

**EPIDEMIOLOGIA E SAÚDE NO TRÂNSITO: A SUBJETIVIDADE
REVELADAS POR CAMINHONEIROS ATRAVÉS DE SEUS
COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO**

**EPIDEMIOLOGY AND HEALTH IN TRANSIT: THE SUBJECTIVITY
REVEALED BY TRUCK DRIVERS THROUGH THEIR RISK BEHAVIORS
IN TRAFFIC**

Gema Galgani da Fonseca¹

Jéssika Tatiane Pimenta²

Nilson Antônio da Silva³

Resumo: O trânsito constitui-se num fenômeno social em que retrata a disposição estrutural e posicionamentos do homem – máquina, em recíproca interação e movimento com as influências do meio social, quando a dimensão da subjetividade rompe com as dicotomias enlaçadas no pensamento moderno, tais como; indivíduo/sociedade, intelectual/emocional, interno/externo através de um modelo teórico sobre a psique humana a partir de seu caráter gerador dentro da trama cultural em que as pessoas e grupos participam. O tema deste estudo justifica-se em razão de que, nesse contexto social em que confluem subjetividades humanas – caminhoneiros e seus comportamentos de risco–, caracteriza-se o trânsito como fenômeno ambiental e interdisciplinar. Para isso, pesquisou-se em fontes biblio-

1 Mestre em Educação pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Docente e Orientadora do Departamento de Graduação em Psicologia - DPGSPI/FPM

2 Especialista em Psicologia do Trânsito, atuação em Gerenciamento de Risco (condutores de transporte de produtos perigosos) e Avaliação Psicológica, Recrutamento e Seleção e Treinamentos.

3 Psicólogo Clínico. Especialista em Gestão de pessoas no setor público, Especialista em Neuropsicologia, Especialista em Terapia Cognitivo Comportamental, credenciado pela Polícia Federal para avaliação psicológica para manuseio de arma de fogo



gráficas, sobre várias interfaces relacionadas à díade homem – máquina, utilizando fontes de dados como: Google Acadêmico, Biblioteca Virtual em Saúde (BVS), artigos científicos e plataformas de fonte de dados estatísticos. Os resultados relacionados aos comportamentos de risco abarcaram o fato humano como um dos mais impactantes (acrescentando-se outras adversidades como medo de demissão, sintomas de estresse, ansiedade, competitividade, saudade da família, burnout, adoecimento psicológico e psiquiátrico, vítimas de violência e de acidentes de trânsito, abusos de substâncias); o uso da relação motorista – máquina “a casa é seu caminhão” e as influências na questão da vulnerabilidade do condutor e passageiro é fator causador de inúmeros acidentes. Portanto, face às demandas contemporâneas implicando pressões e corrida contra o tempo, alto nível de responsabilidade relacionada a cargas e transporte, situações de estresse e falta de recursos psicoemocionais mais saudáveis é um divisor de águas, determinando a vida ou morte de muitos indivíduos transitando entre seus mundos. Daí, sugere-se frutífero outras pesquisas que correlacionem a dimensão da subjetividade humana, visando o alinhamento da profissão dos caminhoneiros e o trânsito mais seguro, promovendo o ressignificar desse fenômeno e tráfego mais seguro e preservação da vida.

Palavras-chave: Emocionalidade; Motoristas; Atitudes Infracionais; Tráfego; Psicanálise.

Abstract: Traffic is a social phenomenon in which it portrays the structural disposition and positioning of man - machine, in reciprocal interaction and movement with the influences of the social environment, when the dimension of subjectivity breaks with the dichotomies ensnared in modern thought, such as; individual/society, intellectual/emotional, internal/external through a theoretical model on the human psyche from its generative character within the cultural fabric in which people and groups participate. The subject of this study is justified by the fact that, in this social context in which human subjectivities - truck drivers and their risky behaviour - converge, traffic is characterized as an environmental and interdisciplinary phenomenon. To this end, bibliographic sources were searched on various interfaces related to the man-machine dyad, using data sources such as Google Scholar,



the Virtual Health Library (VHL), scientific articles and statistical data source platforms. The results related to risk behaviors encompassed the human fact as one of the most impactful (adding other adversities such as fear of dismissal, symptoms of stress, anxiety, competitiveness, homesickness, burnout, psychological and psychiatric illness, victims of violence and traffic accidents, substance abuse); the use of the driver-machine relationship «the house is your truck» and the influences on the issue of driver and passenger vulnerability is a factor that causes numerous accidents. Therefore, in the face of contemporary demands involving pressure and a race against time, a high level of responsibility related to loads and transportation, stressful situations and a lack of healthier psycho-emotional resources is a watershed, determining the life or death of many individuals moving between their worlds. Further research correlating the dimension of human subjectivity is therefore fruitfully suggested, with a view to aligning the profession of truck drivers with safer traffic, promoting the reframing of this phenomenon and safer traffic and preservation of life.

Keywords: Emotionality; Drivers; Attitudes; Traffic; Psychoanalysis.

INTRODUÇÃO

Em decorrência do surgimento da revolução industrial no Brasil, no final do século XIX e início do século XX, coaduna-se a história do trânsito, provocando muitas mudanças, o que fez com que as coisas que hoje são habituais fossem inventadas; como a substituição da mão de obra manual, por máquinas (Silva, 2018). O êxodo rural se destaca pelo aumento significativo do processo migratório da população do campo para o meio urbano, entre a década de 1960 e 1980, quando esta parte sob “a promessa do sonho da modernidade” pelos grandes centros urbanos - mais empregos, novas moradias e melhores condições de vida, influenciando diretamente o processo de urbanização do Brasil, que por meio da rapidez com a qual se desenvolveu, ocorreu de forma inapropriada (Ferreira, 2019).

