

# SATISFAÇÃO NO TRABALHO ENTRE PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO: ESTUDO COMPARATIVO ENTRE AUTÔNOMOS E EMPREGADOS

*WORK SATISFACTION AMONG TRUCK DRIVERS: A COMPARATIVE STUDY  
OF SELF-EMPLOYED AND EMPLOYEES*

Elder Cerqueira-Santos<sup>1</sup> Mariana Valadares Macêdo de Santana<sup>2</sup>

## Resumo

O objetivo do presente estudo foi analisar a satisfação com o trabalho de profissionais motoristas de caminhão autônomos e funcionários de empresas transportadoras. Entende-se que a satisfação com o trabalho é elemento essencial para a melhoria da qualidade de vida de profissionais que passam boa parte do tempo fora de casa e em condições singulares. Foram entrevistados 342 motoristas de diversos Estados do Brasil, com média de idade de 44 anos (DP 10,88), e mais da metade somente com ensino fundamental. Os resultados apontam uma forte influência da oferta de carga e do vínculo empregatício com empresas para a melhor satisfação. Os motoristas relatam grande insatisfação com o trabalho, o que inclui condições básicas (saúde e segurança) e questões de mercado (oferta de cargas, tempo de espera em filas). O entendimento sobre a satisfação e melhores condições dadas pelas empresas são fundamentais para saúde e bem-estar destes profissionais.

**Palabras-clave:** Satisfação; Trabalho; Caminhoneiro.

## Abstract

The aim of this study was to analyze the work satisfaction of independent truck drivers and employees of carriers. It is understood that job satisfaction is essential to improving the quality of life for professionals who spend much of their time outside the home and in natural conditions. We interviewed 342 drivers in various states of Brazil, with a mean age of 44 years (SD 10.88), and more than half with only primary education. The results show a strong influence of loading demand and employment contract with companies for the best satisfaction. Drivers report great dissatisfaction with the work, which includes basic conditions (health and safety) issues marked (offering loads, waiting time in queues). An understanding of satisfaction and better conditions offered by companies are important variables to improve health and welfare of these professionals.

**Keywords:** Satisfaction; Work; Truck drivers.

<sup>1</sup> Professor na Universidade Federal de Sergipe. Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social da UFS. Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Psicologia (Diretoria). Email: eldercerqueira@yahoo.com.br.

<sup>2</sup> Psicóloga Graduada pela UFS. Universidade Federal de Sergipe. Email: nanavaladares@gmail.com

## INTRODUÇÃO:

O motorista de caminhão é descrito segundo o Ministério do Trabalho e Emprego, como o profissional responsável pelo transporte, coleta e entrega de cargas em geral ([MTE], 2011). São profissionais essenciais para o desenvolvimento do Brasil, afinal, é por meio das suas funções que aproximadamente 61,1% da produção nacional, fundamental na cadeia de distribuição, consumo de bens agrícolas e industriais são transportados por todo o território nacional (Confederação Nacional do Transporte, 2011), o que faz do transporte rodoviário no país um fator determinante da eficiência e da produtividade sistêmica da economia.

De acordo com Erhart e Palmeira (2006), a falta de investimento no setor rodoviário, em infraestrutura de estradas, postos, pontos de apoio e segurança de cargas e caminhoneiros apontam um grave problema para o crescimento do Brasil. Mesmo sendo este tipo de transporte fundamental para o escoamento de toda riqueza produzida no país, o motorista de caminhão, peça fundamental deste quadro, compõe uma população que ainda é pouco estudada no Brasil, tornando uma tarefa árdua encontrar estudos voltados para esta categoria profissional (Botelho, Diesel, Adamczyk & Zeferino, 2011; Cerqueira-Santos, Morais, Moura, & Koller, 2008; Bizarro, Mendonça, Buscariol, Baptista & Falciano, 2009).

O motorista de caminhão encontra-se exposto a diferentes situações que podem gerar estresse. Enfrentando problemas como estradas em má conservação, perigo de vida em acidentes e assaltos, problemas de saúde e perda do status profissional (Botelho, Diesel, Adamczyk, & Zeferino, 2011; Oliveira, 2002). Entretanto, os problemas e dificuldades enfrentados por eles prejudicam, não somente sua saúde física e mental, mas também os ganhos das empresas. No que diz respeito a aspectos relacionados à vida destes profissionais, pesquisas recentes mostram que a qualidade

de vida dos caminhoneiros se encontra altamente comprometida em decorrência das suas atividades laborais, uma vez que, no seu cotidiano, precisam enfrentar o afastamento, muitas vezes longo, de referências sociais, como a família, amigos e ambientes religiosos, o cansaço físico, as pressões psicológicas quanto ao prazo de entrega de carga, a insegurança, entre outras dificuldades enfrentadas nas estradas brasileiras (Morais, Cerqueira-Santos, Moura, Vaz, & Koller, 2007; Cerqueira-Santos et al. 2008).

