4.3.1 Demanda 64
4.3.2 Controle 66
4.3.3 Apoio social 69
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 73
REFERÊNCIAS 75

ANEXOS 99
Anexo 1 – Questionário Sócioprofissional 101
Anexo 2 – ERI – Effort- Reward Imbalance 103
Anexo 3 – Job Stress Scale 105
APÊNDICES 107
Apêndice 1 – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE 109
Apêndice 2 – Parecer Consubstanciado do CEP 111

1 INTRODUÇÃO

As complicações vivenciadas no trânsito, o longo tempo de percursos, os acidentes, os congestionamentos, os esforços para efetivar os compromissos de entrega, a relação tempo x lucro, dentre outros aspectos, tornam evidente a preocupação com a saúde e condições de trabalho dos trabalhadores do transporte de cargas. Além destes aspectos, há outras situações desfavoráveis vivenciadas diariamente pelos motoristas do transporte de cargas. Alguns exemplos são destacados pelo Serviço Social do Transporte – SEST (2017), tais como trabalho rotineiro, condições inadequadas de serviço, jornadas excessivas, noites mal dormidas, hábitos alimentares inadequados e violência urbana.

Decorre da preocupação anunciada o interesse em identificar repercussões físicas, psicológicas, sociais próprias do ambiente laboral, que incidem sobre a profissão de motorista. Implementar ações futuras para a segurança no trabalho e qualidade de vida no ambiente laboral podem derivar desse conhecimento e representar contribuição às decisões a respeito da condição humana no trabalho e a possibilidade de minimizar – por meio de conscientização – os acidentes de trânsito (PUCCI; KANAN; SILVA, 2017).

Assegurar a importância das reflexões sobre o trabalho realizado por motoristas de transporte de cargas relaciona-se à segurança no trânsito. Justificam essa assertiva os dados trazidos pela Organização Mundial da Saúde – OMS: os acidentes de trânsito estão em nono lugar quando se avalia as principais causas de morte em todas as faixas etárias em todo o mundo. Em razão desses acidentes são perdidas anualmente mais de 1,2 milhão de vidas; acometem lesões não fatais em cerca de 50 milhões de pessoas globalmente. Pedestres, ciclistas e motociclistas representam cerca de metade (49%) dos óbitos nas vias públicas. E um dado considerado verdadeiro flagelo é a causa de morte de pessoas entre 15 e 29 anos de idade relacionadas ao trânsito (OMS, 2018).

Pessoas que vivenciam diariamente os revezes do trânsito na condição da obrigatoriedade profissional estão sujeitos a sofrimentos, quando não à morte. Todavia, há outros aspectos além do luto e das perdas associados ao trânsito: eles representam importante problema de saúde pública com elevados custos socioeconômicos, pois custam em torno de 1% a 3% do Produto Nacional Bruto para a maioria dos países (OMS, 2015).

Ao reduzir a perspectiva desses números ao Brasil, encontra-se que, segundos dados apresentados pela Fetropar (2017, s.p.) “O setor de transportes terrestres ocupa o primeiro lugar em mortes por acidentes de trabalho, e é o segundo setor que mais incapacita trabalhadores por causa de doenças ocupacionais”. Complicações de saúde são situações que estão presentes

rotineiramente no processo de trabalho dos motoristas, tais como, “problemas de coluna, cardiovasculares e depressão” (FETROPAR, 2017, p. 1).

Dados do governo federal indicam que, entre 2012 e 2017, foram registrados cerca de “710 mil acidentes de trabalho por ano, gerando uma despesa de R$ 11 bilhões para a Previdência Social”. Dentre o total dos acidentes registrados, 2,8 mil registros de morte, e 15 mil registros de sequelas (SOUZA, 2017, p. 1).

Proporcionalmente, no estado de Santa Catarina os dados não divergem dos anunciados anteriormente. Com base nos registros do Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM, a Diretoria de Vigilância Epidemiológica – DIVE da Secretaria de Estado da Saúde – SES de Santa Catarina divulgou informações sobre óbitos por acidentes de transporte terrestre no território catarinense em 2017, quando ocorreram 1.554 mortes. Desse total, 1.255 vítimas fatais (80%) eram pessoas do sexo masculino. Os registros revelam 689 óbitos envolvendo adultos jovens com idade entre 20 e 39 anos, correspondendo a 44,3% (BRASIL, DIVE/SES/SC, 2017).

Os fatores de risco associados ao transporte de cargas envolvem ainda, o consumo de medicamentos e drogas que podem servir de estímulo ao organismo (anfetaminas associadas ao álcool e café). Muitas drogas produzem danos psicológicos e cardíacos ao usuário, sendo agravados quando vinculados à inatividade física e à hipertensão arterial (BAÚ, PELEGRINI; BAÚ, 2009). Esse tipo de risco a que os trabalhadores do transporte estão sujeitos decorre, na maioria das vezes, das exigências associadas ao seu fazer, à urgência, ao cumprimento dos prazos, à pressa, à necessidade de manter-se acordado por mais tempo, etc.

De todo modo, ainda que os acidentes de trânsito e demais condições deles decorrentes sejam algo do cotidiano das pessoas, dos lugares, das cidades..., são previsíveis e preveníveis. Há um significativo quantitativo de evidências sobre os riscos e medidas eficazes de segurança no trânsito (RETTING; FERGUSON; McCARTT, 2003; RYUS *et al.*, 2011), que podem contribuir para a minimização dos acidentes e do adoecimento a que se submetem os trabalhadores de transporte, quer seja de cargas ou de passageiros.

Os números anteriormente apresentados conduzem ao entendimento de que há aspectos na relação trabalhador-trabalho que merecem ser investigados e o conhecimento sobre eles ampliado. Tendo em tela o trabalhador motorista, pode-se incluir como fator de uma possível e necessária análise, a insalubridade das condições de trabalho e suas repercussões sobre sua saúde.

A qualidade de vida é algo associado ao ambiente de trabalho. A satisfação no trabalho, por exemplo, considerado aspecto importante à vinculação do indivíduo com seu trabalho, é

um aspecto que influencia a saúde física e mental do trabalhador e se encontra na cotidianidade dos trabalhadores. Portanto, retratar aspectos que em algum grau impactam elementos importantes à qualidade de vida dos trabalhadores profissionais do trânsito parece ser essencial para a proposição de ações de prevenção de morbidades e acidentes. Ainda, o resultado deste atual estudo com tal perspectiva poderá servir de estímulo à ampliação de condições que minimizam o adoecimento e maximizam a saúde, o que numa instância ampliada, pode favorecer o bem-estar dos trabalhadores.

As evidências transparecidas por meio dos dados do Denatran (2016), possibilitam constatar que as ações voltadas ao trabalhador motorista quanto à prevenção de doenças crônicas, por exemplo, necessitam de elaborações sólidas para a valorização da saúde (BORGES; MORAES, 2017). Nestes termos, caracterizar aspectos que envolvem saúde dos trabalhadores do transporte de cargas em suas várias dimensões representa possibilidade de problematizar estratégias e ações sociais com maior efetividade e voltadas à realidade vivenciada por eles.

Há evidências de que há desgastes na atividade de dirigir, há fadiga e sua eficácia está relacionada ao local de trabalho e à maneira como são realizadas as atividades" (BAÚ; PELEGRINI; BAÚ, 2009). Demonstrar quais os principais aspectos salubres ou insalubres a que os motoristas estão sujeitos e enfrentam parece ser importante para implementar ações sociais voltadas para a saúde ao bem-estar destes profissionais.

Na área de transporte, a sobrecarga de trabalho, estressores físicos e psicológicos, muitas vezes são fatores de risco para distúrbios, principalmente quando se trata de saúde mental, algo que pode também ser evidenciado nesta profissão (SADI; BIGNOTO; LIPP, 2010). Produzir conhecimento sobre a qualidade de vida no trabalho de profissionais do transporte de cargas, representa evidenciar a importância das ações voltadas à prevenção de agravos à saúde, o que promove também a possibilidade de redução de acidentes de trânsito.

Nestes termos, retratar a realidade vivenciada pelo trabalhador-motorista, a partir do que percebem também é uma forma produzir resultados de modo a contribuir para a mudança de paradigmas no trânsito. Isto porque o conhecimento produzido poderá ser utilizado na conscientização dos interessados pelo tema quanto a necessidade de proposição de ações políticas e sociais que considerem plenamente a área do transporte.

É necessário destacar ainda, que as ações normativas que se voltam à segurança do trabalhador, evidenciadas com maior ênfase de forma interdisciplinar, trazem mudanças significativas na rotina dos trabalhadores. As discussões que abordam a qualidade de vida e a interdisciplinaridade são essenciais para o alcance dos objetivos e desenvolvimento de políticas

sociais efetivas voltadas à área de transporte (AZEVEDO; PELICIONI e WESTPHAL, 2012). Nestes termos, a realização de um estudo construído a partir de uma perspectiva interdisciplinar encontra maior significado quando se estrutura na pertinência de um "ponto de cruzamento entre atividades (disciplinares e interdisciplinares) com lógicas diferentes" e "visões marcadas pela lógica racional, instrumental e subjetiva" (LEIS, 2005, p. 2).

Corrobora esse entendimento Rozestraten (2000), para quem a questão da qualidade de vida no trânsito no Brasil deve ser abordada de forma interdisciplinar e não apenas pela Engenharia de Tráfego. O autor prossegue manifestando que o sistema governamental possui como meta permanente, por meio de ações sociais e governamentais, evitar acidentes. Para tanto, deve-se tratar e orientar o princípio de todas as ações, o homem.

Outra razão para se argumentar a importância da perspectiva interdisciplinar na evidenciação saúde e bem-estar de motoristas está vinculada ao estilo de vida que eles adotam. E estilo de vida traz consigo a necessidade de se extrapolar a disciplina em busca de uma possibilidade ampliada de interpretações, uma vez que se trata de vários aspectos que determinam a preservação da saúde (BERGAMASCHI, 2015).

Conhecer aspectos que associam ambiente laboral e saúde de motoristas do setor de transporte é uma necessidade evidente, contribuindo significativamente para a mudança do quadro dos riscos existentes nesta profissão. Assim, é possível favorecer a mudanças positivas referentes a situação existente, principalmente quando identificados pelos próprios profissionais do transporte.

Os resultados do estudo ora proposto poderão contribuir para que situações de risco aos motoristas de transporte de cargas sejam evitadas. Novas perspectivas à implementação de ações e projetos voltados ao bem-estar destes poderão subsidiar gestores de empresas empregadoras com informações científicas a respeito de necessidade de investimentos nessa área.

Ao se considerar os riscos de agravos à saúde do trabalhador motorista e seu contexto laboral, esta pesquisa buscou respostas à seguinte questão: quais os aspectos que procedem do ambiente laboral e do modo de organização do trabalho e os possíveis riscos à saúde de motoristas do setor de transporte de cargas?

De modo a produzir conhecimento para responder à questão formulada, este trabalho teve como objetivo geral caracterizar aspectos que procedem do ambiente laboral e do modo de organização do trabalho que podem exercer influência na saúde dos motoristas do setor de transporte. Especificamente se pretendeu: (i) examinar o perfil dos trabalhadores do setor de transporte; (ii) identificar a demanda, controle, apoio social, que prevalecem no trabalho dos

motoristas do setor de transporte de cargas; (iii) examinar a relação (des)equilíbrio esforço-recompensa e o comprometimento pessoal dos mesmos.

Este estudo está organizado em capítulos. O primeiro (esse) tratou de introduzir o tema, objeto de interesse. O segundo Capítulo traz uma breve revisão de literatura, sustentada por autores e articulistas que têm publicadas contribuições importantes à compreensão do tema. O terceiro Capítulo apresenta o percurso metodológico assumido por este estudo, dando ênfase nas questões interdisciplinares que organizaram o mesmo. O quarto Capítulo evidencia os principais resultados apurados e a discussão dos mesmos a partir de produções cientificas relativas aos temas. O quinto Capítulo apresenta as conclusões do estudo, seguido da relação de referências utilizadas, dos anexos e apêndices.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Este estudo se sustenta na produção científica de autores e articulistas dedicados aos temas setor de transporte no Brasil e qualidade de vida no trabalho. A seguir, são brevemente apresentados alguns conceitos e informações a tais temas relativos.

2.1 O SETOR DE TRANSPORTE NO BRASIL

O setor de transporte, seja de cargas ou de pessoas, é o mais utilizado no Brasil e no mundo, o que torna relevante a importância de se efetivar ações voltadas à sensibilização dos profissionais que nesse setor trabalham (ROCHA, 2015). Constata-se que, no Brasil, as rodovias absorvem mais de 60% do transporte de cargas e quase 100% do transporte de passageiros (KAMLOT; WANDERLEY, 2011). Há ainda, na literatura destaques da necessidade de se implantar políticas públicas mais incisivas em relação à saúde e à segurança desses trabalhadores que transitam pelas rodovias do país (NARCISO; MELLO, 2017).

As complicações vivenciadas no trânsito, tais como, o nível do tráfego, congestionamentos, fatores climáticos, exigências de cumprir normas, regras, horários, longas jornadas de serviço são fatores rotineiros dentro da profissão dos motoristas, dos quais levam a situações de estresse e revelam obstáculos que aumentam a incidência dos acidentes nas rodovias, prejudicando a segurança do trânsito e as condições de trabalho (GALLAS *et al*., 2015, p. 4).

O setor transporte brasileiro informa haver 489.387 transportadores de carga para terceiros no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC. Este total abarca 417.957 profissionais motoristas autônomos, 71.227 empresas de transporte de cargas e 203 cooperativas (ANTT, 2017).

No Brasil, também há 1.329.390 veículos transportadores de carga para terceiros. E em relação à quantidade de veículos de transportadores autônomos há 610.944 registros, 708.405 veículos de empresas de transporte de cargas e 10.041 veículos de cooperativas. O RNTCR evidencia que os veículos de transportadores autônomos que transportam cargas e passageiros têm idade média de 18,9 anos, números mais elevados que os dos veículos das empresas de transporte de cargas, que acumulam, em média, 8,5 anos e os das cooperativas, 14,4 anos. De modo geral, a idade média dos veículos de transporte registrados no RNTRC que circulam no Brasil é de 13,3 anos (ANTT, 2017).

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em seu relatório Anuário Estatístico de Transporte (2010-1016) informa que 99% dos acidentes de tráfego ainda são do transporte rodoviário, em Rodovias Federais, sendo que o índice de mortes por mil acidentes recuou de 21, em 2010, para 15 em 2016. O transporte rodoviário de cargas, no período 2013/2016, feito por empresas ampliou sua participação no total transportado em 6% (BRASIL, ANTT, 2016).

A respeito do transporte de pessoas houve uma evidente queda entre os anos de 2010 em comparação ao ano de 2016: de 147,3 milhões de passageiros transportados em 2010, para 92,5 milhões em 2016. Destes, o transporte semiurbano teve maior incidência no ano de 2010, enquanto o transporte interestadual foi o que prevaleceu em 2016 (BRASIL, ANTT, 2016). Em 2019, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal – PRF, foram registrados 290 mil acidentes em rodovias federais, sendo 12 mil com vítimas fatais (PRF, 2019).

Os números apresentados evidenciam a dimensão do transporte de cargas e de passageiros no Brasil. Dão destaque ainda, à contribuição implícita e explícita do comportamento dos motoristas e condutores sobre tais indicadores. Portanto, as estratégias adotadas no âmbito das atividades realizadas com os motoristas do transporte, a partir da realidade e dos números anteriormente apresentados perfazem um caminho direcionado para a educação dos profissionais, das autoridades e do público em relação às dificuldades existentes no trânsito; medidas preventivas relacionadas à segurança do trânsito e ações integradas com a mídia, marketing e propaganda, para a conscientização e mudança de comportamento e atitudes (OPAS, 2018).

A Organização Mundial da Saúde (OMS, 2015) apresenta como Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS a redução pela metade no número de mortes e ferimentos das estradas relacionadas aos acidentes de trânsito até 2020. Retrata ainda, que os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte em todo o mundo e a principal causa de morte entre aqueles com idade entre 15 e 29 anos, o que demonstra uma importância relevante diante das ações voltadas à prevenção de riscos no trânsito (OMS, 2015).

O relatório mundial da segurança nas estradas, apresentado pela OMS (2015) conclui que 1, 25 milhões de pessoas são mortas a cada ano no mundo em estradas rodoviárias desde 2007. E, quando relacionado com o aumento da motorização ocorrido mundialmente, de uma forma geral, mesmo com o aumento das mortes, é evidente perceber o resultado do progresso das ações que têm sido feitas.

As ações dos ODS preconizados pela OMS devem ser cumpridas para que a segurança no trânsito permaneça em evolução efetiva dentro do que rege os princípios fundamentais da

saúde e bem-estar social dos trabalhadores e população em geral (OPAS, 2018). Estas ações são realizadas como propostas para aumentar a produtividade e o desempenho e visam tanto melhorar a satisfação do trabalhador com o trabalho, quanto proporcionar melhores condições durante a sua realização (PEREIRA, 2016).

No Brasil, é destaque que mudanças efetivas na legislação relacionada à segurança no trânsito nos últimos anos estão sendo reestruturadas, o que favorece a conscientização, principalmente dos profissionais que utilizam o transporte como seu meio de trabalho e sustento, como também, de toda a população em relação às mudanças de atitudes prevenindo riscos de acidentes, minimizando os fatores de riscos relacionados às condições de trabalho (VIZZACCARO-AMARAL; MOTA; ALVES, 2011). Há uma campanha permanente chamada de MAIO AMARELO, que é uma campanha de conscientização sobre segurança no trânsito. Sua primeira edição ocorreu em 2014. Ele foi criado com base em uma resolução da Assembleia-Geral das Nações Unidas, em maio de 2011, que definiu o período de 2011 a 2020 como a "Década de Ações para a Segurança no Trânsito" (DNIT, 2019).

Com base nos registros do Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH), e do Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM, a Diretoria de Vigilância Epidemiológica do Estado de Santa Catarina (DIVE – SC, 2018) é possível observar uma tendência de redução na taxa de mortalidade causada por acidentes de trânsito e, destaca que mesmo com a taxa de mortalidade elevada, observou-se uma "tendência de redução ao longo dos anos. Em 2007, um ano antes da instituição da Lei Seca, a taxa de mortalidade foi de 34,1 óbitos por 100 mil habitantes. Dez anos depois, em 2017, o índice foi de 25,6 óbitos por 100 mil habitantes". Demonstra ainda que, no ano de 2017 foram gastos 17 milhões de reais com acidentes causados no setor transporte em Santa Catarina (BRASIL, DIVE – SC, 2018, p. 1).

Os gastos públicos em consequência dos acidentes em rodovias são prejuízos que geram transtornos irreversíveis ao setor de segurança pública e políticas governamentais. Em 2016, obteve-se o registro de 96.362 acidentes nas rodovias federais brasileiras, com um total de 6.398 mortos. "De acordo com a Pesquisa CNT de Rodovias 2017, esses acidentes custaram R$ 10,88 bilhões em 2016, levando em consideração os custos das perdas de vidas, dos danos materiais dos veículos e das perdas de cargas" (BRASIL, CNT, 2017, p. 1).

Referente aos acidentes nas rodovias no Brasil, daqueles que ocorreram com caminhões e ônibus, há registros de que as mortes de ocupantes de caminhão corresponderam a 10,3% (8.635) no período avaliado (entre 2007 e 2017) e de ônibus, 2,9% (2.442) (BRASIL, CNT, 2017). Historicamente, nos últimos dez anos houve pelo menos 200 mortos no somatório de

Rodovias Federais e Estaduais em cada feriado prolongado, sem contar os aproximadamente 2.000 feridos (RIZZOTTO, 2018).

As ocorrências de acidentes, que indubitavelmente interferem na qualidade de vida dos profissionais do setor de transporte, e que são vivenciadas na prática diária de trabalho foram registradas pela Confederação Nacional do Transporte (2018), que entre 2007 e 2017, "apenas em rodovias federais policiadas foram registrados 1,65 milhão de acidentes, média de 411,3 por dia. No mesmo período, 83.481 pessoas morreram nessas, o que corresponde a mais de 20 mortes por dia." O Brasil apresenta um atraso quando comparado com os países desenvolvidos, pois esses dados relevantes eram registrados na década de 1980, sendo que no Brasil ainda está acontecendo o mesmo problema (BRASIL, CNT, 2018, p. 39).

É evidenciado, por meio dos dados apresentados no Anuário Estatístico de Transporte, 2010-2016 (MINISTÉRIOS DO TRANSPORTE, PORTO E AVIAÇÃO – MTPA, 2017), que os investimentos em qualidade de infraestrutura rodoviária, como pavimento, sinalização, e conservação das vias são essenciais para garantir a diminuição de acidentes e a diminuição da taxa de mortalidade quanto aos acidentes de trânsito nas rodovias (BRASIL, ANTT, 2016).

No Brasil, conforme o Estudo sobre Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura realizado pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, o Estado de Minas Gerais obteve o registro de maior quantidade de óbitos no período entre 2007 e 2017 (14, 9% do total de óbito do país), seguido pelo Estado da Bahia, (9,4% das mortes), e Paraná (8,3% do total). Referente às rodovias federais brasileiras, o Estado de Minas Gerais registra o maior número de ocorrências, (15,3%), seguido do Estado de Santa Catarina, (11,3%) que ocupa o segundo lugar, e na terceira posição aparece o Estado do Paraná (10,7% do total de acidentes no período) (BRASIL, CNT, 2018).

A qualidade das rodovias no Brasil é considerada ruim, pois há estradas não pavimentadas, falta de infraestrutura e falta de investimentos nas rodovias por parte do Governo, que muitas vezes não atende às necessidades principais. A precariedade da infraestrutura das estradas, má sinalização, pavimento e geometria das vias prejudicados e mal preservados são fatores de riscos associados aos acidentes de trânsito nas rodovias quanto ao setor de transporte, fatores citados no estudo da CNT (2018), que retratam as precárias condições das rodovias no Brasil. Esses estudos tornam evidente a realidade brasileira em termos de rotas e rodovias, o que contribui para melhor implementação de políticas públicas, que não são dissociadas da qualidade de vida e saúde do trabalhador do transporte. Em uma instância ampliada há a possibilidade de minimização de acidentes, algo que contribui à

diminuição dos custos que o Estado assume com cada acidente que ocorre (BRASIL, CNT, 2018).

As principais causas de mortes e acidentes nas rodovias, no entendimento de Narciso e Mello (2017), são o excesso e acúmulo de trabalho e descanso e sono insuficientes. Os autores advogam que é necessária a implementação de alguns aspectos relevantes que possam interferir nessa realidade e estes são passíveis de serem implementados. Diante da realidade apresentada, ações que proporcionem a segurança e a qualidade de vida no trabalho dos motoristas são urgências evidentes.

2.2 SETOR DE TRANSPORTE: BREVE RELATO DE PESQUISAS EM VÁRIOS PAÍSES

A Índia é conhecida por possuir um dos trânsitos mais caóticos do mundo. Por este motivo, estudos sobre o tema em várias cidades indianas são encontrados na literatura. A este respeito, Majumder *et al*., (2009) registra que os autores parecem demonstrar uma grande preocupação com os motoristas e sua saúde física e psicológica, por já ser conhecido o fato de que isto influencia seu desempenho na condução de veículos.

Ruído e vibração são alguns dos riscos ocupacionais que afetam a saúde e a segurança do trabalhador. A exposição prolongada a ambientes ruidosos resulta em perda auditiva dos indivíduos afetados. Este fato determinou o interesse de Majumder *et al*., (2009) em estimar risco excessivo de deficiência auditiva de motoristas profissionais na cidade de Calcutá, na Índia.

Neste estudo, 90 indivíduos saudáveis do sexo masculino com idade, altura e peso semelhantes foram igualmente amostrados e separados em 3 grupos de 30 pessoas cada uma delas, sendo: motoristas com menos de 10 anos de exposição a ruído ocupacional, motoristas com mais de 10 anos de exposição a ruído ocupacional e trabalhadores de escritório como controle. Os autores concluem que os riscos ocupacionais da direção profissional aumentaram significativamente os níveis do limiar auditivo dos motoristas em comparação aos trabalhadores de escritório (MAJUMDER *et al*., 2009).

Deste modo, o estudo confirma a necessidade de se checar periodicamente a audição do motorista profissional para determinar a mudança do limiar auditivo ou o excesso de risco, especialmente aqueles que trabalham em ambientes ruidosos. Eles também destacam a necessidade urgente de se realizar algumas intervenções para reduzir o efeito prejudicial do ruído do tráfego alto aos motoristas expostos a ambientes barulhentos em cidades populosas (MAJUMDER *et al.*, 2009).

Ainda sobre ruídos na profissão de motorista, Girard *et al.,* (2009) investigaram a relação entre os níveis de exposição a ruído no local de trabalho, o grau de perda auditiva e o risco relativo de acidente em trabalhadores de Quebec do sexo masculino com idades entre 16-64 anos, com exposições de longa duração ao ruído ocupacional durante um período de 5 anos, usando "status de audição" e "exposição ao ruído". O estudo não foi específico a trabalhadores condutores de veículos, mas avaliaram o risco de acidentes de trabalho que pode ser relacionado a acidentes no trânsito também.

A exposição a ambientes extremamente ruidosos, considerando para isto um nível de ruído equivalente para 8 horas de exposição (Leq8h) maior que 90 decibéis (dB), está associada a um maior risco relativo de acidente. A gravidade da deficiência auditiva aumenta o risco relativo de eventos únicos e múltiplos quando os limiares excedem 15 dB de perda auditiva (GIRARD *et al.,* 2009).

Este estudo encontrou ainda que o risco relativo de múltiplos eventos de acidentes (quatro ou mais) é aproximadamente três vezes maior entre trabalhadores com deficiência auditiva severamente expostos a Leq8h $\geqslant$ 90 dBA. Tais dados, quando se considera um cenário de trânsito de veículos, são categorizados como de gravíssimo risco (GIRARD *et al.,* 2009).

O estudo concluiu que acidentes de trabalho, quer sejam únicos ou múltiplos, estão associados com alta exposição ao ruído e estado auditivo, sugerindo que a redução da exposição ao ruído contribui para aumentar a segurança em indústrias ruidosas e evita a perda de audição. Portanto, também contribui para aumentar a segurança no trânsito, haja vista que o motorista também é um trabalhador exposto a um ambiente ruidoso (GIRARD *et al*., 2009).

Os motoristas do setor de transporte também enfrentam a questão da redução de tempo de sono e descanso, relacionados às exigências de horários e produção, fatores estes que determinam, em algum grau, a qualidade de vida no trabalho. Medidas que proporcionem qualidade de vida de motoristas relacionadas ao sono e descanso são necessárias para minimizar riscos ocupacionais e complicações de saúde (MELLO *et al.,* 2000). A este respeito, encontra-se em Girard (2009) que o risco de Infarto do Miocárdio (IM) e morte por doença isquêmica do coração está relacionado também à falta de sono e aumento de carga de trabalho, pré-disposição a vícios, dependência química e de substâncias psicoativas.