Em 1771, observamos a criação do primeiro veículo automotor, o qual foi inventado pelo



francês Nicholas Cugno, na França, carro este que chegava aos impressionantes 4 km/h, conforme publicação no portal Trânsito Ideal. Os automóveis começam a evoluir, se apresentando mais potentes, com novas possibilidades de opcionais de conforto e motores que antes eram movidos pela queima de carvão, passaram a ser movidos por combustíveis diferentes; como gasolina derivada do petróleo, diesel e um pouco mais distante até mesmo por álcool. Foi então que criou o primeiro veículo movido a gasolina, criado em 1885 pelo alemão Karl Benks. Em 1892, Henry Ford lança seu primeiro carro, o FORD (Santana, 2018).

Surge então a necessidade de se pensar o trânsito como fenômeno social – máquina & homem, cambiado pelos índices epidemiológicos de segurança e saúde e pelos fatores de risco desencadeados ao longo da história dessa díade; pois acidentes e violências no trânsito configuram epidemias que afligem países do mundo inteiro e representa conjunto de agravos à saúde, capaz ou não de levar a óbito devido causas ditas acidentais – trânsito, trabalho, quedas, envenenamentos, afogamentos e as causas intencionais - como agressões e lesões autoprovocadas (Brasil, 2000).

Os acidentes de transportes terrestres (ATT) apresentam elevada magnitude em todo o mundo, em especial nos países em desenvolvimento. São responsáveis por inúmeras mortes, incapacidades, sequelas físicas e psicológicas que geram elevados custos familiares e sociais, representados por perdas humanas, dor e incapacidade nos sobreviventes (Azevedo et al., 2023, p. 800).

A transição demográfica é um processo que guarda estreita relação com a mudança epidemiológica, uma vez que as mudanças no contingente populacional a respeito do comportamento da fecundidade e mortalidade, fazem com que algumas morbidades atinjam com maior ou menor intensidade e ritmo uma referida população (Chaimowicz, 1997; Frenk et al., 1991). Por exemplo, no Brasil, apesar de se constatar uma tendência de queda nas mortes por acidentes de transportes terrestres, ainda continua sendo uma das principais causas de óbito (Azevedo et al., 2023), como os acidentes por motociclistas que vêm apresentando tendência crescente como a primeira causa de óbitos e de internações por ATT no SUS.



O trânsito retrata a vida social de uma localidade, os comportamentos sociais que caracterizam a sua forma de viver e a relação de seus integrantes com as normas, regras, leis e princípios que a sustentam, quando a normatividade legal torna-se decisiva para se manter a harmonia e organização do sistema político-social - ao mesmo tempo, a anomia está presente devido constantes mudanças do avanço natural da máquina social, esta é abordada como o enfraquecimento da norma e por conta da mudança de crenças e progresso da sociedade, perdendo gradativamente sua relevância social e o trânsito, não se isenta disso (Zanatta et al., 2020).

Apreende-se que dirigir constitui-se numa operação mecânica de um veículo e num processo complexo de fatores e intercâmbio social entre condutores, passageiros e pedestres, com sujeição a influências adversas provenientes tanto do interior do veículo quanto do meio social externo. Nessa relação complexa e dialética que cambia o imaginário social & homem – máquina, delimitar esse olhar “As subjetividades reveladas por caminhoneiros através de seus comportamentos de risco no trânsito” nos convida a reportar ao conceito de subjetividade:

A definição da subjetividade se apresenta por meio de categorias capazes de expressar, na unidade simbólico-emocional, a mobilidade e diversidade da experiência dos indivíduos e dos grupos sociais. É essa unidade simbólico-emocional que define ontologicamente os fenômenos significados como subjetivos. Tal unidade caracteriza os sentidos subjetivos, que representam um processo constante que define a qualidade da experiência vivida: não são os fatos concretos que definem tal qualidade, mas as produções subjetivas, tanto individuais como sociais, que emergem no curso de uma experiência humana. (Rey; Goulart; Bezerra, 2016, p. 56).

O conceito de subjetividade rompe com as dicotomias enlaçadas no pensamento moderno, tais como; indivíduo/sociedade, intelectual/emocional, interno/externo através de um modelo teórico sobre a psique humana a partir de seu caráter gerador dentro da trama cultural em que as pessoas e grupos participam. A Teoria da Subjetividade preconiza um caminho investigativo que permite a compreensão dos múltiplos e singulares processos de subjetivação das atividades humanas em suas



diferentes esferas da vida, assim seus conceitos abrem possibilidades à geração de novos modelos de inteligibilidade (Souza; Torres, 2019). Campo de movimentação homem & máquina pelo qual, reconhece-se que certas condutas dos indivíduos possam contribuir para a ocorrência de alguns acidentes, não os atribuindo somente a aspectos como falhas mecânicas ou a situações adversas como condições climáticas e físicas de vias e rodovias, condições dos veículos, entre outras (Rozestraten, 1988).

Contexto pelo qual, na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego do ano de 2002, designações dadas ao profissional que conduz ou dirige o caminhão são equivalentes nos nomes de “motorista de caminhão”, “caminhoneiro” ou “carreteiro” (Brasil, 2010). No âmbito da subjetividade humana, para definir quem são esses usuários do trânsito, buscou-se inspiração nos dizeres do autor: “Nosso olhar é forçado a seguir sem muita escolha, nosso corpo desassossegado segue numa apreensão fragmentada (...) que posto em trânsito contínuo, atravessa a linguagem no uso intensivo dos seus limites.” (Carmo, 2019, p. 19), para que desta forma se evidencie a essência – a complexidade e ambivalência destes “solitários da estrada” através de uma linguagem atravessada pelo que pulsa entre mundo interno e mundo externo compondo o homem – caminhoneiro & trânsito.