Em 2005, Koller e colaboradores constataram as maiores queixas desses profissionais como sendo a insegurança/violência, seguida da má qualidade das estradas e a distância dos familiares. A falta de estrutura dos pontos de parada também foi bastante citada pelos entrevistados – muitas vezes eles não encontram sequer um banheiro limpo para usar. Todo este descaso tem como consequência a baixa auto-valorização deste profissional (75% se consideram mal vistos pela sociedade).

Alguns trabalhos já são executados por setores da sociedade, focando em aspectos específicos desta classe, como prevenção à saúde bucal, palestras de conscientização sobre ergonomia, problemas cardíacos, desvantagens para o uso de drogas estimulantes e estudos sobre perpetração da exploração sexual de crianças e adolescentes. Porém, tais estudos ainda são muito limitados. Segundo Mello e colaboradores (2000), as relações entre idade e cansaço, sono e obesidade, associadas às longas jornadas de trabalho diário e ao consumo de energéticos e café, indicam redução gradativa da qualidade e vida, com impactos negativos na saúde física, mental, vocal e comunicativa dos motoristas. Massom e Monteiro (2010) concluíram que por conta do estilo de vida adotado pelos caminhoneiros, danos à saúde são comuns nesta população, como sedentarismo, sobrepeso e hábitos alimentares desregulados. O isolamento familiar também é relatado pelas autoras, a ausência em datas importantes e a falta de contato prejudicam a qualidade de vida desses profissionais. É possível que esses fatores

possam estar inteiramente relacionados ao nível de satisfação dos profissionais com a atividade que desempenham, uma vez que as atividades laborais têm importância crucial no modelo de vida imposto pelas regras capitalistas. Bizarro, Mendonça, Buscariol, Baptista e Falciano (2009), destacam que os problemas enfrentados pela profissão são ainda maiores para o grupo de profissionais autônomos, que atuam sem apoio de empresas empregadoras, por fretes e contratos temporários.

O Ministério do Trabalho e Emprego, por meio da Classificação Brasileira de Ocupações ([CBO], 2011), faz uma pequena distinção entre motoristas de caminhão autônomos e empregados. O motorista empregado precisa passar por um processo permanente de supervisão enquanto que o motorista enquadrado como autônomo é dispensado desta obrigação. De acordo com a Pesquisa Anual de Serviços (PAS), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, eram 63 mil, o número de empresas que trabalhavam no ramo de transporte rodoviário, cada uma empregando em média, 20,52 motoristas de caminhão ([IBGE], 2008).

O serviço de transporte rodoviário de carga é prestado também por um grande número de transportadores autônomos. Esses profissionais, conhecidos como caminhoneiros ou carreteiros, eram 763 mil em 2 de janeiro de 2008, segundo o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), mantido pela ANTT (IBGE, 2008). Muitos autônomos são contratados pelas empresas transportadoras na condição de “agregados”. Uma indicação da relevância do segmento pode ser dada pela representatividade de sua frota: 57% dos veículos de carga registrados são operados por autônomos (IBGE, 2008).

Algumas atividades são diferenciadas para motoristas empregados e motoristas autônomos como, negociar dívidas, administrar finanças ou assegurar regularidade do transporte que são atribuições somente do caminhoneiro que trabalha por conta própria. O grupo de motoristas au-

tônomos sofre uma maior pressão no trabalho, já que ele próprio precisa ser responsável por questões alheias a direção. A procura de carga, o pagamento de pedágios, a falta de recursos para repor a carga, em caso de assalto, são possíveis fontes de estresse para este grupo de profissionais (World Childhood Foundation, 2010).

## SATISFAÇÃO NO TRABALHO

O significado que a palavra “trabalho” possui hoje, dentro da sociedade capitalista, é produto de um desenvolvimento que veio acontecendo no percurso da história cultural, política e econômica da humanidade. Conforme aponta Krawulski (1998), em tempos remotos da história do homem, o trabalho não se configurava como um esforço penoso, rotineiro, que visava o aumento da produção, mas como uma ocupação básica da humanidade, fonte de gratificações e realizações pessoais que promovia criatividade e o desenvolvimento das potencialidades dos trabalhadores, pois estes eram responsáveis pela elaboração e execução do trabalho. Com o advento do sistema capitalista, o trabalho começa a se configurar como um esforço penoso e rotineiro, isto porque, segundo Silva (2000), volta seu interesse para o aumento da qualidade e produção de mercadorias. Ainda como consequência do sistema capitalista, os indivíduos na sua maioria, buscam incessantemente, por meio do trabalho, uma realização de seus desejos de riqueza e sucesso material (Krawulski, 1998). No entanto, as exigências (aumento da qualidade e produtividade) do mercado de trabalho e a competição, alteram a situação pessoal de todos, trazendo-lhes insegurança, isolamento, ansiedade e elevação nos níveis de estresse, por perceberem que suas expectativas eram muitas vezes impossibilitadas de se concretizarem, devido às mudanças no interior das instituições. Assim, fica evidente, que as transformações ocorreram não somente no âmbito operacional do trabalho, mas também no âmbito psicológico dos trabalhadores.

