PRODUÇÃO ONLINE
REVISTA CIENTÍFICA ELETRÔNICA DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO
ISSN 1676-1901

DESAFIOS ENFRENTADOS NO CONTEXTO DA ROTINA OCUPACIONAL DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE CAMINHÃO NA CIDADE DE PELOTAS-RS

CHALLENGES FACED IN THE OCCUPATIONAL ROUTINE OF PROFESSIONAL TRUCK DRIVERS IN THE CITY OF PELOTAS-RS

Tássia Regina Dettmann* E-mail: tassia.dettmann@gmail.com
Manuela de Aguiar Bandeira* E-mail: manubandeiraa@gmail.com
Luis Antonio dos Santos Franz* E-mail: luisfranz@gmail.com
Renata Heidtmann Bemvenuti* E-mail: reheidtmann@yahoo.com.br
Larissa Medianeira Bolzan* E-mail: larissambolzan@gmail.com
*Universidade Federal de Pelotas (UFPel), Pelotas, RS, Brasil.

Resumo: Este estudo teve como objetivo investigar os desafios enfrentados no contexto da rotina ocupacional de motoristas profissionais de caminhão na cidade de Pelotas-RS, sob a perspectiva da Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). A pesquisa caracteriza-se como exploratória e descritiva, com abordagem quanti-qualitativa, utilizando amostragem não probabilística por julgamento. A coleta de dados foi realizada por meio de entrevistas com motoristas e aplicação de questionário. Os dados qualitativos foram examinados por análise de conteúdo, enquanto os dados quantitativos foram tratados por estatística descritiva e correlação de Spearman. Os resultados indicaram que, embora muitos motoristas demonstrem satisfação com a profissão, especialmente pelo prazer de viajar, a rotina laboral é marcada por longas jornadas, descanso insuficiente, sedentarismo, baixa procura por assistência médica preventiva, insegurança nas estradas, afastamento da família e percepção negativa quanto às condições de trabalho. As análises estatísticas apontaram associação positiva entre sono/descanso e equilíbrio entre trabalho e vida pessoal, além de associação negativa entre jornada diária e percepção de equilíbrio trabalho-vida e entre jornada diária e remuneração em relação ao esforço. Conclui-se que a QVT dos motoristas investigados é influenciada por fatores individuais, organizacionais e estruturais. Assim, recomenda-se o fortalecimento de ações voltadas à melhoria dos pontos de parada, segurança nas rotas, saúde preventiva, pausas regulares, alimentação adequada, atividade física e revisão das condições de jornada e remuneração.

Palavras-chave: Qualidade de Vida no Trabalho. Motoristas. Bem-estar. Desafios Ocupacionais.

Abstract: This study aimed to investigate the challenges faced in the occupational routine of professional truck drivers in the city of Pelotas, Rio Grande do Sul, Brazil, from the perspective of Quality of Work Life (QWL). The research is characterized as exploratory and descriptive, with a quantitative-qualitative approach, using non-probability judgment sampling. Data collection was carried out through interviews with drivers and the administration of a questionnaire. The qualitative data were examined using content analysis, while the quantitative data were analyzed through descriptive statistics and Spearman's correlation. The results indicated that, although many drivers expressed satisfaction with the profession, especially due to the pleasure of traveling, their work routine is marked by long working hours, insufficient rest, sedentary behavior, low demand for preventive medical care, insecurity on the roads, distance from family, and negative perceptions regarding working conditions. The statistical analyses showed a positive association between sleep/rest and work-life balance, as well as negative associations between daily working hours and perceived work-life balance, and between daily working hours and remuneration in relation to effort. It is concluded that the QWL of the drivers investigated is influenced by individual, organizational, and

structural factors. Therefore, actions aimed at improving rest stops, route safety, preventive health care, regular breaks, adequate nutrition, physical activity, and the review of working hours and remuneration conditions are recommended.

Keywords: Quality of Work Life. Drivers. Well-being. Occupational Challenges.

1 INTRODUÇÃO

O trabalho exercido pelos motoristas de caminhão no Brasil é de suma importância e representa uma grande contribuição para a economia nacional. Este setor inclui aproximadamente 2 milhões de caminhoneiros, o que contempla cerca de 61% do transporte de cargas no país (Lima, 2012). Como uma amostra da importância desta profissão para o Brasil, ocorreu uma paralisação nacional dos caminhoneiros, entre os dias de 21 a 31 de maio de 2018, que afetou drasticamente o país, pois os estabelecimentos como postos de gasolina e atacados não foram reabastecidos gerando pânico na população (Santos, 2020).

Apesar de sua relevância econômica, essa profissão apresenta grandes desafios, especialmente no que se refere à qualidade de vida dos caminhoneiros. Em média, um caminhoneiro trabalha cerca de 11,5 horas por dia, distribuídas em aproximadamente 5,7 dias por semana, percorrendo cerca de 8.561,3 quilômetros mensais durante suas viagens (Thurow, 2020). Esses números, ao serem analisados, não apenas evidenciam a intensidade da jornada de trabalho desses profissionais, mas também ressaltam os desafios significativos que enfrentam em sua rotina, tanto no âmbito da saúde física quanto no da saúde mental.

A rotina dos motoristas de cargas é caracterizada pela repetitividade e longas jornadas, expondo-os ao risco de desenvolver problemas musculares, articulares e doenças cardiovasculares. Fatores como vibração, ruídos, temperaturas extremas, posturas inadequadas, sedentarismo, tabagismo, uso de estimulantes e alimentação inadequada contribuem para distúrbios físicos, emocionais e sociais, destacando a necessidade de atenção à saúde desses profissionais (Felippe *et al.,* 2012; Ruas *et al.,* 2010; Thurow, 2020).

Associado a fatores socioeconômicos, como crise no setor de transportes e exigências de entrega de cargas em curto prazo, muitos caminhoneiros chegam a rodar mais de 18 horas por dia para cumprir horários, muitos precisando recorrer ao

uso de anfetaminas e álcool para reduzir o sono e aliviar a ansiedade (Nascimento *et al*., 2007).

Para além do exposto, ainda é possível citar que os caminhoneiros em geral vivem sob constante pressão de exigências para concluir os transportes, causando intenso desgaste emocional (Moreira *et al.*, 2022). Segundo os mesmos autores, essa sobrecarga pode ser física ou mental causando sofrimento no trabalho, problemas de sono, fadiga entre outros.

Frente a tais evidências, percebe-se uma lacuna relevante ao tema, que consiste na compreensão de como é a Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) para estes profissionais que têm sua base familiar ou que atuam a partir da cidade de Pelotas - RS. Portanto, um estudo que explore tal lacuna pode contribuir, ainda que parcialmente, com subsídios que contribuam para melhorias no cotidiano destes profissionais.

Diante do exposto, o presente trabalho tem como objetivo investigar quais são os desafios enfrentados no contexto da rotina ocupacional de motoristas profissionais de caminhão na cidade de Pelotas - RS.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Fundamentação Teórica

Neste Capítulo se realiza uma revisão da literatura focada no avanço do conceito de Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). Destaca-se a importância dos profissionais de motoristas de carga, distinguindo os desafios que enfrentam.