Pensando-se sobre como pode se efetivar o atravessamento após a linguagem, captou-se por meio das palavras de Hilda Hilst, uma mulher que fez de sua vida um acontecimento poético e literário, um olhar subjetivo sobre a tentativa de definição de ser e se inscrever no real; aqui, delimitando as especificidades desse usuário do trânsito – os caminhoneiros, numa linguagem hilstiana - aqueles que o sangue não se limita a ficar num lago represado e sai correndo em alta velocidade.

[...] sou isto e aquilo, não sou isto nem nada, em nenhum lugar estou, dentro das águas sou esse que nado à superfície, quero sol na cara, espio o lá de fora, guloso, arquejante, e dentro das águas o ventre raspando a areia procuro procuro, de repente um impulso rápido vertical, pulo fora, estou nos ares, algum tempo me esqueço, digo que estar aqui me parece melhor que o estar ali, vou sorvendo, engolindo o teu sumo. (Hilst, 2018).

O tema deste estudo justifica-se em razão de que nesse contexto social em que confluem sub-



jetividades humanas – caminhoneiros e seus comportamentos de risco, há de se considerar essa trama que circunscreve abruptamente o trânsito brasileiro, conforme Thielen (2002); “O trânsito é um dos fenômenos que pode ser caracterizado como interdisciplinar e, ao mesmo tempo, é também um fenômeno ambiental. Ele reúne características que pertencem a diversos universos” (Thielen, 2002, p. 11).

O trânsito é definido como “[...] o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, cujo fim é assegurar a integridade de seus participantes.” (Rozestraten, 1988, p. 4), quando se materializam interesses diferentes e interações sociais complexas que vão repercutir e influenciar sobre a travessia individual e coletiva. O trânsito também abarca a forma normativa e interdisciplinar e, “[...] levando em consideração as dimensões que o compõem, como, por exemplo, a dimensão social, de mobilidade, de engenharia, de educação e de leis.” (Novak; Corona, 2017, p. 214).

Espaço vívido e dinâmico entre homem – máquina, essa investigação bibliográfica se justifica também por se debruçar sobre a dimensão particular e subjetiva da vida dos caminhoneiros, uma vez que as pesquisas nesse contexto do trânsito se disseminam mais às empíricas e quantitativas; fenômeno pelo qual nos oportuniza possibilidades de ousar e construir estudos sobre vértices que ainda não foram explorados, como este sobre as subjetividades destes através de seus comportamentos de risco. Quando podemos identificar, em estudos diversos e que se caracterizam como comportamentos de risco no trânsito, sinalizadores como:

O fator humano é, de longe, o principal contribuinte para os acidentes, em até 95% dos casos, “a forma de condução e a vulnerabilidade do condutor e passageiro”, e as características de personalidade de condutores e potenciais de risco no trânsito, O sono como fator desencadeante para comportamentos de risco no trânsito, o uso e abuso de substâncias psicoativas (fumo, álcool e outras drogas, medicamentos diversos, e outros estimulantes).

Portanto, este trabalho tem como objetivo aprofundar sobre as contribuições da Psicologia do Trânsito na construção da subjetividade dos caminhoneiros, identificando enredos e comportamentos de risco sob a égide epidemiológica e saúde.



RESULTADO E DISCUSSÃO

O fator humano em caminhoneiros no contexto do trânsito:

A princípio, compreender as especificidades do fator humano por parte de condutores no trânsito, nos remete a questão de “[...] uma das características marcantes da profissão de caminhoneiro que é a mobilidade, condição que demarca o trabalho destes numa realidade móvel, [...] eles estão sempre em lugares diferentes.” (Knauth et al., 2012, p. 877). Essa categoria de trabalhadores dinamiza a economia do país através do sistema de transporte rodoviário, os quais se encontram expostos às várias situações de risco, como; “[...] há jornadas extensas na estrada, hábitos de alimentação não saudáveis, escassez de pausas durante as viagens, excessivo consumo de drogas e álcool e um alto número de acidentes de trânsito.” (Luxo, 2022, p. 14), acrescendo-se outras adversidades correlacionadas com medo de demissão, sintomas de estresse, ansiedade, competitividade, pouco tempo com a família, burnout, sofrimento psicológico, vítimas de violência e de acidentes de trânsito, abusos de substâncias, depressão.

O “trânsito” conforme a lei 9.503/97 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é a “utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”, relação pela qual demarca os limites do imaginário humano e social - caminhoneiro e caminhão, tecendo fatos e representando sinal de mudança, evolução, pioneirismo e aventura (Brasil, 1997). Sob um olhar subjetivo em que esse tipo de usuário do trânsito vai compondo suas histórias cambiadas entre tantos fatores humanos, é possível considerar o trânsito como “[...] se ele fosse uma trama, uma rede de relações em constante movimento, como um tecer e destecer ininterrupto das ligações, compondo uma forma que não existia antes dele, mas que, com sua participação, ajuda a formar.” (Schmitz; Silva, 2010, p. 32).