Para Maslach e Leiter (1999), o mundo do trabalho tem sofrido ao longo dos tempos diversas transformações advindas de processos como a globalização, aumento da instrumentação tecnológica, competitividade, perda do sentimento de coletividade entre outros. Tal situação tem frequentemente colocado o ambiente profissional como um espaço que não propicia a satisfação pessoal. Assim, detecta-se que persiste a idéia de um local de trabalho eficiente como uma máquina, em detrimento de um ambiente mais seguro e saudável para o indivíduo, em que lhe fosse possível realizar seu potencial por meio de uma atividade que posteriormente lhe servisse como fonte de recompensa. Maslach e Leiter (1999) apontam que nos últimos anos o nível de desgaste físico e emocional dos trabalhadores tem atingido elevadas proporções. Por outro lado, muitas empresas preferem ignorar o sofrimento de seus funcionários, pois temem que, reconhecendo o problema serão obrigadas a investir em programas dispendiosos de melhoria da qualidade de vida. Os empregadores não vêem o desgaste dos trabalhadores como consequência e responsabilidade da empresa, mas sim como um problema individual.

No entanto, conforme afirma Jacques (1996), o trabalho forma a identidade do indivíduo e esta pode ser entendida como um conjunto de características que distinguem uma pessoa das outras. Assim, se o ambiente no qual o indivíduo desenvolve uma atividade oferece um trabalho despersonalizado – como por exemplo, um trabalho que desconsidera os limites e o bem estar pessoal -, este pode ocasionar uma sobrecarga na estrutura física, psíquica e emocional do trabalhador, afetando assim sua saúde.

Para Spector (2003), satisfação no trabalho “é uma variável de atitude que reflete como a pessoa se sente com relação ao trabalho de forma geral e em seus vários aspectos.” Sobre esta temática o estudo de Carvalho, Fernandes, Oliveira e Zamberlan (2006), trata da importância do papel da liderança para a satisfação dos empre-

gados. Em outro estudo, Campos e Malik (2008) buscaram entender uma possível correlação entre a satisfação no trabalho de médicos de um programa de saúde e a sua rotatividade no trabalho. Como a satisfação estaria ligada aos vínculos estabelecidos no ambiente de trabalho, constatou-se a insatisfação dos profissionais com a atividade realizada.

A satisfação também tem sido estudada de forma qualitativa, como mostra o estudo elaborado por Guimarães, Jorge e Assis (2011). Os autores buscaram conhecer por meio dos discursos de 19 trabalhadores de três Centros de Atenção Psicossocial (CAPS) o que os deixavam satisfeitos ou insatisfeitos no seu trabalho. Novamente o vínculo foi um fator determinante para a satisfação, neste caso o estabelecido com os usuários. Alguns fatores foram reconhecidos como importantes na avaliação da satisfação no trabalho: Condições de trabalho (estrutura física e material/equipamento disponível); valorização do trabalho; precarização do trabalho em saúde; relações estabelecidas no ambiente de trabalho; participação na organização do trabalho (a possibilidade de inovar); a distância do local de trabalho.

Apesar de alguns estudos apresentaram variáveis para a reflexão da satisfação no trabalho em diversas categorias profissionais e a despeito do que tem sido relatado sobre as especificidades da profissão de caminhoneiro, não há no Brasil estudos publicados que investiguem esta temática. O objetivo deste artigo é apresentar quais os fatores associados à geração de satisfação/insatisfação no trabalho dos profissionais caminhoneiros. Para isso, os autores dividiram os participantes da pesquisa em motoristas autônomos e empregados, a fim de uma maior compreensão a respeito das variáveis.

## MÉTODO

O desenho deste estudo foi pensado para a replicação da pesquisa de Koller e colaboradores (2005). Ele se caracteriza



por fazer uso da técnica de inserção ecológica de Ceconello e Koller (2003), que tem como pressuposto básico a realização de estudos em ambientes naturais a partir da perspectiva bioecológica do desenvolvimento humano.

### Participantes

Foram entrevistados 342 caminhoneiros escolhidos aleatoriamente segundo a proporção do estudo anterior em cada localidade. Todos do sexo masculino com a idade variando entre 21 anos e 71 anos. As entrevistas foram realizadas em pontos de apoio/parada e pátios de treinamento em oito cidades brasileiras: Porto Alegre e Alegrete (RS), Itajaí (SC), Cubatão e Santos (SP), Belém (PA), Natal (RN), São Paulo (SP) e Aracaju (SE), objetivando abranger diferentes contextos e rotas frequentadas pelos participantes.