Bathija, *et al.,* (2014) avaliaram o estresse entre motoristas de ônibus do governo da cidade de Hubli, na Índia. Nos resultados encontra-se que mais de 80% dos motoristas de ônibus se encontravam sob uma quantidade variável de estresse. A maioria dos motoristas (77%) tinham horas de trabalho entre 9-12 horas, o que é considerado um grande causador de fadiga, já que representa um turno extenso de trabalho. A maioria dos motoristas de ônibus trabalha

mais de 25 dias em um mês (51%) e isto representa menos descanso e lazer, contribuindo para a ocorrência de estresse. 33% dos motoristas da amostra fumavam, e 13% tinham o hábito de consumir álcool. Esses hábitos podem afetar as habilidades de dirigir e ao contrário do que os motoristas pensavam, trazem um relaxamento momentâneo, elevando o estresse logo depois. A maioria dos motoristas (60%) dorme 6-8 horas por dia e 33% dormem menos de 6 horas Da amostra, 61% dos motoristas tiveram frequências de número médio de acidentes de passageiros de ônibus, comprovando que seu rendimento decai consideravelmente quando sua qualidade de vida precisa de melhorias (BATHIJA *et al.*, 2014).

Para Lalit e Sudhir (2015), com base em estudo realizado na Índia junto a motoristas, não é apenas o estresse que incomoda os motoristas: os distúrbios musculoesqueléticos também aparecem nas queixas dos profissionais, refletidos pelo excesso de trabalho, por exemplo, e, sob a forma de bursites, artrites, artroses e tendinites em muitos países ao redor do mundo. O autor relata que a população com alto risco de apresentar distúrbio musculoesquelético são trabalhadores das áreas de transporte, mineração, processamento de alimentos, entre outros. Trabalhadores do transporte são os que têm mais chance de desenvolver Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho – DORT (LALIT; SUDHIR, 2015).

O estudo envolvendo motoristas de ônibus de Tricity, região representada por 3 cidades interligadas da Índia, Chandigarh, Panchkula e Mohali realizado por Lalit e Sudhir (2015) investigou a prevalência e as características do trabalho, além dos transtornos musculoesqueléticos relacionados entre motoristas de ônibus. Trezentos motoristas de ônibus foram incluídos no estudo. Os participantes estavam na faixa etária de 25 a 50 anos. Entre os 300 participantes, 159 relataram transtornos musculoesqueléticos, ou seja, 53%, índice considerado elevado pelo autor (LALIT; SUDHIR, 2015).

Os resultados do estudo de Lalit e Sudhir (2015) indicam a necessidade de programas de educação sobre aconselhamento ergonômico e outras precauções para prevenção de distúrbios musculoesqueléticos em motoristas de ônibus. É preciso ainda, segundo o autor, que estes sejam avaliados e monitorados para efetivamente contribuir à redução do risco e a ocorrência de DORTs, pois esta ação poderá melhorar a qualidade de vida no trabalho destes profissionais.

Ainda sobre a ocorrência de DORTs entre motoristas, Szeto e Lam (2007) puderam avaliar uma amostra de motoristas de ônibus em Hong Kong, investigando a prevalência e as características de DORT em motoristas de ônibus masculinos e femininos que operam ônibus de dois andares. Hong Kong é uma cidade densamente povoada e possui muito ônibus de dois andares; estes constituem um dos principais meios de transporte público. O estudo envolveu

481 motoristas de ônibus (404 homens, 77 mulheres) e consistiu em aplicação de questionário e avaliação física (SZETO; LAM, 2007).

Os resultados mostraram que os motoristas do sexo masculino tinham mais anos de experiência de trabalho, mas suas cargas de trabalho diárias eram semelhantes às do sexo feminino. Em média, os motoristas trabalhavam de 9 a 10 horas por dia, com cinco dias de trabalho durante a semana e um dia de folga. As áreas de pescoço, dorso, ombro, joelho e coxa tiveram as maiores taxas de prevalência de desconforto/dor em 12 meses, variando de 35% a 60%, e cerca de 90% do desconforto foi relacionado à condução de ônibus (SZETO; LAM, 2007).

Fatores ocupacionais como longos períodos na posição sentada e incompatibilidade antropométrica (altura, peso e medidas) foram percebidos como os mais relacionados ao desconforto musculoesquelético. Sobre os resultados do exame físico, a força de preensão estava significativamente relacionada ao desconforto no pescoço e ombro (SZETO; LAM, 2007).

De modo semelhante, na Espanha, Fernandez-D'Pool, *et al*., (2012) confirmaram que sintomas osteomusculares em motoristas de ônibus têm sido associados às condições inadequadas do seu local de trabalho. Sua amostra de motoristas de ônibus de faixa etária entre 27 e 56 anos, foi relacionada ao cargo, carga postural estática, idade, Índice de Massa Corporal – IMC, jornada de trabalho e antiguidade no cargo. Houve alta incidência de sintomas musculoesqueléticos (94%), com maior ocorrência no pescoço (69%), região lombar (60%), parte superior das costas (57%) e joelhos (43%); A dor de forte intensidade predominou, na região lombar e nos joelhos. Como fatores de causa, os autores apontaram aos riscos presentes no ambiente de trabalho, como ausência de apoio de cabeça, apoio lombar, cadeira antiderrapante e condições do ambiente de trabalho (vibração e ruído) (FERNANDEZ-D'POOL *et al*., 2012).

Dhar (2009) destaca que o trabalho dos motoristas de ônibus é considerado extremamente estressante. É um ambiente sobre o qual eles não têm controle e os submete a uma condição de desconsideração pelos seus horários ou com qualquer aspecto de suas vidas pessoais. Deriva disto, que suas atividades sociais e folgas tornam-se muito difíceis de planejar, o que lhes causa constantes aborrecimentos.

O trabalho de Dhar (2009) na Índia, ainda confirmou que a baixa qualidade de vida no trabalho dos motoristas de ônibus leva a um desequilíbrio (estresse ocupacional, pressão e insatisfação profissional) em sua saúde física e mental, o que o predispõe a alta probabilidade de acidentes na estrada. Os 15 motoristas de ônibus de 4 diferentes terminais de ônibus da Pune

Municipal Corporation participaram de entrevistas, mas houve também coleta de dados sob o método de observação naturalista. Estes estudos contribuem para que a qualidade de vida no trabalho dos motoristas seja melhorada, levando a um melhor serviço de transporte para os cidadãos e uma redução nas taxas de acidentes na Índia.

Ao estudarem a população de condutores de serviço público de uma empresa de transporte na Armênia, Colômbia, Rodríguez-Miranda *et al*., (2017) pretenderam constatar as possibilidades de ocorrências de síndrome metabólica em taxistas e motoristas coletivos. Participaram do estudo 117 trabalhadores. Destes, 28,21% trabalhavam no transporte coletivo e 71,79% eram motoristas de táxi.

A Síndrome Metabólica – METS, segundo Rodríguez-Miranda *et al*., (2017), é definida como um conjunto de variáveis de natureza clínica que por estar presente em um indivíduo ou população, prevê um aumento no risco de sofrer de doenças cardiovasculares e doenças metabólicas de severidade considerável, a médio ou longo prazo. Em seu estudo, um grande consumo de álcool foi notado e este hábito é mais frequente que o hábito de fumar. 60,7% da amostra não realizava nenhum tipo de exercício físico, provavelmente explicando o resultado do IMC médio entre eles que foi de 100,09 cm. Os exames de triglicérides e HDL também trouxeram resultados preocupantes de 207,53 mg/dL e 33,12 mg/dL, respectivamente (RODRÍGUEZ-MIRANDA *et al.*, 2017).

Ao final do estudo restou constatado que motoristas de serviço público apresentam um perfil de risco para desenvolver uma Síndrome Metabólica devido a fatores como obesidade, hipertrigliceridemia e os baixos níveis de colesterol HDL. Isto, de fato, provoca um alerta sobre a qualidade de vida dos motoristas, que além da profissão estressante, descuidam da própria saúde (RODRÍGUEZ-MIRANDA *et al.*, 2017).

Ainda tecendo uma análise sobre autocuidado, o estudo de Orozco-Solis, *et al*., (2017), procurou avaliar uma amostra com foco neste fator. Esta incluiu motoristas de ônibus urbano de Guadalajara, México. Os resultados mostraram que a alimentação, descanso e o cuidado correto da saúde são fatores que de fato preocupam os profissionais da área do transporte e que o descaso com estes fatores causa desequilíbrio em sua qualidade de vida.

Boada-Grau *et al.*, (2013) realizaram um estudo cuja amostra contava com 287 condutores de ônibus (80,1% homens e 19,9% mulheres), moradores da Espanha (Comunidade Autónoma da Catalunha) e que tinham média de idade entre 40 e 44 anos e 10,51 anos, em média, de profissão. Os participantes trabalhavam 48 horas semanais em média em linha urbana ou interurbana.

Os autores destacaram três fatores principais em sua análise: o primeiro relacionado às condições de tráfego, que ensejam reclamações da maioria dos motoristas. Exemplos podem ser os pedestres, outros motoristas no trânsito, o trabalho na rua, a infrações de trânsito e engarrafamentos entre outros. O segundo fator refere-se a sobrecarga e fadiga dos horários trabalhados, os intervalos insuficientes, o longo dia de trabalho, feriados, sonolência, escassa comunicação com seus gestores, turnos, falta de oportunidades, isolamento e dificuldade de acessar o banheiro durante o trajeto. O terceiro fator analisado foi o desconforto pessoal, que faz referência às temperaturas no posto de trabalho, o mau estado do ônibus, o barulho, o pobre conforto e as vibrações.

Bagirova *et al.*, (2001) estudaram a epidemiologia da síndrome da dor lombar baixa (LSPS) em condutores de transporte municipal, para identificar as causas de sua origem. Para isto, entrevistaram motoristas de Orenburg, Rússia, separados em dois grupos de pacientes: 130 motoristas com LSPS e 130 livres de LSPS. Seus resultados demonstraram que as queixas de dor lombar baixa da coluna aparecem em média a cada 1-2 motoristas de três entrevistados. Aqueles que tiveram a dor tinham entre 30 a 50 anos de idade e tempo de trabalho acima de 10 anos na condução de veículos. Eles tiveram dor por mais de 5 anos. Da amostra que relatava dor na coluna lombar, 94,6% deles apresentaram dor aguda.

Os principais fatores de risco do LSPS no trabalho de Bagirova *et al.*, (2001) foram, o uso de substâncias tóxicas pelos condutores, sobrecarga física, correntes de ar, tabagismo intensivo, abuso de álcool e baixa atividade física. Ao final, os autores entenderam que a LSPS prejudica a função da coluna vertebral e causa uma alta taxa de incapacidade para o trabalho de condução de veículos.

Estudo realizado nos condados suecos de Vasterbotten e Norrbotten já analisavam possíveis indicadores de risco de doença cardíaca isquêmica em condutores profissionais. Hedberg *et al.*, (1993), autores do estudo, selecionaram 110 motoristas de ônibus do sexo masculino e 330 caminhoneiros com idade entre 25 e 64 anos.

Dados sobre o risco cardiovascular foram coletados em questionários, além de medidas de pressão arterial, níveis séricos de lipídeos, altura e peso. Os resultados mostraram que, significativamente, muitos motoristas estavam acima do peso, eram fumantes, e os trabalhadores de turno eram sedentários em seu tempo de lazer. A amostra também demonstrou que os participantes passam por altas cargas de trabalho e baixo suporte social. Não houve diferenças significativas sobre pressão arterial e níveis séricos de lipídios. No grupo estudado houve a prevalência de doença cardíaca isquêmica, acidente vascular cerebral e diabetes (HEDBERG *et al.*, 1993).

Os autores relacionaram ainda a falta de apoio social com o risco de doença cardiovascular aumentada. Concluem que o isolamento é um indicador de risco tão importante quanto indicadores clínicos e entre os condutores do estudo, o apoio social no trabalho foi significativamente menor do que no grupo usado como referência (não condutores de veículos) (HEDBERG *et. al.*, 1993).

Winkleby *et. al*. (1988) realizaram uma pesquisa onde foram identificados 22 estudos epidemiológicos que examinaram os riscos à saúde de motoristas de ônibus. Esses estudos concentraram-se em três categorias principais de doenças: (1) doença cardiovascular, incluindo hipertensão, (2) doenças gastrointestinais, incluindo úlcera péptica e problemas digestivos, e (3) problemas musculoesqueléticos, incluindo dores nas costas e no pescoço.

Os autores puderam perceber que os motoristas de ônibus têm maiores taxas de mortalidade, morbidade e faltas no trabalho motivados por doença, quando comparados aos empregados de uma ampla gama de outros grupos ocupacionais (WINKLEBY *et. al*., 1988).

No entanto, Winkleby *et. al.*, (1988) destacam que apesar deste estudo ser relativamente antigo, ainda existem questões que precisam de uma avaliação cuidadosa antes de se poder chegar a conclusões sobre a possibilidade do aumento das taxas de doenças resultar da condução dosônibus (WINKLEBY *et al*., 1988).

Bhatt e Seema (2012) realizaram um estudo na Índia, com uma amostra composta por motoristas e condutores que trabalhavam em uma empresa de ônibus. A amostra de 50 trabalhadores foi selecionada considerando tempo de trabalho superior a 10 anos. Os sintomas comuns, mas proeminentes de desordem na saúde de motoristas foram listados em uma escala de cinco pontos respondida pelos entrevistados. Foram examinados os problemas de saúde conforme pontos nas áreas em volta do pescoço, ombro, mão, braço, pés, perna e coxa. Além disso, problemas nos seguintes sistemas: respiratório, sistema cardiovascular, nervoso central, sistema gastrointestinal, olhos, ouvidos, nariz e garganta (BHATT; SEEMA, 2012).

Como observado, 80% dos entrevistados da amostra sofrem de problemas no sistema gastrointestinal. Isso pode ser associado aos hábitos e ao estilo de vida de comer fora, lanches, chá e água em diferentes lugares da rota pela qual eles viajam. Em casos graves, os problemas gastrointestinais podem levar à perda de apetite, dor no abdômen, icterícia, diarreia, etc. (BHATT; SEEMA, 2012).

Os problemas cardiovasculares atingem 62% dos entrevistados e podem ser provocados devido à hábitos alimentares. Em viagens longas, os condutores normalmente fazem refeições em lugares onde a qualidade não é uma preocupação. A comida, tendo alto teor de gordura e muitas calorias, aliada a ausência de exercícios, pode resultar no bloqueio das artérias. Além

disso, os autores observaram que cerca de 85% dos motoristas da amostra, comem mais de duas vezes por semana fora de suas casas. Mais uma vez, hábitos como o consumo de álcool e tabagismo também são relatados pelos entrevistados, e a deterioração do estado de saúde é um fato com origem nestes maus hábitos. Em casos graves, também há risco de ataque cardíaco (BHATT; SEEMA, 2012).

Os problemas no sistema nervoso ocorrem quando os motoristas precisam utilizar da concentração em grandes períodos enquanto estão na direção da estrada em deslocamento. As consequências podem ser aparecimento de quadros de depressão, fadiga, tremores nas mãos e pernas, etc. Problemas nos olhos entre os entrevistados apareceram em 84% da amostra e podem ser atribuídos ao contato com poeira e fumaça que resultam em vermelhidão dos olhos, sensação de queimação, formigamento e lacrimejamento. Além disso, a tensão visual é complicada pela falta de iluminação à noite e também pelos faróis dos veículos (BHATT; SEEMA, 2012).

Problemas de audição foram encontrados entre 84% dos entrevistados. Isto é devido ao contato frequente dos motoristas com ruídos dos veículos expostos por longas horas. Se tais condições persistem por muito tempo, elas podem resultar em perda auditiva total onde o ruído pode ser uma fonte de aborrecimento, distração e fadiga ao trabalhador interferindo na capacidade do motorista de se concentrar ou obter sinal auditivo do tráfego na estrada (BHATT; SEEMA, 2012).

O resultado do estudo de Bhatt e Seema (2012) revela que 60% dos entrevistados sofrem com problemas de sono. Longas horas de trabalho, ficar longe de casa, hábitos alimentares irregulares contribuem para o problema contribuindo na provocação de um acidente grave também. Os motoristas de ônibus frequentemente relataram tensão, sobrecarga mental, fadiga e problemas de sono. A fadiga para os motoristas geralmente é bem aparente e acontece quando um indivíduo é forçado a continuar trabalhando sob condições adversas.

Crizzle *et al*., (2017) tiveram como objetivo fornecer uma revisão abrangente da literatura relacionada à saúde e bem-estar dos motoristas de caminhão (de longa e curta distância) e de ônibus no Canadá e nos EUA.

Apenas artigos em inglês publicados entre 2000 e 2016 foram incluídos. A pesquisa resultou em 33 artigos revisados por pares e 9 relatórios relevantes para a saúde e bem-estar dos motoristas. Os resultados mostraram que motoristas de caminhão de longa distância têm múltiplos fatores de risco (tabagismo, obesidade, hipertensão, dieta pobre, falta de exercício, estresse e sono) que podem levar a várias condições médicas (ou seja, doenças cardiovasculares, diabetes) e adversas, como por exemplo, falhas na condução do veículo (CRIZZLE *et al*., 2017).

Várias condições médicas, incluindo apneia do sono (e fadiga em geral), obesidade e distúrbios cardiovasculares, estão associadas ao aumento do risco de acidentes no trânsito. Na revisão de literatura perceberam que havia pouca informação sobre motoristas de ônibus ou motoristas de caminhão de curta distância. No entanto, as informações disponíveis sugeriram que eles também estão expostos a ambientes de trabalho negativos, levando ao desenvolvimento de fatores de risco associados à condições médicas (CRIZZLE *et al*., 2017). Concluíram que mais pesquisas são necessárias para caracterizar o ambiente de trabalho destes trabalhadores e as práticas de estilo de vida (particularmente sono, tabagismo, dieta e exercícios) dos caminhoneiros e motoristas de ônibus para que se possa entender as interações entre vários fatores de risco e resultados de saúde (CRIZZLE *et al*., 2017).

Especificamente sobre acidentes de ônibus, Sadri (2002) identificou os fatores de risco neles envolvidos e mostrou a relação entre os fatores de risco de acidentes e a saúde dos motoristas. Em seu estudo, participaram 219 motoristas de ônibus que trabalhavam para agências de viagens em duas áreas do oeste e centro do Irã.

Os problemas de saúde mais frequentes entre os motoristas de ônibus no estudo de Sadri (2002) foram distúrbios musculoesqueléticos, úlceras, hiperacidez estomacal, obesidade, hipertensão e diabetes. Houve uma significativa correlação entre a chance de acidentes com ônibus e a ocorrência de dor lombar, dor nas pernas, dor no pescoço, hipertensão e enxaqueca. Com base nos resultados do estudo, o autor sugeriu um plano de prevenção de doenças entre os motoristas, bem como o incentivo à boa alimentação e prática de exercícios (SADRI, 2002).

Outro estudo que merece destaque contemplou também as mulheres que exercem a função de motoristas. O governo pós-apartheid da República da África do Sul implementou novas políticas para promover a igualdade no local de trabalho, em termos de raça e gênero. Como resultado, mais mulheres entraram no mercado de trabalho como motoristas de ônibus; um ambiente que é altamente dominado pelos homens (KOMANE, 2013).

O estudo de Komane (2013) analisou aspectos do transporte público na África do Sul, com um foco específico em motoristas de ônibus femininos em Tshwane, e os desafios que enfrentam na atividade.

O principal foco do estudo foi o impacto da carreira escolhida no bem-estar geral, incluindo as relações de trabalho, saúde ocupacional e equilíbrio entre família e trabalho. Além disso, analisou as forças motrizes por trás da escolha dessas mulheres para ingressar na profissão. Como as mulheres eram tradicionalmente baseadas na esfera privada (família), o estudo analisou como essas mulheres se ajustaram ao ambiente de trabalho fora de suas casas.

Além disso, analisou as relações que essas mulheres têm com seus gerentes, colegas e passageiros (KOMANE, 2013).

Um total de 16 motoristas de ônibus do sexo feminino participou do estudo. Os resultados mostraram que a incorporação de mulheres na atividade foi desafiadora e desafiante especialmente para as mulheres, pois elas são julgadas pela maioria das pessoas como incapazes de operar ônibus e, como resultado, enfrentam hostilidade. Alguns dos fatores que contribuem para a hostilidade em relação às motoristas de ônibus femininos são as crenças culturais, desemprego, competição e diferenças de idade.

Há também outros fatores que influenciaram a mudança ao longo do tempo de uma percepção negativa para uma percepção mais positiva de motoristas de ônibus do sexo feminino ao longo do tempo, como habilidades e capacidades de dirigir de mulheres. Devido às condições de trabalho dos motoristas de ônibus, as mulheres relataram ter problemas psicológicos, sono e problemas músculo-esqueléticos. Além disso, o equilíbrio entre trabalho e vida familiar provou ser difícil para elas (KOMANE, 2013).

Os estudos aqui brevemente apresentados possibilitam relatar alguns consequentes associados ao trabalho de motoristas de transporte de cargas ou de passageiros. Em síntese, pode-se verificar a ocorrência de:

- Ruído e vibração (MAJUMDER *et al*., 2009; GIRARD *et al*., 2009).
- Problemas psicológicos (KOMANE, 2013).
- Doença cardiovascular risco de infarto do miocárdio (GIRARD *et al*., 2009; HEDBERG *et al*., 1993; WINKLEBY *et al*., 1988; CRIZZLE *et al*., 2017).
- Distúrbios de sono (GIRARD *et al*.; 2009; BOADA-GRAU *et al*., 2013; KOMANE, 2013; CRIZZLE *et al*., 2017; BOADA-GRAU *et al*., 2013; CRIZZLE *et al*., 2017; KOMANE, 2013).
- Tabagismo, dependência química e de substâncias psicoativas (GIRARD *et al*., 2009; RODRÍGUEZ-MIRANDA *et al*., 2017; BAGIROVA *et al*., 2001; HEDBERG *et al*., 1993; BHATT; SEEMA, 2012; CriZzle *et al*., 2017; KOMANE, 2013).
- Estresse (BATHIJA *et al*., 2014; DHAR, 2009);
- Transtornos musculoesqueléticos desconforto/dor e Dorts, dor lombar (DHAR, 2009; LALIT; SUDHIR, 2015; SZETO; LAM, 2007; BAGIROVA, *et al*., 2001; BHATT; SEEMA, 2012; WINKLEBY, et. al., 1988; SADRI, 2002);
- Obesidade (RODRÍGUEZ-MIRANDA, *et al*., 2017; HEDBERG *et al*., 1993; CRIZZLE *et al*., 2017; SADRI, 2002);

- Decréscimo da qualidade de vida (BATHIJA *et al*., 2014; DHAR, 2009; OROZCO-SOLIS *et al*., (2017);
- Sobrecarga e fadiga (BOADA-GRAU *et al*., 2013; BAGIROVA *et al*., 2001; HEDBERG *et al*., 1993; CRIZZLE, *et al*., 2017;
- Diabetes (HEDBERG *et al*., 1993; SADRI, 2002);
- Acidente vascular cerebral (HEDBERG *et al*., 1993);
- Doenças gastrointestinais (BHATT; SEEMA, 2012; WINKLEBY *et. al*., 1988; SANDRI, 2002);
- Desequilíbrio entre trabalho e vida familiar (KOMANE, 2013).

Os estudos referidos confirmam os achados em outros sobre as condições de trabalho que caracterizam a profissão de motorista e seus aspectos consequentes. Devem ou deveriam representar um alerta, uma vez que interferem diretamente na qualidade de vida no trabalho destes profissionais. Além disto, como já citado, podem comprometer a segurança nas vias, seja do motorista, seja das pessoas que ele transporta ou daquelas que transitam pelas vias.

2.3 ESTRESSE LABORAL NO TRABALHO DE MOTORISTAS NO SETOR DE TRANSPORTE

Milhares de pessoas, ao longo de suas vidas, são acometidas por estresse. Todavia, nem sempre são capazes de identificar ou perceber os sintomas ou a doença. Na rotina de trabalho de profissionais motoristas de transporte, as elevadas responsabilidades, longos períodos de jornada de trabalho, horários pré-estabelecidos e o trânsito em situações complicadas, por exemplo, contribui, para que o estresse se instale no organismo sem que seja notado pelo próprio trabalhador. Os sintomas dessa doença podem ser tanto físicos, quanto psicológicos e estes precisam ser identificados tanto mais rapidamente quanto possível, pois tendem a afetar todo o contexto familiar, social, e profissional da pessoa acometida (FEITOZA, 2015, p. 4).

Dentre os agentes estressantes próprios do ambiente de trabalho que se tornam prejudiciais à qualidade de vida no trabalho, podem ser utilizados como exemplos: “demandas acima das condições efetivas de produção ou prestação de serviços de qualidade; pouco reconhecimento profissional; dificuldades de promoção; pressão do tempo, problemas de comunicação, entre outros” (ZANELLI, 2010, p. 23).

Na análise do estresse, dois aspectos importantes são identificados por Guimarães (2006), citado por Serafim *et al*., (2012): os estressores ou demandas de trabalho e

disponibilidade de recursos pessoais e laborais. O primeiro diz respeito “às dimensões físicas, sociais e organizacionais que exigem manutenção do esforço e que estão ligadas aos custos psicológicos e fisiológicos no processo de trabalho”. O segundo, diz respeito aos aspectos psicológicos, físicos, sociais e organizacionais necessários ao enfrentamento do estresse, considerados importantes para o atingimento de metas e promoção do desenvolvimento profissional (GUIMARÃES, 2006, *apud* SERAFIM *et al*., 2012, p. 689).

Na área de transportes, o motorista é um dos profissionais mais expostos à riscos e à desafios emocionais e psicológicos, como também, à pressão e ao estresse no trabalho. Esta condição é em grande medida determinado por entrarem em contato quase que diariamente com um ambiente de trabalho hostil (estradas), sujeitos à grandes deslocamentos e também, intenso contato com diferentes pessoas, os passageiros (IGNÁCIO; OLIVEIRA, 2011). Esse entendimento se associa ao fato de haver relação entre o preparo do motorista e o apoio emocional e psicológico, seja da família, seja da empresa e a possibilidade de diminuição da negatividade percebida sobre os desafios diários da profissão. Tal condição, se presente, tende a alterar a percepção do ambiente de trabalho, de hostil, para positivo, o que contribui para um desempenho satisfatório e para a qualidade de vida no trabalho de motoristas (EU-OSHA, 2018).