Exemplo disso, é a especificidade capturada através da fonte bibliográfica (Diário de campo, 13/02/2015), do pesquisador Silva (2015), em seu estudo de campo – “Vida de caminhoneiro: sofri-



mento e paixão”; quando se pode captar com clareza as subjetividades reveladas por caminhoneiros e preponderância do fator humano como potencial para comportamentos de risco:

O relógio marca 01h43min da madrugada de sexta-feira. Finalmente, o motor foi desligado. Aliás, essa foi a segunda vez que ele foi desligado desde às 05h30min de quinta-feira, momento em que reiniciamos a viagem. Anteriormente, isso havia ocorrido às 12h20min, para o almoço (...), não guardo boas recordações: o gosto era ruim e havia óleo em demasia. (...), o que nos obrigou a comer pouco e beber bastante refrigerante para compensar. Após o almoço frustrante, viajamos sem parar por pouco mais de 12 horas. O sol abrasador incomodava bastante, não havia como se esconder dele dentro da cabine. Os bancos duros causavam desconforto e dores musculares, a água que trazíamos logo se esquentou e a sede era tamanha que bebíamos assim mesmo. O papo fluía tranquilamente, o trânsito não apresentava congestionamentos (...). Mas de repente, tudo mudou. (...) Rota alterada, seguimos pelas estradas de Minas, estradas ruins, estreitas (...) o GPS nos indicou o que seria um atalho (e que atalho!). (...) Com certeza, caminhões não trafegavam por ali, muito menos um truck com 14 toneladas. No meio da estrada, o motorista transpirava, mas não era possível voltar, já que não havia espaço para manobrar o caminhão (...). Após o susto, a viagem prosseguiu. (...) Desligado o motor às 01h43min, ele disse apenas que não conseguia fazer mais nada, sequer comer, após um período de 12 horas em jejum. Banho àquele horário, com certeza, era um luxo ao qual não podíamos nos dar e também já era a segunda vez que isso ocorria naquela semana. (...) Naquele momento, pensava também que poderia ter escolhido uma forma menos aventureira e desconfortável de realizar meu trabalho de campo... (Silva, 2015, p. 10-11).

Hoffmann (2003) sinaliza que, na execução das “simples” atividades realizadas pelos caminhoneiros durante o trabalho há uma gama de exigências mentais e dos órgãos dos sentidos, as quais provocam que este seja exaustivo, como se pode identificar no relato acima do pesquisador em seu estudo etnográfico com os caminhoneiros; os quais evidenciaram subjetividades sinalizadoras dos comportamentos de risco no trânsito: períodos de trabalho penoso e sem pausa para as necessidades básicas de sobrevivência, exposição a riscos diversos do ambiente externo, descumprimento as regras de segurança no trânsito devido pressões do trabalho, negligência das condições físicas e psicológicas para a ação de dirigir.



Estudos como de Azevedo et al. (2023) e Teixeira (2022), demonstram sobre os agravamentos decorrentes das condições inadequadas de trabalho para os motoristas, tais como; alterações climáticas, fatores e fisiológicos inadequados, sujeição às doenças tanto físicas quanto psicológicas e mentais (Síndrome de Burnout), comportamentos de risco - estresse, impulsividade, instabilidade emocional e busca por sensações, estilo de vida afetam significativamente a saúde desses trabalhadores. Das subjetividades reveladas por caminhoneiros, é apreendido que a dimensão do fator humano pode-se concretizar nessa gama de comportamentos de risco no trânsito, quando fechamos essa reflexão, acrescentando a relevância da memória que tão explicitamente retrata esse imaginário social.

Uma vez que as lembranças dos indivíduos são, sempre, construídas a partir de sua relação de pertença a um grupo. A memória individual pode ser entendida, então, como um ponto de convergência de diferentes influências sociais e como uma forma particular de articulação das mesmas. Analogamente, a memória coletiva, propriamente dita, é o trabalho que um determinado grupo social realiza, articulando e localizando as lembranças em quadros sociais comuns. (Schmidt; Mahfoud, 1993, p. 291).

Para Bosi (1994), “A memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo ‘atual’ das representações [...] A memória aparece como força subjetiva enquanto, profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora” (Bosi, 1994, p. 46). Parte intrínseca da dimensão da subjetividade dos caminhoneiros, o fator humano caracteriza-se também através do lembrar e recordar, traduzindo-se na busca de significados da constituição de quem somos hoje e na contribuição para a compreensão das condutas humanas – em trânsito. “A memória se daria como rastro, fruto de explorações marcadas pela diferença, caminho aberto em que não se poderia fazer o caminho de volta à origem. É como o caminhar por um deserto em que os passos seriam apagados pelo “vento oeste”⁴ (Albano, 2006, p. 123). Mais que reviver, lembrar implica em ressignificar, reconstruir e reavaliar, com cenas e ideias de hoje, as experiências subjetivas inscritas no tempo,

4 Na mitologia, Eros pede ao Vento Oeste que salve Psique da morte, retirando-a do penhasco.



então a memória é cambiada por algo vivido individualmente e como parte de uma coletividade, formando o eu.

Será por isto que os acidentes – as tragédias e mortes no trânsito – se tornam tão “comuns” ao cotidiano da vida dos caminhoneiros? Fator humano, que “se paralisa” para sobreviver.