Os participantes foram divididos em dois grupos: “autônomos” e “empregados”. Esta classificação foi feita a partir da resposta dada pelo entrevistado ao item: “Como é seu ‘esquema’ de trabalho?”. Os que responderam trabalhar como frotista ou agregado foram postos na categoria empregados, enquanto que os entrevistados que afirmaram ser autônomos seguiram para o grupo de mesmo nome. Duzentos e trinta e três participantes (68,1%) compuseram o grupo dos empregados e os 109 restantes (31,9%), o grupo dos autônomos.

### Instrumento

O instrumento utilizado nessa pesquisa foi um questionário aplicado em forma de entrevista que investigava vários aspectos da vida dos caminhoneiros brasileiros. O questionário foi baseado nos trabalhos de Moraes e colaboradores. (2007) e Cerqueira-Santos e colaboradores. (2008) para estudos sobre a vida em geral de populações de difícil acesso, como os motoristas de caminhão, que passam muito tempo pelas estradas brasileiras. O instrumento

era composto por 64 questões (entre questões abertas, de múltipla escolha e escalas), que investigavam diversos aspectos da vida e da profissão dos caminhoneiros. Neste trabalho, foram utilizadas somente parte das variáveis investigadas pelo questionário completo, especificamente, aspectos da satisfação encontrada em profissionais da área que possuem vínculo empregatício ou que trabalhem por conta própria.

Quanto à caracterização biossociodemográfica, os dados coletados foram: idade; estado civil; número de filhos (as) e netos (as); escolaridade; e renda mensal familiar. Quanto à caracterização da profissão, foram investigados: o tempo de profissão; o esquema de trabalho (empregado de empresa e agregado [empregado] ou autônomo); a média de dias por mês que costuma passar na estrada; a média de horas que costuma esperar por carga; e as atividades que costuma realizar no tempo de folga, assim como as demandas da profissão (bons quartos, boa comida, banheiros limpos, acesso a internet, atendimento médico/dentário). Uma escala de satisfação procurou investigar os níveis de satisfação com questões pessoais, com a saúde, com a profissão, com os serviços prestados para a classe.

### Procedimentos

O procedimento para a coleta de dados se baseou na proposta da Inserção Ecológica, descrita e proposta por Ceconello e Koller (2003) para o estudo do desenvolvimento-no-contexto. De acordo com essa perspectiva, os pesquisadores inserem-se no ambiente de pesquisa a fim de estabelecer uma relação de maior proximidade com o seu objeto de estudo e, assim, responder às questões da pesquisa. Para tanto, os entrevistadores passaram por treinamento e preparação teórica antes de dar início à prática. A amostragem foi feita por conveniência e o número total de entrevistados foi por saturação de dados, decisão esta tomada por todos os membros durante reuniões periódicas.

Os participantes foram entrevistados por um membro da equipe de pesquisa, psicólogo ou estudante de graduação do curso de psicologia, que conduziam a entrevista e registravam as respostas dos participantes.

As entrevistas duravam, em média, 50 minutos (variando de 40 minutos a duas horas). Os participantes foram abordados quando estavam conversando com colegas, caminhando sozinhos, em pequenos grupos, nos seus caminhões, em bares ou restaurantes que ficavam na região dos postos. Evitou-se incomodá-los nos seus horários de refeição, sono ou quando estavam envolvidos em outras atividades (limpeza ou conserto do caminhão, por exemplo).

Com base nesta proposta, tão importantes quanto os dados coletados nas perguntas do questionário, foram as anotações qualitativas dos pesquisadores acerca dos diversos momentos de interação com os participantes no contexto do estudo. Após a abordagem, eram apresentados os objetivos do estudo e perguntado se o caminhoneiro gostaria de participar da pesquisa. Somente após explicarmos os objetivos da pesquisa e após os motoristas consentirem em participar, era dado início à entrevista. Ao entrevistado, era garantida a compreensão das características da pesquisa e dos seus direitos como respondente, inclusive o sigilo das informações.

### Aspectos Éticos

Os aspectos éticos que garantem a integridade dos participantes deste estudo foram assegurados, com base na Resolução nº 196 que consiste em diretrizes e normas que regulam as pesquisas com os seres humanos (Conselho Nacional de Saúde, 1996) e na Resolução nº 016 do Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2000).

Além do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, foi disponibilizada a assistência do membro da equipe de pesquisa, caso algum participante necessitasse de apoio psicológico provocado pela lembrança negativa de algum dos aspectos investi-

gados. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ético em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade à qual está vinculado.