Um trabalho feito sob pressão e estresse, contribui para diminuição da qualidade de vida no trabalho. Se houver alguma falha de segurança, de atendimento aos passageiros ou atrasos nos horários, o prejuízo avança para outras áreas, e isto, visivelmente amplia a responsabilidade que recai sobre o motorista (BAZANI, 2017).

Há que considerar que, o estresse pode ser definido um “resultado do aumento da competitividade no trabalho, mudanças bruscas de situações durante o processo de trabalho, onde pode causar a quebra do equilíbrio interno do trabalhador”, levando a complicações físicas e psicológicas, e, ainda ao aumento de acidentes de trabalho (PEREIRA, 2010, p. 13). No Brasil, além do acometimento de estresse, os profissionais motoristas geralmente são sedentários, a falta de tempo torna-se para eles, muitas vezes, um fator preocupante. O aumento da quantidade de veículos no trânsito e péssimas condições de trabalho, como fatores de infraestrutura, por exemplo, são complicações agravantes do estresse (TAROUCO, 2016).

Citam Zanelato e Calais (2008) que, estressores laborais que acometem motoristas de transporte estão diretamente associados à carga horária elevada, falta de segurança quanto a assaltos, falta de sanitários durante o deslocamento, calor excessivo, conflitos com passageiros, vias esburacadas, congestionamentos, problemas ergonômicos e falhas no veículo; entre outros.

Por tais razões, o ato de dirigir não pode ser considerado como uma simples ação mecânica executada por uma pessoa, pois isto abarca vários aspectos que se relacionam com a atividade do motorista. Há muitas habilidades que devem ser avaliadas, como por exemplo, senso de profundidade, orientação espacial, velocidade dos reflexos, nível de atenção do motorista, capacidade de detectar ruídos, percepção de responsabilidade, dentre outras. Acrescenta-se a isso, a necessidade de equilíbrio entre sua saúde física e mental (BRASIL, 2013).

Sobre a profissão de motorista, alguns aspectos merecem uma avaliação mais profunda, pois podem contribuir para a deterioração da qualidade de vida no seu trabalho. A carga de trabalho é um destes aspectos e diz respeito ao "produto da relação entre as exigências do trabalho e a capacidade de desempenho e de enfrentamento do trabalhador" (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006, p. 3). Quando este aspecto está sob condições desfavoráveis tende a aumentar o estresse laborativo, sobrecarregando o motorista, tanto física, quanto psicologicamente. Como consequência, surgem as dores no corpo, doenças articulares, insônia ou excesso de sono, falta de atenção e irritação, entre outros sintomas. Independente das causas, quaisquer consequentes do estresse acabam por prejudicar o desempenho do motorista, prejudicando também a segurança dele e dos passageiros.

Outro aspecto que merece atenção diz respeito ao posto de trabalho do motorista que, com raras exceções, não corresponde a mais que 1,5m², onde o motorista permanece confinado por várias horas (MILLIES, 2001). Isto implica diretamente no conforto do motorista e deve ser avaliado com atenção, visto que o perfil físico dos motoristas varia bastante e, portanto, os aspectos ergonômicos devem seguir esta variação também. A ergonomia do motorista é frequentemente prejudicada não só pelo seu posto de trabalho que se torna restrito em virtude do veículo o qual está inserido. Posições fixas e movimento repetitivos dos membros superiores também podem sofrer durante a atividade. Eles podem trazer dores músculo esqueléticas além de danos permanentes na coluna e membros, impedindo até mesmo o motorista de exercer sua atividade nos casos mais graves (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

Fatores como o ruído contínuo, o qual o motorista não consegue escapar durante sua atividade considerando a natureza de sua profissão, são ainda mais perigosos para sua qualidade de vida no trabalho. O ruído é um fator que, em níveis suportáveis, dá a impressão de que o motorista se habituou a ele, todavia, não percebe que seus danos continuam a agir até que o prejuízo, como uma surdez, por exemplo, se torna perceptível (FERREIRA; PINTO, 1998).

A temperatura alta mostra outro aspecto negativo presente em muitos deslocamentos no território brasileiro, visto que o calor é predominante no país. Isto se agrava ainda mais quando

se avalia um ambiente fechado como um veículo de transporte. A temperatura pode chegar a 50°C nestas condições (DETRAN – PE, 2007). Nestas condições, parece certo de que, as dimensões físicas e emocionais do motorista que trabalha nestas condições entram em desequilíbrio e que há propensão para as alterações de humor e prejuízos no seu bem-estar. Por tal razão há recomendações quanto à qualidade da ventilação em ambientes de trabalho quentes (NIELSEN, 2001).

Segre *et al.*, (2009) citam que um dos resultados da amostra de seu estudo foi que as condições ergonômicas relatadas pelos motoristas foram um dos pontos de reclamação das entrevistas, onde eles apontaram a existência de uma cadeira desconfortável que, não raro origina dores pelo corpo (coluna, quadrilha e pescoço). Também relataram reclamações sobre a pouca iluminação dos veículos e os movimentos repetitivos devido à passagem de marcha dos carros.

2.4 DADOS BRASILEIROS SOBRE OS DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIAS TERRESTRES (DPVAT)

O seguro DPVAT representa uma proteção aos mais de 210 milhões de cidadãos em caso de acidentes de trânsito em todo o território nacional, seja ele motorista, passageiro ou pedestre, sem considerar a responsabilidade sobre o acidente (SEGURADORA LIDER, 2019).

A Seguradora responsável e administradora deste seguro, a Seguradora Líder, todos os anos apresenta o Relatório Anual Seguradora Líder-DPVAT, documento que, além dos números gerais, apresenta dados regionais e locais que ajudam a dimensionar a extensão dos danos causados pela violência no trânsito em todo o país (SEGURADORA LIDER, 2019).

Somente em 2019, mais de 353 mil indenizações foram pagas nos três tipos de cobertura: morte, invalidez permanente e despesas médicas. Comparadas a 2018, houve um acréscimo de 1% aos pagamentos registrados, que teve mais de 328 mil indenizações pagas.

Entre janeiro e dezembro de 2019, as vítimas entre 18 e 34 anos concentraram 46% do total de indenizações pagas em acidentes fatais e 54% dos acidentes com sequelas permanentes. Neste período, foram pagas mais de 163 mil indenizações por invalidez permanente às vítimas nessa faixa etária, envolvendo o uso de motocicletas (SEGURADORA LIDER, 2019).

Os pagamentos das indenizações referem-se às ocorrências no período e em anos anteriores, observado o prazo prescricional de 3 (três) anos para solicitar o benefício do Seguro DPVAT (SEGURADORA LIDER, 2019).

Os casos de Invalidez Permanente representaram a maioria das indenizações pagas pelo Seguro DPVAT no período (67%), apresentando um crescimento de 3% em relação a 2018. Os casos de Morte registraram crescimento de 6% em relação ao ano anterior, ultrapassando 40 mil indenizações pagas. Na cobertura de reembolso de Despesas de Assistência Médica e Suplementares – DAMS, houve crescimento de 25% dos pagamentos em relação a 2018 (SEGURADORA LIDER, 2019).

As indenizações pagas totais em 2019 contabilizam 353.232 sendo: 58.109 para automóveis; 6.074 para ônibus/vans; 1.749 para ciclomotores; 273.667 para motocicletas e 13.633 para caminhões/pick-ups (SEGURADORA LIDER, 2019).

No Quadro 1, a seguir, é possível observar a natureza e percentual das indenizações pagas comparativamente entre 2018 e 2019.

Quadro 1 – Distribuição do quantitativo, percentual e comparação de participação de indenizações pagas em razão de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres.

Natureza da indenização	Janeiro a dezembro 2019	%	Janeiro a dezembro 2018	%	Janeiro a dezembro 2019 X janeiro a dezembro 2018
Morte	40.721	11%	38.281	12%	6%
Invalidez permanente	235.456	67%	228.102	69%	3%
Despesas Médicas	77.055	22%	61.759	19%	25%
TOTAL	353.232	100%	328.142	100%	8%

Fonte: Seguradora Líder (2019).

A Região Nordeste foi a responsável pelo maior número de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT (32%). A Região Sul foi a única região do Brasil que apresentou reduções nos números totais de indenizações pagas em 2019 na comparação com 2018. Considerando todas as coberturas, o Rio Grande do Sul teve queda de 5,57%; o Paraná de 5,39% e Santa Catarina de 1,23% (SEGURADORA LIDER, 2019).

As regiões Sudeste e Nordeste tiveram a maior incidência dos acidentes com vítimas fatais (34% e 32%, respectivamente) no ano de 2019. Nas duas regiões predominaram os acidentes fatais envolvendo motocicletas, com 42% e 65%, respectivamente. A frota da Região Sudeste representa 48% da frota nacional, enquanto o Nordeste concentra apenas 18% do total de veículos do País. Já a frota de motocicletas da Região Nordeste representa 29% do total do País e 46% do total de veículos da região (SEGURADORA LIDER, 2019).

A Região Sul concentrou 15% das indenizações por morte em 2019, sendo 49% dos acidentes fatais envolvendo automóveis. A região concentra 20% da frota nacional de

automóveis, porém essa categoria representa 65% do total de veículos da região (SEGURADORA LIDER, 2019).

Através dos dados e conceitos anteriormente apresentados pretendeu-se brevemente desvelar as condições de vida e de trabalho que marcam a trajetória profissional de motoristas de transporte. Todavia, explorar a qualidade de vida no trabalho e os riscos presentes na relação que esse profissional estabelece com o seu ambiente laboral se reveste de importância e significado na medida que estudos que abarcam esta temática ainda são incipientes no Brasil.

3 PERCURSO METODOLÓGICO

Neste Capítulo são apresentadas as etapas que foram desenvolvidas no transcorrer da pesquisa, com o intuito de atingir os objetivos preconizados e responder à questão norteadora da pesquisa.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDO

Foi desenvolvida uma pesquisa aplicada, objetivando produzir conhecimentos sobre o trabalho de motoristas do setor de transportes de cargas para aplicação prática com o intuito de derivar soluções para os problemas próprios de sua profissão. É transversal, pois a coleta de dados foi realizada em um período determinado, em dado momento, em um ponto no tempo (FONTELLES, 2009).

Quanto aos objetivos, o estudo se caracterizou como exploratório, pois a aproximação com os fenômenos e com as informações estão dentre as metas planejadas. Além disso, buscou-se conhecer o contexto real para a identificação de conceitos e definição de prioridades para futuras pesquisas (SAMPIERI; COLLADO; LUCIO, 2014). Ainda, em relação aos objetivos, é descritiva, uma vez que uma das intenções do estudo foi caracterizar determinada população ou fenômeno, ou ainda estabelecer relações entre variáveis (GOULART, 2002) o que, no caso em tela, refere-se aos motoristas do setor de transportes participantes do estudo.

Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa assumiu o *design* de levantamento (survey). Isto porque se pretende explorar os temas do estudo por meio de aplicação de questionários aos participantes (SILVA; MENEZES, 2005).

A forma de abordagem do problema definida foi quantitativa, pois as informações obtidas junto aos motoristas do setor de transportes receberão tratamento estatístico. Neste viés, se desenvolveu através do pensamento positivista, lógico e raciocínio dedutivo, ou seja, enfatizou a objetividade na coleta e análise dos dados, iniciando com ideias preconcebidas do modo pelo qual os conceitos estão relacionados (GERHARDT; SILVEIRA, 2009).

3.2 PERSPECTIVA DE PESQUISA E POSICIONAMENTO EPISTEMOLÓGICO

O estudo ora proposto pretendeu analisar, a partir de uma perspectiva interdisciplinar, as vivências de motoristas do setor de transportes próprias de seu ambiente de trabalho, associadas a aspectos que se refletem em sua integridade física e emocional. Neste caso, a

perspectiva interdisciplinar é recomendada, uma vez que se pretendeu o intercâmbio de ideias, a interconexão entre resultados, a amplitude das possibilidades de métodos próprios das várias disciplinas, entre outras vantagens explicitas (ANDERSEN; BOESEN; PEDERSEN, 2016).

Justifica ainda tal perspectiva orientadora, o fato de a interdisciplinaridade representar fundamento para ensino e pesquisa na sociedade. Traduz-se como um encontro de atividades disciplinares e interdisciplinares, onde a lógica se encontra nos resultados, através do equilíbrio estável das informações e da promoção da transformação cultural da sociedade contemporânea (LEIS, 2005). A reforçar a importância desta perspectiva como ordenadora e orientadora da pesquisa, Em Piaget (1976) encontra-se que a interdisciplinaridade tem como conceito o envolvimento existente entre as disciplinas das ciências humanas e entre as ciências exatas e naturais. Piaget conceituou isto como interconexões que são visões diferentes dos mesmos desafios com a ajuda de métodos convergentes.

A Figura 1, a seguir, possibilita visualizar a dimensão interdisciplinar que se pretendeu conferir ao estudo.

Figura 1 – Perspectiva interdisciplinar adotada no estudo

Fonte: A Autora.

A Figura 1 representa movimento axial, onde todos os elementos giram em torno de um eixo central. Nela é possível visualizar a centralidade da pessoa, do motorista, principal

interesse desse estudo, e a interconectividade entre as teorias oriundas das Ciências Sociais, Humanas e da Saúde, que se desvelam por meio da Psicologia, Administração e Sociologia, disciplinas em projeção no estudo. Por meio do conhecimento interdisciplinar se pretende investigar especificidades do ambiente de trabalho e da saúde de motoristas do setor de transporte associados às práticas profissionais destes. Há que se considerar ainda que, ao centro dessas discussões está o motorista de transporte e que os construtos a serem investigados determinam e são determinados pelo ambiente laboral, com seus reflexos nos ambientes pessoal/familiar e social.

No que se refere ao posicionamento epistemológico e a partir do que foi pretendido alcançar, o presente estudo pode ser localizado no quadrante funcionalista de Burell e Morgan (1979). Os paradigmas localizados neste quadrante, segundo os autores, estão enraizados na sociologia da regulação usando o ponto de vista objetivo. Sua perspectiva aborda uma grande preocupação para explicações práticas e racionais quanto ao *status quo*, ordem social, consenso, integração social, das necessidades e realização e atualização. Sua interpretação perpassa os interesses ontológicos e uma epistemologia positivista, na perspectiva determinista da natureza humana (BURREL; MORGAN, 1979; AMBONI; CARMINHA, 2014).

3.3 LOCAL

A pesquisa foi desenvolvida nas Unidades do Serviço Social do Transporte – SEST e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT de SC, que são entidades civis, sem fins lucrativos. Foram criados em 14 de setembro de 1993, pela Lei N.º 8.706 e são voltados à valorização de transportadores autônomos e trabalhadores do setor de Transporte e a sociedade como um todo.

Em 2018 Santa Catarina conta com 11 Unidades do SEST/SENAT/SC, com tipologias estruturais diferenciadas. As Unidades estão localizadas em Florianópolis, Blumenau, Chapecó e Criciúma, Catanduvas, Concórdia, Itajaí, Lages, Videira, Rio Negrinho e Três Barras.

Estas unidades são referências no atendimento ao profissional motorista do setor transporte. O trabalho desenvolvido nestas unidades está voltado à “assistência ao trabalhador do transporte, priorizando, ainda, na área de saúde, esporte, lazer e cultura, a prevenção de doenças, a promoção e a preservação das condições saudáveis dos indivíduos, o bem-estar físico e mental e a inclusão e integração do indivíduo na sociedade” (CNT/SEST/SENAT, 2017, p. 13).

A segurança do trabalhador e a prevenção de acidentes são objetivos prioritários do SEST/SENAT, juntamente com o apoio da Confederação Nacional do Transporte – CNT que atuam por meio da promoção da qualidade de vida, dos cuidados com a saúde e da qualificação profissional.

3.4 POPULAÇÃO, AMOSTRA E PARTICIPANTES

A população do estudo foi representada por motoristas de transporte de cargas. A amostra foi limitada aos motoristas de cargas rodoviários de longa distância participantes das capacitações oferecidas nas unidades do SEST/SENAT do Estado de Santa Catarina. Segundo informações colhidas junto a este órgão, cada capacitação envolve entre 25 a 50 motoristas.

A amostragem foi por conveniência, e indicou-se a participação mínima de 50 motoristas por unidade, ou seja, um total de 550 motoristas das unidades sediadas nas cidades de Florianópolis, Blumenau, Chapecó e Criciúma, Catanduvas, Concórdia, Itajaí, Lages, Videira, Rio Negrinho e Três Barras.

3.4.1 Critérios de Inclusão

Os critérios de inclusão foram:

- Ser motorista profissional rodoviário de cargas, participante de capacitação oferecida pelo SEST/SENAT;
- Ser alfabetizado.

3.4.2 Critérios de Exclusão

- Ter menos que 06 meses de atividade profissional como motorista de transporte;
- Ter respondido menos que 90% dos instrumentos de coleta de dados.

3.5 PROCEDIMENTOS DE CONTATO COM OS PARTICIPANTES

A pesquisadora, de posse de uma carta de apresentação do Programa de Pós-graduação *Scricto Sensu* Mestrado em Ambiente e Saúde – PPGAS, realizou o contato inicial com a direção das unidades do SEST/SENAT envolvidas neste projeto, de modo a obter anuência ao

prosseguimento do estudo. Salientou-se que neste estudo se pretendeu uma abrangência estadual, por tal razão todas as unidades do SEST/SENAT de Santa Catarina (Florianópolis, Blumenau, Chapecó e Criciúma, Catanduvas, Concórdia, Itajaí, Lages, Videira, Rio Negrinho e Três Barras) terão participação na coleta de dados.

Com a anuência dos diretores das unidades do SEST/SENAT selecionadas, a pesquisadora levantou o cronograma das capacitações para motoristas de transporte definidas em calendário para cada uma destas unidades. Em data oportuna e autorizada pelo diretor da unidade, a pesquisadora efetuou a pesquisa na unidade de Lages e encaminhou o material para as outras unidades, sendo realizada a coleta de dados pelos Psicólogos(as) ou pelos instrutores do SEST/SENAT os quais foram devidamente orientados como proceder.

3.6 PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

O horário e o local (sala de aula) da coleta dos dados foram definidos e pré-agendados na unidade participante da pesquisa de modo que estes puderam responder individualmente ao instrumento. Foi realizada no período de um ano, compreendido de outubro de 2018 até outubro de 2019. É importante assinalar que a aplicação dos instrumentos de coleta de dados foi coletiva, em sala de aula, no momento que antecedia o início da capacitação que o motorista estava matriculado. Para cada participante inicialmente foi apresentado e entregue o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Apêndice 1), que foi preenchido e assinado por ele(a), ficando com uma via e a outra devolvendo à pesquisadora. Somente após esta etapa se deu início à coleta de dados propriamente dita. Os instrumentos preenchidos foram colocados por cada participante em uma urna fechada para que se dê a ele a segurança quanto a impossibilidade de identificação dos respondentes *versus* respostas.

3.7 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

Os instrumentos de coleta de dados foram:

- Questionário Socioprofissional, elaborado pelas pesquisadoras com a função de caracterizar os participantes da amostra (Anexo 1);
- Effort-Reward Imbalance – ERI (Anexo 2).

Esse instrumento criado por Siegrist (1996) foi adaptado e validado no Brasil por Chor, Werneck, Faerstein, Alves e Rotenberg (2008). O instrumento é composto por 23 perguntas. Destas, a dimensão "esforço extrínseco", com 6 itens (escala que varia de 6 a 24 pontos), avalia

a pressão por tempo, incomodo no trabalho, responsabilidade, pressão para realizar horas extras, esforço físico e exigência crescente. A dimensão "recompensa", com 11 itens (escala que varia de 11 a 55 pontos – escore reverso), avalia o respeito da chefia, respeito dos colegas, apoio, tratamento injusto, promoção, mudanças, estabilidade, posição ocupada, reconhecimento, chances futuras e salário. As respostas dicotômicas são pontuadas em uma escala do tipo Likert de 5 pontos cujas possibilidades vão de 1 (não estressante) a 5 (altamente estressante). Para cada questão é calculado um Escore Total obtido por meio da soma dos números multiplicados pelos respectivos valores (entre 1 e 5).

Além disto, a dimensão "comprometimento pessoal", questões de 18 a 23 (que varia de 6 a 24 pontos, sendo a questão 20 com escore reverso), avalia a pressão por tempo, preocupação matinal, conseguir relaxar no final do dia, sacrifício pelo trabalho, pensamento no trabalho ao ir dormir, e dificuldade para dormir por preocupação no trabalho. As possibilidades de respostas a cada item dessa dimensão são também apresentadas em escala do tipo Likert de 4 pontos, variando de "discordo totalmente" a "concordo totalmente". O Escore Total resulta da soma dos números multiplicados pelos respectivos valores (entre 1 e 4).

De modo a se quantificar em índice a percepção dos motoristas a respeito de sua condição de trabalho foi utilizada a fórmula:

$$\text{índice} = \frac{e}{r \times c}$$

Onde "e" é a pontuação obtida pela somatória da dimensão esforço, "r" é a pontuação obtida pela somatória da dimensão recompensa e "c" é um fator de correção considerando o número de itens do questionário. O valor para o fator de correção é de 0,545454.

É considerado indicador de desequilíbrio (alto esforço e baixa recompensa) índice superior a um (>1,0). É considerado indicador de equilíbrio índice igual ou abaixo de um (≤1,0).

- Job Stress Scale (Anexo 3)

Esse instrumento foi traduzido, adaptado e validado no Brasil por Alves, Chor, Faersein e Werneck (2004). Apresenta 17 questões em escalas do tipo Likert de 4 pontos. Entre estas cinco se referem a "demanda psicológica" (ritmo, volume, tempo de realização do trabalho e existência de solicitações conflitantes); seis a "controle" (aprendizado, criatividade, habilidade, diferenciação das tarefas e repetição no trabalho); e a seis a "apoio social". As análises possibilitaram classificar as condições de trabalho em quadrantes: trabalho ativo,

passivo, de baixa exigência e de alta exigência (ARAÚJO *et al.*, 2003). Os domínios demanda e controle possuem ambos pontuação reversa (questões 4 e 9).

As dimensões "demanda" e "controle" são, de acordo com a pontuação da escala do tipo Likert foram assim apuradas: quase nunca = 1 ponto; raramente = 2 pontos; às vezes = 3 pontos; frequentemente = 4 pontos. O Escore Total resulta da soma dos números multiplicados pelos respectivos valores (entre 1 e 4).

A análise deve ser realizada individualmente para cada um dos domínios (demanda, controle e suporte social).

3.8 PROCEDIMENTOS DE ORGANIZAÇÃO, ANÁLISE E APRESENTAÇÃO DOS DADOS

Os dados coletados foram organizados em planilhas do Microsoft Excel e exportados para o software Statistical Package for the Social Sciences – SPSS 2.0. Após, foram submetidos à análise estatística descritiva (média aritmética, desvio padrão e percentual).

As análises decorreram do conjunto de dados oriundos do instrumento de avaliação da QVT por meio das categorias aspectos físicos, psicossociais, sociais e organizacionais e do Job Stress Scale, a partir dos domínios demanda psicológica, controle e apoio social.

Os dados foram apresentados na forma de tabelas com indicação do *n* e da frequência de respostas (percentual) e escore total, para que possam ser visualizados.

3.9 CONSIDERAÇÕES ÉTICAS

Todas as pessoas participantes da pesquisa que aceitaram participar de livre e espontânea vontade receberam o TCLE (Apêndice 1), permanecendo uma cópia com cada integrante e outra arquivada aos documentos da pesquisa.

O projeto de pesquisa foi submetido ao Comitê de Ética e Pesquisa com Seres Humanos da UNIPLAC e foi aprovado sob o Parecer consubstanciado do CEP, n.º 3.359.252 e CAAE n.º 14776619.5.0000.5368 (Apêndice 2). Foi desenvolvido respeitando os preceitos éticos preconizados na Resolução n.º 466/12, do Conselho Nacional de Saúde.

3.9.1 Como e por quem foi obtido o TCLE

O TCLE foi obtido pela pesquisadora quando do contato com os participantes. Foi feita a leitura do TCLE, bem como sua explicação; após, foi tirado as eventuais dúvidas que surgiram no processo. Após a assinatura, uma das vias permaneceu com o responsável que aplicou o questionário e a outra com o participante, para que possa comprovar seu interesse em contribuir com o estudo, bem como que pudesse contatar a pesquisadora em caso de dúvidas ou desejo de não mais participar durante todo o processo da pesquisa desenvolvida.

3.10 CRITÉRIOS DE CONFIDENCIALIDADE/ PRIVACIDADE

Os participantes da pesquisa terão o seu sigilo garantido, não sendo identificados em nenhum momento do estudo e, posteiormente. Na coleta dos dados buscou-se um local que possibilitasse a não interrupção e que impossibilitasse a escuta por outras pessoas.

Nesses termos, em qualquer momento do estudo os participantes puderam solicitar ao responsável a desistência de sua participação, tendo os seus dados retirados da análise/ resultados. Contudo, ainda que tal ocorra, sua privacidade seria mantida em sigilo, porém, não houve nenhum desistente.

Os instrumentos de coleta de dados permanecerão sob os cuidados das pesquisadoras pelo prazo de cinco anos. Após isto, serão incinerados.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A seguir apresentam-se as análises e discussões dos dados oriundos dos instrumentos de pesquisas, de acordo com critérios adotados de padronização e interpretação dos mesmos.

4.1 PERFIL SOCIOPROFISSIONAL

A análise dos dados socioprofissionais apresentados na Tabela 1 a seguir, permite a visualização de algumas variáveis investigadas e têm o intuito de traçar o perfil dos 550 participantes do estudo.

Tabela 1 – Distribuição do quantitativo e percentual de respostas em relação às variáveis sociodemográficas dos participantes

VARIÁVEIS	N	PORCENTAGEM (%)
SEXO		
Masculino	537	97,64
Feminino	13	2,36
IDADE		
entre 18 – 25	13	2,36
entre 25 – 35	219	39,82
entre 35 – 45	261	47,45
entre 45 – 55	33	6
entre 55 – 60	24	4,36
ESTADO CIVIL		
Casado	309	56,18
Solteiro	211	38,36
Viúvo	7	1,27
separado	9	1,63
divorciado	14	2,54
ESCOLARIDADE		
1º grau completo	263	47,82
2º grau completo	217	39,45
Ensino superior	56	10,18
Pós-graduado	14	2,54
PORTE DA EMPRESA		
0 a 9 funcionários	38	6,91
10 a 99 funcionários	267	48,54
100 a 499 funcionários	223	40,54
Mais de 500 funcionários	22	4

(Continua)

RENDA PESSOAL MENSAL		
Até R$ 1.860,00	39	7,09
R$ 1.861,01 a R$ 3.720,00	433	78,73
R$ 3.721,01 a R$ 5.580,00	57	10,36
R$ 5.580,01 a R$ 7.440,00	14	2,54
Acima de R$ 7.440,01	7	1,27

Fonte: Dados primários (2020).