2.1.1 Trabalho de motoristas de cargas em geral

No transporte rodoviário de cargas, os motoristas podem exercer suas atividades sob diferentes formas de inserção profissional. Para fins de registro no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estabelece três categorias de transportadores: Transportador Autônomo de Cargas (TAC), Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) e Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas

(CTC). O TAC corresponde à pessoa física que exerce a atividade econômica de transporte rodoviário remunerado de cargas sob sua responsabilidade, utilizando veículo de sua propriedade ou posse, nos termos da regulamentação vigente (ANTT, 2022). Paralelamente, o transporte de cargas também pode ser realizado por motoristas profissionais empregados, aos quais se aplicam as disposições específicas da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) relativas ao serviço do motorista profissional empregado (Brasil, 2015).

Nesse sentido, os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), se diferenciam por serem proprietários de seus próprios caminhões e gerirem seu negócio de forma independente. Segundo Soliani e Silva (2023), os motoristas autônomos enfrentam condições de trabalho marcadas pela ausência de vínculos e proteções trabalhistas, instabilidade de renda e responsabilização pelos custos operacionais da atividade. Esses fatores podem contribuir para jornadas prolongadas, redução de pausas e manutenção insuficiente dos veículos, aumentando a exposição à falta de segurança.

Além disso, os motoristas de transporte rodoviário de cargas estão expostos a diversos constrangimentos ergonômicos, como posturas estáticas e inadequadas, vibração de corpo inteiro, jornadas prolongadas e elevada carga mental, condições estas que podem repercutir negativamente sobre sua saúde física e mental (Dennerlein *et al.,* 2022; Maciel *et al.,* 2024; Tahernejad *et al.,* 2024). Os autores Tahernejad *et al.* (2024), afirmam que 61,75% dos motoristas de caminhão possuem algum distúrbio musculoesquelético, sendo os ombros, pescoço e região lombar os mais afetados. Paralelo a isso, fatores como ausência de pausas, privação de sono, obesidade, tabagismo, consumo de álcool e inatividade física foram associados à maior ocorrência de hipertensão (Rike et al., 2022).

Ademais, a atividade dos motoristas de caminhão também envolve importantes demandas mentais e psicossociais. Em estudo com caminhoneiros de transporte internacional, Maciel *et al.* (2024) identificaram elevada carga mental em 90% dos participantes e verificaram associação entre essa carga e o número de horas trabalhadas. Além disso, Crizzle *et al.* (2020) observaram que 44% dos participantes relataram sintomas depressivos no período investigado, sendo o

estresse ocupacional intenso e a interrupção do sono fatores associados a esses sintomas.

O uso de substâncias psicoativas representa outro aspecto preocupante entre motoristas profissionais. Costa *et al.* (2021) identificaram associação entre maior número de horas trabalhadas e uso de anfetaminas e em análise de exames toxicológicos, Silveira *et al.* (2020) observaram resultados positivos principalmente para cocaína. No Brasil, a Lei nº 13.103/2015 passou a exigir exames toxicológicos para motoristas profissionais, incluindo exame com janela mínima de detecção de 90 dias para substâncias psicoativas que causem dependência ou comprometam a capacidade de direção (Brasil, 2015).

2.1.2 Qualidade de Vida no Trabalho (QVT)

Walton (1973) aborda a Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) a partir das condições e experiências vivenciadas pelos indivíduos no ambiente laboral, considerando aspectos capazes de favorecer o atendimento de suas necessidades e aspirações no trabalho. Para a análise, o autor propõe oito dimensões: compensação justa e adequada, condições de trabalho seguras e saudáveis, uso e desenvolvimento das capacidades humanas, oportunidades de crescimento e segurança, integração social, constitucionalismo, trabalho e espaço total de vida e relevância social do trabalho.

A aplicação dessas dimensões permite identificar quais aspectos da experiência de trabalho são percebidos de forma mais ou menos favorável pelos trabalhadores. Em estudo realizado no setor industrial, Soares e Vasconcelos (2023) verificaram que 55,6% das dimensões avaliadas apresentaram resultados de satisfação e 44,4% de insatisfação. Entre as dimensões analisadas, a integração social obteve a avaliação mais positiva, enquanto trabalho e espaço total de vida apresentou o menor resultado, especialmente em aspectos relacionados à ansiedade, ao cansaço e à preocupação com demissões.

Segundo Ferreira e Dias (2017) e Ribeiro e Santana (2015) a QVT é essencial para equilibrar as necessidades físicas, psicológicas e sociais dos funcionários, promovendo bem-estar, satisfação e um ambiente de trabalho

saudável. Os autores afirmam ainda que em mercados competitivos, a QVT reduz a pressão sobre os trabalhadores, melhora a motivação e favorece o equilíbrio entre vida pessoal e profissional. Diante disso, sua implementação beneficia tanto os trabalhadores, ao criar um ambiente agradável, quanto as empresas, ao alcançar melhores resultados organizacionais.

Esses resultados reforçam a importância de avaliar a QVT de maneira multidimensional, uma vez que diferentes aspectos do trabalho podem apresentar percepções distintas entre os trabalhadores (Soares; Vasconcelos, 2023). A partir disso, Thurow (2020) aplica um questionário de pesquisa em sete categorias conceituais, em relação a avaliação da QVT, do modelo de Walton (1973), sendo entre elas as descritas no Quadro 1.

Quadro 1 - Avaliação do modelo de Walton (1973), sobre conceitos da QVT

Condições de trabalho	Refere-se às condições como limpeza, ruídos, temperaturas, assim como o bem-estar dos funcionários, com equipamentos de qualidade, sobrecarga de trabalho.
Satisfação no trabalho	Refere-se ao bem-estar dos funcionários o quanto ele se sente bem em relação ao ambiente de trabalho.
Ambiente de trabalho	Refere-se ao relacionamento interpessoal entre funcionário e líderes, tornando um local de trabalho desejável.
Oportunidade de crescimento e segurança profissional	Refere-se com as oportunidades de avançar profissionalmente com a empresa, com maiores recompensas e benefícios, reduzindo ou eliminando o risco de desligamento.
Remuneração e benefícios	Refere-se com a possibilidade com o serviço prestado de viver de forma digna, assim como a empresa fornece treinamentos, participação de lucros, planos de saúde.
Liderança e comunicação	Refere-se ao apoio de líderes aos colaboradores, com diálogo, desenvolvimento de *feedback*, avaliação de desempenho, influenciam com o clima organizacional.
Relevância social do trabalho na vida	Refere-se ao significado do trabalho na vida do colaborador, ao orgulho que sente, com a capacidade de resolver problemas, formas de pensar, agregando valor a si mesmo e com a empresa.

Fonte: Adaptado pelos autores.

2.1.3 Qualidade de vida e condições de trabalho de motoristas profissionais de caminhão

Estudos recentes indicam que a qualidade de vida e o bem-estar de motoristas profissionais estão relacionados a diferentes características da organização e das condições de trabalho. Em uma amostra com 1.390 caminhoneiros australianos, Van Vreden *et al.* (2022) identificaram elevada ocorrência de problemas físicos e psicológicos, incluindo dor crônica, condições crônicas de saúde e sofrimento psicológico, além de maior frequência de jornadas superiores a 60 horas semanais entre motoristas de longa distância. Em abordagem qualitativa, Pritchard *et al.* (2023) identificaram que demandas consideradas excessivas, pressões financeiras, suporte insuficiente e falta de reconhecimento constituem fatores percebidos pelos motoristas como prejudiciais à saúde mental.

Cabe destacar também a relação entre trabalho e vida pessoal. Makuto *et al.* (2023) afirmam que o estresse decorrente do afastamento das relações sociais e da pressão por prazos de entrega esteve associado a maiores níveis de sintomas depressivos entre caminhoneiros de longa distância. Resultados mais recentes de Tripathi e Pareek (2025) também mostram associações entre depressão e características do trabalho, incluindo horas trabalhadas, condições do espaço de trabalho, satisfação profissional e suporte da supervisão.