A forma de condução e a vulnerabilidade do condutor e passageiro:

Inicia-se a exploração desse subtema relacionado às subjetividades reveladas por caminhoneiros e possíveis comportamentos de risco no trânsito, suscitando que este deve ser revisitado primeiramente através da importância e compreensão atribuída ao trabalho - como fenômeno de existência e subsistência; “O trabalho é aquilo que implica do ponto de vista humano, o fato de trabalhar: gestos, saberfazer, um engajamento do corpo, a mobilização da inteligência, a capacidade de refletir, de interpretar e de reagir às situações; é o poder de sentir, de pensar e de inventar” (Dejours, 2011, p. 28). Considerando que muitas das vezes, a casa dos motoristas de caminhão passa a ser o próprio veículo e a devida e profunda importância atribuída nessa relação homem & máquina, “A centralidade do trabalho é percebida na construção da identidade, na realização de si mesmo e na saúde mental, ou mesmo saúde somática.” (Dejours, 2008, p. 40).

O ato de dirigir por parte dos caminhoneiros não se limita apenas em “estar apto” para a condução de determinada categoria veicular, uma vez que o exercício profissional destes usuários do trânsito no Brasil abarca a prática de outras funções laborais que exigem organização no tempo e espaço que podem ser consideradas como acessórias ao dirigir, como: “manuseio de carga” em tarefas de carga e descarga, conferência de pedido em nota fiscal, “amarrar carga”, “serviço de enlonamento” e de “gerenciamento”, de funções administrativas, da “manutenção” mecânica ou funcional, seja em relação ao próprio caminhão, contratação de frete e/ ou os cuidados com as cargas, responsabilidade com os fatores de segurança e valor monetário, e importância dada para o motorista em si e em sua relação com o trânsito, tráfego e regras a que tem de cumprir, numa compreensão de ter “boa condu-



ta” e cumprir com suas habilidades profissionais (Kapron, 2012).

A forma de condução e a vulnerabilidade desses condutores e passageiros no trânsito se confirmam a partir dessas influências para a ocorrência dos comportamentos de risco, como os acidentes, pois:

Um motorista exausto recorre ao uso de drogas para trabalhar e atingir os objetivos fixados, colocando-se em situação de risco no trânsito. Vale lembrar que muitos dos caminhoneiros recebem por entrega feita, ou seja, quanto mais viagens e entregas realizarem, maior o salário. (...) O trabalho de caminhoneiro, apesar de parecer solitário, acontece no contexto do trânsito e envolve outros motoristas, pedestres, ciclistas, veículos, estradas e sua manutenção, sinalização, postos de gasolina, pontos de parada, cidades em que passam viajando, além da empresa para a qual trabalham. Ele é interdependente de diversos fatores do seu meio. Ele tem um papel social e histórico a desempenhar. Os acidentes, quando acontecem, interferem em todo esse universo. (...) No Brasil, 281 caminhoneiros morrem em acidentes rodoviários por ano para cada grupo de 10.000, em comparação com os Estados Unidos, em que a mesma taxa é de 25. (Cunha, 2016, p. 21 - 43).

Estudos científicos sobre o trabalho dos caminhoneiros e a relação com os acidentes de trânsito, considerando as especificidades desses condutores para os comportamentos de risco, podem sinalizar variáveis advindas da forma de direção destes e que se traduzem em subjetividades, como:

Nas manobras muito arriscadas engendradas pelos caminhoneiros, a “quebra de asa” - balançar da carroceria do caminhão de um lado para o outro tirando as rodas da pista até que o veículo fique todo contorcido, é caracterizada como “brincadeira” entre os caminhoneiros e motivo de disputa sobre quem a realiza de forma mais perigosa; podendo-se acarretar graves capotamento, violação a vida de inocentes e do próprio motorista, indicando a principal causa destes tipos de acidentes ser a velocidade incompatível em curvas fechadas (Schlag, 2017).

Nomeado de “espetáculo” para além da coragem, esse conjunto dinâmico entre pilotagem de máquinas, habilidades motrizes e meio natural, materializa a criação de acrobacias que permitem a exteriorização de novas energias e novos espaços de jogos (Pociello,1995). Porém, a busca desse



prazer não se limita a fazer parte dessas exposições, pois este é a imagem de fazer parte da “família” da aventura e do “potencial do corpo” para o ato de dirigir uma máquina tão potente como os caminhões, imaginário de “esporte” de risco, pois:

“...em meio ao prazer de praticar esportes, tão elegantemente, a parte – secreta e inconfessável – que vem do prazer de ser visto nesta prática cresceu sensivelmente, ao longo dos últimos vinte e cinco anos...” (p. 116). Em busca por alguns limites, como a vertigem, a queda, desequilíbrios de todas as espécies, é uma forma de experimentação excitante, um jogo direcionado a gestos de “domínio e controle informacional do corpo” (p.118), que delimita “um universo lúdico que curiosamente faz das sensações de instabilidade uma fonte de prazer”. Impondo um sentido de transgressão das regras tradicionais, “flexibilidade e rapidez de adaptação, leveza e mobilidade, pequenos grupos, domínio de tecnologias avançadas, organização em rede, senso de iniciativa e capacidade de assumir riscos calculados, dão a nossos jogos um gosto pronunciado pelas aventuras.” (Pociello, 1993, p. 116 - 119 apud Pociello, 1995).

Opostamente a esse cenário de “brincadeira” e prazer, dados epidemiológicos relacionados à morbimortalidade dos acidentes de trânsito são assustadores, pois conforme a Organização Mundial de Saúde (OMS) estima, que no ano de 2020 pode-se ter 1,9 milhões de mortes no trânsito e 2,4 milhões em 2030 (Waiselfisz, 2012; Waiselfisz, 2013). Pesquisa com caminhoneiros indicou que 93% dos entrevistados consideram a profissão arriscada e os principais riscos citados foram os acidentes, assaltos e roubos (Tolentino, 2012), os quais se caracterizam como gatilhos para o desencadeamento de problemas psicológicos e profissionais.