O que se observa na Tabela 1 possibilita estabelecer um perfil geral dos participantes deste estudo: a maioria é de homens (97,64%), casados (56,18); com o 1º grau completo (47,82%). Todos estes dados se assemelham aos dos estudos de Gândara e Cruz (2019), de Gislon, Mafra e Bottan, (2019) e de Silva *et al.*, (2016), algo que parece prevalecer no Brasil ou na categoria dos motoristas. Encontrou-se ainda que a maioria trabalha em empresas de pequeno porte (48,54%) e tem renda entre R$ 1.861,01 e R$ 3.720,00.

Entre os participantes 13 (2,4%) representam o sexo feminino, o que evidencia a predominância do sexo masculino na profissão de motorista, na modalidade de transporte de cargas. O percentual encontrado neste estudo se aproxima ao relatado pelo Icetran (2019): as mulheres, no Brasil, representam somente 0,5% do total de motoristas de transporte. As empresas contratantes destas profissionais manifestam que ainda que elas sejam minoria no mercado, são mais prudentes e cuidadosas ao volante e raramente se envolvem em acidentes. Apesar desta a realidade, os números não são ideais, pois seria necessário a ampliação do quantitativo de mulheres neste setor da economia (ICETRAN, 2019).

Os percentuais produzidos quanto à incidência de acidentes nas estradas revelam que mais de 80% das vítimas fatais são do sexo masculino. Quando as mulheres motoristas estão envolvidas em acidentes, eles são de menor dano material e pessoal. Elas são mais empáticas e cuidadosas. Levando-se em consideração esses aspectos, as perspectivas futuras para o setor de transporte tratam de oportunidades de segmentação, em que algumas empresas já estão priorizando as vantagens de se ter no quadro de funcionários, motoristas mulheres, retratando ainda que elas têm em vista o potencial quantitativo e qualitativo do mercado de transporte de cargas (ICETRAN, 2019).

A este respeito encontra-se em Silva (2016) que há um desafio posto na atualidade quando se perspectiva mais mulheres no transporte de cargas: as empresas transportadoras e a infraestrutura rodoviária brasileira precisam acompanhar as transformações sociais que incidem no ambiente laboral e o respeito à condição feminina numa profissão predominantemente masculina deve ser fato.

A faixa etária entre 35 a 45 anos é considerada a mais produtiva para a qualidade do trabalho. Dados do INEP (2018) reforçam que a crise econômica atinge frequentemente os mais jovens no setor de emprego, algo que se reflete entre os 13 participantes com idade entre 18 a 25 anos, pois os mais jovens geralmente enfrentam maior dificuldade de entrar no mercado de trabalho e possuem mais chances de serem demitidos.

A maioria dos participantes da pesquisa (78,73%) refere estar na faixa salarial menor. A este respeito e ainda que exemplificado pelos valores baixos da estratificação salarial dos motoristas participantes, encontra-se em Souza (2018), que o valor relacionado aos salários da categoria representa a despesa de valor mais expressivo na construção do custo operacional das empresas de transporte de cargas. É provável que este fato justifique os resultados deste estudo quanto aos salários percebidos, uma vez que 267 participantes (48,54%) referem trabalhar em empresas de pequeno porte (máximo de 99 funcionários).

4.2 (DES) EQUILÍBRIO ESFORÇO-RECOMPENSA

O esforço no trabalho é um processo "uma troca socialmente organizada para qual a sociedade contribui maciçamente em termos de recompensas" (GUIMARÃES; SIEGRIST; MARTINS, 2004, *apud* VASCONCELOS, 2009, p. 61). O instrumento utilizado para avaliar o (des)equilíbrio esforço-recompensa junto aos 550 participantes foi o ERI. Em vários países esse questionário é frequentemente utilizado para avaliar o impacto na saúde e o estresse no ambiente de trabalho (PORTOGHESE, 2019; SIEGRIST, 2004; SIEGRIST, 2019).

Para Siegrist (1996) as situações de alto esforço e de baixa recompensa no trabalho podem ocasionar problemas de ordem física e psicológica, tais como estresse crônico e doenças cardiovasculares.

O resultado da aplicação da fórmula indicada por Siegrist (1996), criador do instrumento utilizado, para extração do índice de (des)equilíbrio esforço-recompensa possibilita observar que, de modo geral, os motoristas percebem que o esforço que empreendem é proporcional em relação as recompensas que recebem, pois o índice apurado junto aos 550 participantes é de 0,8532 (para indicação de equilíbrio o índice deve ser $\leq 1,0$).

Na Tabela 2, a seguir, o Questionário e seus resultados são apresentados.

Tabela 2 – Distribuição de quantitativo e percentual de respostas relativas às dimensões Esforço, Recompensa e Comprometimento, conforme Questionário ERI

Dimensão	**Questão**	**Discordo**		**Concordo** e fico nenhum pouco estressado		**Concordo** e fico um pouco estressado		**Concordo** e fico estressado		**Concordo** e fico muito estressado		**Escore Total[1]**
		Valor = 1		Valor = 2		Valor = 3		Valor = 4		Valor = 5		
		N	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Esforço	Constantemente, eu me sinto pressionado pelo tempo por causa da carga pesada de trabalho	91	16,55	99	18,00	157	28,55	122	22,18	81	14,73	1653
	Frequentemente eu sou interrompido e incomodado no trabalho	62	11,27	106	19,27	215	39,09	112	20,36	55	10,00	1642
	Eu tenho muita responsabilidade no meu trabalho	34	6,18	106	19,27	239	43,45	123	22,36	48	8,73	1695
	Frequentemente, eu sou pressionado ao trabalhar depois da hora	69	12,55	119	21,64	200	36,36	107	19,45	55	10,00	1610
	Meu trabalho exige muito esforço físico	110	20,00	103	18,73	242	44,00	70	12,73	25	4,55	1447
	Nos últimos anos, meu trabalho passou a exigir cada vez mais de mim	102	18,55	106	19,27	208	37,82	103	18,73	31	5,64	1505
Recompensa	Eu tenho respeito que mereço dos meus chefes[2]	36	6,55	96	17,45	263	47,82	109	19,82	46	8,36	1617
	Eu tenho respeito que mereço dos meus colegas de trabalho[2]	78	14,18	437	79,45	17	3,09	13	2,36	5	0,73	2220
	No trabalho, eu posso contar com o apoio em situações difíceis[2]	223	40,55	106	19,27	108	19,64	101	18,36	12	2,18	2077
	No trabalho, eu sou tratado injustamente[2]	39	7,09	28	5,09	261	47,45	182	33,09	40	7,27	1494
	Eu vejo poucas possibilidades de ser promovido no futuro[2]	42	7,64	23	4,18	192	34,91	237	43,09	56	10,18	1408
	No trabalho, eu passei ou ainda posso passar por mudanças indesejadas[2]	103	18,73	96	17,45	217	39,45	72	13,09	62	11,27	1756
	Tenho pouca estabilidade no emprego[2]	203	36,91	214	38,91	78	14,18	43	7,82	12	2,18	2203
	A posição que ocupo atualmente no trabalho está de acordo com a minha formação e treinamento[2]	29	5,27	136	24,73	324	58,91	39	7,09	22	4,00	1761
	No trabalho, levando em conta todo o meu esforço e conquistas, eu recebo respeito e o reconhecimento que mereço[2]	214	38,91	71	12,91	167	30,36	92	16,73	6	1,09	2045
	Minhas chances futuras no trabalho estão de acordo com meu esforço e conquista[2]	32	5,82	264	48,00	178	14,18	43	7,82	33	6,18	1869
	Levando em conta todo meu esforço e conquista, meu salário/renda é adequado[2]	14	2,55	284	51,64	196	35,64	35	6,36	21	3,82	1885

(continua)

Dimensão	Questão	Discordo totalmente		Discordo		Concordo		Concordo totalmente		Escore Total[1]
		Valor = 1		Valor = 2		Valor = 3		Valor = 4		
		n	%	n	%	n	%	n	%	
SupercComprometimento	No trabalho eu me sinto facilmente sufocado pela pressão do tempo	22	4,00	27	4,91	258	46,91	243	44,18	1822
	Assim que acordo pela manhã, já começo a pensar nos problemas do trabalho	31	5,64	42	7,64	183	33,27	294	53,45	1840
	Quando chego em casa, eu consigo relaxar e me desligar facilmente do meu trabalho[2]	21	3,82	32	5,82	282	51,27	215	39,09	959
	As pessoas íntimas dizem que eu me sacrifico muito por causa do meu trabalho	16	2,91	39	7,09	228	41,45	267	48,55	1846
	O trabalho não me deixa; ele ainda está na minha cabeça quando vou dormir	229	41,64	274	49,82	23	4,18	24	4,36	942
	Não consigo dormir direito se eu adiar alguma tarefa de trabalho que deveria ter feito hoje	22	4,00	16	2,91	249	45,27	263	47,82	1853

[1] O Escore Total é decorrente do somatório da multiplicação de n pelo valor atribuído a cada questão.
[2] Pontuação reversa.

Fonte: Dados primários (2020).

4.2.1 Esforço

Os motoristas de caminhão são considerados os principais protagonistas quando se trata do transporte rodoviário de cargas. À esta atividade profissional são conferidas características únicas em relação ao modo de organização do trabalho. Metas e prazos difíceis de serem cumpridos, jornadas extenuantes de trabalho, entre outros (MORENO; ROTENBERG, 2009; SILVA, 2011). Dada esta condição, parece compreensível a avaliação feita pelos motoristas participantes deste estudo.

Especificamente, com relação ao esforço, em média, 14,81% dos motoristas discordam quanto a haver pressão por tempo, incomodo no trabalho, responsabilidade, pressão para realizar horas extras, esforço físico e exigência crescente. Todavia, em média, 66,41% revelam a ocorrência de esforço significativo no desempenho de suas funções, bem como, que tal esforço prediz, em algum grau, estresse como consequência. Destaque é dado ao fato de que, em média, 9,83% dos motoristas afirmam vivenciar muito estresse em decorrência do esforço empreendido em suas atividades laborais.

Os aspectos que se sobressaem negativamente na dimensão Esforço e avaliação da intensidade de estresse em razão dos elevados escores estão associados a (i) excessiva responsabilidade na realização das atividades laborais (Escore 1695); (ii) pressão de tempo e de carga de trabalho (1653). O esforço e estresse referidos pelos participantes se traduzem no fato de que motoristas de transporte de cargas padecem pelas pressões dos empregadores, interrupção no processo de trabalho, quanto às exigências de cumprimento das atividades em horários reduzidos e pré-estabelecidos e uma elevada produtividade (PNLT, 2015). Além disto, a monotonia, o ritmo de trabalho excessivo, as relações de trabalho autoritárias, a pouca oferta de treinamentos e a supervisão constante e eficiente são aspectos adicionados à relação de condições desencadeantes de estresse, sofrimento e adoecimento dos motoristas (PAIXÃO, 2015) como as que foram neste estudo pontuadas.

Os percentuais e escores elevados citados anteriormente que resultaram da análise do esforço empregado às atividades são corroborados por Paixão (2015) quando afirma que diversos estudos realizados em vários países apontam os motoristas de caminhão como o grupo ocupacional a que mais apresenta problemas relacionados às condições de saúde, trabalho e estilo de vida. O autor, a exemplo de Alcarás, Menezes e Judai (2017) e de Masson e Monteiro (2010), em suas conclusões, ratifica que problemas como as doenças do sono, fadiga, problemas metabólicos e cardiovasculares, alimentação irregular, sedentarismo, problemas musculoesqueléticos, consumo de álcool e drogas, depressão, ansiedade, estresse, câncer de

pulmão, tabagismo, são relatados na literatura, como os problemas de saúde mais comuns entre os motoristas de caminhão.

O somatório da média percentual das respostas dos participantes que afirmaram sentir estresse e muito estresse em razão do esforço necessário à realização das atividades laborais é de 28,24% entre os motoristas estudados. Depreende-se assim, que muitos aspectos incidem na avaliação feita por eles a respeito dos itens que compõem a dimensão esforço. A estes é preciso acrescentar as exposições aos riscos físicos, contínuos e permanentes de ruído e vibração, pois exercem influência sobre o desempenho profissional, social e na saúde do trabalhador (CARDOSO *et al*., 2019).

Além de ruído e vibração, se vincula aos possíveis fatores geradores do estresse referido pelos participantes o fato de que motoristas de caminhão frequentemente trabalham por longos períodos e em horários ou turnos muitas vezes alternados, o que implica em poucas horas de sono reparador. Portanto, radica-se aqui a tendência significativa de que motoristas com distúrbios do sono decorrentes do estresse, frequentemente encontrado junto aos profissionais da área, se envolvam mais em acidentes por adormecerem ao volante (MORENO *et al*., 2004; MORENO; ROTEMBERG, 2009; WEBER; MONTAVINI, 2002). Dado o exposto, é pertinente evidenciar que dirigir longas horas interrompe os ciclos de sono saudável e incentiva os motoristas a assumirem um estilo de vida sedentário (SAMANTA *et al*., 2019).

Pelo exposto, observa-se que as condições de trabalho e sua organização são aspectos que submetem os motoristas de transporte à situação de perigo constante: ao perigo que o produto transportado requer, às condições das rodovias, bem como à violência nas estradas ou mesmo nas cidades (CARDOSO *et al*., 2019). Depreende-se, portanto, que tais condições contribuem – se não determinam - um estado de alerta máximo em tempo integral por parte deles. Por conseguinte, os percentuais encontrados neste estudo para o esforço empreendido pelos motoristas participantes e o estresse por eles manifesto são explicados, mesmo que em parte.

É pertinente destacar que o estresse decorrente do esforço referido pelos participantes pode aduzi-los ao uso do tabaco, substâncias psicotrópicas (álcool e outras drogas), como uma das estratégias negativas e pouco eficazes de enfrentamento (coping) da realidade por eles vivenciada (BARBOSA *et al*., 2018). Além disto, o risco de diabetes, hipertensão e doenças cardíacas é exacerbado pelo estresse relacionado ao trabalho, interrupção do sono, desalinhamento circadiano relacionado ao turno da noite e acesso limitado a alimentos saudáveis (SAMANTA *et al*., 2019). Ademais, tanto o alto estresse no trabalho que neste estudo ficou evidenciado, quanto a baixa qualidade do sono comum entre os motoristas participantes,

resultam em maiores chances de um diagnóstico de comprometimento da saúde mental (HEGE *et al*., 2019).

4.2.2 Recompensa

A avaliação da dimensão "recompensa" possibilita verificar que 79,45% dos motoristas percebem recompensas decorrentes do trabalho realizado, como por exemplo, o respeito por parte dos colegas; 43,27% concordam com o reconhecimento das chefias.

A valorização das pessoas é manifesta por meio das recompensas ofertadas como modo de compensar o trabalho realizado. O atendimento das expectativas e das necessidades dos trabalhadores, as possibilidades de ascensão profissional, de desenvolvimento pessoal, de reconhecimento, de justa remuneração, são modos de demonstrar reconhecimento (DUTRA, 2002). Esse entendimento se reflete nos resultados encontrados junto a maioria dos participantes em relação ao respeito que recebem dos colegas de trabalho (2220).

A este respeito há que se considerar o valor de esquemas de reconhecimento, pontuado nos estudos de Oliveira e Araújo (2018) e de Martinez e Fischer (2019). Em ambos há a identificação do reconhecimento social como uma das principais recompensas que os trabalhadores almejam receber. Portanto, práticas de reconhecimento deveriam ser constantes, uma vez que representam possibilidades de vivências de prazer, saúde e bem-estar aos trabalhadores (JACQUES; AMAZARRAY, 2006). Nestes termos, o modo de gestão e de organização do trabalho e a oferta de recompensas e de reconhecimento pelos esforços empreendidos pelo trabalhador representam importantes condições à determinação da qualidade de vida no trabalho (SELIGMANN-SILVA, 2011).

O respeito por parte dos colegas de trabalho, primeiro maior escore (2220) dentre todos, desvela a importância do grupo de trabalho na percepção dos motoristas participantes. Sobre isto, Siegrist *et al.*, (2009), evidencia que um estado ocupacional satisfatório é representado por possibilidades de contribuição e realização e pelo fato de ser reconhecido ou estimado, por exemplo, sentir-se pertencer a um grupo de colegas. Neste viés, o esforço no trabalho, condição de avaliação interna e subjetiva, se articula como uma possível relação de troca socialmente organizada, sendo as recompensas sociais significativas à determinação da identidade profissional do trabalhador (SIEGRIST *et al*., 2009).

Os resultados, anteriormente analisados possibilitam depreender que a eles outro se vincula: a percepção de apoio em situações difíceis, terceiro maior escore (2077). Percepção de apoio nas organizações de trabalho é algo a ser desenvolvido permanentemente, de modo a

gerar segurança no desempenho das atividades. Afinal, um ambiente de trabalho caracterizado como suportivo às necessidades dos trabalhadores tem um papel importante na redução do estresse nos colaboradores (GONÇALVES, 2019).

Resta clara a avaliação que os participantes fazem do ambiente laboral quando se trata de considerar a relação com os colegas de trabalho: além de respeito, percebem por parte deles que estarão presentes caso demandem ajuda em momentos de dificuldade. Este achado corrobora o entendimento de que os colegas representam a fonte mais imediata de apoio social no trabalho. Eles podem mesmo se revelar papel protetor para o colaborador (DUCHARME; KNUDSEN; ROMAN, 2007). Ademais, na literatura encontram-se estudos que asseguram que, no contexto laboral, as chefias, a organização e os colegas são fontes de apoio social (KOSSEK *et al*., 2011). Apoio que pode se caracterizar ou manifestar em duas principais vertentes: apoio psicológico/emocional ou instrumental (BEEHR *et al*., 2000). Em outras palavras e resumidamente: é importante que as organizações encontrem práticas, alternativas ou que decidam por fomentar o apoio das chefias aos seus colaboradores (HAMMER *et al*., 2011), que parece pouco evidente neste estudo, quando se observa o conjunto das respostas à questão que trata da relação chefia-motorista.

Neste ponto, evidencia-se dados importantes no estudo: o respeito de parte dos colegas é o resultado com escore mais elevado no ERI (2220), e o menor escore (942) é relativo ao comprometimento com o trabalho: “trabalho não me deixa; ele ainda está na minha cabeça quando vou dormir”.

Este entendimento encontra suporte em Theörell (2020) pois destaca que as reações ao estresse podem ser exacerbadas no caso de haver baixo suporte social por parte da chefia e dos colegas de trabalho. O autor refere ainda, que altas demandas psicológicas, baixo controle no processo de trabalho e baixo apoio social de colegas de trabalho e chefias são condições que determinam a ocorrência de estresse ocupacional Concordam com este entendimento Mendes, Costa e Barros (2003), ao afirmar que o suporte dos colegas de trabalho e dos gestores é importante para o enfrentamento do sofrimento psíquico no trabalho, e Meireles (2006), que reporta o injusto tratamento recebido pelos gestores e colegas como causa de estresse e de sofrimento no trabalho.

O resultado apurado especificamente na questão de tratamento injusto merece visibilidade nas empresas empregadoras. Isto porque a pouca ocorrência ou a inexistência de respeito e de reconhecimento pelo trabalho realizado por parte das chefias pode derivar em insatisfação que se instala e produz colaboradores com baixo envolvimento com o trabalho, o que repercute nos resultados (LEE; LEE; CHOY, 2016; OLCKERS; GEORGE; ZYL, 2017).

Outros dois fatores de recompensa presentes no modelo ERI que merecem atenção, e têm força prognóstica é a insegurança/instabilidade no emprego (Escore 2203) e adequação de salário e renda (Escore 1885). Ainda que a relação com colegas seja valorizada na avaliação dos participantes, depreende-se que as recompensas sociais não são suficientes para neutralizar a contrariedade ou dissabor revelado quanto às retribuições financeiras decorrentes de seu trabalho (CHIAVENATTO, 2000).

O desempenho, as condições de vida e de saúde de motoristas de transporte, de modo geral, são duramente afetados por vários fatores como insegurança, ritmo e carga de trabalho, responsabilidade entre outros. Todavia, o fator 'baixos salários' representa talvez o principal aspecto promotor de descrença no futuro e de desinteresse na atividade (BATISTON; CRUZ; HOFFMAN, 2006). Isto porque o reconhecimento econômicos/financeiros representa algo que não se deve prescindir, uma vez que os colaboradores, a partir dos esforços empregados, esperam receber recompensas adequadas pelos resultados que apresentam (MARTINEZ; FISCHER, 2019).

Os resultados da avaliação da insegurança ou instabilidade no emprego manifesta pelos motoristas participantes espelham o contexto social e político brasileiro que se reflete principalmente entre os trabalhadores não assalariados - autônomos, profissionais liberais, trabalhadores domésticos, trabalhadores artesanais etc. (VARGAS, 2016). De acordo com Ramalho, Santos e Rodrigues (2019), esta situação e a consequente redução da proteção laboral têm sido utilizadas pelos empregadores para aumentar o controle sobre os trabalhadores. Os autores destacam ainda, que a precarização dos vínculos empregatícios, associada à prerrogativa de terceirização incorporadas em grande medida como alternativa para obtenção de melhores resultados econômicos, tem gerado insegurança, dúvidas e incertezas, o que torna o trabalhador vulnerável ao estresse e a distúrbios físicos e emocionais, presentes na avaliação dos motoristas participantes deste estudo. Como consequência da insegurança ou instabilidade no emprego, o estresse é a mais evidente, como confirmado no estudo realizado por Martins, Lopes e Farina (2014) junto a motoristas de transporte de cargas, pois encontraram que aqueles que apresentaram sintomas de estresse elevado indicaram o medo de perder o emprego, medo de morrer durante a jornada de trabalho e sono como suas principais causas. Portanto, a insegurança quanto ao futuro do emprego traz consigo o estresse, um dos fatores predominantes para complicações de saúde dos motoristas do transporte de cargas (DIAS; SOARES, 2012).

4.2.3 Comprometimento pessoal no trabalho

Quanto ao comprometimento pessoal com o trabalho, observa-se em excesso pela maioria expressiva de motoristas (93,09%), pois afirmam não conseguir dormir direito se adiar alguma tarefa de trabalho que deveria ter feito hoje, com maior escore (1853). Quando isto ocorre, as consequências traduzem risco à saúde do trabalhador (HYPPOLITO, 2014), pois, conforme Siegrist (2004), estar supercomprometido com o trabalho torna evidente a inabilidade da pessoa em separar as obrigações e demandas do trabalho e para se afastar emocionalmente delas.

Os dados obtidos encontram possível justificativa no fato de que algumas pessoas têm características de personalidade que produzem excesso de comprometimento com o trabalho e uma acentuada necessidade de aprovação. Isto representa uma razão psicológica para o desequilíbrio ou supercomprometimento. Siegrist (2001) explica o fato considerando que para estas, as demandas são subestimadas e a capacidade de enfrentamento é superestimada.

Outra possibilidade de explicação para o excessivo comprometimento encontrado reside no fato de que há motoristas que vislumbram poucas possibilidades de atuação no mercado de trabalho, o que os faz assumir uma quantidade excessiva de tarefas de modo a se fazer imprescindível ou a se fazer notar. Ou ainda, alguns motoristas podem se mostrar supercomprometidos, aceitando condições de trabalho pouco favoráveis e com sobrecarga, por razões planejadas, como a manutenção do emprego ou possibilidades de promoção (SIEGRIST, 2002).

Os percentuais apurados também encontram justificativas na preocupação constante dos motoristas para cumprir as tarefas diárias, os horários, realizar viagens em tempo e trajetos estipulados e controlados, e enfrentar os problemas de tráfego. Apesar desta realidade, muitos zelam pelo emprego e não identificam como nociva a pressão do tempo de serviço, algo que a longo prazo prediz malefícios a sua saúde (DORIGO, 2009).

Todas estas possíveis explicações para os percentuais encontrados reforçam o fato de que o comprometimento excessivo com o trabalho representa uma condição que influencia sobremaneira a qualidade de vida no trabalho (BEZERRA; SILVA; RAMOS, 2012). Exemplo disto é que o sacrifício constante para obter o alcance dos objetivos e metas traçadas no trabalho, às vezes exige muito dos motoristas, resultando em noites mal dormidas, má qualidade de sua saúde e bem-estar, bem como possibilidade de ocorrência de situações de risco para si e para outros no trânsito. No entanto, é preciso considerar que o esforço empreendido no trabalho e a sobrecarga funcional nem sempre são reconhecidos pelo motorista como fator impactante de

sua qualidade de vida, isto porque representam possibilidades de aumento de salário e renda (BUHLER, 2010).

4.3 CONTROLE, DEMANDA PSICOLÓGICA E APOIO SOCIAL

A Job Stress Scale, frequentemente, utilizada para avaliar as condições de trabalho, inclui as dimensões de demanda e controle com análises de demanda psicológica e apoio social. A Tabela 3, a seguir, apresenta os resultados apurados junto aos 550 participantes deste estudo.

Tabela 3 – Distribuição de quantitativo e percentual de respostas relativas às dimensões Demanda e Controle conforme a Job Stress Scale

	QUESTÕES	Frequentemente (4)		Às vezes (3)		Raramente (2)		Nunca (1)		Quase nunca (1)		Escore Total [1]
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
DEMANDA	Com que frequência você tem que fazer suas tarefas de trabalho com muita rapidez?	213	38,73	263	47,82	30	5,45	8	1,45	36	6,55	1745
	Com que frequência você tem que trabalhar intensamente?	332	60,36	88	16,00	57	10,36	14	2,55	59	10,73	1779
	Seu trabalho exige demais de você?	271	49,27	179	32,55	47	8,55	4	0,73	49	8,91	1768
	Você tem tempo suficiente para cumprir todas as tarefas de seu trabalho?[2]	219	39,82	125	22,73	102	18,55	16	2,91	88	16,00	948
	O seu trabalho costuma apresentar exigências contraditórias ou discordantes?	237	43,09	202	36,73	97	17,64	8	1,45	6	1,09	1762
CONTROLE	Você tem possibilidade de aprender coisas novas em seu trabalho?	62	11,27	216	39,27	182	33,09	19	3,45	71	12,91	1350
	Seu trabalho exige muita habilidade ou conhecimento especializado?	241	43,82	203	36,91	81	14,73	9	1,64	16	2,91	1760
	Seu trabalho exige que você tome iniciativas?	325	59,09	162	29,45	9	1,64	13	2,36	41	7,45	1858
	No seu trabalho, você tem que repetir as mesmas tarefas?	391	71,09	128	23,27	17	3,09	8	1,45	6	1,09	1996
	Você pode escolher como fazer o seu trabalho?	45	8,18	19	3,45	285	51,82	4	0,73	197	35,82	1008
	Você pode escolher o que fazer no seu trabalho?	39	7,09	50	9,09	43	7,82	197	35,82	221	40,18	810

	QUESTÕES	Concordo totalmente (4)		Concordo mais que discordo (3)		Discordo mais que concordo (2)		Discordo (1)		
		n	%	n	%	n	%	n	%	
APOIO SOCIAL	Existe um ambiente calmo e agradável onde trabalho	34	6,18	50	9,09	275	50,00	191	34,73	1027
	No trabalho nos relacionamos uns com os outros	128	23,27	143	26,00	175	31,82	104	18,91	1395
	Eu posso contar com o apoio dos meus colegas de trabalho	214	38,91	282	51,27	32	5,82	22	4,00	1788
	Se eu não estiver num bom dia, meus colegas compreendem	85	15,45	68	12,36	209	38,00	188	34,18	1150
	No trabalho eu me relaciono bem com os meus chefes	50	9,09	38	6,91	261	47,45	201	36,55	1037
	Eu gosto de trabalhar com os meus colegas	40	7,27	68	12,36	239	43,45	203	36,91	1045

[1] O Escore Total é decorrente do somatório da multiplicação de n pelo valor atribuído a cada questão
[2] Pontuação reversa
Fonte: Dados primários (2020).