De forma complementar, Shin e Jeong (2023) constataram que a satisfação no trabalho diminuía à medida que aumentavam o número de dias trabalhados, a experiência profissional e a percepção de risco associada à atividade. Além disso, características do ambiente físico dificultavam comportamentos relacionados à saúde, especialmente em razão das limitações de acesso a alimentação adequada e oportunidades para atividade física (Aryal *et al.* 2025).

2.2 Metodologia

Esta pesquisa caracteriza-se como exploratória e descritiva, com abordagem quanti-qualitativa. Para a seleção dos participantes, utilizou-se amostragem não probabilística por julgamento, considerando os objetivos do estudo e as

características específicas da população investigada. Segundo Malhotra (2019), esse tipo de amostragem ocorre quando os elementos da amostra são selecionados com base em critérios definidos pelo pesquisador, de acordo com sua adequação aos objetivos da pesquisa.

Neste estudo, foram priorizados motoristas profissionais de caminhão de grande porte, atuantes em viagens de longa distância e com vínculo operacional com a cidade de Pelotas-RS e/ou com rotas associadas ao transporte rodoviário de cargas no extremo sul do Rio Grande do Sul. Essa estratégia foi adotada devido à especificidade do público-alvo e à dificuldade de acesso a uma listagem completa e atualizada da população de motoristas profissionais que atendesse aos critérios da pesquisa. Por se tratar de uma amostragem não probabilística, os resultados devem ser interpretados considerando o grupo investigado, não sendo possível generalizá-los estatisticamente para toda a população de caminhoneiros.

A coleta de dados foi realizada em duas etapas. Na primeira, foram realizadas entrevistas com 11 motoristas profissionais de caminhão que atuam em viagens de longa distância. As entrevistas tiveram como objetivo compreender aspectos da rotina laboral, estilo de vida, alimentação, sono, atividade física, bem-estar, desafios profissionais e percepções sobre o uso de substâncias na rotina de trabalho. Para isso, foi utilizado um roteiro semiestruturado composto por cinco questões abertas, elaboradas com base na temática da Qualidade de Vida no Trabalho (QVT).

Na segunda etapa, foi aplicado um questionário em formato impresso e online, respondido por 70 motoristas profissionais de caminhão. O questionário foi respondido de forma anônima e contemplou questões relacionadas ao perfil sociodemográfico, rotina ocupacional, saúde, sentimentos presentes no cotidiano, prática de atividade física, alimentação, insegurança na profissão e dimensões da QVT (Figura 1). O instrumento utilizado como referência para a construção do questionário foi adaptado de Thurow (2020), considerando também as dimensões de Qualidade de Vida no Trabalho propostas por Walton (1973). As questões foram ajustadas ao contexto ocupacional dos motoristas profissionais de caminhão investigados.

Figura 1 – Questionário enviado e preenchido pelos motoristas.



Este questionário faz parte de uma análise de pesquisa e trabalho de conclusão de curso no âmbito do curso de Engenharia de Produção da Universidade Federal de Pelotas - UFPel. O objetivo do trabalho foi investigar os desafios enfrentados pelos motoristas profissionais de carga. A pesquisa é totalmente anônima e você poderá desistir a qualquer momento, mas sua ajuda será muito importante..

ESTADO CIVIL SOLTEIRO(A) ☐ UNIÃO ESTÁVEL ☐ CASADO(A) ☐ SEPARADO(A) ☐ VIÚVO(A) ☐ NENHUMA DELAS ☐

ESCOLARIDADE ENSINO FUNDAMENTAL INCOMPLETO ☐ ENSINO FUNDAMENTAL COMPLETO ☐ ENSINO MÉDIO INCOMPLETO ☐ ENSINO MÉDIO COMPLETO ☐ ENSINO SUPERIOR INCOMPLETO ☐ ENSINO SUPERIOR COMPLETO ☐

QUANTAS HORAS VOCÊ DORME POR DIA EM MÉDIA De 4h a 5h ☐ De 5h1min a 6h ☐ De 6h1min a 7h ☐ De 7h1min a 8h ☐ De 8h1min a 9h ☐

TEMPO DE ATUAÇÃO COM A PROFISSÃO MENOS DE 1 ANO ☐ ENTRE 1 ANO E 3 ANOS ☐ ENTRE 3 ANO E 6 ANOS ☐ MAIS DE 6 ANOS ☐

TEMPO NO VÍNCULO ATUAL COM EMPREGADOR/CONTRATANTE MENOS DE 1 ANO ☐ ENTRE 1 ANO E 3 ANOS ☐ ENTRE 3 ANO E 6 ANOS ☐ MAIS DE 6 ANOS ☐

IDADE: ☐ SEXO: MASC. ☐ FEM. ☐ **JORNADA MÉDIA DE TRABALHO EM HORAS** ☐ REALIZA HS EXTRAS: SIM ☐ NÃO ☐

Leia as frases abaixo o quanto você concordaria com cada uma delas para o seu caso	Discordo totalmente	Discordo parcialmente	Indiferente	Concordo parcialmente	Concordo totalmente
1. Eu considero as estradas, pontos de parada e equipamentos de trabalho me permitem uma condição de trabalho saudável e digno	☐	☐	☐	☐	☐
2. Consigo equilibrar facilmente meu tempo de trabalho com vida/tempo pessoal	☐	☐	☐	☐	☐
3. Meu trabalho me oferece oportunidades de crescimento das minhas capacidades e habilidades como profissional	☐	☐	☐	☐	☐
4. Me vejo tendo oportunidades de crescimento na minha carreira profissional como caminhoneiro e com baixo risco de troca de emprego	☐	☐	☐	☐	☐
5. Eu considero que o meu salário está digno em relação ao meu esforço de trabalho	☐	☐	☐	☐	☐
6. Tenho um bom convívio com e integração com as empresas que interajo durante meu trabalho	☐	☐	☐	☐	☐
7. Sinto que tenho meus direitos legais de trabalho respeitados na minha profissão	☐	☐	☐	☐	☐

O que te causa mais insegurança nessa profissão?
- ☐ Assalto
- ☐ Roubo de carga
- ☐ Acidente de trânsito
- ☐ Tombamento
- ☐ Carga queimada
- ☐ Outro motivo. Coloque abaixo qual motivo

_____

O que levou você a escolher a profissão de motorista de caminhão (assinale até 3 alternativas)?
- ☐ Possibilidades de conhecer novas cidade
- ☐ Horário flexível
- ☐ Falta de opção
- ☐ Prazer de viajar
- ☐ Desafio da estrada
- ☐ Profissão de algum familiar
- ☐ Remuneração da profissão

Quais os sentimentos mais presentes no seu dia a dia (marcar até 3 itens).
- ☐ Insegurança no trânsito
- ☐ Solidão
- ☐ Saudade da família
- ☐ Discriminação da profissão
- ☐ Excesso de dedicação e comprometimento
- ☐ Desgaste físico
- ☐ Desgaste emocional

Você procura assistência médica:
- ☐ Como forma de prevenção/ rotina
- ☐ Quando sinto algum sintoma de doença
- ☐ Quando o sintoma de doença se agrava
- ☐ Quando a empresa solicitar algum exame
- ☐ Não tenho o hábito de procurar assistência médica

Você pratica alguma atividade física?
- ☐ Sim. Quantas vezes por semana? _____
- ☐ Às vezes prático. Quantas vezes por mês? _____
- ☐ Raramente prático atividade física
- ☐ Não prático atividade física. Qual a razão?
  - ☐ Falta de tempo
  - ☐ Falta de disposição
  - ☐ Falta de dinheiro
  - ☐ Falta de local adequado

Quais alimentos você consome diariamente (assinale quantas alternativas desejar).
- ☐ Leite e derivados (leite, queijos, requeijão, sorvete)
- ☐ Frutas e vegetais (maçã, banana, alface, cenoura, brócolis)
- ☐ Leguminosas (feijão, lentilha)
- ☐ Carboidratos (arroz, aveia, batata, beterraba, feijão preto)
- ☐ Proteína animal (carne, peixes, ovos)
- ☐ Refrigerante e doces

Fonte: Elaborado pelos autores.