Considerando que o trânsito deve ser visto como um sistema complexo e mutável, um conjunto mediado por muitos atores, objetos e contextos que se interagem, como um espaço público com importantes elementos definidores sobre o que é essa “sociedade brasileira”, se revela no geral um usuário-cidadão-motorista com estilo agressivo – imprudente - mal-educado - autocondescendente - competitivo e confiante na impunidade, “modelo de brasileiro” representando descrédito dos sujeitos nas instituições de controle e principalmente nos esforços em prol de um projeto de democracia (Dammata; Vasconcellos; Pandolfi, 2015).



Definir o perfil de personalidade desses usuários do trânsito, se define num desafio à Psicologia do Trânsito e sua contribuição para as Normas Regulamentares do Ministério do Trabalho, pois sinalizar os traços de personalidade que podem significar potências ou não para certas tendências aos comportamentos de riscos, exemplo disso; é a utilização de instrumentos avaliativos como o Inventário Fatorial de Personalidade II (IFP-II), recurso autoaplicativo para avaliar características de personalidade ou necessidades básicas de uma pessoa ou um grupo (Caires, 2016).

Entretanto, sobre, especificamente, o Perfil de Personalidade de Motoristas Caminhoneiros no Contexto das Normas Regulamentares, os indicadores subjetivos nesta pesquisa qualitativa são opostos ao “modelo brasileiro” de usuário do trânsito.

De acordo com a padronização do IFP-II, baixos escores nesse grupo de personalidade apontam características voltadas para: exibição, isto é, ausência de vaidade, assim como sentimento de incapacidade e desvalorização, não obstante também não gostam de serem vistos ou escutados, conseqüentemente evitando se expor ao meio social; agressão, isto é, este grupo tende a demonstrar baixo sentimento de raiva, irritação e ódio de outras pessoas; autonomia, isto é, denotando boa desenvoltura em situações que lhe são impostas por autoridade, bem como receber, sem resistência, ordens ou formas de coerção. É bem adaptado a convenções, o que afasta a necessidade de sentir-se livre ou independente. É possível que afazeres longos sejam bem desempenhados, posto que atividades rotineiras são bem recebidas por ele; e dominância, ou seja, sugere falta de autoconfiança e de influência, persuasão ou comando sobre outras pessoas. (Caires, 2016, p. 142).

Parece controversa a percepção que os caminhoneiros têm acerca dos sistemas de controle, pois, de um lado, reclamam da falta de segurança como sendo um dos principais problemas da profissão e, de outro, reivindicam o não controle de suas rotinas de trabalho, assinalando ser um fator de restrição da sua autonomia (Moreno; Rotenberg, 2009); apesar de que os discursos desses profissionais apontam a necessidade e a importância desse sistema para aumentar a segurança do caminhão, da carga e deles próprios. Essa controvérsia também foi assinalada em uma pesquisa realizada pela CNT (2016) sobre o perfil do caminhoneiro, sendo o perigo e a insegurança um dos fatores negativos



da profissão e, entre os fatores positivos, a liberdade, conhecer novos lugares e pessoas, a aventura e o desafio.

Entre os fatores humanos, o comportamento do motorista (o que ele escolhe fazer) tem mais influência do que a sua performance ao dirigir, pois em que pese a importância dos fatores de engenharia (design de veículos e rodovias); e mais ainda são as mudanças no comportamento dos motoristas que oferecem as maiores oportunidades de redução de danos (Evans, 1996). Assim, riscos como o estresse, a fadiga, o local de trabalho, a comunicação, o estilo de vida, a família e a cultura de condução, demarcam as condições de trabalho adversas que vivem os caminhoneiros e que se configuram como barreiras ocupacionais que se transformam em adoecimentos físicos e psicológicos, principalmente os profissionais de rota longa.

Dentre os fatores humanos que podem coadunar em comportamentos de risco no trânsito, também poderíamos apontar sobre as dimensões do sono e do uso e abuso de substâncias psicoativas; o que certamente delineia-se pauta para outra investigação científica, devido à sua complexidade e especificidades.

CONSIDERAÇÃO FINAL

O fator humano em caminhoneiros no contexto do trânsito constitui-se numa das dimensões mais sérias e de múltiplos desdobramentos sobre o trânsito, a vida dos condutores, pedestres e demais usuários das vias, com consequências no âmbito social – econômico – familiar – psicoemocional – cultural – político – legal – e imaginário coletivo. Pois a subjetividade deste fator humano na organização psicodinâmica do funcionamento e vida no trânsito é inevitável e perigosamente imbricada de desejos, fantasias, impulsos, motivações, sentimentos adversos como raiva e agressividade, sinais de inveja e competição, uso tendencioso das máquinas automobilísticas como sinal de “poder/arma”, etc.

Aprende-se através dessa pesquisa bibliográfica, e caráter simultaneamente qualitativo, que se faz urgente a proposição e implementação de projetos e técnicas de prevenção para melhorar à qua-



lidade de sono e, conseqüentemente, a qualidade de vida de caminhoneiros, sejam implementados, tais como; diálogos, palestras e a elaboração de cartilhas para orientar os condutores a incluírem em sua rotina diária uma boa higiene do sono, o que pode contribuir para minimizar a complexa variedade de fatores de risco e os acidentes e mortes no trânsito.