4.3.1 Demanda

Os dados da Tabela 3, referentes à demanda demonstram as "exigências psicológicas enfrentadas na realização da tarefa, envolvendo pressão de tempo, concentração e interdependência de tarefas" (SOUZA *et.al*., 2010, p. 711). A descrição da demanda ocorre pela avaliação da rapidez das tarefas, intensidade do trabalho, exigência do trabalho, tempo suficiente para a execução da tarefa e exigências contraditórias (KAPRON, 2012; MASSON, 2009).

A análise dos resultados deste construto, inicialmente é pertinente destacar que os motoristas de transporte de cargas representam uma categoria profissional imprescindível à população. Isso porque além de suprir as necessidades das pessoas, eles movimentam a economia em todo o território nacional. Todavia, a elevada demanda no trabalho no transporte de cargas, às vezes valiosas, outras vezes tóxicas, a sinalização deficiente das vias e estradas igualmente defeituosas, caracterizam desafios que o motorista é obrigado a enfrentar em sua jornada de trabalho. Algo que prediz uma intensa atividade física e mental por parte deles (LOPES; RUSSO; FIORINI, 2007).

Depreende-se que esse raciocínio, em alguma medida se reflete no conjunto dos resultados do construto, uma vez que frequentemente e às vezes foram as respostas que mais apareceram nos resultados, conforme Tabela 3: 86,55% dos motoristas declaram exercer as tarefas com rapidez (escore 1745), e 76,36% deles também realizam trabalho intenso com frequência (o escore mais elevado da dimensão, 1779). As exigências constantes no trabalho correspondem a 81,82% (escore 1768) dos motoristas que responderam a pesquisa. A existência de exigências contraditórias e discordantes está presente nas respostas de 79,82% dos motoristas participantes (escore 1762) e tempo hábil para a execução das tarefas é afirmado por 62,55% destes (o mais baixo escore, 948). A frequência das respostas possibilita constatar que é alta a demanda psicológica exercida sobre os motoristas de transporte de cargas participantes deste estudo.

Sobre este achado, encontra-se em Duarte e Moraes (2016) que trabalhadores em atividades que demandam alta exigência possuem duas vezes maior de probabilidades de interrupção de suas atividades, quando comparados aos que exercem funções com baixas exigências. Os autores têm entendimentos semelhantes quanto a ocorrência maior de sintomas psicológicos associados à alta demanda psicológica.

Um estudo realizado no Estado do Rio Grande do Sul junto a motoristas de caminhão identificou que 68,6% destes viajam mais de 10 horas sem pausa para descanso, dormem pouco

(entre 5 e 6 horas), 43,8% ingerem álcool, 18,3% roncam e 26,5% relatam acidente prévio causado por sonolência ao volante, fatores desencadeados devido a fadiga gerada pela demanda diária sem descanso adequado e rotina acelerada (NARCISO; MELLO, 2017; PINHO *et al*., 2006). Tais resultados, a semelhança do presente estudo, são decorrentes das exigências constantes por prazos e resultados, algo que contribui para exacerbar a demanda psicológica comum à categoria. A reforçar este entendimento, encontra-se que a fadiga gerada pela rapidez em realizar as tarefas diárias em curto espaço de tempo apresenta a tendência de gerar o estresse diário, fazendo com que os motoristas se predisponham a mudar o turno de trabalho e até mesmo o estilo de vida (MASSON, 2009; SILVA, 2014).

Os resultados apurados relativos à alta demanda evidenciam que os motoristas têm um ritmo aumentado e constante de trabalho. No intuito de cumprir prazos e trajeto estipulado pelas empresas, é comum que os motoristas realizam longas jornadas, sem intervalo, até mesmo para realizar refeições ou garantir um boa noite de sono (FASSINA, 2018).

Tal fato merece atenção dos empregadores, pois uma interação negativa com demandas de trabalho incompatíveis com os recursos dos motoristas pode ser fonte de estresse e modificações diárias de sua rotina de trabalho. Isto porque lhes é comum uma rotina laboral extenuante, agregada aos hábitos de vida adversos, fatores que predizem prejuízos para o bem-estar no trabalho (CHIROLI, *et al*., 2015; TRAD; ROCHA, 2011).

Demandas elevadas podem causar efeitos danosos à saúde física e mental de trabalhadores, como doenças cardiovasculares, distúrbios metabólicos e distúrbios psíquicos (ULHÔA, *et al*., 2010; CUNHA, 2016). Além disto, alterações neuro-hormonais e bioquímicas, problemas comportamentais, distúrbios emocionais e doença física podem advir e agravar a saúde e a qualidade de vida no trabalho desses profissionais (MARTINEZ; FISCHER, 2019; RIBEIRO; SANTANA, 2015). Em outras palavras, as cargas intensas de trabalho referentes a frequência e ritmo envolvem demandas variadas e é comum que interfiram na qualidade de vida no trabalho; ao entrarem em desequilíbrio tornam-se fenômenos patológicos (MARTINEZ; FISCHER, 2019; SANTANA, 2018).

Uma vez que as condições de trabalho e de vida interferem no processo saúde-doença e na saúde do trabalhador, conhecer e analisar a demanda psicológica presente no trabalho dos motoristas de transporte de cargas torna-se indispensável aos gestores. Isto porque somente assim é possível planejar e desenvolver ações de promoção a saúde e contribuir para a produção de conhecimento sobre as condições de trabalho e qualidade de vida (MOURA *et al*., 2018; SOUZA *et al*., 2010).

Portanto, é necessária a combinação de baixa demanda psicológica e alto controle que sejam condizentes com um nível de exigência por parte das chefias, o que prediz um ambiente confortável de trabalho e se reflete no bem-estar dos motoristas (CARNEIRO, 2019; SHIMABUKU; MENDONÇA; FIDELIS, 2017).

4.3.2 Controle

Na avaliação do controle, como se observa na Tabela 3, a repetição das mesmas tarefas teve o maior escore (1996), seguido da assunção de iniciativas, que representou o segundo maior escore alcançado (1858). A rotina de trabalho dos motoristas de transporte de cargas exige constantemente a tomada de iniciativas para a concretização do trabalho realizado. Destes, 88,54% declaram que seu trabalho necessita de iniciativas, e quase todos repetem as mesmas tarefas (94,36%). A este respeito, verifica-se que, muitas vezes, os motoristas se deparam com situações de estresse relacionadas à tomada de decisão ao assumir responsabilidades diante de situações profissionais diárias enfrentadas, como decidir, por exemplo, qual o caminho mais viável para o trajeto proposto, qual o horário mais apropriado e mais rápido para desenvolver a tarefa diária, qual o caminho mais seguro, enfim, de que forma irá realizar o trabalho diário e alcançar as metas propostas (CUNHA, 2016; FASSINA, 2018).

Quando se consideram aspectos prejudiciais ao bem-estar no trabalho, encontra-se nos resultados desta pesquisa, a repetição das atividades laborais realizadas de forma constante cujo Escore de 1996, o mais alto da dimensão, possibilita constatar que quase todos os participantes repetem as mesmas tarefas diárias. Há um alerta importante associado ao escore encontrado nessa questão: no trabalho dos motoristas, a repetição de tarefas diárias pode se refletir em cansaço elevado, pois a rotina repetitiva tende a gerar um trabalho monótono e desinteressante, o que torna o bem-estar no trabalho prejudicado (CRUZ *et al*., 2012; CARNEIRO, 2019; MASSON, 2009). Além disso, quando as tarefas se repetem cotidianamente, o nível de estresse se eleva e provoca reações psicofisiológicas decorrentes das situações que desencadeiam irritação, medo, excitação e estresse (AGUIAR; FONSECA; VALENTE, 2010).

Liberdade para ter iniciativas no trabalho, escore 1858, é condição que expressa o controle que o motorista de transporte de cargas tem sobre a realização do seu trabalho. O elevado escore encontrado pressupõe estresse, algo que evidencia a importância de revisão das práticas gerenciais, administrativa ou nas relações de trabalho para controle do estresse ocupacional (ABREU *et al*., 2002; KOMPIER; KRISTENSEN, 2003).

As situações apontadas na Tabela 3 pelos motoristas de transporte como geradoras de estresse na dimensão do controle, tomar iniciativas e repetições de tarefas, evidenciam a importância da valorização da saúde diante da associação entre adoecimentos dos trabalhadores e o estresse ocupacional (MAYOLINO, 2000). Os resultados encontrados quanto a possibilidade de decidir e a repetição das tarefas revelam possível desencadeamento ou potencialização do estresse ocupacional, o que resulta em fatores prejudiciais à qualidade de vida dos motoristas (BATISTON; CRUZ; HOFFMAN, 2006).

Na dimensão controle, a exigência de muitas habilidades ou de conhecimento especializado é um aspecto que também apresentou escore elevado (1760). Cerca de 80% dos participantes referem que frequentemente (43,82%) e às vezes (36,91%) essa condição lhes é exigida. Os construtos presentes na questão se refletem no conhecimento acumulado pelo indivíduo, decorrente de aprendizagens na escola, na universidade ou em outros contextos, aspectos que constituem o primeiro ingrediente da competência (SCHWARTZ, 2017). Entretanto, o estresse decorrente dessa realidade se associa ao que Bartholomeu (2008) afirma: a habilidade dos motoristas para processar informações intrínsecas à segurança na direção dos veículos é impactada negativamente pelos estados emocionais destes, muitas vezes causas humanas dos acidentes no trânsito.

A sobrecarga de trabalho dos motoristas de transporte, o baixo grau de controle sobre as tarefas diárias, a insatisfação com a remuneração, o mau planejamento das vias, a precariedade da sinalização e da infraestrutura, a violência a que estão sujeitos, entre outros, são aspectos negativos que procedem do seu ambiente de trabalho. Apesar de ser um trabalho útil e indispensável para a sociedade e para a economia e desenvolvimento do país, a valorização deste profissional ainda é um desafio a ser superado. Depreende-se, com base nos resultados apurados, que o estresse é característica do trabalho destes profissionais e que, com frequência, provoca alterações no comportamento dos profissionais (GIANASI, 2004; SILVA; GIL, 2013).

Dada a precariedade de condições contextuais para a realização do trabalho - relacionada às tarefas e exigências diárias, à pouca ou inexistente autonomia, às restrições quanto as decisões, a precariedade de informações/comunicação, observa-se, em alguma medida, a precarização do trabalho dos motoristas de transporte de cargas. Tal entendimento se sustenta na alta demanda e no baixo controle evidenciados no estudo, fatores comumente relacionados ao risco de adoecimento dos profissionais. Ao necessitar despender maior esforço, o motorista está sujeito a ultrapassar os limites de seu controle profissional e pessoal, o que pode originar

estresse laboral ou ampliar o estresse já existente, causando sofrimento ou adoecimento e, consequentemente, prejuízos na qualidade de vida destes (CORSI, 2012; ALVES *et al.*, 2004).

As situações laborais evidenciadas na pesquisa tendem a intensificar a sensação de desgosto e insatisfação relacionados ao trabalho dos motoristas. Todavia, estudos como este, realizados de forma interdisciplinar, advogam a necessidade de conforto físico e psíquico desses profissionais e de boas condições técnicas, estruturais e organizacionais como pressupostos ao bem-estar. Se tais pressupostos não são minimamente atendidos pelos empregadores, de pouco adiantam as ações desenvolvidas pelas instituições representativas da categoria enfatizando a importância do autocuidado e do bem-estar físico e mental destes profissionais, importantes fatores de referência da qualidade de vida no trabalho (COSTA; SANTOS, 2003; FRANKENHAUEUSER, 2001, *apud* BATTISTON; CRUZ; HOFFMAN, 2006).

Fatores preditores de estresse no trabalho não representam discussão recente na academia, afinal são estudados há mais de 50 anos. Por exemplo, Smith (1987) e Cooper e Marshall (1976), há muito já apontavam a carga de trabalho inadequada, a sobrecarga cognitiva, o relacionamento conflituoso com supervisores ou com colegas, a falta de controle sobre as tarefas ou sobre a tomada de decisões como aspectos originários ou potencializadores do estresse - muitos destes aspectos presentes nas respostas dos participantes deste estudo. O que já se tem consolidado em pesquisas, é que tais aspectos exercem influência no ambiente de trabalho e geram riscos ou danos à saúde dos trabalhadores (ZANELLI; KANAN, 2019).

De outro modo, o trabalho é fonte de prazer, saúde e satisfação quando bem desenvolvido e administrado. Para tal, é necessário o incentivo às relações sociais saudáveis, ao desenvolvimento de habilidades, da criatividade e autonomia do trabalhador e do controle sobre a própria tarefa. Se não atendidas minimamente essas condições, poderá advir riscos e danos mentais e psicológicos ao trabalhador (ANSOLEAGA, 2015; GLANZNER; OLSCOWSKY; KANTORSKI, 2011).

A estrutura administrativo-organizacional também pode ser desencadeadora de estresse ocupacional relacionada ao controle, pois para Schmidt e Dantas (2006), os fatores geradores do estresse estão baseados em três importantes variáveis: (i) demandas psicológicas, que estão ligadas ao contexto em que o trabalhador é submetido ao executar suas tarefas; (ii) controle exercido pelo trabalhador em relação ao trabalho que ele executa e o grau de habilidade necessário à tarefa; (iii) suporte social no trabalho. Observa-se que em boa medida estes fatores estão negativamente presentes nas respostas dos participantes, algo que, em desequilíbrio, pressupõe desgaste no trabalho e estresse aos trabalhadores (AMARAL *et al.*, 2013; SCHMIDT; DANTAS, 2006).

Ao se constatar alta demanda e baixo controle, espelham-se os efeitos dos riscos psicossociais do trabalho, importante representação da realidade vivenciada por um contingente cada vez maior de trabalhadores nos últimos anos. Torna-se claro que os aspectos estressores do trabalho evidenciam altos níveis de demanda psicológica e baixo controle sobre o trabalho são fatores que predispõem a ocorrência de transtornos mentais (BULTMANN; KANT; BRANDT; KASL, 2002). Reforça este entendimento estudo realizado com trabalhadores suecos evidenciou associação entre controle sobre o trabalho e apoio social à ocorrência de transtornos mentais comuns (CHOI *et al*., 2011).

4.3.3 Apoio social

Em se tratando de apoio social, apresentado na tabela 3, o apoio dos colegas de trabalho é considerado por 90,18% dos participantes como algo positivo e real no trabalho dos motoristas de cargas, sendo o escore mais elevado encontrado nesta categoria, 1788. Outro resultado importante é que cerca de 50% deles identificam bons relacionamentos entre colegas de trabalho (Escore 1395). O apoio dos colegas de trabalho e relação laboral saudável resulta na satisfação no trabalho entre os funcionários. Estudos revelam que quanto mais alto o nível de apoio social, mais elevados são os níveis de satisfação com o trabalho (FEIJÓ *et al*., 2017; FONSECA *et al*., 2013; URBANETTO *et al*., 2011).

A maior discordância apresentada na pesquisa foi em relação ao ambiente de trabalho. Quando questionados sobre um ambiente calmo e agradável, 84,73% dos motoristas discordaram desta afirmação, o que resultou no mais baixo escore entre todos desta dimensão (1027). Tal achado deve servir de alerta aos empregadores, pois um ambiente agradável de trabalho se reflete no bem-estar dos trabalhadores. Ambientes agradáveis trazem uma perspectiva de conforto para o bom andamento da rotina de trabalho, características essenciais para avaliar o bem-estar, uma vez que as empresas que investem nesses aspectos declaram ter retorno considerável no rendimento e satisfação dos colaboradores (BATTISTON; CRUZ; HOFFMAN, 2006).

O ambiente de trabalho é essencial à determinação do bem-estar, da entrega de resultados, da satisfação e comprometimento etc. Muitos empresários já perceberam que melhorar a vida de seus funcionários torna a empresa mais saudável, competitiva e produtiva (SIMMONDS, 2015). De acordo com Oliveira (2014), essa é a principal função da qualidade de vida no trabalho, a qual está baseada em dois aspectos fundamentais: o bem-estar do trabalhador e a eficiência organizacional.

Outro aspecto evidenciado na Tabela 3, que concentrou percentual significativo de respostas discordantes (84%) e baixo escore (1045) diz respeito ao bom relacionamento com as chefias. Em termos de apoio social, o suporte das chefias associado aos relacionamentos entabulados é frequentemente apontado como condição promotora de estresse psicológico entre motoristas. Este entendimento decorre dos achados de Romeo *et al*., (2012) em estudo junto a motoristas de ônibus de transporte público.

Os resultados da questão que avalia o relacionamento com as chefias merecem atenção dos empregadores, uma vez que baixo suporte social por parte destas pode predizer reações importantes ao estresse ocupacional (THEÖRELL, 2020). Em outras palavras, um bom relacionamento com a chefia e recebimento de suporte são aspectos importantes para o enfrentamento do sofrimento psíquico no trabalho (MENDES; COSTA; BARROS, 2003).

Importante é registrar que problemas no relacionamento com as chefias foram identificados também na ERI.

Os bons relacionamentos presentes nas respostas dos participantes (49,27%, escore 1395) é aspecto que contribui para a satisfação no trabalho e, em algum grau pode minimizar as ocorrências de estresse na rotina de trabalho. Essa condição é descrita nos resultados do estudo de Ulhôa *et al*., (2010) quando evidenciam que um dos aspectos geradores de maior satisfação entre os participantes (90,1%) de sua pesquisa foi o bom relacionamento com outras pessoas na empresa. Os autores observaram que os relacionamentos saudáveis existentes no ambiente de trabalho contribuem à superação dos desafios cotidianos e servem à função de apoio social. De modo contrário, a ausência de apoio social influencia o bem-estar e, por decorrência, predispõe os motoristas ao pior desempenho (ALMEIDA, 2002). De modo semelhante, encontra-se em Pedroso e Pilatti (2010) que a pressão por melhores resultados, a insatisfação com as retribuições e o estresse associado ao ambiente laboral reduzem a produtividade dos trabalhadores.

Por meio do conjunto de dados considerados na avaliação do apoio social, evidencia-se a importância deste à redução da tensão psicológica, ao estabelecimento de uma relação de confiança e emocional entre colegas de trabalho e chefias (SOUSA, 2005). Johnson e Hall (1988) e Karasek (1979), citados por Fonseca *et al*., (2013) já defendiam que o alto controle, a baixa demanda e o alto apoio social configuram-se como a melhor situação de trabalho vivenciada e contribuem para promover a saúde do trabalhador. Por oposto, quando o controle sobre o trabalho é baixo, a demanda psicológica é alta e há baixo apoio social estão dadas as condições para a ocorrência de eventos desfavoráveis entre os trabalhadores (SOUZA; LEITE, 2011).

De modo geral, na avaliação do apoio social encontram-se aspectos que denunciam sua precariedade. Para a maioria dos motoristas participantes o ambiente de trabalho não é tão calmo ou agradável quanto gostariam; parece haver certa incompreensão da parte dos colegas quanto aos problemas que precisam ser enfrentados no dia a dia; o relacionamento com a chefia não é bem avaliado e, apesar de existir apoio dos colegas de trabalho e bom relacionamento, os motoristas participantes não apreciam muito esta convivência.

Ao se procurar nas relações sociais e no ambiente de trabalho aspectos geradores de estresse e suas consequências na saúde dos motoristas por meio da Job Stress Scale verificou-se alta demanda, baixo controle e insuficiente apoio social, o que prediz elevado risco de adoecimento (KARASEK, 1979).

De acordo com o modelo bi-dimensional de Karasek (1979), os escores médios resultantes da aplicação da Job Stress Scale são dispostos em quatro quadrantes de forma a expressar as relações entre demandas e controle. A Figura 2, a seguir, possibilita visualizar os achados deste estudo.

Figura 2 – Esquema do modelo Demanda-Controle de Karasek

		Demanda Psicológica	
		Baixa	**Alta**
Controle	**Alto**	Baixo Desgaste	Ativo
	Baixo	Passivo	Alto Desgaste

Fonte: Adaptado de Theorell e Karasek (1996).

Em conformidade com o modelo, resta evidente que os motoristas de transporte de cargas participantes deste estudo encontram-se no quadrante Alto Desgaste, pois é baixo o controle que têm sobre a possibilidade de fazer uso de suas habilidades intelectuais para a realização de seu trabalho, bem como ter suficiente autoridade para decidir a maneira de realiza-lo realizá-lo. Além disto, são elevadas as pressões de natureza psicológica, quer sejam

quantitativas (tempo e velocidade na realização do trabalho), ou qualitativas (conflitos entre demandas contraditórias) (THEORELL, 2000).

Ao coexistirem altas demandas psicológicas e baixo controle sobre o processo e sobre o ambiente de trabalho, ocorre a vivência de alto desgaste ("job strain") no trabalhador, com efeitos deletérios à sua saúde.

Em síntese

Este estudo teve a participação maior de homens, com o 1º grau completo, que trabalham em empresas de pequeno porte e média de idade de 35 a 45 anos; casados; com renda de R$ 1,861.00 a R$ 3,720,00. O resultado da aplicação da fórmula indicada por Siegrist (1996), para extração do índice de (des) equilíbrio esforço-recompensa possibilita observar que, de modo geral, os motoristas percebem certa proporcionalidade entre o esforço que empreendem e as recompensas que recebem, pois o índice apurado junto aos 550 participantes é de 0,8532 (para indicação de equilíbrio o índice deve ser igual ou abaixo de um (≤1,0).

Em relação a demanda e controle, a demanda possibilita verificar que os motoristas realizam jornadas longas de trabalho de forma intensa e frequentemente caracterizada por um ritmo aumentado de trabalho. O controle evidencia a tomada de iniciativas e a repetição de tarefas diárias como aspectos deletérios ao seu bem-estar. Em outras palavras, é alta a demanda e baixo o controle exercido pelos motoristas quanto ao seu ambiente de trabalho e seu processo de trabalho. Além disto, é insuficiente o apoio social recebido no contexto laboral.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo objetivou caracterizar aspectos que procedem do ambiente laboral e do modo de organização do trabalho que podem exercer influência na saúde dos motoristas do setor de transporte de cargas. Para responder a esta questão buscou-se instrumentos – Effort Reward Imbalance (ERI) e Job Stress Scale – considerados robustos, em razão de sua ampla aceitação pela comunidade científica.

Como resultado da participação de 550 motoristas de transporte de cargas encontrou-se certa proporcionalidade entre o esforço que empreendem e as recompensas que recebem, e que é alta a demanda e baixo o controle exercido pelos motoristas quanto ao seu ambiente de trabalho e seu processo de trabalho. Além disto, é insuficiente o apoio social recebido no contexto laboral.

O modo de organização dos processos de trabalho e o ambiente laboral se caracterizam por pressões de natureza psicológica, tais como tempo e velocidade na realização do trabalho e conflitos entre demandas contraditórias. Ainda, pelas raras possibilidades de o trabalhador utilizar suas habilidades intelectuais ou conhecimentos adquiridos para a realização de seu trabalho, bem como pela ausente ou insuficiente autoridade para tomar decisões sobre a forma de realizá-lo. Sobrecarga de trabalho, interrupções e incômodos frequentes, excesso de responsabilidades e de horas-extras, esforços físicos e exigências elevadas são aspectos que caracterizam o trabalho dos motoristas e em algum grau lhes causa estresse.

As recompensas existentes se traduzem mais pelo respeito dos colegas e apoio destes em situações difíceis – aspectos presentes nas respostas de ambos os instrumentos – do que pela estabilidade, salário e renda e chances futuras de ascensão.

O conjunto das condições encontradas prenuncia elevados riscos de sofrimento e adoecimento. Tal fato denuncia que o ambiente laboral e o modo de organização do trabalho das empresas de transporte de cargas empregadoras dos participantes são prejudiciais à saúde e ao bem-estar deles. Esse resultado pode refletir a carência de um modelo de gestão adequado, com especial atenção à promoção da qualidade de vida no trabalho (OLIVEIRA *et al.*, 2018; VASCONCELOS, 2012).

Como todo estudo de natureza investigativa, ao final é possível responder a algumas perguntas associadas ao tema. Entretanto, outras derivaram do processo de pesquisar, o que vale como sugestões para novos estudos, é importante ressaltar a importância da saúde física dos motoristas (sono, alimentação, comorbidades, ergonomia da atividade), os hábitos e comportamentos (uso de drogas lícitas e ilícitas) e sua saúde mental (descanso, fadiga, estresse,

pressão por resultados, pressão temporal), entre outros. Entende-se que produzir conhecimento sobre a multivariedade de aspectos que determinam a boa e saudável condução dos veículos representa possibilidade de se evitar acidentes com perdas materiais e imateriais.

As implicações práticas deste estudo estão associadas à possibilidade de se evidenciar os resultados a todas as empresas empregadoras que integram a rede SEST – SENAT. Para tanto, é preciso elaborar um documento que contenha, além dos resultados encontrados, os custos elevados da não prevenção do sofrimento e adoecimento da categoria profissional e os ganhos decorrentes de programas de incentivo à qualidade de vida no trabalho e à salubridade física e psicológica dos motoristas trabalhadores. Nestes termos, futuramente será possível contar com estradas mais seguras para todos e um trânsito menos expropriador de futuros.

REFERÊNCIAS

ABREU, K. L. de; *et al*. Estresse ocupacional e Síndrome de Burnout no exercício profissional da psicologia. **Psicol. Cienc. Prof**., Brasília, v. 22, n. 2, p. 22-29, jun 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932002000200004&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. **A ANTT registra quase 500 mil Transportadores de Carga no País.** 2017. Disponível em: http://www.brasil.gov.br/editoria/infraestrutura/2011/01/antt-registra-quase-500-mil-transportadores-de-carga-no-pais. Acesso em: 27 jun. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. **Anuário Estatístico de Transporte 2019.** 2019. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20270/transportadores___frota_de_veiculos.html. Acesso em: 07 mai. 2020.