Dessa forma, o roteiro do questionário da pesquisa foi baseado nas sete categorias conceituais de critérios de avaliação a QVT, baseadas em Walton (1973), visto na subseção 2.1.2 no Quadro 1 sendo entre elas: condições de trabalho, satisfação no trabalho, ambiente de trabalho, oportunidades de crescimento e

segurança profissional, remuneração e benefícios, liderança e comunicação e relevância social do trabalho na vida. As perguntas obtidas no presente trabalho consideraram como base as categorias da QVT, representadas no Quadro 2.

Quadro 2 – As dimensões de Walton (1973)

Categoria da QVT	Pergunta construída utilizada no questionário
Condições de trabalho	Eu considero as estradas, pontos de parada e equipamentos de trabalho me permitem uma condição de trabalho saudável e digno
Satisfação no trabalho	Consigo equilibrar facilmente meu tempo de trabalho com vida/tempo pessoal
Ambiente de trabalho	Meu trabalho me oferece oportunidades de crescimento das minhas capacidades e habilidades como profissional
Oportunidade de crescimento e segurança profissional	Me vejo tendo oportunidades de crescimento na minha carreira profissional como caminhoneiro e com baixo risco de troca de emprego
Remuneração e benefícios	Eu considero que o meu salário está digno em relação ao meu esforço de trabalho
Liderança e comunicação	Tenho um bom convívio com e integração com as empresas que interajo durante meu trabalho

Fonte: Elaborado pelos autores.

Relativamente às entrevistas, o primeiro passo foi explicar ao respondente o conteúdo, o motivo e a importância do estudo. Para conduzir a entrevista, foram elaboradas 5 questões abertas relacionadas à qualidade de vida no trabalho (QVT):

1) Poderia explicar um pouco sobre o que te levou a escolher a profissão de caminhoneiro, falando, por exemplo, sobre os motivos e há quanto tempo começou a ter contato com essa profissão?

2) Explique um pouco como é a sua rotina diária em termos, por exemplo, de alimentação, sono, atividade física e quantas horas passa dirigindo?

3) Poderia falar sobre quais foram ou são os maiores desafios já enfrentados durante seu tempo de profissão (por exemplo, em relação à carga de trabalho, financeiro, ou mesmo distância da família)?

4) Poderia fazer um breve relato sobre como se sente em termos de desconforto muscular, ou mesmo em termos de cansaço mental, durante a realização de suas viagens?

5) Explique brevemente seu ponto de vista quanto ao uso de substâncias como, por exemplo, o álcool, rebites e tabaco na rotina de trabalho dos caminhoneiros.

Os dados qualitativos provenientes das entrevistas foram transcritos, organizados em planilha eletrônica e examinados com apoio de técnicas de análise de conteúdo. Os dados quantitativos obtidos por meio dos questionários impresso e online foram tabulados em planilha eletrônica e analisados por estatística descritiva. Para as questões em escala Likert, as respostas foram convertidas para uma escala numérica de 1 a 5, variando de “discordo totalmente” a “concordo totalmente”.

Posteriormente, os dados foram importados para o *software* SPSS, no qual foram realizadas análises estatísticas complementares por meio da correlação de Spearman. A escolha desse teste justifica-se pela natureza ordinal das variáveis analisadas e pela presença de variáveis organizadas em faixas de resposta. As correlações foram utilizadas para verificar associações entre variáveis da rotina ocupacional, como sono/descanso, jornada diária e prática de atividade física, e dimensões da QVT. Consideraram-se apenas os pares válidos disponíveis em cada análise, em razão da existência de respostas ausentes ou não codificáveis em algumas variáveis. O nível de significância adotado foi de 5%.

2.3 Resultados

Nesta seção são apresentados os resultados obtidos a partir das entrevistas e dos questionários aplicados aos motoristas profissionais de caminhão. Inicialmente, são descritos os achados qualitativos provenientes das entrevistas. Em seguida, apresentam-se os resultados quantitativos referentes ao perfil sociodemográfico, à rotina ocupacional, às dimensões da Qualidade de Vida no Trabalho e às análises estatísticas complementares.

2.3.1 Resultado das entrevistas

A entrevista foi realizada com 11 motoristas profissionais que atuam em longas distâncias. A primeira pergunta abordou os motivos que levaram à escolha da profissão de motorista de caminhão, revelando uma diversidade de razões e

experiências entre os entrevistados. Um dos aspectos destacados foi a influência familiar que despertou o interesse em seguir o mesmo caminho já que no ambiente familiar, onde o tema era frequentemente discutido nos encontros, mostrou ter um impacto significativo na decisão.

Além disso, outros fatores foram mencionados, como a remuneração atrativa e a paixão por caminhões. Alguns entrevistados revelaram que, desde a infância, já se sentiam fascinados por veículos de grande porte. Por outro lado, alguns escolheram a profissão por necessidade, considerando-a uma oportunidade melhor em comparação a outros empregos disponíveis.

Quanto às horas trabalhadas, os motoristas relataram longas jornadas diárias, variando entre 8 a 12 horas ou mais, com horários flexíveis dependendo da demanda das empresas. A alimentação sendo geralmente irregular, a qual é ajustada conforme a disponibilidade, embora alguns tentem manter hábitos mais saudáveis. A prática de atividades físicas é praticamente inexistente, tornando o sedentarismo uma preocupação. Quanto ao sono, a maioria mencionou conseguir descansar o suficiente.

Os principais desafios enfrentados respondidos por eles incluem a distância da família, que impacta a saúde mental, estradas em condições precárias e risco de roubos de carga. Também foram mencionadas dificuldades com a manutenção inadequada de veículos, o que gera atrasos e aumenta o estresse. A desvalorização salarial e a sensação de falta de reconhecimento profissional foram apontadas como causas de insatisfação.

Quanto aos constrangimentos ergonômicos, os motoristas mencionaram desconfortos físicos, como dores nas costas e músculos devido ao tempo prolongado na direção. O cansaço mental também foi amplamente relatado, resultante da atenção constante exigida e das preocupações com prazos e segurança na estrada. Houve consenso entre os entrevistados quanto aos perigos do uso de substâncias como álcool e rebites, tanto para a saúde quanto para a segurança. Com isso, todos os motoristas relataram não utilizar essas substâncias e se posicionaram contra essa prática.

A entrevista destacou a necessidade de maior valorização do trabalho, melhoria das condições das estradas, incentivo a hábitos saudáveis e políticas de segurança que promovam o bem-estar dos motoristas.