### Análise de dados

Os dados foram submetidos a tratamento quantitativo. Foi criado um índice baseado nas respostas à escala de satisfação. O índice de satisfação foi criado a partir da média das respostas a uma escala Likert de cinco pontos (partindo de 1 – muito insatisfeito a 5 – muito satisfeito), quanto mais o escore obtido pelo entrevistado, maior a presença do aspecto investigado. Estes dados foram analisados diferenciando os participantes baseados na resposta que o incluiria no grupo dos motoristas autônomos ou motoristas empregados, a fim de levantar dados que pudessem mostrar se há diferenças nos escores dos índices de satisfação para essas duas classes de caminhoneiros.

Em seguida, foram realizadas análises estatísticas descritivas (levantamento de frequências, médias e desvios-padrão) e testes inferenciais como o teste t de Student, usado para comparar a média de satisfação em cada um dos itens entre autônomos e empregados. Finalmente foi realizada uma análise de correlação entre as variáveis de interesse e os escores de satisfação.

### RESULTADOS E DISCUSSÃO

Dos 342 participantes, somente foram considerados válidos 275 casos, por preencherem as variáveis de interesse. Os profissionais foram entrevistados de maneira aleatória nos seguintes Estados: Sergipe (n = 73; 26,5%), Rio Grande do Sul (n = 77; 28%), São Paulo (n = 31; 11,3%), Rio Grande do Norte (n = 30; 10,9%), Santa Catarina (n = 33; 12%) e Pará, (n = 31; 11,3%). A distribuição desigual das entrevistas aconteceu devido ao tempo dedicado à coleta de dados em cada uma dessas cidades. Em geral, os participantes não residiam nessas cidades, o que proporcionou uma amostra de homens que residem em

todos os Estados do Brasil, o que garantiu a variabilidade das cidades de origens e dos últimos destinos visitados pelos caminhoneiros.

A Tabela 1 sintetiza a caracterização biosociodemográfica da amostra deste estudo. A média de idade dos motoristas autônomos foi de 44 anos (DP= 10,88), com mínimo de 23 anos e máximo de 71 enquanto que a média entre os motoristas empregados foi menor, girando em torno de 40,34 anos (DP= 10,73) com idades mínima e máxima, 21 e 65 respectivamente. Com relação a auto-declaração racial, tanto os motoristas autônomos quanto os empregados, declararam-se como brancos (68,9% e 57,2%, respectivamente). O nível de escolaridade que obteve maior frequência entre os profissionais autônomos foi o nível fundamental incompleto (43,4%). Entre os motoristas que possuem carteira assinada, o tempo de estudo é relativamente maior, já que a maioria deles (30,1%) possui nível médio completo. A renda média mensal tanto do grupo autônomo quanto do grupo de empregados ficou acima de R\$ 1.000,00. O valor por eles recebido é considerado, em parte, como satisfatório, afinal, com níveis de escolaridade tão baixos, dificilmente receberiam vencimentos melhores em outra função.

Tabela 1. Caracterização Biosociodemográfica

**(VER NO FINAL)**

Na segunda etapa de análise de dados, foram comparados os resultados dos índices das médias de satisfação para motoristas autônomos e motoristas empregados, a partir de testes t de Student (Tabela 2). Foi encontrada diferença significativa para a “satisfação com a empresa onde trabalha/presta serviço” ( $p < 0,001$ ), indicando que aqueles trabalhadores que possuem vínculo empregatício com a empresa são mais satisfeitos se comparados aos motoristas que trabalham prioritariamente

como autônomos ( $M = 4,06$ ;  $DP = 0,931$ ). As comparações com as demais médias de satisfação (consigo mesmo, relações pessoais, vida sexual, apoio dos amigos, condições de moradia, profissão, salário, jornada de trabalho, estradas, ofertas de cargas e polícias rodoviária Estadual e Federal) não apresentaram diferenças significativas entre os grupos ( $p > 0,05$ ).

Tabela 2. Satisfação de motoristas autônomos e frotistas/agregados

**(VER NO FINAL)**

Nota-se que a única variável de satisfação que teve diferença significativa (Empresa onde trabalha/presta serviço) diz respeito justamente a um elemento fundamental na relação de trabalho. Os profissionais autônomos lidam com uma série de diferentes empresas na busca por cargas/fretes, estando mais entregues às oscilações do mercado de cargas. E mesmo aqueles autônomos, que mantêm um vínculo de exclusividade com alguma grande empresa, sofrem com o problema da demanda de carga. Principalmente por serem os que mais dependem dela, já que esta seria a variável que determina o valor a ser pago pelo seu salário. Além disso, a falta de vínculo com uma empresa específica limita o acesso a certos benefícios trabalhistas e torna a relação motorista/empresa instável e por vezes conflituosa (Kapron, 2012; Moreno & Rotenberg, 2009)

A Tabela 3 apresenta uma análise de correlação para as variáveis de satisfação e algumas condições de trabalho, além da idade e da escolaridade dos participantes. A satisfação com a profissão está positivamente correlacionada com a qualidade da estradas e oferta de carga. O esquema de trabalho (autônomo versus empregado) está correlacionado com a media de renda, sendo os autônomos correlacionados com maior renda. A satisfação com a oferta de carga é a que mais se correlaciona com as outras variáveis.