AGUIAR, O. B.; FONSECA, M. J.; VALENTE, J. G. Reliability (test-retest) of the Swedish Questionnaire Demand-Control scale among industrial restaurant employees in the State of Rio de Janeiro. **Rev Bras Epidemiol**, v.13, n. 2, p. 212-222. 2010.

ALCARÁS, P. A. S.; MENEZES, N. G. A.; JUDAI, M. A. Avaliação audiológica em caminhoneiros. In: **Colloquium Vitae**. ISSN: 1984- 6436. p. 17-26, 2017.

ALESSI, A.; ALVES, M. K. Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. **Ciência & Saúde,** v. 8, n. 3, p. 129-136, 2015. Disponível em: http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/faenfi/article/download/18184/13986. Acesso em: 07 mai. 2020.

ALMEIDA, M. A. **Análise da qualidade de vida e trabalho dos agentes comunitários de saúde de Sobral, Ceará.** 2016. 149f. Dissertação (Mestrado em Saúde da Família). Campus da Medicina, Universidade Federal do Ceará, Sobral, 2016. Disponível em: http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/21263. Acesso em: 12 jul. 2020.

ALVES, M. G. de M.; *et al*. Versão resumida da "job stress scale": adaptação para o português. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v.38, n. 2, p. 164-171, Abril. 2004. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102004000200003&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 12 jul. 2020.

AMARAL, M. A.; *et al*. **Estresse Ocupacional**: Um Estudo das Relações de Trabalho do Centro Municipal de Saúde de Iúna/Es. Gestão e Tecnologia para a Competitividade 23.24.25 de outubro de 2013. Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia. Disponível em: https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos13/29918346.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

AMBONI, N.; CARMINHA, D. O. Abordagem Multiparadigmática em Estudos Organizacionais: indo muito mais além da visão hegemônica. **VI Colóquio Internacional de Epistemologia e Sociologia da Ciência da Administração**. Florianópolis, março 2014. Disponível em: http://coloquioepistemologia. com.br/site/wp-content/uploads/2014/03/ANE100.pdf. Acesso em: 31 jul. 2017.

ANDERSEN, L. B.; BOESEN, A.; PEDERSEN, L. H. Performance in Public Organizations: Clarifying the Conceptual Space. **Public Admin Rev**, v. 76, p. 852-862, 2016. DOI:10.1111/puar.12578. Disponível em: https://onlinelibrary.wiley.com/action/showCitFormats?doi=10.1111%2Fpuar.12578. Acesso em: 10 jul. 2020.

ANDRADE, C. **Transporte de Passageiros sobre trilhos.** Entrevista. SEST/SENAT. 2008. Disponível em: https://www.sestsenat.org.br/imprensa/noticia/clesio-andrade-transporte-trilhos-investimento. Acesso em: 10 jul. 2020.

ANSOLEAGA, E. Indicadores de salud mental associados a riesgo psicossocial laboral em um hospital público. **Rev. Méd. de Chile.** 2015. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-98872015000100006&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 12 jul. 2020.

ARAÚJO, R. P. de; SANTOS, N. de; MAFRA, W. J. **Gestão da Segurança e Saúde do Trabalho.** Universidade do Estado de Santa Catarina, 2006. Disponível em: https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos07/579_gestao%20de%20seguranca%20e%20saude%20no%20trabalho.pdf. Acesso em: 21 Mai 2020.

ARAÚJO, T. M.; AQUINO, E.; MENEZES, G.; SANTOS, C.O.; *et al.* Aspectos psicossociais do trabalho e distúrbios psíquicos entre trabalhadoras de enfermagem. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 37, n. 4, p. 424-433, Agosto. 2003. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102003000400006&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 30 ago. 2018.

AZEVEDO, E.; PELICIONI, M. C. F.; WESTPHAL, M. F. Práticas intersetoriais nas políticas públicas de promoção de saúde**. Physis,** Rio de Janeiro, v. 22, n. 4, p. 1333-1356, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-73312012000400005&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 20 mai. 2018.

AZEVEDO, J. B.; *et.al*. Responsabilidade Social e a Imagem Corporativa: o caso de uma empresa de marca global. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios,** [S.l.], v. 9, n. 1, p. 95-117, maio 2016. ISSN 1984-3372. Disponível em: http://www.portaldeperiodicos.unisul.br/index.php/een/article/view/3142. Acesso em: 22 mai. 2020.

BAGIROVA, G. G.; *et.al*. Prevalence and risk factors of the lower back syndrome in automobile drivers. **Terapevticheskii arkhiv**, v. 73, n. 1, p. 30-33, 2001. Disponível em: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/11234136. Acesso em: 12 jul. 2018.

BARAHONA, J. A. Percepción de los factores de riesgo psicosocial en una entidad financiera fusionada. **Pensamiento psicológico**, v. 4, n. 11, p. 183-197, 2008. Disponível em: https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3091257.pdf. Acesso em: 27 jun. 2018.

BARBOSA, L. A. S.; *et al.* Prevalência do consumo de substâncias psicotrópicas por motoristas de ônibus urbano: uma revisão sistemática. **SMAD, Rev. Eletrônica Saúde Mental Álcool Drog.** (Ed. Port.), Ribeirão Preto, v. 14, n. 4, p. 234-244, 2018. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1806-69762018000400007&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 12 jul. 2020.

BARTHOLOMEU, D. Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. **Psicologia Argumento**, v. 26, n. 54, p. 193-206, 2017. Disponível em: https://periodicos.pucpr.br/index.php/psicologiaargumento/article/view/19685. Acesso em: 12 jul. 2020.

BATHIJA, G. V.; *et al*. A community based cross-sectional study to assess malnutrition among elderly population residing in Urban and Rural areas of a district in Karnataka, India. Project. **ResearchGate,** 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/project/A-community-based-cross-sectional-study-to-assess-malnutrition-among-elderly-population-residing-in-Urban-and-Rural-areas-of-a-district-in-Karnataka-India. Acesso em: 08 jul. 2018.

BAÚ, T.; PELEGRINI, G.; A; BAÚ, C. **Avaliação da Qualidade de Vida Declarada dos Motoristas do Transporte Rodoviário.** Artigo, 2009. Disponível em: http://www.confea.org.br/media/civil_avaliacao_da_qualidade_de_vida_declarada_pelos_motoristas_do.pdf. Acesso em: 30 abr. 2018.

BAYLÃO, A. L. da S.; ROCHA, A. P. de S. **A Importância do Processo de Recrutamento e Seleção de Pessoal na Organização Empresarial.** XI Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, 2014. Disponível em: https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos14/20320178.pdf. Acesso em: 21 mai. 2020.

BAZANI, A. **O impacto da qualidade de vida do motorista em toda a sociedade.** Diário do Transporte. 2017. Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2017/07/25/dia-do-motorista-o-impacto-da-qualidade-de-vida-do-motorista-em-toda-a-sociedade/. Acesso em: 01 jul. 2018.

BEEHR, T. A.; JEX, S. M.; STACY, B. A.; MURRAY, M. A. Work stressors and coworker support as predictors of individual strain and job performance. **Journal of Organizational Behavior,** v. 21, n. 4, p. 391-405, 2000. Disponível em: https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/%28sici%291099-1379%28200006%2921%3a4%3c391%3a%3aaid-job15%3e3.0.co%3b2-9. Acesso em: 12 jul. 2020.

BERGAMASHI, R. D. **Luto e Resiliência: Pais que Perderam Filhos Adultos Jovens.** 2015. Dissertação (Mestrado em Ambiente e Saúde). Universidade do Planalto Catarinense. Lages SC. Disponível em: https://biblioteca.uniplaclages.edu.br/biblioteca/repositorio/000000/0000000E.pdf. Acesso em: 28 abr. 2018.

BEZERRA, A. de L. **Impacto Do Ruído Ambiental Da Unidade De Terapia Intensiva Neonatal Sobre As Respostas De Estresse Em Recém-nascidos Prematuros**. 2017. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/27706. Acesso em: 21 mai. 2020.

BEZERRA, F. N.; SILVA, T. M.; RAMOS, V. P. Estresse ocupacional dos enfermeiros de urgência e emergência: Revisão Integrativa da Literatura. **Acta Paul. Enferm**., São Paulo, v. 25, n. spe2, p. 151-156, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-21002012000900024&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 07 mai. 2020.

BHATT, B.; SEEMA, M. S. Occupational Health Hazards: A Study of Bus Drivers. **Journal of Health Management,** v. 14, v. 2, p. 201-206, 2012. Disponível em: http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/097206341201400209?journalcode=jhma. Acesso em: 19 jul. 2018.

BOADA, J. G.; KUZMICA, A. J. P.; RECIO, S. G.; VIGIL-COLET, A. Estresores laborales en conductores de autobuses (ELBus-21): estructura factorial, fiabilidad y validez. **Univ. Psychol,** v. 12, n. 1, p. 249-259, jan. 2013. Disponível em: http://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/lil-680560. Acesso em: 08 jul. 2018.

BORGES, E. M. F.; MORAES, M. S. S. **Uma Análise sobre Riscos Ocupacionais dos Motoristas de Caminhão.** Artigo. 2017. Disponível em: http://revistacientifica.facmais.com.br/wp-content/uploads/2017/09/9.-uma-análise-sobre-os-riscos-ocupacionais-dos-motoristas-de-caminhão.pdf. Acesso em: 02 mai. 2018.

BRASIL. CNT (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE). **Acidentes rodoviários e infraestrutura.** Brasília: CNT, 2018. Disponível em: http://cms.cnt.org.br/imagens%20cnt/pdfs%20cnt/acidentes%20rodovi%c3%a1rios%20e%20infraestrutura/acidentes_rodoviarios_infraestrutura_web.pdf. Acesso em: 10 jun. 2018.

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte – CNT. **Investimento rodovias – Menor gasto com acidentes.** – Brasília: CNT, 2017. Disponível em: http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/investimento-rodovias-menor-gastos-acidentes. Acesso em: 10 jun. 2018.

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte – CNT. **Pesquisa CNT perfil dos motoristas de ônibus urbanos 2017.** Brasília: CNT, 2017. Disponível em: http://cms.cnt.org.br/imagens%20cnt/pdfs%20cnt/estudos%20cnt/pesquisa_cnt_perfil_dos_motoristas_urbanos_2017_internet.pdf. Acesso em: 25 jun. 2018.

BRASIL. Diretoria de Vigilância Epidemiológica de Santa Catarina – DIVE/SC. **Dados sobre mortes e internações por Acidentes de Trânsito em Santa Catarina.** 2018. Disponível em: http://sc.gov.br/index.php/noticias/temas/saude/dive-divulga-dados-sobre-mortes-e-internacoes-por-acidentes-de-transito-em-santa-catarina. Acesso em: 13 jun. 2018.

BRASIL. Instituto Nacional de Seguridade Nacional – INSS. **Instrução Normativa INSS nº 98 de 5 de dezembro de 2003.** Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/inssinstrnorm_1311702851.pdf. Acesso em: 27 jun. 2018.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **NR 07** – Programa de. Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2013. Disponível em: https://www.pncq.org.br/uploads/2016/nr_mte/nr%207%20-%20pcmso.pdf. Acesso em: 02 jul. 2018.

BRASIL. Diretoria de Vigilância Epidemiológica – DIVE da Secretaria de Estado da Saúde (SES) – Santa Catarina. **Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM.** 2018. Disponível em: http://www.sc.gov.br/index.php/noticias/temas/saude/dive-divulga-dados-

sobre-mortes-e-internacoes-por-acidentes-de-transito-em-santa-catarina. Acesso em: 19 mai. 2018.

BUHLER, L.V. **Qualidade de Vida no Trabalho: contribuições para o desenvolvimento de trabalhadores e sua repercussão nas organizações.** Universidade de Caxias do Sul. Semintur. 2019. Disponível em: https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/08/Qualidade%20de%20Vida%20no%20Trabalho%20contribuicoes%20para%20o%20desenvolvimento%20de.pdf. Acesso em: 20 mar. 2020.

BÜLTMANN, U.; KANT, I. J.; BRANDT, P.A.; KASL, S.V. Psychosocial work characteristics as risk factors for the onset of fatigue and psychological distress: prospective results from the Maastricht Cohort Study. **Psychol. Med**., v. 32, n. 2, p. 333-345, 2020. Disponível em: https://doi.org/10.1017/S0033291701005098. Acesso em: 10 jul. 2020.

BURREL, G.; MORGAN, G. **Sociological paradigms and organizational analysis.** Heinemann, London, 1979. Disponível em: https://www.taylorfrancis.com/books/9781315242804. Acesso em: 12 jul. 2020.

BUUNK, B. P.; JONGE, J.; YBEMA, J. F.; WOLFF, C. J. Psychosocial aspects of occupational stress. *In* P.J.D. Drenth, H. Thierry & C.J. de Wolff (Orgs.), **Handbook of work and organizational psychology,** v. 2, 2. ed. London: Psychology Press. 1998. Disponível em: https://research.vu.nl/en/publications/psychosocial-aspects-of-occupational-stress. Acesso em: 14 jul. 2018.

CARDOSO, D. S.; *et al*. Análise e gestão da exposição combinada entre ruído e vibrações e os efeitos sobre a saúde dos motoristas de transporte de combustíveis líquidos inflamáveis da Cooperativa Copetrans. **Paramétrica**, v. 11, n. 12, p. 703-7018, 2019. Disponível em: http://parametrica.emnuvens.com.br/parametrica/article/view/131. Acesso em: 12 jul. 2020.

CARNEIRO, A. S. **Stress Ocupacional.** Bournout e cultura de segurança do paciente entre trabalhadores Hospitalares de áreas semicríticas e críticas. Santa Maria – RS. 2019. 217 p. Disponível em: https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/18541/dis_ppgenfermagem_2019_carneiro_alessandra.pdf?sequence=1&isallowed=y. Acesso em: 21 mai. 2020.

CARREIRA, Dorival. **Organização, sistemas e métodos**. São Paulo: Saraiva, 2009.

CAVAGIONI, L.; PIERIN, A. M. G. Risco cardiovascular em profissionais de saúde de serviços de atendimento pré-hospitalar. **Rev. Esc. Enferm**. USP, São Paulo, v. 46, n. 2, p. 395-403, Apr. 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0080-62342012000200018&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 05 abr. 2020.

CHIAVENATO, I. **Recursos Humanos**. São Paulo: Atlas, 2000.

CHIROLI, D. M.; VIANA, B. L.; ZOLA, F. C.; ARAGÃO, F. V. Viabilidade de Terceirização de Frota em uma Indústria de Embalagens Plásticas. **Revista Tecnológica**, p. 105-117, 17 mar. 2015.

CHOI, B.; *et al*. Synergistic interaction effect between job control and social support at work on general psychological distress. **Int Arch Occup Environ Health,** v. 84, n. 1, p. 77-89. 2011. Disponível em: https://doi.org/10.1007/s00420-010-0554-y. Acesso em: 04 jul. 2020.

CHOR, D.; WERNECK, G. L.; FAERSTEIN, E.; ALVES, M. G. M.; *et al*. The Brazilian version of the effort-reward imbalance questionnaire to assess job stress. **Cad. Saúde Pública**, v. 24, n. 1, p. 219-224, Jan. 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0102-311x2008000100022&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 30 ago. 2018.

CIEŚLAK, R.; WIDERSZAL-BAZYL, M.; ŁUSZCZYŃSKA-CIEŚLAK, A. The moderating role of hardiness and social support in the relation between job estresseors and well-being. A lesson from a clerical women sample. **International Journal of Occupational Safety and Ergonomics**, v. 6, n. 2, p. 257-292, 2000. Disponível em: http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10803548.2000.11076455. Acesso em: 27 jun. 2018.

COELHO, E. A. **Qualidade de vida no trabalho e seu reflexo na qualidade de vida pessoal:** o caso do trabalho feminino no setor hoteleiro de Viçosa – MG. 2015. Disponível em: https://www.locus.ufv.br/bitstream/handle/123456789/6898/texto%20completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 22 mar. 2020.

COOPER, C.L.; MARSHALL, J. Occupational sources of stress: A review of the literature relating to coronary heart disease and mental ill health. **Journal of occupational psychology**, v. 49, n, 1, p. 11-28. 1976. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.2044-8325.1976.tb00325.x>. Acesso em 18 jul. 2019.

CORREA, V. H. C.; RAMOS, P. A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas. **Rev. Econ. Sociol. Rural.** Brasília, v. 48, n. 2, p. 447-472, jun. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20032010000200009&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 27 jun. 2018.

CORSI, E. M. **Estresse laboral na equipe de enfermagem do setor de emergências de um hospital no interior do estado de São Paulo e suas repercussões**. Dissertação (Mestrado). Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto. DOI: 10.11606/D.22.2012.tde-17042013-152013. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/22/22131/tde-17042013-152013/pt-br.php. Acesso em: 12 jul. 2010.

COSTA, F. R. da; PELISSARI, A. S. Imagem Corporativa: Fatores Influenciadores Sob a Ótica dos Discentes da Educação a Distância**. BBR, Braz. Bus. Rev**., Vitória, v. 14, n. 1, p. 108-130, Feb. 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-23862017000100108&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 22 mai. 2020.

COSTA, L. S.; SANTOS, M. Fatores Psicossociais de Risco no Trabalho: Lições Aprendidas e Novos Caminhos. **International Journal on Working Conditions**, v. 1, n. 5, p. 39-58, 2003. Disponível em:

https://sigarra.up.pt/fpceup/pt/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=88066. Acesso em: 19 jun. 2018.

COSTA, L. B.; *et al*. Morbidade declarada e condições de trabalho: o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte. **São Paulo Perspec.**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 54-67, Jun, 2003. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392003000200007&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 12 jul. 2020.

CRIZZLE, A. M.; *et al*. Health and wellness of long-haul truck and bus drivers: A systematic literature review and directions for future research. **Journal of Transport & Health,** v. 7, Part A, p. 90-109, December 2017**.** Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140516302213. Acesso em: 19 jul. 2018.

CRUZ, A. S.; CAMPOS, I. C. M.; CRUZ, R. M.; RABUSCKE, M. M. Riscos psicossociais e incapacidade do servidor público: um estudo de caso. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 32, n. 3, p. 686-705, 2012. Disponível em: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=282024793013. Acesso em: 25 jun. 2018.

CUNHA, K. R., **Análise de acidentes de trânsito de caminhoneiros na perspectiva da análise da atividade.** 2016. 143 f. Dissertação. Disponível em: http://repositorio.ufes.br/bitstream/10/9052/1/tese_8742_disserta%c3%87%c3%83o%20kamilla%20rocha%20cunha.pdf. Acesso em: 21 mai. 2020.

DHAR, R. L. Cynicism in the Indian organizations: An exploration of the employeesÂ´ perspectives. **Qualitative Sociology Review,** v. 5, p. 152-175, 2009.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN – SC. **Comissão realizada seminário sobre segurança no trânsito.** 2016. Disponível em: http://www.detran.sc.gov.br/index.php/editar-comunicacao/168-comissao-realiza-seminario-sobre-seguranca-no-transito. Acesso em: 30 abr. 2018.

DEPARTAMENTO REGIONAL DE TRÂNSITO – DETRAN – PE. **Condições adversas do motorista.** 2007. Disponível em: http://www.detran.pe.gov.br/condicoes_adv_motorista.shtml. Acesso em: 01 jul. 2018.

DIAS, M. S. de L; SOARES, D. H. P. A escolha profissional no direcionamento da carreira dos universitários. **Psicol. Cienc. Prof.,** Brasília, v. 32, n. 2, p. 272-283, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000200002&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 07 mai. 2020.

DUARTE, L. C. B.; MORAES, T. D. Saúde mental de psicólogos atuantes em serviços de atenção primária à saúde. **Est. Inter. Psicol.**, Londrina, v. 7, n. 2, p. 123-146, dez. 2016. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-64072016000200008&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

DUCHARME, L. J.; KNUDSEN, H. K.; ROMAN, P. M. Emotional exhaustion and turnover intention in human service occupations: The protective role of coworker support. **Sociological Spectrum**, v. 28, n. 1, p. 81-104, 2007.

DUTRA, J. **Gestão de Pessoas.** São Paulo: Editora Atlas, 2002.

EU-OSHA, Agência Europeia para a Saúde e Segurança no Trabalho. **Riscos psicossociais e estresse no trabalho**. 2018. Disponível em: https://osha.europa.eu/pt/themes/psychosocial-risks-and-estresse. Acesso em: 01 jul. 2018.

FACAS, E. P. **Protocolo de Avaliação dos Riscos Psicossociais no Trabalho: contribuições da psicodinâmica do trabalho.** Tese. Brasília. 2013. Disponível em: http://lpct.com.br/wp-content/uploads/2012/11/1-2013_emilioperesfacas.pdf. Acesso em: 10 jun. 2018.

FASSINA, A. P. M. **A Regulação da Jornada de Trabalho dos Motoristas Profissionais e a Geração de Custos às Empresas prestadoras de Serviços de Transportes Rodoviários de carga.** São Leopoldo, 2018. Disponível em: http://repositorio.jesuita.org.br/handle/unisinos/7779?locale-attribute=en. Acesso em: 21 mai. 2020.

FEIJÓ, F. R.; *et al*. Estresse ocupacional em trabalhadores de uma fundação de atendimento socioeducativo: prevalência e fatores associados. **Rev. Bras. Med. Trab.,** v. 5, n. 2, p. 124-133, 2017. Disponível em: http://www.rbmt.org.br/details/221/pt-BR/estresse-ocupacional-em-trabalhadores-de-uma-funda-ccedil--atilde-o-de-atendimento-socioeducativo--preval-ecirc-ncia-e-fatores-associados. Acesso em: 21 mai. 2020.

FEITOZA, R. V. **O Estresse no Motorista de Ônibus Urbano.** Artigo. 2015. Disponível em: https://psicologado.com.br/atuacao/psicologia-da-saude/o-estresse-no-motorista-de-onibus-urbano. Acesso em: 25 jun. 2018.

FERNÁNDEZ-D'POOL, J.; VÉLEZ, F.; BRITO, A.; D'POOL, C. Síntomas musculoesqueléticos en conductores de buses de una institución universitaria / Musculoeskeletal symptoms in bus drivers of a university institution. **Invest. Clin.,** v. 53, n. 2, p. 125-137, jun. 2012. Disponível em: http://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/lil-664571. Acesso em: 08 jul. 2018.

FERREIRA, M. R.; PINTO, R. B. **A contribuição da Psicologia Ambiental para o estudo das situações de trabalho.** Relatório de pesquisa não-publicado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

FERREIRA, R. C.; VARGA, C. R. R.; SILVA, R. F. Trabalho em equipe multiprofissional: a perspectiva dos residentes médicos em saúde da família. **Ciênc. Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 14, supl. 1, p. 1421-1428, Oct., 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232009000800015&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 07 mai. 2020.

FERREIRA, S. F.; SOEIRA, F. S. A importância do recrutamento da seleção de pessoas em uma empresa de pequeno porte do setor de móveis. **Revista Eletrônica "Diálogos Acadêmicos"**, v. 10, 2013. Disponível em: http://uniesp.edu.br/sites/_biblioteca/revistas/20170627111419.pdf. Acesso em: 22 mar. 2020.

FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ – FETROPAR. **Setor de transportes terrestres ocupa o primeiro lugar no índice de mortes por acidentes de trabalho.** Artigo. 2017. Disponível em: http://fetropar.org.br/setor-de-transportes-terrestres-ocupa-o-primeiro-lugar-no-indice-de-mortes-por-acidentes-de-trabalho/. Acesso em: 19 mai. 2018.

FLECK, M. P. A.; *et al*. Aplicação da versão em português do instrumento abreviado de avaliação da qualidade de vida "WHOQOL-bref". **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 34, n. 2, p. 178-183, Abril., 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102000000200012&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 30 ago. 2018.

FONSECA, I. S.; *et al.* Apoio social e satisfação no trabalho em funcionários de uma empresa de petróleo. **Psicol. Am. Lat**., México, n. 25, p. 43-56, 2013. Disponível em http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s1870-350x2013000200004&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 21 mai. 2020.

FONTELLES, M. J.; *et al.* Metodologia da pesquisa científica: diretrizes para a elaboração de um protocolo de pesquisa. **Revista Paraense de Medicina**, v. 23, n. 3, p. 1-08, 2009.

FRAGOSO JUNIOR, A.; GARCIA, E. G. Transporte rodoviário de carga: acidentes de trabalho fatais e fiscalização trabalhista. **Rev. Bras. Saúde Ocup**., São Paulo, v. 44, e3, 2019. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572019000101301&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 22 mai. 2020.

FRIEDRICH, A. C. D.; MACEDO, F.; REIS, A. H. Vulnerabilidade ao stress em adultos jovens. **Rev. Psicol., Organ. Trab.,** Florianópolis, v. 15, n. 1, p. 59-70, Mar. 2015. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572015000100006&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 08 mai. 2020.

GAIOLA, *et al*. Segurança **e saúde no trabalho da condução automóvel profissional: riscos profissionais e medidas preventivas.** – Lisboa: ACT, 2016. 38 p. Disponível em: https://www.cm-coimbra.pt/index.php/servicos/documentacao-geral/menu-area-de-ficheiros/agendas-culturais/9694-seguranca-e-saude-no-trabalho-da-conducao-automovel-profissional-riscos-profissionais-e-medidas-preventivas/file. Acesso em: 02 jul. 2018.

GÂNDARA, G.; CRUZ, P. B. A satisfação no trabalho como antecedente da produtividade no transporte rodoviário de cargas**. Refas-Revista**. Fatec Zona Sul, v. 5, n. 4, p. 39-49, 2019.

GERHARDT, E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa** / coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. Disponível em: http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf. Acesso em: 22 jul. 2018.

GIANASI, L. B. de S. **The sources of physical and emotional wear and the syndrome of Burnout in the urban public transport system of Natal**. Master s dissertation. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2004. 141 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia, Sociedade e Qualidade de Vida). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2004.

GIRARD, S. A.; *et al*. Multiple Work-Related Accidents: Tracing the Role of Hearing Status and Noise Exposure. **Occupational and Environmental Medicine,** v. 66, n. 5, p. 319-324, May 2009. Disponível em: https://www.jstor.org/stable/27733126?seq=1#page_scan_tab_contents. Acesso em: 12 jul. 2018.

GIROTTO, E.; *et al*. Comportamentos alimentares de risco à saúde e fatores associados entre motoristas de caminhão**. Ciênc. Saúde Coletiva,** Rio de Janeiro, v. 25, n. 3, p. 1011-1023, Mar. 2020. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232020000301011&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 22 mai. 2020. Epub Mar 06, 2020.

GISLON, L. C.; MAFRA, T.; BOTTAN, E. R. Câncer de boca: conhecimento de motoristas de transportes de carga em um município de Santa Catarina (Brasil***). Journal of Oral Investigations,*** v. 8, n. 1. p. 34-44, 2019.