2.3.2 Aspectos associados ao perfil sociodemográfico

Responderam ao questionário 70 motoristas profissionais de caminhão, porém, nem todas as questões apresentaram o mesmo número de respostas válidas. Essa variação ocorreu em razão da presença de respostas ausentes ou não codificáveis em algumas perguntas do formulário. Esse aspecto pode estar relacionado ao caráter autoaplicado do instrumento, à possibilidade de o participante optar por não responder determinadas questões e à natureza de algumas perguntas, especialmente aquelas que envolviam estimativas da rotina de trabalho, como horas de descanso e jornada diária, ou temas mais sensíveis, como remuneração, direitos trabalhistas e relação com empresas. Dessa forma, nas análises estatísticas foram considerados apenas os casos com respostas válidas para as variáveis analisadas.

Dentre os 70 respondentes, somente uma profissional declarou o sexo feminino. No tocante às idades, as faixas etárias estão distribuídas entre 20 anos, o mais jovem, e 73 anos, o mais velho, sendo que a grande parcela dos motoristas (68,6%) se encontra entre os 45 e 60 anos de idade.

Ademais, a maioria são casados, representando 52,2% da amostra. Em seguida, 19,4% dos motoristas são solteiros, enquanto 14,9% estão em união estável. A menor parte da amostra presente é composta por motoristas divorciados com 9,0% e viúvos com apenas 1,5%, dessa forma apenas 3,0% dos motoristas optaram-se por responder “outro” para descrever seu estado civil.

Com relação à escolaridade, ao todo, 46,4% dos respondentes possuem ensino fundamental completo e incompleto. Já motoristas com ensino médio completo e incompleto totaliza também 46,4%, ambas com a mesma porcentagem. Nenhum motorista possui ensino superior completo e apenas 7,2% possuem ensino superior incompleto.

2.3.3 Aspectos associados as relações de trabalho e rotina ocupacional

A maioria dos motoristas realiza jornadas de 8 horas por dia, o que é um intervalo comum, pois é uma prática padrão. Entretanto, as jornadas de 9 e 12 horas também são bastantes frequentes, representando 21,8% e 20,0% respectivamente. Por outro lado, uma minoria realiza jornadas mais longas, sendo entre elas, com 16 e 17 horas de viagem representando 5,4% e 1,8% dos motoristas.

Quando questionados sobre a realização de horas extras, 51,7% dos motoristas responderam que não as realizavam, enquanto 48,3% afirmaram realizá-las. Esse resultado chama atenção quando comparado às jornadas diárias relatadas anteriormente, que, em parte dos casos, ultrapassam oito horas de trabalho. Essa diferença pode indicar que nem todos os participantes interpretam da mesma forma o que caracteriza a realização de horas extras, especialmente diante das particularidades da organização do trabalho no transporte rodoviário de cargas. Assim, observa-se uma possível divergência entre a duração das jornadas informadas e a percepção dos motoristas sobre a realização de trabalho extraordinário.

Na segunda parte da análise, utilizou-se o questionário adaptado de Thurow (2020), que examina diversos aspectos da saúde e bem-estar dos motoristas de caminhão.

A primeira questão buscou identificar os principais motivos que levaram os participantes a escolher a profissão. No formulário, a pergunta foi apresentada da seguinte forma: “O que levou você a escolher a profissão de motorista de caminhão?”. Os participantes puderam selecionar mais de uma alternativa. O motivo mais citado foi o “prazer de viajar”, assinalado por 41 motoristas (58,7%), seguido pela “possibilidade de conhecer novas cidades”, indicada por 37 participantes, e pela influência de familiares que já exerciam a profissão, mencionada por 30 motoristas. Outros fatores apontados foram a remuneração da profissão (41,3%), a falta de opção profissional (20,0%), a flexibilidade de horários (14,2%) e os desafios relacionados à estrada (10,0%). Esses resultados indicam que a escolha pela profissão está associada a diferentes fatores, envolvendo tanto aspectos de

identificação com a atividade quanto condições e oportunidades relacionadas ao trabalho.

A seguir, buscou-se identificar os sentimentos dos participantes, em relação a profissão, com a seguinte questão: “Quais os sentimentos mais presentes no seu dia a dia?”. A análise dos dados revelou que as emoções mais presentes na rotina são marcados por desafios emocionais e físicos. O sentimento mais citado foi a insegurança no trânsito (71,4%), seguido pela saudade da família (61,3%), evidenciando o impacto das longas jornadas e da distância de casa na vida pessoal. O desgaste físico e o desgaste emocional também foram destacados, ambos mencionados por 42,8% dos participantes. Outros sentimentos relevantes incluem a solidão (34,2%), a discriminação da profissão (34,2%) e, em menor proporção, o excesso de dedicação e comprometimento (4,2%).

Também, foi questionado sobre a frequência com que os motoristas procuram assistência médica, utilizando a seguinte questão: “Você procura assistência médica?”. Com a análise dos dados, 41 motoristas responderam que só procuram assistência médica quando a empresa solicita algum exame (58,6%), em contrapartida, 37 responderam que procuram como forma de prevenção/rotina (52,9%).

Na sequência, investigou-se a prática de atividade física entre os motoristas. Também foram identificados os principais motivos associados à não realização dessas atividades. Entre os participantes, 38 motoristas (54,3%) afirmaram não praticar atividade física, enquanto 21 (30,0%) relataram praticá-la raramente. As alternativas “sim” e “às vezes pratico” foram assinaladas por 7,1% dos respondentes cada. Entre os principais motivos mencionados para a baixa frequência ou ausência de atividade física destacaram-se a falta de tempo e a falta de disposição.

Buscou-se identificar também como é a alimentação diária dos motoristas de caminhão, com a abordagem: “Quais alimentos você consome diariamente?”. O maior percentual de motoristas relatou consumir frutas e vegetais (66,7%), em seguida, com maior percentual, foi de proteína animal (62,3%) e carboidratos (55,1%).

Foi questionado também sobre a carga horária de descanso diário, com a seguinte pergunta: “Quantas horas por dia você descansa?” A análise dos dados

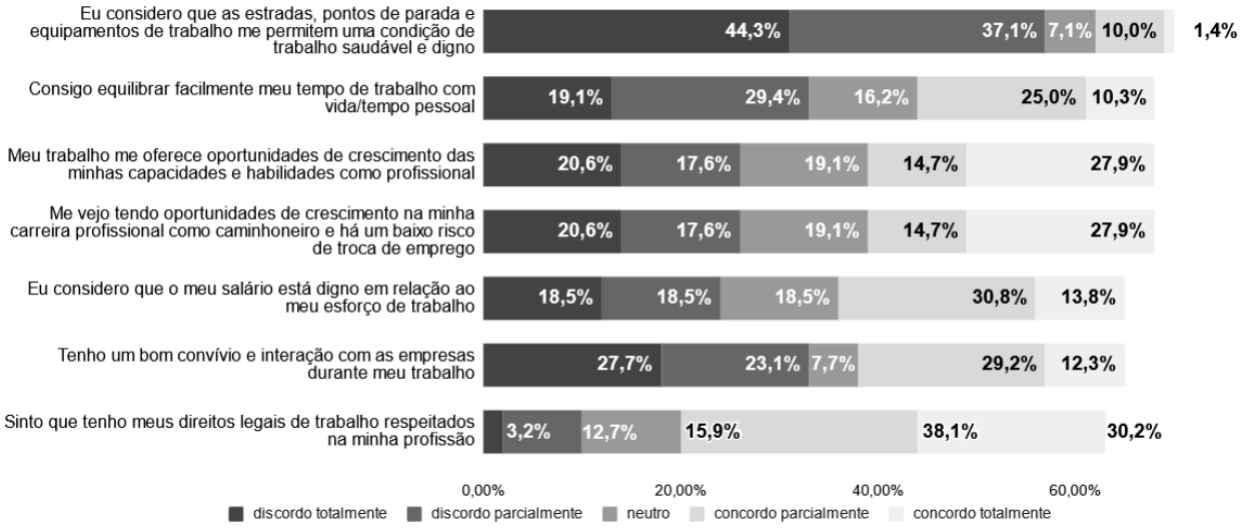
mostrou uma preocupação com o tempo de sono dos motoristas, essencial para sua saúde e segurança. A maioria relatou dormir entre 5h e 6h ou 6h e 7h (29,2%), intervalos abaixo do recomendado de 8 horas por noite. Apenas 27,7% dormem entre 7h e 8h, enquanto 7,7% descansam apenas de 4h a 5h, um tempo extremamente insuficiente. Além disso, apenas 6,2% alcançam o intervalo ideal de 8h a 9h.