Por último, sobre o uso de substâncias psicoativas, algumas intervenções legais e no âmbito da saúde são indispensáveis, como; a realização do exame toxicológico, capaz de detectar se um condutor fez uso dessas nos últimos três meses antes da realização do teste e aparelhos como o Drogômetro, capaz de detectar se o motorista consumiu-as antes de dirigir; os quais ambos devam ser priorizados, para que a PRF e outros órgãos fiscalizadores possam comprovar e constar em seus Boletins de Acidentes de Trânsito o uso de substâncias psicoativas, como já o fazem com o Etilômetro.

Concluindo, que todos esses movimentos e tentativas de medidas por parte dos órgãos reguladores e intervenções relacionadas ao resgate e promoção à qualidade de vida dos caminhoneiros, acrescem-se como também de fundamental importância o investimento em educação através de ações de mobilização para conscientização – autorresponsabilidade – espírito de cidadania – respeito a vida e ao próximo – atitude preventiva – compromisso social e dignidade humana.

REFERÊNCIAS

Albano, Adriana Helena de O. (2019). Memória: Temporalidade do Rastro e Confissão. *Psicanálise & Barroco Em Revista*, 4(2), 122–136. <https://doi.org/10.9789/1679-9887.2006.v4i2.122-136>

Azevedo, Gabriel Rodrigues; Gonçalves, Sebastião Jorge Da Cunha; Coelho, Lucas Da Silva; Guimarães Júnior, Jurandir Pozes (2023). Uma análise temporal dos acidentes de transporte terrestre no Brasil, de 2010 a 2018. *Revista Ibero-Americana De Humanidades, Ciências E Educação*, 9(3), 799–814. <https://doi.org/10.51891/rease.v9i3.8816>

Bosi, Eclêa (1994). *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras. Brasil (2000). Ministério da Saúde. OpaS/OMS. *Classificação estatística internacional de doenças e problemas relacionados à saúde – CID 10*. 8.ª ed. São Paulo: Edusp.



Brasil (2010). Ministério do Trabalho e Emprego. Classificação Brasileira de Ocupações: CBO. 3. ed. Brasília: MTE, SPPE, 2010. 828 p. Disponível em: <https://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/7-trabalhadores-da-producao-de-bens-e-servicos-industriais>. Acesso em: 06 maio. 2010.

Brasil (1997). Presidência da República. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: 01 maio 2020.

Caires, Cristiano Santos de (2016). Perfil de personalidade de motoristas caminhoneiros no contexto das normas regulamentares 20. *Ensaios Cienc., Cienc. Biol. Agrar. Saúde*, 20(3), 139-143. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26049965003>. Acesso em: 10 maio 2020.

Carmo, Victor Silveira do (2019). *Literatura e desejo: a escrita em trânsito na prosa de Hilda Hilst*. 2019. 30 p. Monografia (Graduação em Filosofia) - Instituto de Filosofia, Artes e Cultura, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto. Disponível em: <https://www.monografias.ufop.br/handle/35400000/2396> Acesso em: 12 maio 2020.

Chaimowicz, Flávio (1997). A saúde dos idosos brasileiros às vésperas do século XXI: problemas, projeções e alternativas. *Revista de Saúde Pública, São Paulo*, 31(2), 184-200. <https://doi.org/10.1590/S0034-89101997000200014>

Confederação Nacional do Transporte – CNT (2016). *Boletim estatístico do Transporte*. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>. Acesso em: 10 maio 2020.

Cunha, Kamilla Rocha (2016). *Análise de acidentes de trânsito de caminhoneiros na perspectiva da análise da atividade*. 144f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais. Disponível em: <http://repositorio.ufes.br/jspui/handle/10/9052>. Acesso em: 10 maio 2020.

Damatta, Roberto; Vasconcellos, João Gualberto Moreira; Pandolfi, Ricardo Savacini (2015). Tanto igualdade quanto hierarquia? *Revista Interdisciplinar de Gestão Social, Salvador*, 4(3). Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/rigs/article/view/11729>. Acesso em: 10 maio 2020.

Dejours, Christophe (2008). O trabalho como enigma. In: Lancman, Selma; Sznalwar, Laerte. I. (Orgs.). *Christophe Dejours: da Psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. 2^a ed. Rev. Amp. Rio de



Janeiro: Fiocruz; Brasília, DF: Paralelo 15, p. 123-141.

Dejours, Christophe (2011). A saúde mental entre impulsos individuais e requisitos coletivos (sublimação e trabalho). In: Lancman, S.; Sznalwar, L. I. (orgs.). Christophe Dejours: da Psicopatologia à Psicodinâmica do Trabalho. 3^a ed. Rio de Janeiro: Fiocruz; Brasília, DF: Paralelo 15, p. 409-430.

Evans, Leonard (1996). O papel dominante do comportamento do motorista na segurança do trânsito. *American Journal of Public Health*, 86(6), 784-786.

Ferreira, Ana Carolina. Baia (2019). Intervenção urbana: recuperação de área subutilizada. 17p. Trabalhos de Conclusão de Curso (Graduação em Urbanismo e Planejamento) - Centro Universitário de Manhuaçu, Manhuaçu. Disponível em: <https://pensaracademico.unifacig.edu.br/index.php/repositorio-riotcc/article/view/1591>. Acesso em: 15 maio 2023.

Frenk, Julio; Frejka, Tomás; Bobadilla, José L.; Stern, Claudio; Lozano, Rafael; Sepúlveda, Jaime; José, Marco (1991). La transición epidemiológica en América Latina. *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana*, 11(6), 485-496. Disponível em: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/16560>. Acesso em: 10 maio 2020.

Hilst, Hilda (2018). *Da Prosa*. São Paulo: Companhia das Letras.