GLANZNER, C. H; OLSCHWSKY, A; KANTORSKI, L. P. O trabalho como fonte de prazer: avaliação da equipe de um Centro de Atenção Psicossocial. **Rev Esc Enferm USP,** v. 45, n. 3, p. 716-21, 2011.
Disponível em:
https://www.scielo.br/pdf/reeusp/v45n3/v45n3a24.pdf. Acesso em: 12 jul. 2020.

GOMES, B. F.; BONVICINI, C. R. Saúde mental e o trabalho de caminhoneiros de cargas nas rodovias. **Psicologia e Saúde em debate**, 2. Supl. n. 1, p. 8-11, 2016. Disponível em: https://psicodebate.dpgpsifpm.com.br/index.php/periodico/article/download/54/40/. Acesso em: 20 Mar. 2020.

GONÇALVES, D. M. C. **Excesso de trabalho e conflito trabalho-família: o papel moderador do apoio dos colegas e do apoio do chefe**. 2019. 25f. Dissertação (Mestrado Integrado em Psicologia)**.** Universidade de Lisboa, Lisboa 2019. Disponível em: https://repositorio.ul.pt/handle/10451/41561. Acesso em: 12 jul. 2020.

GOULART, I. B. Estudos exploratórios em psicologia organizacional e do trabalho. In. GOULART, I.B (Org.). **Psicologia organizacional e do trabalho: teoria, pesquisa e temas correlatos.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002, p. 158-183.

GUIMARÃES, L. A. M.; SIEGRIST, J.; MARTINS, D. A. Modelo teórico de estresse ocupacional: desequilíbrio entre esforço-recompensa no trabalho (ERI). **Série Saúde Mental e Trabalho**, v. 2, p. 69-83, 2004.

HACKMAN, J. R.; OLDHAM, G. R. Motivation through the design of work: test of a theory Organizational Behavior and Human Performance, **Science Direct,** v. 16, n. 2, p. 250-279, 2004. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0030507376900167. Acesso em: 07 jul. 2018.

HAMMER, L. B.; *et al*. Clarifying work–family intervention processes: The roles of work–family conflict and family-supportive supervisor behaviors. **Journal of Applied Psychology**, v. 96, n. 1, p. 134, 2011. Disponível em:
https://www.researchgate.net/publication/46379462_clarifying_work-family_intervention_processes_the_roles_of_work-family_conflict_and_family-supportive_supervisor_behaviors. Acesso em: 12 jul. 2020.

HEDBERG, G. E.; *et al*. Risk indicators of ischemic heart disease among male professional drivers in Sweden. **Scand J Work Environ Health,** v. 19, n. 5, p. 326-333, 1993. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahukewismjvt35zcahufzlmkhuuybzcqfggrmaa&url=https%3a%2f%2fwww.sjweh.fi%2fdownload.php%3fabstract_id%3d1467%26file_nro%3d1&usg=aovvaw2cmywsm6yml4ceon6ap-bl. Acesso em: 12 jul. 2018.

HEGE, A.; *et al*. The Impact of work organization, job stress, and sleep on the health behaviors and outcomes of US Long-Haul Truck Drivers. **Health Education & Behavior**, v. 46, n. 4, p. 626-636, 2019. Disponível em: https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/30770029/. Acesso em: 12 jul. 2020.

HYPPOLITO, M. C. C. P. **Motivação, esforço e recompensa = aspectos relacionados à equipe de trabalho em uma Unidade Básica de Saúde**. 36 f. Dissertação (Mestrado Profissional). Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Odontologia de Piracicaba, Piracicaba, São Paulo, 2014.

INSTITUTO DE CERTIFICAÇÃO E ESTUDOS DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – ICETRAN. **Motoristas mulheres ainda são minorias.** Artigo. 2019. Disponível em: https://icetran.com.br/blog/motorista-mulheres-ainda-sao-minoria/. Acesso em: 20 mar. 2020.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E TRANSPORTES TERRESTRES – IMTT – PORTUGAL. **Saúde, Segurança e Higiene no Trabalho.** Disponível em: http://www.imt-ip.pt/sites/imtt/portugues/transportesrodoviarios/documents/manuais%20forma%c3%a7%c3%a3o%20inicial%20motoristas/manual_saude_segur_higiene_fia.pdf. Acesso em: 19 jun. 2018.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA – INEP. **A crise econômica atinge frequentemente os mais jovens.** 2018. Brasília – DF. Disponível em: http://inep.gov.br/dados. Acesso em: 10 jul. 2020.

JACQUES, M. G. C.; AMAZARRAY, M. R. Trabalho bancário e saúde mental no paradigma da excelência. **Boletim da Saúde**, v. 20, n. 1, p. 93-106, jan./jun., 2006.

JIMÉNEZ, B. M.; LEÓN, C. B. Factores y riesgos psicosociales, formas, consecuencias, medidas y buenas prácticas. **Universidad Autónoma de Madrid**, 2013. Disponível em: http://www.ridsso.com/documentos/muro/207_1445032095_5621709f6380a.pdf. Acesso em: 27 jun. 2018.

JOHNSON J. V.; HALL, E. M. Job strain, workplace social support, and cardiovascular disease: A cross sectional study of a random sample of the Swedish working population. **American Journal of Public Health,** v.78, n.10, p.1336–1342. 1988.

KAMLOT, D.; WANDERLEY, R. M. T. C. Comportamento dos caminhoneiros em postos rodoviários de combustíveis. **Revista Pretexto**, v. 12, n. 4, art. 5, p. 105-132, 2011. Disponível em: http://www.spell.org.br/documentos/ver/3885/comportamento-dos-caminhoneirosem-. Acesso em: 01 jul. 2018.

KANAN, L. A. **Características do processo de vinculação de coordenadores de curso com o trabalho e com a universidade**. 2008. Tese (Doutorado em Psicologia Organizacional e do Trabalho). Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Santa Catarina.

KANAN, L. A.; ZANELLI, J. C. Work organization, creditor or debtor? Study about organizational reciprocity. **Psicologia em Estudo**, v. 16, n. 1. p. 139-147, 2011.

KAPRON, R. A. **Os Trabalhadores Motoristas do Transporte Rodoviário de Cragas do Brasil:** economia, legislação, empresas, condições de trabalho e relações de trabalho. XIV Encontro Estadual de História – ANPUH – RS, 2012. Disponível em: http://www.eeh2018.anpuh-rs.org.br/resources/anais/8/1531176699_arquivo_2018anpuhrscomunicacaoostrabalhadoresmotoristasdecaminhaodotrcdobreconlegislempresaseconddtrabereldtrabrakapron.pdf. Acesso em: 21 mai. 2020.

KARASEK, R. Job demands, job decision latitude and mental strain: implications for job redesign, **Administrative Science Quarterly**, v. 24, p. 285-308, 1979. DOI: 10.2307/2392498. Disponível em: https://www.jstor.org/stable/2392498?seq=1 Acesso em: 12 jul. 2020.

KLEIN, L. L.; PEREIRA, B. A. D.; LEMOS, R. B. Qualidade de Vida no Trabalho: Parâmetros e Avaliação no Serviço Público. **Rev. Adm. Mackenzie**, São Paulo, v. 20, n. 3, eRAMG190134, 2019. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-69712019000300303&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 03 abr. 2020.

KOMANE, F. **The impact of working as a bus driver on women‘s health, workplace relationships and family functioning: The experiences of black female bus drivers in Tshwane, South Africa.** Dissertation, University Of Pretoria, 2013. Disponível em: https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/37359/komane_impactofworking_2013.pdf?sequence=1&isallowed=y. Acesso em: 20 jul. 2018.

KOMPIER, M. A. J.; KRISTENSEN, T. S. As intervenções em estresse organizacional. **Cad. Psicol. Soc. Trab**. São Paulo, v. 6, p. 37-58, Dez. 2003. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172003000200004&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

KOSSEK, E. E.; PICHLER, S.; BODNER, T; HAMMER, L. B. Workplace social support and work–family conflict: A meta-analysis clarifying the influence of general and work–family-specific supervisor and organizational support. **Personnel psychology,** v. 64, n. 2, p. 289-313, 2011. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/51236707_workplace_social_support_and_work-family_conflict_a_meta-analysis_clarifying_the_influence_of_general_and_work-family-specific_supervisor_and_organizational_support. Acesso em: 12 jul. 2020.

KOTLER, P. **Administração de Marketing.** 10. ed. 7. Reimpressão. Tradução Bazán Tecnologia e Lingüística. Revisão Técnica Arão Sapiro. São Paulo: Prentice Hall, 2000.

KUMAR, J. R.; RAJENDRAN, R. Impact of Education and Work Environment on Quality of Work Life in IT Sector. **International Journal of Management Research**, p. 43, 2018. Disponível em: http://www.measimba.ac.in/pdf/mim%20ijmr%202018%20volume%204%20issue%201.pdf#page=51. Acesso em: 04 jul. 2018.

LALIT, R, S,; SUDHIR G. The Prevalence of Musculoskeletal Disorders Among Bus Drivers in Tricity. **International Journal of Physiotherapy**, v. 2, n. 5, p. 850-854, 2015. Disponível em: https://www.ingentaconnect.com/content/doaj/23495987/2015/00000002/00000005/art00026. Acesso em: 08 jul. 2018.

LEE; M. T; RASCKE, R. L. Understanding employee motivation and organizational performance: Arguments for a set-theoretic approach. **Journal of Innovation & Knowledge**. v. 1, n. 3, p. 162-169, September–December 2016. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2444569X16000068. Acesso em: 07 jul. 2018.

LEE, M.W.; LEE, S. G.; CHOY, Y. S. The Influence of Job Satisfation on Turnover Intention of Nurses in Geriatric Hospital. **Korea Journal of Hospital Management**, v. 21, n. 3, p. 22-36, 2016. Disponível em: http://www.koreascience.or.kr/article/jako201629561844052.pub. Acesso em: 20 jun. 2020.

LEIS, H. R. **Sobre o Conceito de Interdisciplinaridade**. Artigo, 2005. Disponível em: https://periodicos.ufsc.br/index.php/cadernosdepesquisa/article/view/2176/4455. Acesso em: 27 mai. 2018.

LIMONGI-FRANÇA, A. C. **Qualidade de Vida no Trabalho – QVT: Conceitos e práticas nas Empresas da Sociedade pós-industrial**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LÍRIO, A. B.; SEVERO, E. A.; GUIMARÃES, J. C. F.; CAPITANIO R. P. R. **A Influência da Qualidade de Vida no Trabalho Sobre o Comprometimento Organizacional.** Artigo. 2015. Disponível em: http://www.ucs.br/etc/conferencias/index.php/mostraucsppga/xvimostrappga/paper/viewFile/4668/1563. Acesso em: 20 mar. 2020.

LOPES, G.; RUSSO, I. C. P.; FIORINI, A. C. Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão. **Rev. CEFAC**, São Paulo, v. 9, n. 4, p. 532-542, Dec. 2007. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-18462007000400014&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 13 jun. 2020.

LOZANO, I.; ALBERTO, F**. La exposición a los factores de riesgo psicosociales incide en la salud y eficiencia del usuario interno del Centro de Salud La Concordia e influye en el trato al paciente.** 2013. QUITO/PUCE/2013. Disponível em: http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/5925/t-puce-6080.pdf?sequence=1&isallowed=y. Acesso em: 27 jun. 2018.

MAJUMDER, J.; *et al*. Excess risk estimates of hearing impairment of Indian professional drivers. **International Journal of Industrial Ergonomics,** v. 39, Issue 1, p. 234-238, January 2009. Disponível em:

https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0169814108001716. Acesso em: 12 jul. 2018.

MARTÍN, M. L.; YERRO, J. J. G. **Factores psicosociales: identificación de situaciones de riesgo.** Gobierno de Navarra. Instituto Navarro de Salud Laboral, 2002. Disponível em: https://w3.ual.es/gruposinv/prevencion/evaluacion/procedimiento/f.%20factores%20psicosociales.pdf. Acesso em: 27 jun. 2018.

MARTINEZ, M. C.; FISCHER, F. M. Fatores psicossociais no trabalho hospitalar: situações vivenciadas para desgaste no trabalho e desequilíbrio entre esforço e recompensa. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional.** v. 44, n. 12, p. 1-12, 2019.

MARTINEZ, M. C.; FISCHER, F. M. Fatores psicossociais no trabalho hospitalar: situações vivenciadas para desgaste no trabalho e desequilíbrio entre esforço e recompensa. **Rev. Bras. Saúde Ocup.,** São Paulo, v. 44, e12, 2019. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572019000101309&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 13 jun. 2020.

MASSON, V. A. **Fadiga e capacidade para o trabalho entre motoristas de caminhão do entreposto hortifrutigranjeiro e mercado de flores de Campinas -SP.** Campinas, SP: [s.n.], 2009. Disponível em: http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/310986/1/Masson_ValeriaAparecida.pdf. Acesso em: 21 mai. 2020.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Revista Brasileira de Enfermagem,** Brasília, v. 63, n. 4, p. 533-540, Agosto. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71672010000400006&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 28 jun. 2018.

MEIRELES, I. A. C. **O impacto das Percepções de Justiça Organizacional sobre as vivências de Prazer e Sofrimento no Trabalho.** 2006. 99 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2006. Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/bitstream/tede/1952/1/Izabela%20Alves%20de%20Castro%20Meireles.pdf>. Acesso em 18 jul. 2019.

MELIÁ, J. L.; *et al*. **Principios Comunes para la Evaluación de los Riesgos Psicosociales en la Empresa. Perspectivas de Intervención en Riesgos Psicosociales. Evaluación de riesgos**, Capítulo, v. 1, p. 9-36, 2006. Disponível em: https://www.uv.es/meliajl/papers/2006ftncap1.pdf. Acesso em: 27 jun. 2018.

MELLO, M. T.; *et al*. Sleep patterns and sleep-related complaints of Brazilian interstate bus drivers. **Braz J Med Biol Res, Ribeirão Preto**, v. 33, n. 1, p. 71-77, Jan. 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0100-879x2000000100010&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 14 jul. 2018.

MENDES, A. M.; COSTA, V. P.; BARROS, P. C. R. Estratégias de Enfrentamento de Sofrimento Psíquico no Trabalho Bancário. **Estudos e Pesquisa em Psicologia,** v. 3, n. 1, p. 59-72, 2003.

MILLIES, B. A. **Conducción de camiones y autobuses. Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo**. 2001. Disponível em: http://www.mtas.es/insht/EncOIT/Index.htm. Acesso em: 01 jul. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL – MTPA. **Anuário Estatístico do Transporte. 2010-2016.** 2017. Disponível em: https://infraestrutura.gov.br/images/2017/sum%c3%a1rio_executivo_aet_-_2010_-_2016.pdf. Acesso em: 10 Jul. 2020.

MORENO, C. M.; *et al*. High risk for obstructive sleep apnea in truck drivers estimated by the Berlin Questionnaire: Prevalence and associated factors. Chronobiology International, EUA: **PubMed**, n. 6, v. 21, p. 871-879, 2004.

MORENO C.; ROTENBERG L. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional.** Brasil, n. 34, p. 38-128, 2009.

MOTA, D. M.; *et al*. Uso racional de medicamentos: uma abordagem econômica para tomada de decisões**. Ciênc. Saúde Coletiva,** Rio de Janeiro, v. 13, supl. p. 589-601, Abr. 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232008000700008&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 22 mai. 2020.

MOURA, D. C. A. de; *et al*. Demandas psicológicas e controle do processo de trabalho de servidores de uma universidade pública. **Ciênc. Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 2, p. 481-490, Feb. 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232018000200481&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

NARCISO, F. V.; MELLO, M. T. Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil. **Rev. Saúde Pública,** n. 51, p. 26, 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/rsp/v51/pt_0034-8910-rsp-S1518-87872016050006761.pdf. Acesso em: 27 jun. 2018.

NASCIMENTO, A. C. S.; PANEGASSI, D.; VIEIRA, A. B. G. A. **Hábitos alimentares em motoristas de caminhão. Revista Saúde em Foco.** v. 11, 2019. Disponível em: http://portal.unisepe.com.br/unifia/wp-content/uploads/sites/10001/2019/04/044_habitos-alimentares-em-motoristas-de-caminhao.pdf. Acesso em: 22 mar. 2020.

NIELSEN, B. Efectos del estrés por calor y trabajo en ambientes calurosos. Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo. Nielsen, B. Efectos del estrés por calor y trabajo en ambientes calurosos. **Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, Madrid,** J. Mager, v. 2, cap. 42, p. 5-8, 2001. Disponível em: http://www.mtas.es/insht/encoit/index.htm. Acesso em: 01 jul. 2018.

OLCKERS, C.; GEORGE, K.; ZYL. L. Work Engagement, Psychological Ownership and Happiness in a Professional Services Industry Company. In: Olckers C., van Zyl L., van der Vaart L. (eds) **Theoretical Orientations and Practical Applications of Psychological Ownership.** Springer, Cham. 2017. p. 249-273.

OLIVEIRA, A. M. N. de; ARAUJO, T. M. de. Situações de Desequilíbrio entre esforço-recompensa e transtornos mentais comuns em trabalhadores da Atenção Básica de Saúde. **Trab. Educ. Saúde,** Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 243-262, Abr. 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1981-77462018000100243&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 22 mai. 2020.

OLIVEIRA, A. V.; *et.al*. Comunicação Organizacional como estratégia de Gestão. **Revista Científicas da AJES.** v. 7, n. 14, Jan./Jun., 2018. Disponível em: https://www.revista.ajes.edu.br/index.php/rca/article/view/143. Acesso em: 12 jul. 2020.

OLIVEIRA, J. R. N. de. **Psicodinâmica do trabalho: compreender a vivência laboral em universidade pública.** 2019. Dissertação (Mestrado em Gerontologia). Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. DOI: 10.11606/D.100.2019.tde-15072019-072310. Acesso em: 13 jun. 2020.

OLIVEIRA, R. C. de. **Qualidade de Vida no Trabalho Fatores de bem-estar e mal-estar no trabalho em uma autarquia federal. Monografia**. Brasília. 2014. Disponível em: https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/1798/1/regina_oliveira_tcc_egpessoas%204.pdf. Acesso em: 12 jul. 2020.

OLIVEIRA, R J.; CUNHA, T. **Estresse do Profissional de Saúde no Ambiente de Trabalho: causas e consequências.** Artigo. 2014. Disponível em: https://www.uninter.com/revistasaude/index.php/cadernosaudedesenvolvimento/article/download/302/238. Acesso em: 25 jun. 2018.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE – OPAS/OMS. **Metas da segurança no trânsito e objetivos do desenvolvimento sustentável.** 2018. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=2117:metas-da-seguranca-no-transito-e-objetivos-do-desenvolvimento-sustentavel&Itemid=779. Acesso em: 27 jun. 2018.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. **Globalização e mudanças tecnológicas podem aumentar estresse no trabalho.** 2016. Disponível em: https://nacoesunidas.org/globalizacao-e-mudancas-tecnologicas-podem-aumentar-eestressee-no-trabalho-diz-oit/. Acesso em: 27 jun. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE – OMS. **Global status report on road safety. Geneva, World Health Organization.** 2015. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/gsrrs2015_summary_en_final2.pdf?ua=1. Acesso em: 30 mai. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE – OMS. **Salvar VIDAS – Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito.** Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde; 2018. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Disponível em: http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/34980/9789275320013-por.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 30 mai. 2018.

OROZCO-SOLIS, M. G.; *et al*. Representación del autocuidado de la salud en el trabajo de conductores de autobús urbano de Guadalajara, México. **Cad. Saúde Pública,** v. 33, n. 3,

2017. Disponível em: http://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-839681. Acesso em: 08 jul. 2018.

PAIVA, K. C. M de; GOMES, M. A. do N.; HELAL, D. H. Estresse Ocupacional e Síndrome de Bournout. **Gestão & Planejamento,** Salvador, v. 16, n. 3, p. 285-309, Set./Dez., 2015. Disponível em: http://www.revistas.unifacs.br/index.php/rgb/article/download/3570/2713. Acesso em: 07 mai. 2020.

PAIXAO, E. R. **Principais Problemas de Saúde em Motoristas de Caminhão: Revisão Sistemática.** 2015. 61 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação STRICTO SENSU em Ciências Ambientais e Saúde). Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia-GO. Disponível em:
http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/4336. Acesso em: 12 jul. 2020.

PEDROSO, B.; PILATTI, L. A. Avaliação de indicadores da área da saúde: a qualidade de vida e suas variantes. Faculdades Integradas de Itararé – FAFIT-FACIC – SP – Brasil. **Rev. Eletrônica FAFIT/FACIC**, v. 1, n. 01, Jan./Jun., 2010, p. 01-09. Disponível em: http://www.fafit.com.br/revista/index.php/fafit/article/viewfile/2/2. Acesso em: 12 jul. 2020.

PENTEADO, R. Z.; *et.al*. Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo.**Saúde e Sociedade**, v. 17, n. 4, p. 35-45, 2008. Disponível em: https://www.scielosp.org/scielo.php?pid=S0104-12902008000400005&script=sci_arttext&tlng=pt. Acesso em: 14 jul. 2018.

PEREIRA, J. C. **O bem-estar e a saúde do trabalhador como princípio de Qualidade de Vida no Trabalho.** E-tech Brasil. 2016. Disponível em: http://proedu.ifce.edu.br/bitstream/handle/123456789/604/aula_15.pdf?sequence=15&isallowed=y. Acesso em: 01 jul. 2018.

PIAGET, J. **Psicologia e Pedagogia**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense/ Universitária, 1976.

PINHO, C. P. S.; *et al*. Prevalência e fatores associados à obesidade abdominal em indivíduos na faixa etária de 25 a 59 anos do Estado de Pernambuco, Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 2, p. 313-324, Feb. 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0102-311x2013000200018&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

PINTO, M. N. B. A Importância da qualidade de vida no trabalho para o bem estar do colaborador. **Psicologado,** S.1, 2015. Disponível em: https://psicologado.com.br/atuacao/psicologia-organizacional/a-importancia-da-qualidade-de-vida-no-trabalho-para-o-bem-estar-do-colaborador. Acesso em: 8 mai. 2020.

PLETSCH, G. M. C.; *et al*. Estilo de vida de trabalhadores e sua relação com índice econômico e setor produtivo. **Cinergis**, Santa Cruz do Sul, v. 15, n. 2, dez., 2014. Disponível em: https://online.unisc.br/seer/index.php/cinergis/article/view/4368. Acesso em: 03 abr. 2020.

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA E Transporte – PNLT. **Estrutura de Transporte no Brasil**. 2015. Disponível em: http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/pnlt.html. Acesso em: 12 mar. 2019.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Dados abertos.** 2019. Disponível em: https://portal.prf.gov.br/dados-abertos. Acesso em: 07 mai. 2020.

PORTOGHESE, I.; *et al.* Stress among university students: factorial structure and measurement invariance of the Italian version of the Effort-Reward Imbalance student questionnaire. **BMC Psychology**, v. 7, n. 1, p. 68, 2019. Disponível em: https://link.springer.com/article/10.1186/s40359-019-0343-7. Acesso em: 12 jul. 2020.

PUCCI, S. M.; KANAN, L. A.; SILVA, B. F. Riscos Psicossociais no Contexto do Trabalho. **Revista GepesVida**, v. 3, n. 6. 2017. Disponível em: http://www.icepsc.com.br/ojs/index.php/gepesvida/article/view/239. Acesso em: 19 mai. 2018.

RAMALHO, J. R.; SANTOS, R. S. P.; RODRIGUES, I. J. Mudanças na legislação trabalhista, sindicato e empresas multinacionais. **Cad. CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 343-359, 2019. Disponível em: http://dx.doi.org/10.9771/ccrh.v32i86.30668. Acesso em: 04 jul. 2020.

RETTING, R.; FERGUSON, S.; McCARTT, A. A review of evidence-based traffic engineering measures concepção ed to reduce pedestrian–motor vehicle crashes. **American Journal of Public Health,** v. 93, p. 1456-1463, 2003. Disponível em: https://docslide.com.br/documents/manual-de-seguranca-de-pedestres.html. Acesso em: 22 jun. 2018.

RIBEIRO, L. A.; SANTANA, L. C de. Qualidade de Vida no Trabalho: fator decisivo para o sucesso organizacional. **Revista de Iniciação Científica – RIC Cairu,** v. 2, n. 2, p. 75-96, Jun. 2015. Disponível em: https://www.cairu.br/riccairu/pdf/artigos/2/06_qualidade_vida_trabalho.pdf. Acesso em: mai. 2020.

RIZZOTTO, R. A. **Autoridades deveriam ser responsabilizadas por não reduzirem acidentes.** Artigo. 2018. Disponível em: http://estradas.com.br/autoridades-deveriam-ser-responsabilizadas-por-nao-reduzirem-acidentes/. Acesso em: 01 jul. 2018.

ROCHA, C. F. **O Transporte de Carga no Brasil e sua Importância para a Economia.** TCC. UNIJUÍ – RS. 2015. Disponível em: http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3003/o%20transporte%20de%20cargas%20no%20brasil%20e%20sua%20import%c3%a2ncia%20para%20a%20economia.pdf?sequence=1. Acesso em: 19 jun. 2018.

RODRIGUEZ-MIRANDA, *et al*. **Especializaciones Reproductivas y Desarrollo Económico Regional em Uruguai.** Instituto de Económia. Agosto. 2017. Disponível em: https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/18980/1/DT-07-17.pdf. Acesso em: 10 Jul. 2020.

ROMEO, L.; *et al*. Work-related stress and psychological distress assessment in urban and suburban public transportation companies. **Giornale italiano di medicina del lavoro ed ergonomia**, v. 34, n. 3, p. 720-722, 2012. Disponível em:

https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/23405761/. Acesso em: 12 jul. 2020.

ROZESTRATEN, R. J. A. Novos caminhos para a psicologia do trânsito. **Psicol. Cienc. Prof**., Brasília, v. 20, n. 4, p. 80-85, Dec. 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932000000400009&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 15 mai. 2018.

RYUS, P.; *et al*. Highway capacity manual 2010. **Washington, DC, Transportation Research Board.** 2011. Disponível em: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/trnews273hcm2010.pdf. Acesso em: 22 jun. 2018.

SADRI, G. H. A model of bus drivers' diseases: risk factors and bus accidents. Iran. **J. Med. Sci,** v. 27, n. 1, p. 39-41. 2002.

SAMANTA, T. L.; *et al.* Cross-sectional study of the health of southern African truck drivers. **BMJ Open**; London v. 9, ed. 10, 2019. DOI:10.1136/bmjopen-2019-032025.

SAMPIERI, R.; COLLADO, C. F.; LUCIO, P.B. **Metodología de la investigación**. 6 ed. México: McGRAW-HILL, 2014. 600 p.