Por fim, foi questionado sobre o que causa insegurança aos motoristas. Com base nos dados analisados, onde foi possível selecionar três ou mais opções, foram identificados os principais fatores que causam insegurança entre os motoristas. Entre os 70 respondentes, 40 motoristas (57,1%) relataram sentir-se inseguros em relação a assaltos. Em segundo lugar, 48,6% mencionaram acidentes de trânsito, seguido de roubo de carga (31,4%). A quarta maior preocupação foi tombamento, apontada por 18,6% dos motoristas. Além disso, duas respostas foram registradas na categoria “outros”, sendo elas “condições das estradas” e “baixo valor do frete”, indicando preocupações adicionais relacionadas à profissão.

2.3.4 Aspectos associados a Qualidade de Vida no Trabalho (QVT)

Nesta parte da pesquisa, os motoristas tiveram que selecionar os aspectos em escala Likert. No tocante à dimensão que trata de condições de trabalho, ambiente de trabalho, satisfação, oportunidades de crescimento e segurança profissional, remuneração e benefícios, liderança e comunicação, relevância social do trabalho na vida, as respostas ficaram distribuídas conforme o gráfico da Figura 2.

Figura 2 – Resultado consolidado do comportamento das respostas



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa.

A Figura 2 apresenta a distribuição das respostas referentes às dimensões da QVT avaliadas no questionário. Entre os aspectos analisados, destaca-se a percepção negativa quanto às condições de trabalho relacionadas às estradas, aos pontos de parada e aos equipamentos, uma vez que 44,3% dos respondentes assinalaram “discordo totalmente” e 37,1% “discordo parcialmente”. Em relação ao equilíbrio entre trabalho e vida pessoal, as respostas mostraram-se mais distribuídas, com maior frequência em “discordo parcialmente” (29,4%), seguida de “concordo parcialmente” (25,0%), evidenciando diferentes percepções entre os participantes.

Nas demais dimensões, observou-se maior heterogeneidade nas respostas referentes às oportunidades de desenvolvimento profissional, crescimento na carreira, remuneração em relação ao esforço e interação com as empresas. Em contrapartida, a percepção sobre o respeito aos direitos trabalhistas apresentou tendência mais favorável, com 38,1% dos respondentes assinalando “concordo parcialmente” e 30,2% “concordo totalmente”. De modo geral, os resultados indicam que as avaliações mais desfavoráveis se concentram nas condições de trabalho e no equilíbrio entre vida profissional e pessoal, enquanto as demais dimensões apresentam percepções mais diversificadas entre os motoristas.

2.3.5 Análises estatísticas

Com o objetivo de aprofundar a análise dos fatores associados à Qualidade de Vida no Trabalho (QVT), foi realizada uma análise estatística complementar por meio da correlação de Spearman. A escolha desse teste se justifica pela natureza ordinal de parte das variáveis analisadas, especialmente aquelas mensuradas em escala Likert e por faixas de resposta. As respostas em escala Likert foram convertidas para uma escala numérica de 1 a 5, variando de “discordo totalmente” a “concordo totalmente”. Para a variável relacionada à quantidade de sono/descanso, as faixas de resposta foram ordenadas de forma crescente, enquanto a prática de atividade física foi codificada de acordo com sua frequência.

As análises consideraram associações entre variáveis da rotina ocupacional, como quantidade de sono/descanso, jornada diária de trabalho e prática de atividade física, e as dimensões da QVT avaliadas no questionário. O número de observações variou entre as correlações em razão da presença de respostas ausentes ou não codificáveis em algumas variáveis. Dessa forma, cada análise considerou apenas os pares válidos disponíveis. Os resultados da correlação de Spearman podem ser analisados na Tabela 1.

Tabela 1 – Correlação de Spearman

Variáveis analisadas	n	ρ de Spearman	p-valor
Sono/descanso × condições saudáveis/dignas	65	0,059	0,642
Sono/descanso × equilíbrio trabalho/vida pessoal	63	0,325	**0,009**
Sono/descanso × crescimento profissional	63	0,224	0,078
Sono/descanso × baixo risco de troca de emprego	60	0,132	0,316
Sono/descanso × salário em relação ao esforço	60	0,219	0,093
Sono/descanso × convívio com empresas	59	0,089	0,503
Sono/descanso × direitos respeitados	56	0,19	0,161
Jornada diária × condições saudáveis/dignas	55	-0,193	0,159
Jornada diária × equilíbrio trabalho/vida pessoal	53	-0,287	**0,037**
Jornada diária × crescimento profissional	53	-0,052	0,713
Jornada diária × baixo risco de troca de emprego	51	-0,113	0,430
Jornada diária × salário em relação ao esforço	50	-0,309	**0,029**
Jornada diária × convívio com empresas	49	0,055	0,705
Jornada diária × direitos respeitados	46	-0,27	0,070
Atividade física × condições saudáveis/dignas	66	0,269	**0,029**

Atividade física × equilíbrio trabalho/vida pessoal	64	0,114	0,370
Atividade física × crescimento profissional	64	0,008	0,948
Atividade física × baixo risco de troca de emprego	61	0,137	0,291
Atividade física × salário em relação ao esforço	61	0,032	0,806
Atividade física × convívio com empresas	59	0,137	0,299
Atividade física × direitos respeitados	57	-0,045	0,740

Fonte: Elaborado pelos autores (2026).

Os resultados indicaram quatro associações estatisticamente significativas considerando uma confiança de 95%. A primeira delas foi observada entre quantidade de sono/descanso e equilíbrio entre trabalho e vida pessoal ($\rho = 0,325$; $p = 0,009$; $n = 63$), indicando que motoristas com maior tempo de descanso tendem a apresentar percepção mais favorável quanto ao equilíbrio entre sua rotina profissional e sua vida pessoal.

Também foi identificada correlação negativa e estatisticamente significativa entre jornada diária de trabalho e equilíbrio entre trabalho e vida pessoal ($\rho = -0,287$; $p = 0,037$; $n = 53$). Esse resultado sugere que jornadas mais longas tendem a estar associadas a uma percepção menos favorável de equilíbrio entre vida profissional e pessoal. Além disso, a jornada diária apresentou correlação negativa com a percepção de remuneração em relação ao esforço de trabalho ($\rho = -0,309$; $p = 0,029$; $n = 50$), indicando que motoristas submetidos a jornadas mais extensas tendem a avaliar de forma menos positiva a adequação da remuneração recebida.

Outra associação significativa foi observada entre prática de atividade física e percepção de condições de trabalho saudáveis e dignas ($\rho = 0,269$; $p = 0,029$; $n = 66$). Embora essa relação não permita estabelecer causalidade, o resultado indica que motoristas com maior frequência de prática de atividade física tendem a apresentar percepção mais favorável sobre suas condições de trabalho.