Tabela 3: Correlações entre satisfação e variáveis de trabalho e demográficas

**(VER NO FINAL)**

## CONSIDERAÇÕES

O principal resultado apontado por este estudo foi a pouca diferença entre profissionais empregados e autônomos na satisfação no trabalho e variáveis associadas. No entanto, uma série de pontos são levantados como relevantes para o entendimento desta categoria profissional e sua percepção sobre a satisfação no trabalho. Deve-se destacar o tempo fora de casa e o tempo esperando carga como uma das principais queixas dos profissionais, tal fato está fortemente associado com a oferta de cargas ou a falta de carga em alguns períodos do ano. Forçando profissionais (principalmente autônomos) a realizar rotas mais longas à procura de cargas, o que prolonga o tempo fora de casa. O estudo de Cerqueira-Santos e colaboradores (2008) mostra que o tempo fora de casa é um fator de risco para os caminhoneiros, aumentando a possibilidade de envolvimento com situações ilícitas como o uso de drogas e o envolvimento com exploração sexual de crianças e adolescentes, assim como com a prostituição em geral.

Este estudo também mostrou diferença significativa para os níveis de satisfação com a empresa para a qual trabalha o motorista. Sendo aqueles empregados mais satisfeitos quando comparados aos autônomos. De fato, certos benefícios trabalhistas são observados por parte de algumas empresas e relatados qualitativamente pelos entrevistados, como plano de saúde, respeito da carga horária de trabalho e treinamentos (especialmente sobre segurança e direção). Os profissionais autônomos lidam com empresas no esquema de fretes, o que muitas vezes impõe uma carga de trabalho exaustiva e poucos benefícios pela própria empresa. Tais dados estão de acordo com revisão feita pela World Chidhhod Foundation (2010) e por Bizarro, Mendonça, Buscariol, Baptista e Falciano (2009).

Algumas limitações encontradas neste estudo envolveram questões de amostragem. A falta de dados sobre a exata população de caminhoneiros no Brasil dificultou um desenho probabilístico, exigindo o critério de saturação para a finalização da coleta de dados. Apesar de ser amostra nacional, pode ser desvantagem porque existem questões que são localizadas e oscilam em decorrência de oferta de fretes, qualidade de estradas e tipo de produto transportado. Dessa forma, um estudo com controle para tais variáveis pode ser esclarecedor.

No entanto, apesar de limitações, este estudo destaca que a satisfação com o trabalho é uma variável relevante para o entendimento dessa categoria profissional tão pouco conhecida no Brasil. A profissão de caminhoneiro exige muito de quem a exerce, fazendo para da sua identidade 24 horas por dia e cobrando preços altos como o afastamento da família e de referências sociais como grupos de amigos, rotinas e eventos do ciclo de vida. É portanto de fundamental importância investir em condições de trabalho para estes profissionais. Este estudo aponta que implementações já realizadas por algumas empresas podem fazer diferença na percepção de satisfação e conseqüente melhor desempenho no trabalho. Uma logística que leve em consideração a oferta de carga e o tempo despendido na espera (filas para carregamento e descarregamento) é fundamental.

## REFERÊNCIAS

- Bizarro, A. P. S., Mendonça, E. F., Buscariol, J., Baptista, M., Falciano, F. (2009). Vida de Caminhoneiro Autônomo A realidade enfrentada pelos profissionais do volante. Anais. Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação Intercom.
- Botelho, Lúcio José; Diesel, Lilian Elizabeth; Adamczyk, Jaira Freixiela; e Zeferino, Maria Terezinha (2011). Profissão motorista de caminhão: uma visão (im)parcial. *Sau. & Transf. Soc.*, 2(1), p.108-113.