SANTANA, A. L. **Formação profissional em psicologia pelo trabalho para a saúde: revisão dialógica da literatura.** 2018. 131 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2018. Disponível em: <http://www.repositorio.ufal.br/bitstream/riufal/5092/1/Forma%C3%A7%C3%A3o%20profissional%20em%20psicologia%20pelo%20trabalho%20para%20a%20sa%C3%BAde%20-%20revis%C3%A3o%20dial%C3%B3gica%20da%20literatura.pdf>. Acesso em 18 jul. 2020.

SANTROCK, J. W. **A Topical Approach to Human Life-span Development.** Artigo, 2007. Disponível em: http://highered.mheducation.com/sites/dl/free/0072880163/142939/Santrock_TOPAPLSD2e_preface.pdf. Acesso em: 27 mai. 2018.

SCHMIDT, D. R. C.; DANTAS, R. A. S. Qualidade de vida no trabalho de profissionais de enfermagem, atuantes em unidades do bloco cirúrgico, sob a ótica da satisfação. **Rev. Latino-am Enfermagem.** Ribeirão Preto, v. 14, n. 1, p. 54-60, Feb. 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-11692006000100008&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 12 jul. 2020.

SCHWARTZ, Y. Educación y actividad de trabajo: diálogos, obstáculos y desafios. **Laboreal,** v. 13, n. 1, s. p., 2017. Disponível em: https://journals.openedition.org/laboreal/1970?lang=pt. Acesso em: 12 jul. 2020.

SEGRE, L. M.; *et al.* **Estresse Ocupacional: Um estudo de Caso com Motoristas de Transporte Urbano do Município do Rio de Janeiro**. II Encontro de Gestão de Pessoas e Relação de Trabalho, Curitiba/PR, 2009.

SEGURADORA LÍDER. **Relatório Anual** – 2019. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Centro-de-Dados-e-Estatisticas/Relatorio-Anual>. Acesso em 07 mai. 2020.

SELIGMANN-SILVA, E. **Trabalho e desgaste mental**: o direito de ser do no de si mesmo. São Paulo: Cortez, 2011. 622p.

SERAFIM, A. C.; *et al*. Riscos psicossociais e incapacidade do servidor público: um estudo de caso. **Psicol. Cienc. Prof.,** Brasília, v. 32, n. 3, p. 686-705, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000300013&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

SERVIÇO SOCIAL DO TRANSPORTE, SENAI – SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE – SEST. **Acidentes.** 2017. Brasília: SEST/SENAT; 2017. Disponível em: http://www.sestsenat.org.br/Imprensa/resultado_busca/acidentes. Acesso em: 19 Mai. 2018.

SHIMABUKU, R. H; MENDONCA, H; FIDELIS, A. Presenteísmo: contribuições do Modelo Demanda-Controle para a compreensão do fenômeno. **Cad. Psicol. Soc. Trab**. São Paulo, v. 20, n. 1, p. 65-78, 2017. Disponível em http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172017000100006&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2019.

SIEGRIST, J. Adverse health effects of high-effort/low-reward conditions. **Journal of occupational health psychology**, v. 1, n. 1, p. 27-41, 1996. Disponível em: https://doi.org/10.1037/1076-8998.1.1.27. Acesso em: 11 jul. 2019.

SIEGRIST, J. A theory of occupational stress. In J. Dunham (Ed.), Stress in the workplace: Past, present and future. **Whurr Publishers**, p. 52–66), 2001. Disponível em: https://psycnet.apa.org/record/2002-02218-004. Acesso em: 12 jul. 2019.

SIEGRIST, J. **Effort-reward imbalance at work and health. Historical and Current Perspectives on Stress and Health** (Research in Occupational Stress and Well Being, v 2, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, p. 261-291, 2002. Disponível em: https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1016/S1479-3555(02)02007-3/full/html. Acesso em: 12 jul. 2019.

SIEGRIST, J.; *et al*. A short generic measure of work stress in the era of globalization: effort– reward imbalance. **Int Arch Occup Environ Health**, v. 82, n. 8, p. 1005–1013, 2009. Disponível em: https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19018554/ Acesso em: 12 jul. 2019.

SIEGRIST J.; *et al*. Is effort-reward imbalance at work associated with different domains of health functioning? Baseline results from the French CONSTANCES study. **Int Arch Occ Env Hea**, v. 92, n. 4, p. 467-480, 2019.

SIEGRIST, J.; *et al*. The measurement of effort–reward imbalance at work: European comparisons. **Social Science & Medicine,** v. 58, n. 8, p. 1483-1499, 2004.

SILVA, E. C.; GIL, A. C. Inovação e gestão de projetos: os “fins” justificam os “meios”. **Revista de Gestão e Projetos**, v. 4, n. 1, p. 138-164, 2013. Disponível em: < http://www.spell.org.br/documentos/ver/10099/inovacao-e-gestao-de-projetos--os----fins----justificam-os----meios--->. Acesso em 18 jul. 2019.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. Florianópolis: UFSC, 2005.

SILVA, L. G**. Mulheres motoristas de caminhão**: realidades, estereótipos e desafios. 2016. Tese (Doutorado em Saúde Ambiental). Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. DOI:10.11606/T.6.2016.tde-18042016-135549. Acesso em: fev. 2020.

SILVA L. G. O **trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho**. Dissertação. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2011.

SILVA, P. F. **A imagem de uma organização como fator imprescindível para o sucesso.** Artigo. 2008. Disponível em: www.intercon.org.br/papers/nacionais/2008/resumos/k3-1965-1.pdf. Acesso em: 20 mar. 2020.

SIMMONDS, E. G. S. **Fatores determinantes da Qualidade de Vida no Trabalho de Motoristas de Transporte de Cargas em trânsito pela região de Barra das Garças – MT.** 2015. Artigo. Disponível em: http://www.admpg.com.br/2015/down.php?id=1287&q=1. Acesso em: 13 jun. 2018.

SOUZA, A. N.; LEITE, M. P. Condições de trabalho e suas repercussões na saúde dos professores da educação básica no Brasil. **Educ. Soc**., Campinas, v. 32, n. 117, p. 1105-1121, Dec. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73302011000400012&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 18 jul. 2019.

SOUZA, R**. Brasil tem 700 mil acidentes de trabalho por ano**. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/06/05/internas_economia,874113/brasil-tem-700-mil-acidentes-de-trabalho-por-ano.shtml. Acesso em: 25 jun. 2018.

SOUZA, S. F. de.; *et al*. Fatores psicossociais do trabalho e transtornos mentais comuns em eletricitários. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 44, n. 4, p. 710-717, Aug. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102010000400015&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

SUNITAH, J. J; MANIMARAN, S. A Study on Quality of Work Life among Nurses in Health Care Sectors in Dindigul (Quality of Work Life among Nurses). **Asian Journal of Information Technology.** 2016. Disponível em: http://docsdrive.com/pdfs/medwelljournals/ajit/2016/4077-4082.pdf. Acesso em: 07 jul. 2018.

SZETO, G. P.; LAM, P. Work-related musculoskeletal disorders in urban bus drivers of Hong Kong. **J Occup Rehabil,** Epub 2007 Feb 2, 2007. Disponível em: https://link.springer.com/article/10.1007%2fs10926-007-9070-7. Acesso em: 12 jul. 2018.

TAROUCO, V. **Estresse no Trânsito** – Causas e como evitar. Artigo. 2016. Disponível em: http://www.autostart.com.br/dicas/eestressee-no-transito/. Acesso em: 01 jul. 2018.

THEORELL, T.; KARASEK, R. A. Current issues relating to psychosocial job strain and cardiovascular disease research. **Journal of Occupational Health Psychology**, v. 1, n. 1, p.

9-26, 1996. Disponível em:
http://www.revista.ajes.edu.br/index.php/rca/article/view/143/111. Acesso em: 21 mai. 2020.

THEORELL, T. The Demand Control Support Work Stress Model. In: **Theö**rell T. (eds) **Handbook of Socioeconomic Determinants of Occupational Health**. Handbook Series in Occupational Health Sciences. Springer, Cham. 2020. Disponível em: https://www.springer.com/gp/book/9783030314378. Acesso em: 12 jul. 2020.

THEORELL, T. Working conditions and health. In: Berkman L, Kawachi I, editors. **Social epidemiology.** New York: Oxford University Press, p. 95-118, 2000.

TRAD, L. A. B.; ROCHA, A. A. R. M. Condições e processo de trabalho no cotidiano do Programa Saúde da Família: coerência com princípios da humanização em saúde. **Ciênc. Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 1969-1980, Mar. 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232011000300031&lng=en&nrm=iso. Acesso em: jul. 2020.

TROIANI, I. F.; FRANÇA-BOTELHO, A. C. Fatores de Risco e Proteção para Doenças Cardiovasculares em Motoristas Profissionais de Transporte de Cargas. **Revista UNIABEU** Belford Roxo, v. 8, n. 18, Jan./Abr., 2015. Disponível em: https://revista.uniabeu.edu.br/index.php/ru/article/view/1663/pdf_193. Acesso em: 07 mai. 2020.

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, Dec. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102010000600019&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 11 jul. 2020.

URBANETTO, J. S.; *et al*. Estresse no trabalho da enfermagem em hospital de pronto-socorro: análise usando a Job Stress Scale. **Rev. Latino-Am. Enfermagem**, Set./Out., 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/rlae/v19n5/pt_09.pdf. Acesso em: 24 jun. 2020.

VARGAS, F.B. Trabalho, emprego, precariedade: dimensões conceituais em debate. **Cafajeste. CRH** , Salvador, v. 29, n. 77, p. 313-331, 2016. Disponível em: https://doi.org/10.1590/S0103-49792016000200008. Acesso em: 21 mai. 2020.

VASCONCELOS, E. A. S. de. **Dinâmica da informalidade no mercado de trabalho brasileiro: 1993 - 2009.** 2012. 119 f. Dissertação (Mestrado em Economia do Trabalho e Economia de Empresas). Universidade Federal da Paraí-ba, João Pessoa, 2012. Disponível em: https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/4996. Acesso em: 12 jul. 2020.

VIZZACCARO-AMARAL, A. L.; MOTA, D. P.; ALVES, G. **Trabalho e saúde: a precarização do trabalho e a saúde do trabalhador no Século** XXI. São Paulo: LTr, 2011. Disponível em: ww.revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3019/2189. Acesso em: 25 jun. 2018.

WEBB, E.; PERRY, M.; FENNELLY, L. J. **Employee Motivation Theory and Application. Security Supervision and Management (Fourth Edition) Theory and Practice of Asset Protection 2015**, p. 231-240. Disponível em:

https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780128001134000183. Acesso em: 07 jul. 2018.

WEBER, S. T.; MONTAVINI, J. C. Doenças do sono associadas a acidentes com veículos automotores: uma revisão das leis e regulamentações para motoristas. **Revista Brasileira de Otorrinolaringologia,** n. 3, v. 68, p. 412-14, 2002.

WINKLEBY, M. A.; *et al*. Excess risk of sickness and disease in bus drivers: a review and synthesis of epidemiological studies. **Int J Epidemiol,** 1988. Disponível em: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/3042649. Acesso em: 20 jul. 2018.

ZANELATO, L. S.; CALAIS, S. L. **Manejo de estresse, coping e resiliência em motoristas de ônibus urbano.** Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências, 2008. Disponível em: http://hdl.handle.net/11449/97479. Acesso em: 01 jul. 2018.

ZANELLI, J. C. **Estresse nas Organizações de Trabalho.** Porto Alegre: Artmed, 2010.

ZANELLI, J. C.; KANAN, L. A. **Fatores de Risco, Proteção Psicossocial e Trabalho.** Lages: Editora UNIPLAC, 2019.

ZANELLI, J. C.; SILVA, N. **Interação humana e gestão:** a construção psicossocial das organizações de trabalho. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2008.

ANEXOS

Anexo 1 – Questionário Sócioprofissional

ALTURA_____ PESO ATUAL_____ SEXO ( ) FEM ( ) MASC

1. Para quem desejar receber o resultado da pesquisa:
E-mail:_____ Nome: _____

2. Idade ( ) 18 a 25 ( ) 25 a 35 ( ) 35 a 45
( ) 45 a 55 ( ) 55 a 60 ( ) Acima de 60

3. Local de nascimento: Cidade:_____Estado:_____País:_____

4. Estado Civil:
( ) Casado ( ) Solteiro ( ) Viúvo ( ) Separado ( ) Divorciado

5. Cor: ( ) Branca ( ) Parda ( ) Preta ( ) Amarela ( ) Indígena

6. Escolaridade:
( ) Nenhuma ( ) Até 1º Grau – Fundamental ( ) Pós-graduação
( ) Graduação ( ) Até 2º Grau – Ensino Médio

7. Número de dependentes:
( ) Nenhum ( ) Um ( ) Dois ( ) Três ( ) Quatro ( ) Mais de quatro

Sobre a empresa

8. Setor: ( ) Comércio ( ) Indústria ( ) Serviço

9. Porte:
( ) Microempresa: 0 a 9 empregados ( ) Média empresa: 100 a 499 empregados
( ) Pequena empresa: 10 a 99 empregados ( ) Grande empresa: 500 ou mais empregados

10. Tempo de existência: ( ) Até 18 meses ( ) 18 a 42 meses ( ) mais de 42 meses

11. Renda pessoal mensal:
( ) Até R$ 1860,00 ( ) de R$ 3720,00 a R$ 5580,00
( ) de R$ 1860,00 a R$ 3720,00 ( ) de R$ 5580,00 a R$ 7440,00
( ) Acima de R$ 7440,00

Anexo 2 – ERI – Effort- Reward Imbalance

ERI – EFFORT- REWARD IMBALANCE

ERI 1. "Constantemente, eu me sinto pressionado pelo tempo por causa da carga pesada de trabalho."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 2. "Frequentemente eu sou interrompido e incomodado no trabalho."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 3. "Eu tenho muita responsabilidade no meu trabalho."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 4. "Frequentemente, eu sou pressionada ao trabalhar depois da hora."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 5. "Meu trabalho exige muito esforço físico."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 6. "Nos últimos anos, meu trabalho passou a exigir cada vez mais de mim."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 7. "Eu tenho respeito que mereço dos meus chefes".
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado

ERI 8. "Eu tenho respeito que mereço dos meus colegas de trabalho"
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 9. "No trabalho, eu posso contar com o apoio em situações difíceis."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 10. "No trabalho, eu sou tratado injustamente."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 11. "Eu vejo poucas possibilidades de ser promovido no futuro."
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado

ERI 12. “No trabalho, eu passei ou ainda posso passar por mudanças indesejadas.”
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 13. “Tenho pouca estabilidade no emprego”.
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 14. “A posição que ocupo atualmente no trabalho está de acordo com a minha formação e treinamento.”
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado

ERI 15. “No trabalho, levando em conta todo o meu esforço e conquistas, eu recebo respeito e o reconhecimento que mereço.”
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 16. “Minhas chances futuras no trabalho estão de acordo com meu esforço e conquista.”
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 17. “Levando em conta todo meu esforço e conquista, meu salário/renda é adequado.”
( ) Discordo
Concordo, e com isso fico: ( ) Nenhum pouco estressado ( ) Um pouco estressado
( ) Estressado ( ) Muito estressado
ERI 18. “No trabalho eu me sinto facilmente sufocado pela pressão do tempo”.
( ) Discordo totalmente ( ) Discordo ( ) Concordo ( ) Concordo totalmente

ERI 19. “Assim que acordo pela manhã, já começo a pensar nos problemas do trabalho.”
( ) Discordo totalmente ( ) Discordo ( ) Concordo ( ) Concordo totalmente

ERI 20. “Quando chego em casa, eu consigo relaxar e me desligar facilmente do meu trabalho.”
( ) Discordo totalmente ( ) Discordo ( ) Concordo ( ) Concordo totalmente

ERI 21. “As pessoas íntimas dizem que eu me sacrifico muito por causa do meu trabalho.”
( ) Discordo totalmente ( ) Discordo ( ) Concordo ( ) Concordo totalmente

ERI 22. “O trabalho não me deixa; ele ainda está na minha cabeça quando vou dormir.”
( ) Discordo totalmente ( ) Discordo ( ) Concordo ( ) Concordo totalmente

ERI 23. “Não consigo dormir direito se eu adiar alguma tarefa de trabalho que deveria ter feito hoje.”
( ) Discordo totalmente ( ) Discordo ( ) Concordo ( ) Concordo totalmente

Anexo 3 – Job Stress Scale

QUESTIONÁRIO JOB STRESS SCALE – JSS

MDC01. Com que frequência você tem que fazer suas tarefas de trabalho com muita rapidez?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC02. Com que frequência você tem que trabalhar intensamente (Isto é, produzir muito em pouco tempo)?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC03. Seu trabalho exige demais de você?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC04. Você tem tempo suficiente para cumprir todas as tarefas de seu trabalho?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC05. O seu trabalho costuma apresentar exigências contraditórias ou descordantes?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC06. Você tem possibilidade de aprender coisas novas em seu trabalho?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC07. Seu trabalho exige muita habilidade ou conhecimento especializado?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC08. Seu trabalho exige que você tome iniciativas?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC09. No seu trabalho, você tem que repetir as mesmas tarefas?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC10. Você pode escolher como fazer o seu trabalho?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MDC11. Você pode escolher o que fazer no seu trabalho?
( ) Frequentemente ( ) Ás vezes ( ) Raramente ( ) Nunca ( ) Quase nunca

MCD12. Existe um ambiente calmo e agradável onde trabalho.
( ) Concordo totalmente ( ) Concordo mais que discordo ( ) Discordo mais que concordo ( ) Discordo Totalmente

MCD13. No trabalho nos relacionamos bem uns com os outros.
( ) Concordo totalmente ( ) Concordo mais que discordo ( ) Discordo mais que concordo ( ) Discordo Totalmente

MDC14. Eu posso contar com o apoio dos meus colegas de trabalho.
( ) Concordo totalmente ( ) Concordo mais que discordo ( ) Discordo mais que concordo ( ) Discordo Totalmente

MDC15. Se eu não estiver num bom dia, meus colegas compreendem.
( ) Concordo totalmente ( ) Concordo mais que discordo ( ) Discordo mais que concordo
( ) Discordo Totalmente

MDC16. No trabalho eu me relaciono bem com os meus chefes.
( ) Concordo totalmente ( ) Concordo mais que discordo ( ) Discordo mais que concordo
( ) Discordo Totalmente

MDC17. Eu gosto de trabalhar com os meus colegas.
( ) Concordo totalmente ( ) Concordo mais que discordo ( ) Discordo mais que concordo
( ) Discordo Totalmente

APÊNDICES

Apêndice 1 – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE
(Resolução 466/2012 CNS/CONEP)

Você está sendo convidado(a) a participar do projeto de pesquisa intitulado "SAÚDE DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTES DE CARGAS SEGUNDO OS MODELOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS DE ESTRESSE OCUPACIONAL: ESFORÇO-RECOMPENSA E DEMANDA-CONTROLE" O objetivo deste trabalho é analisar aspectos que procedem do ambiente laboral e do modo de organização do trabalho e os possíveis riscos à saúde de motoristas do setor de transporte de cargas. Para realizar o estudo será necessário que se disponibilize a participar de encontros para a coleta de dados_ previamente agendados a sua conveniência. Para a instituição e para sociedade, esta pesquisa servirá como parâmetro para avaliar a qualidade de vida e os riscos psicossociais presentes no trabalho de motoristas de transporte. **De acordo com a resolução 466/2012** "Toda pesquisa com seres humanos envolve risco em tipos e gradações variados". A sua participação terá risco mínimo, podendo ocorrer manifestações de ansiedade e se estes ocorrerem serão solucionados/minimizados por meio do atendimento imediato da pesquisadora que é psicóloga, ou da psicóloga responsável da unidade onde o fato ocorrer. Tal atendimento não representará custos ao participante, ou seja, será ofertado de forma gratuitas. As informações coletadas serão utilizadas unicamente com fins científicos, sendo garantido o total sigilo e confidencialidade, através da assinatura deste termo, o qual receberá uma cópia.

Os benefícios da pesquisa são representados pela possibilidade de minimização de adoecimento e de sofrimento comuns no trabalho diário de motoristas de transporte.

Você terá o direito e a liberdade de negar-se a participar desta pesquisa total ou parcialmente ou dela retirar-se a qualquer momento, sem que isto lhe traga qualquer prejuízo com relação ao seu atendimento nesta instituição, de acordo com a Resolução CNS nº466/12 e complementares.

Para qualquer esclarecimento no decorrer da sua participação, estarei disponível através dos telefones: (49) 3251.11.45, ou pelo endereço Av. Castelo Branco, nº170, Bairro Universitário, junto ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Saúde (PPGAS). Se necessário também poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade do Planalto Catarinense UNIPLAC, Av. Castelo Branco, 170, bloco 1, sala 1226, Lages SC, (49) 32511086, email: cep@uniplaclages.edu.br. Desde já agradecemos!

Eu _____(nome por extenso e CPF) declaro que após ter sido esclarecido (a) pelo(a) pesquisador(a), lido o presente termo, e entendido tudo o que me foi explicado, concordo em participar da Pesquisa.

_____
(nome e assinatura do sujeito da pesquisa e/ou responsável legal)

Lages, _____ de _____ de_____

Responsável pelo projeto: Profa. Dra. LILIA APARECIDA KANAN
Endereço para contato: Av. Castelo Branco, nº170, Bairro Universitário - Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Saúde (PPGAS)
Telefone para contato: (49) 3251.11.45
E-mail: lilia.kanan@gmail.com

Apêndice 2 – Parecer Consubstanciado do CEP

UNIVERSIDADE DO PLANALTO CATARINENSE - UNIPLAC

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA:

Título da Pesquisa: QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE DE CARGAS

Pesquisador: Lilia Aparecida Kanan
Área Temática:
Versão: 1
CAAE: 14776619.5.0000.5368
Instituição Proponente: Universidade do Planalto Catarinense – UNIPLAC
Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 3.359.252
Apresentação do Projeto:
Projeto de interesse acadêmico, devidamente fundamentado, apresentando argumentos suficientes acerca de sua relevância.
"Será desenvolvida uma pesquisa aplicada, pois se objetiva produzir conhecimentos sobre o trabalho de motoristas do setor de transportes de cargas para aplicação prática com o intuito de derivar soluções para os problemas próprios de sua profissão. É transversal, pois a coleta de dados será realizada em um curto período de tempo, em dado momento, em um ponto no tempo (FONTELLES, 2009). Quanto aos objetivos, o estudo se caracteriza como exploratório, pois a aproximação com os fenômenos e com as informações estão dentre as metas planejadas. Além disso, buscarse-á conhecer o contexto real, identificar conceitos e definir prioridades para futuras pesquisas (SAMPIERI; COLLADO; LUCIO, 2014). Ainda, em relação aos objetivos, é descritiva, uma vez que uma das intenções do estudo é caracterizar determinada população ou fenômeno, ou ainda estabelecer relações entre variáveis (GOULART, 2002) o que, no caso em tela, refere-se aos motoristas do setor de transportes participantes do estudo. Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa assumiu o design de levantamento (survey). Isto porque se pretende explorar os temas do estudo por meio de aplicação de questionários aos participantes (SILVA; MENEZES, 2005). A forma de abordagem do problema definida é quantitativa, pois as informações obtidas junto aos motoristas do setor de transportes receberão tratamento estatístico. Neste viés, se desenvolve através do pensamento positivista, lógico e raciocínio dedutivo, ou seja, enfatiza a objetividade na coleta e análise dos dados, iniciando com ideias preconcebidas do modo pelo qual os conceitos estão relacionados (GERHARDT e SILVEIRA, 2009)."
Objetivo da Pesquisa:
Os objetivos estão claramente enunciados.
"Objetivo Primário: Analisar a qualidade de vida e os riscos psicossociais no trabalho dos motoristas do setor de transporte de cargas. Objetivo Secundário: - Examinar o perfil dos trabalhadores do setor de transporte de cargas; - Descrever aspectos físicos, psicossociais e ambientais envolvidos no trabalho dos motoristas do setor de transporte de cargas. - Identificar a demanda, controle, apoio social, o desequilíbrio esforço recompensa e o comprometimento pessoal que prevalecem no trabalho dos motoristas do setor de transporte de cargas. - Avaliar o

que pode impactar a qualidade de vida no trabalho dos motoristas do setor de transporte de cargas."

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Os riscos e benefícios são apresentados de acordo com a Resolução 466 de 2012.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

A pesquisa é de relevância social e científica e encontra-se fundamentada teórica e metodologicamente.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os termos obrigatórios foram apresentados de acordo com as exigências normativas.

Recomendações:

No que se refere aos aspectos da ética da pesquisa em seres humanos, recomenda-se a aprovação do presente projeto de pesquisa.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Conclui-se pela aprovação. Não há pendências.

Considerações Finais a Critério do CEP:

O desenvolvimento da pesquisa, deve seguir os fundamentos, metodologia e preposições, do modo em que foram apresentados e avaliados por este CEP, qualquer alteração, deve ser imediatamente informada ao CEP-UNIPLAC, acompanhada de justificativa.

O pesquisador deverá observar e cumprir os itens relacionados abaixo, conforme descrito na Resolução nº466/2012.

a) Desenvolver o projeto conforme delineado;

b) Elaborar e anexar na Plataforma Brasil os relatórios parcial e final;

c) Apresentar dados solicitados pelo CEP ou pela CONEP a qualquer momento;

d) Manter os dados da pesquisa em arquivo, físico ou digital, sob sua guarda e responsabilidade, por um período de 5 anos após o término da pesquisa;

e) Encaminhar os resultados da pesquisa para publicação, com os devidos créditos aos pesquisadores associados e ao pessoal técnico integrante do projeto;

f) Justificar fundamentalmente, perante o CEP ou a CONEP. Interrupção do projeto ou a não publicação dos resultados.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1329567.pdf	29/05/2019 20:14:03	Aceito	
Declaração de Instituição e Infraestrutura	Declaracao_Ciencia_Concordancia.pdf	29/05/2019 20:10:13	LILIA APARECIDA KANAN	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	PROJETO.pdf	29/05/2019 19:55:10	LILIA APARECIDA KANAN	Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_Rosto.pdf	24/04/2019 23:39:42	LILIA APARECIDA KANAN	Aceito
Outros	INSTRUMENTOS.pdf	23/04/2019 20:47:46	LILIA APARECIDA KANAN	Aceito
TCLE / Termos de	TCLE.pdf	23/04/2019	LILIA APARECI-	Aceito

Assentimento / Justificativa de Ausência		20:34:56	DA KANAN	
Declaração de Pesquisadores	Declaracao_Pesquisadores.pdf	23/04/2019 20:32:08	LILIA APARECIDA KANAN	Aceito

Situação do Parecer:
Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:
Não

LAGES, 30 de Maio de 2019
Odila Maria Waldrich
(Coordenador(a))