As demais correlações não apresentaram significância estatística ao nível de 5%. Isso indica que, no grupo analisado, não foram identificadas evidências suficientes de associação entre essas variáveis específicas. Ainda assim, os resultados contribuem para delimitar quais aspectos da rotina ocupacional parecem estar mais associados à percepção de QVT dos motoristas investigados, destacando principalmente o papel do descanso, da jornada de trabalho e da atividade física.

2.4 Discussão

Os resultados obtidos indicam que a rotina ocupacional dos motoristas profissionais de caminhão investigados é marcada por uma combinação de fatores físicos, emocionais e organizacionais que interferem diretamente em sua Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). Embora muitos participantes tenham demonstrado satisfação com a profissão, especialmente pelo prazer de viajar, os dados também evidenciam desafios importantes, como longas jornadas, descanso insuficiente, sedentarismo, insegurança nas estradas, afastamento da família e percepção negativa quanto a algumas condições de trabalho. Esse resultado dialoga com os achados de Thurow (2020), que também identificou o prazer de viajar como um dos motivos para a escolha da profissão, e com Cavalett *et al.* (2022), que apontaram esse aspecto como um dos principais motivadores para a permanência dos motoristas na atividade.

Ao mesmo tempo, a satisfação com a profissão convive com sentimento de insegurança e desgaste emocional. Entre os sentimentos mais presentes no dia a dia, destacou-se a insegurança no trânsito, enquanto Thurow (2020) identificou a saudade da família como sentimento predominante entre os caminhoneiros de sua amostra. Para Taube e Carlotto (2018), as más condições das estradas e a ausência de policiamento contribuem para o aumento da criminalidade, tornando a insegurança um sentimento recorrente na rotina desses trabalhadores. De forma semelhante, Kauffmann *et al.* (2022), destacam que caminhoneiros estão expostos a situações como estradas mal-conservadas, acidentes e assaltos, fatores que afetam sua saúde física e mental.

Outro ponto relevante refere-se aos cuidados com a saúde. Os resultados indicaram que parte expressiva dos motoristas busca assistência médica apenas quando há solicitação da empresa para a realização de exames, evidenciando uma postura mais reativa do que preventiva. Esse comportamento torna-se ainda mais preocupante quando associado à baixa prática de atividade física observada entre os participantes. De forma semelhante, Thurow (2020) identificou que muitos motoristas não realizam atividades físicas regularmente, principalmente em razão da falta de tempo. As longas jornadas, a permanência prolongada na posição sentada,

as posturas forçadas e a repetitividade de movimentos durante a condução podem favorecer o surgimento de desconfortos físicos e alterações musculoesqueléticas, conforme apontado por Felippe *et al*. (2012). Além disso, a escassez de pausas, a redução do gasto energético diário e a alimentação nem sempre balanceada podem contribuir para o surgimento ou agravamento de problemas de saúde, como diabetes, obesidade, hipertensão, estresse, depressão e doenças cardiovasculares (Paris *et al.,* 2013; Carniel; Krause, 2014; Pereira *et al.,* 2014).

A jornada de trabalho também se mostrou um elemento central para compreender a QVT dos motoristas investigados. Os resultados descritivos indicaram que parte dos respondentes excede a jornada diária de oito horas, o que pode intensificar o desgaste físico e mental. Essa interpretação foi reforçada pelas correlações de Spearman, que indicaram associação positiva entre sono/descanso e equilíbrio entre trabalho e vida pessoal, bem como associação negativa entre jornada diária e essa mesma dimensão da QVT. Esses achados sugerem que maiores períodos de descanso tendem a favorecer a percepção de equilíbrio entre rotina profissional e vida pessoal, enquanto jornadas mais extensas tendem a prejudicar essa percepção. Moreira *et al.* (2022), também apontam que a rotina dos caminhoneiros pode envolver jornadas prolongadas, prejuízos ao sono, comprometimento da convivência familiar e repercussões sobre a saúde mental. De modo complementar, Mabry *et al.* (2022) destacam que motoristas de longa distância estão frequentemente expostos a horários longos e irregulares, sono inconsistente, hábitos prejudicados de alimentação e atividade física, além de estresse físico e mental.

A pressão por prazos e a necessidade de permanecer longos períodos na estrada também aparecem como fatores associados à fadiga e ao risco de acidentes. Roppoli e Lima (2018) destacam que a organização do trabalho, incluindo prazos, pausas e jornada, influencia diretamente a saúde e a segurança dos motoristas. Ferreira e Alvarez (2013) também apontam que a ultrapassagem dos limites de jornada e os períodos insuficientes de descanso podem gerar impactos negativos à saúde, ao bem-estar e ao desempenho profissional. Em situações de privação de sono e exigência por cumprimento de metas, a literatura relata ainda o uso de estimulantes, como os “rebites”, para manter a atenção e reduzir a

sonolência (Pereira *et al.,* 2015). No presente estudo, entretanto, os motoristas entrevistados negaram o uso dessas substâncias e declararam ser contrários a essa prática.

A relação entre jornada diária e remuneração também merece destaque. A correlação negativa entre jornada diária e percepção de remuneração em relação ao esforço de trabalho indica que motoristas submetidos a jornadas mais longas tendem a avaliar de forma menos positiva a compensação recebida. Esse resultado pode estar relacionado à percepção de desproporção entre esforço, tempo de trabalho, responsabilidade pela carga, riscos da estrada e retorno financeiro. Nesse sentido, Moreira *et al.* (2022) associam as condições laborais dos caminhoneiros a aspectos de precarização do trabalho, enquanto Silva *et al.* (2024) reforçam que a fadiga entre motoristas profissionais constitui um fator relevante para agravos à saúde e acidentes.

Nesse sentido, a Engenharia de Produção pode se tornar aliada para melhorias da QVT. Os resultados obtidos permitem traduzir parte dos desafios identificados em elementos passíveis de acompanhamento pela gestão. Aspectos como duração da jornada, períodos de descanso, frequência de pausas, condições das rotas e dos pontos de parada e percepção dos trabalhadores sobre suas condições de trabalho podem complementar indicadores tradicionalmente utilizados na gestão do transporte. A consideração conjunta desses elementos pode auxiliar na identificação de situações operacionais associadas a condições menos favoráveis de trabalho e subsidiar decisões relacionadas à programação das jornadas, definição de rotas, prazos de entrega e infraestrutura de apoio disponibilizada aos motoristas. O Quadro 3 aponta possíveis implicações para melhorias.

Quadro 3 – Implicações dos resultados para a Engenharia de Produção

Achado do estudo	Implicação para a Engenharia de Produção	Possíveis práticas ou indicadores
Maior tempo de sono/descanso associado a melhor percepção de equilíbrio entre trabalho e vida pessoal	Considerar a recuperação do trabalhador no planejamento das operações	Horas de descanso; frequência e duração das pausas; intervalo entre jornadas
Jornadas mais extensas associadas a pior percepção de equilíbrio entre trabalho e vida pessoal	Revisar a programação e distribuição do tempo de trabalho	Horas trabalhadas por dia; frequência de jornadas prolongadas; duração das viagens
Jornadas mais extensas associadas a pior percepção da remuneração em relação ao esforço	Avaliar a relação entre carga de trabalho, tempo dedicado à atividade e compensação	Relação entre jornada e remuneração; percepção de adequação da compensação ao esforço
Percepção negativa quanto às condições de trabalho relacionadas às estradas, pontos de parada e equipamentos	Incorporar condições de infraestrutura e segurança ao planejamento das rotas	Mapeamento das condições das rotas; disponibilidade e qualidade dos pontos de parada; condições dos equipamentos de trabalho
Associação entre prática de atividade física e percepção mais favorável das condições de trabalho	Integrar aspectos de saúde ocupacional ao acompanhamento das condições de trabalho	Ações de promoção à saúde; acompanhamento preventivo; oportunidades para pausas e movimentação durante a jornada

Fonte: Elaborado pelos autores (2026).