- Campos, C. V. de A. & Malik, A. M. (2008). Satisfação no trabalho e rotatividade dos médicos do Programa de Saúde da Família. *Revista de Administração Pública*, 42(2).
- Carvalho, A. B., Fernandes, J., Oliveira, L. T. & Zamberlan, C. O. (2006). Satisfação no trabalho. *Jornada de Pesquisa*. Ulbra Santa Maria.
- Ceconello, A. M., & Koller, S. H. (2003). Inserção ecológica na comunidade: Uma proposta metodológica para o estudo de famílias em situação de risco. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 16, 515-524.
- Cerqueira-Santos, E.; Morais, N. A.; Moura, A. S. & Koller, S. (2008). Exploração Sexual Comercial de Crianças e Adolescentes: Uma Análise Comparativa entre Caminhoneiros Clientes e Não-Clientes do Comércio Sexual. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 21(3), 446-454.
- Classificação Brasileira de Ocupações (2011) recuperado de <http://www.mtebo.gov.br/cbsite/pages/home.jsf>, acessado dia 25 maio, 2011.
- Confederação Nacional do Transporte (2011), recuperado de [http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Boletim%20Estat%C3%ADstico/Boletim%20Estatistico%20CNT%20-%20mai\\_2011.pdf](http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Boletim%20Estat%C3%ADstico/Boletim%20Estatistico%20CNT%20-%20mai_2011.pdf), acessado em 27 maio, 2011
- Erhart, S. & Palmeira, E. M. (2006). Análise do Setor de Transportes. *Observatório de La Economía Latinoamericana*. *Revista académica de economia*.
- Guimarães, J. M. X., Jorge, M. S. B. & Assis, M. M. A. (2010). (In)satisfação com o trabalho em saúde mental: um estudo em Centros de Atenção Psicossocial. *Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, 16(4)
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2008). *Pesquisa Anual de Serviços*
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2008). *Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga*
- Jacques, M. G.C. (1996) *Identidade e trabalho: uma articulação indispensável*. A. Tamayo; J. Borges; W. Codo (orgs.) *Trabalho, organizações e cultura*. São Paulo: Autores Associados.
- Kapron, R. A. (2012) Tempo, jornada e produtividade na história e trabalho dos caminhoneiros. *Revista Latino-Americana de História*, 1(3), 194-201. Recuperado em abril 2012, de <http://projeto.unisinos.br/rla/index.php/rla/article/view/79/57>
- Koller, S. H, Sacco, A., Cerqueira-Santos, E., Morais, N. A., Borges, V. C., Tomé, H. et al. (2005). O perfil do caminhoneiro no Brasil. Pesquisa encomendada pela Childhood do Brasil. São Paulo. [www.namocerta.org.br/pesquisa\\_.php](http://www.namocerta.org.br/pesquisa_.php)
- Krawulski, E. A (1998) *Orientação Vocacional e o Significado do Trabalho*. *Revista da ABOP*. Florianópolis, 1.
- Maslach C. P. & Leiter, P.M. (1999) *Fonte de Prazer ou Desgaste? Guia para vencer o estresse na empresa*. Campinas, SP: Papirus.
- Masson, V. A. & Monteiro, M. I. (2010). Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem [REBEn]*. 63(4)
- Mello, M.T., Santana, M.G., Souza, L.M., Oliveira, P.C.S., Ventura, M.L., Stampi, C., & Tufik, S.. (2000). Sleep patterns and sleep-related complaints of Brazilian interstate bus drivers. *Brazilian Journal of Medical and Biological Research*, 33(1), 71-77. Recuperado em 16 maio 2011, de [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-879X2000000100010&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-879X2000000100010&script=sci_arttext)
- Ministério do Emprego e do Trabalho. *Classificação Brasileira de Ocupações*. Recuperado em 16 maio, 2011, de <http://www.mtebo.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>
- Morais, N. A., Cerqueira-Santos, E., Moura, A., Vaz, M. & Koller, S. (2007). Exploração sexual comercial de crianças e ado-

- lescentes: Um estudo com caminhoneiros brasileiros. *Psicologia: Teoria & Pesquisa*, Vol. 23, p. 263-272
- Moreno, C. R. C. & Rotenberg, L. (2009) Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 34(120), 128-138. São Paulo. Recuperado em novembro 2011, de <http://www.fundacentro.gov.br/rbso/BancoAnexos/RBSO%20120%20volume%2034.pdf#page=30>
- Oliveira, E. (2002). Diferente dos velhos tempos. *Revista O Carreteiro*, São Paulo, n. 330, mar.
- Silva, F.P.P. (2000) Burnout: um desafio à saúde do trabalhador. *Psi..2*, 1. Spector, Paul E. (2003). *Psicologia nas Organizações*, Editora Saraiva
- Spector, P. E. (2003) *Psicologia das Organizações*. 2 ed. São Paulo: Saraiva
- World Childhood Foundation (2010). *O perfil do caminhoneiro brasileiro*. São Paulo: WCF.