Hoffmann, André Luiz (2003). Qualidade de vida dos motoristas de caminhão usuário do programa RODOPAC: um estudo de caso. 100p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). UFSC, Florianópolis. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/85487/PEPS4140.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 10 maio 2020.

Kapron, Rafael Antônio (2013). História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas. 203 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas. Disponível em: <http://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/123456789/2147>. Acesso em: 10 maio 2020.

Knauth, Daniela Riva; Leal, Andréa Fachel; Pilecco, Flávia Bulegon; Seffner, Fernando; Teixeira, Ana Maria Ferreira Borges (2012). Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Rev. Saúde Pública*, São Paulo, 46(5). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsp/a/qqzWhf4Mp6TTysBf6pZCXfz/?format=pdf&lang=en>. Acesso em: 10 maio 2020.



Luxo, Giovana Carla Rocha (2022). O trabalho de motoristas caminhoneiros e sua relação com a saúde: uma revisão bibliográfica. 26 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Psicologia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/34559>. Acesso em: 10 maio 2023.

Moreno, Claudia Roberta de Castro; Rotenberg, Lúcia (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*, São Paulo, 34(120), 128-138. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/xGH6PX7hJfMw3Kk8txwH9DB/>. Acesso em: 10 maio 2020.

Novak, Fabiana Buhner; Corona, Hieda Maria P (2017). Trânsito e risco: consequências da modernidade. *REMEA-Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental*, Rio Grande, 34(2), 204-218. <https://doi.org/10.14295/remea.v34i2.7040>.

Pociello, Christian (1993). Os desafios de leveza: as práticas corporais em mutação. In: Sant`Anna, Denise Bernuzzi de. (org.). *Políticas do corpo*. São Paulo: Estação Liberdade, 1995. p. 114-120.

Rey, Fernando González; Goulart, Daniel Magalhães; Bezerra, Marília dos Santos (2016). Ação profissional e subjetividade: para além do conceito de intervenção profissional na psicologia. *Educação*, Porto Alegre, 39 (Esp), s54-s65. <https://doi.org/10.15448/1981-2582.2016.s.24379>

Rozestraten, Reinier J. A (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU.

Santana, Miriam Ilza (2018). História do Automóvel. Infoescola. Disponível em: <https://www.infoescola.com/curiosidades/historia-do-automovel/>. Acesso em: 05 maio. 2020.

Schlag, Fredy (2017). Monitoramento da agressividade na direção de caminhões através de acelerômetro e gps. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de graduação em Ciência da Computação) - Centro de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Regional de Blumenau, Blumenau. Disponível em: <https://docplayer.com.br/108528355-Monitoramento-da-agressividade-na-direcao-de-caminhoes-atraves-de-acelerometro-e-gps.html>. Acesso em: 05 abr. 2020.

Schmidt, Maria Luisa Sandoval; Mahfoud, Miguel (1993). Halbwachs: memória coletiva e experiência. *Psicol. USP*, São Paulo, 4(12), 285-298. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?s->



cript=sci_arttext&pid=S1678-51771993000100013&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 05 abr. 2020.

Schmitz, Aurinez Rospide; Silva, Patricia Viviani da (2010). O trânsito depende de todos nós. In: Mariuza, Clair Ana; Garcia, Lucio Fernando (Orgs.). Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania. Porto Alegre: Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, p. 31-34.

Silva, Daniel Neves. Revolução industrial. UOL, 2018. Disponível em: <https://historiadomundo.uol.com.br/idade-moderna/revolucao-industrial.htm>. Acesso em: 05 maio. 2020.

Silva, Ramon Araújo (2015). Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão. 150 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas. Disponível em: https://repositorio.sis.puc-campinas.edu.br/bitstream/handle/123456789/15582/ccv_ppgpsico_me_Ramon_AS.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 05 abr. 2020.

Souza, Elias Caires de; Torres, José Fernando P. (2019). A Teoria da Subjetividade e seus conceitos centrais. Obutchénie: Revista de Didática e Psicologia Pedagógica, Uberlândia, 3(1), 34-57. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/Obutchenie/article/view/50574/26879>. Acesso em: 05 abr. 2020.

Teixeira, Érica Mairene Bocate (2022). Estresse e acidentes de trânsito: revisão sistemática e adaptação transcultural do questionário driver stress inventory para o Brasil. 263 p. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina. Disponível em: https://pos.uel.br/saudecoletiva/wp-content/uploads/2023/01/TESE_Erica-Mairene-Bocate-Teixeira-18-10-22-1.pdf. Acesso em: 20 dez. 2022.

Thielen, Iara Picchioni (2002). Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba-Paraná, Brasil. 134p. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Florianópolis. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/82952/188753.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 maio 2020.

Tolentino, N. (2012) Histórias de vida de caminhoneiros: Quem serão os caminhoneiros de amanhã? São Paulo: EDICON.

Waiselfisz, Julio Jacobo (2013). Mapa da violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos.



Waiselfisz, Julio Jacobo (2012). Mapa da violência 2012: caderno complementar 2: Acidentes de Trânsito. São Paulo: Instituto Sangari.

Zanatta, Cleia; Campos, Luis Antônio Monteiro; Moreira, Carlota Berault; Silva, José Carlos Tavares da; Souza, Marcos Aguiar (2020). As leis, o trânsito e o comportamento social dos motoristas. *Lex Humana*, Petrópolis, 11(2), 24-36. Disponível em: <https://seer.ucp.br/seer/index.php/LexHumana/article/view/1814>. Acesso em: 05 abr. 2020.