Tabela 1. Caracterização Biosociodemográfica

| Itens               | Caracterização                 | Frequência (%)   |                   |
|---------------------|--------------------------------|------------------|-------------------|
|                     |                                | <i>Autônomos</i> | <i>Empregados</i> |
| Local da Entrevista | Pará                           | 6 (5,7%)         | 25 (15,1%)        |
|                     | Rio Grande do Norte            | 16 (15,1%)       | 14 (8,4%)         |
|                     | Rio Grande do Sul              | 38 (35,8%)       | 38 (22,9%)        |
|                     | Santa Catarina                 | 10 (9,4%)        | 23 (13,9%)        |
|                     | São Paulo                      | 3 (2,8%)         | 27 (16,3%)        |
|                     | Sergipe                        | 33 (31,1%)       | 39 (23,5%)        |
| Estado Civil        | Solteiro                       | 13 (12,3%)       | 22 (13,3%)        |
|                     | Casado/União Estável           | 85 (80,2%)       | 134 (80,8%)       |
|                     | Separado/Divorciado            | 8 (7,5%)         | 10 (6,0%)         |
| Paternidade         | Tem filhos                     | 93 (87,7%)       | 141 (84,9%)       |
| Cor auto-declarada  | Branco                         | 73 (68,9%)       | 95 (57,2%)        |
|                     | Mestiço                        | 30 (28,3%)       | 63 (38,0%)        |
|                     | Negro                          | 3 (2,8%)         | 8 (4,8%)          |
| Escolaridade        | Sabe ler, mas não foi a escola | 3 (2,8%)         | 1 (0,6%)          |
|                     | Fundamental Incompleto         | 46 (43,4%)       | 47 (28,3%)        |
|                     | Fundamental Completo           | 25 (23,6%)       | 42 (25,3%)        |
|                     | Médio Incompleto               | 10 (9,4%)        | 20 (12,0%)        |
|                     | Médio Completo                 | 20 (18,9%)       | 50 (30,1%)        |
|                     | Superior Incompleto            | 1 (0,9%)         | 6 (3,6%)          |
|                     | Superior Completo              | 1 (0,9%)         | -----             |
| Renda Média mensal  | R\$ 501,00 – 1.000,00          | 3 (2,9%)         | 6 (3,7%)          |
|                     | R\$ 1.001,00 – 2.000,00        | 41 (39,4%)       | 85 (52,5%)        |
|                     | R\$ 2.001,00 - 2.500,00        | 17 (16,3%)       | 23 (14,2%)        |
|                     | R\$ 2.501,00 - acima           | 43 (41,3%)       | 48 (29,6%)        |

Tabela 2. Satisfação de motoristas autônomos e ~~frotistas~~/agregados

| Satisfação                              | Autônomos<br>M (DP) | Empregados<br>M (DP) | t(p)           |
|---|---------------------|----------------------|----------------|
| Consigo mesmo                           | 4,34 (0,76)         | 4,22 (0,90)          | -1,174 (0,241) |
| Relações pessoais                       | 4,30 (0,80)         | 4,37 (0,73)          | 0,840 (0,402)  |
| Vida sexual                             | 4,30 (0,84)         | 4,30 (0,78)          | 0,037 (0,971)  |
| Apoio dos amigos                        | 3,73 (1,15)         | 3,76 (1,05)          | 0,269 (0,788)  |
| Condições de moradia                    | 4,32 (0,86)         | 4,29 (0,85)          | -0,307 (0,759) |
| Profissão                               | 4,16 (0,96)         | 4,14 (0,96)          | -0,131 (0,896) |
| Salário                                 | 3,56 (0,95)         | 3,51 (1,06)          | -0,434 (0,665) |
| Jornada de Trabalho                     | 3,57 (1,09)         | 3,57 (1,12)          | 0,036 (0,971)  |
| Estradas                                | 2,79 (1,21)         | 3,00 (1,22)          | 1,471 (0,142)  |
| Ofertas de cargas                       | 2,74 (1,14)         | 3,169 (1,21)         | 2,995 (0,003)  |
| Empresa onde<br>trabalha/presta serviço | 3,65 (0,96)         | 4,13 (0,92)          | 4,159 (<0,001) |
| Polícia Rodoviária<br>Estadual          | 2,84 (1,29)         | 2,85 (1,27)          | 0,046 (0,963)  |
| Polícia Rodoviária Federal              | 3,18 (1,28)         | 3,19 (1,23)          | 0,088 (0,930)  |

Tabela 3: Correlações entre satisfação e variáveis de trabalho e demográficas

|  | A      | B      | C       | D      | E      | F       | G       | H       | I |
|--|--------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---|
| A. Satisfação com a<br>profissão                 | -      |        |         |        |        |         |         |         |   |
| B. Dias por mês na estrada                       | ,022   | -      |         |        |        |         |         |         |   |
| C. Tempo (horas) de espera<br>da carga           | -,024  | ,220** | -       |        |        |         |         |         |   |
| D. Renda Média                                   | ,082   | ,026   | -,037   | -      |        |         |         |         |   |
| E. Qualidade das estradas                        | ,130*  | ,019   | ,020    | ,057   | -      |         |         |         |   |
| F. Oferta de cargas                              | ,151** | -,112* | -,162** | -,008  | ,389** | -       |         |         |   |
| G. Esquema de Trabalho<br>(autônomo x empregado) | ,007   | ,053   | ,085    | ,116*  | -,080  | -,166** | -       |         |   |
| H. Idade   | ,086   | ,233** | ,132*   | ,211** | ,108*  | -,059   | ,127*   | -       |   |
| I. Escolaridade                                  | -,076  | -,110* | -,013   | ,040   | -,093  | ,067    | -,177** | -,378** | - |

\* p>0,05

\*\* p>0,001