As práticas apresentadas no Quadro 3 devem ser compreendidas como possibilidades de aplicação derivadas dos resultados do estudo, e não como intervenções cuja efetividade tenha sido testada nesta pesquisa. Sua incorporação à gestão pode favorecer uma abordagem mais ampla das operações de transporte, na qual aspectos de produtividade e organização do trabalho sejam considerados conjuntamente com as condições às quais os motoristas estão submetidos.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo investigar os desafios enfrentados no contexto da rotina ocupacional de motoristas profissionais de caminhão na cidade de Pelotas-RS, considerando a perspectiva da Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). A partir dos resultados obtidos, verificou-se que a rotina desses profissionais é marcada por uma combinação de fatores físicos, emocionais e organizacionais que interferem diretamente em seu bem-estar e em sua percepção sobre as condições de trabalho.

Os achados indicaram que, embora muitos motoristas demonstrem satisfação com a profissão, especialmente pelo prazer de viajar e pela identificação com a atividade, essa percepção positiva convive com desafios relevantes. Entre os principais problemas identificados, destacam-se as longas jornadas de trabalho, o tempo insuficiente de descanso, a dificuldade de conciliação entre vida profissional e pessoal, o sedentarismo, a baixa procura por assistência médica preventiva, a insegurança nas estradas, o afastamento da família e a percepção negativa quanto às condições de trabalho em estradas, pontos de parada e equipamentos.

A análise estatística complementar reforçou parte desses resultados ao indicar associação entre variáveis da rotina ocupacional e dimensões da QVT. Observou-se que maiores períodos de sono/descanso estiveram associados a uma melhor percepção de equilíbrio entre trabalho e vida pessoal, enquanto jornadas mais extensas se associaram negativamente a essa mesma dimensão. Também foi identificada associação negativa entre jornada diária e percepção de remuneração em relação ao esforço de trabalho. Esses resultados sugerem que o tempo de trabalho, o descanso e a percepção de compensação pelo esforço exercem papel importante na qualidade de vida dos motoristas investigados.

Os resultados também evidenciaram que os desafios enfrentados pelos caminhoneiros não devem ser interpretados apenas como questões individuais de comportamento ou estilo de vida. Embora hábitos como prática de atividade física, alimentação adequada e cuidado preventivo com a saúde sejam importantes, a QVT desses profissionais depende fortemente de fatores organizacionais e estruturais. Entre eles, destacam-se a organização das jornadas, os prazos de entrega, as condições de descanso, a segurança nas estradas, a infraestrutura dos pontos de

parada, a relação com empresas e contratantes e a remuneração compatível com o esforço exigido pela profissão.

Diante disso, o estudo aponta para a necessidade de ações práticas voltadas à melhoria da QVT dos motoristas profissionais de caminhão. Entre as possibilidades, destacam-se a ampliação e melhoria dos pontos de parada e descanso, o incentivo a pausas regulares durante as viagens, o fortalecimento de programas de saúde preventiva, ações educativas sobre alimentação e atividade física, acompanhamento de aspectos relacionados à saúde mental, melhoria das condições de segurança nas rotas e revisão de práticas organizacionais relacionadas a prazos, jornadas e remuneração. Tais medidas podem contribuir para reduzir o desgaste físico e emocional desses profissionais e favorecer uma rotina de trabalho mais segura e saudável.

Como limitação, destaca-se que a pesquisa utilizou amostragem não probabilística por julgamento, considerando motoristas com características específicas, especialmente profissionais de caminhões de grande porte e atuantes em viagens de longa distância. Assim, os resultados devem ser interpretados no contexto do grupo investigado, não sendo possível generalizá-los estatisticamente para toda a população de caminhoneiros. Além disso, algumas questões apresentaram respostas ausentes, o que reduziu o número de casos válidos em determinadas análises. Também não foi possível realizar uma comparação aprofundada entre motoristas autônomos, agregados e contratados, aspecto que pode influenciar a percepção sobre jornada, remuneração, segurança e condições de trabalho.

Para pesquisas futuras, recomenda-se ampliar o número de participantes, incluir diferentes regiões e rotas de transporte, comparar grupos segundo o tipo de vínculo profissional e aprofundar a análise entre condições de trabalho, saúde física, saúde mental e dimensões da QVT. Também se sugere a realização de estudos longitudinais, capazes de acompanhar os efeitos da rotina ocupacional ao longo do tempo, bem como pesquisas que avaliem a efetividade de intervenções voltadas à melhoria das condições de trabalho dos motoristas profissionais de caminhão.

Dessa forma, conclui-se que o estudo atingiu seu objetivo ao identificar e analisar os principais desafios presentes na rotina ocupacional dos motoristas

profissionais de caminhão investigados. A pesquisa contribui ao evidenciar que a QVT desses trabalhadores é influenciada por múltiplos fatores interdependentes, envolvendo não apenas escolhas individuais, mas também condições estruturais, organizacionais e sociais que precisam ser consideradas por empresas, poder público e demais atores ligados ao transporte rodoviário de cargas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Resolução nº 5.982, de 23 de junho de 2022. Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, e dá outras providências**. Brasília, DF: ANTT, 2022. Disponível em: Resolução ANTT nº 5.982/2022.

ARYAL, A.; CASTEEL, C.; JANSSEN, B.; FETHKE, N.; BUIKEMA, B.; CHO, H. R.; TEPOEL, M.; ROHLMAN, D. Conditions of work that impact the health behaviors of long-haul truck drivers. **Journal of Occupational and Environmental Medicine**, v. 67, n. 9, p. e649-e654, 2025. DOI: 10.1097/JOM.0000000000003451.

BRASIL. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e outras normas relacionadas ao transporte rodoviário.** Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: Lei nº 13.103/2015. Acesso em: 26 ago. 2026.

CARNIEL, F.; KRAUSE, C. Sono, estado nutricional e hábitos de vida de caminhoneiros que trafegam pela BR 364. **Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente**, v. 5, n. 2, p. 125-138, 2014. DOI:https://doi.org/10.31072/rcf.v5i2.218.

CAVALETT, A. M.; COLLET, D. R.; SOUZA, F. S.; SILVA, S. H. M.; ALMEIDA, T. P. **Gestão de pessoas: modelo que promova a felicidade na atividade profissional dos motoristas do segmento do transporte rodoviário de cargas**. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão do Negócio) – Fundação Dom Cabral; Instituto de Transporte e Logística.

COSTA, R.; ABREU, A.; PORTELA, L.; TAETS, G.; JOMAR, R. Associação entre horas de trabalho e de descanso e o uso de substâncias psicoativas entre motoristas profissionais de caminhão. **Jornal Brasileiro de Psiquiatria**, v. 70, n. 4, p. 321-324, 2021. DOI: 10.1590/0047-2085000000353.

CRIZZLE, A.; MCLEAN, M.; MALKIN, J. Risk factors for depressive symptoms in long-haul truck drivers. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 17, n. 11, 2020. DOI: 10.3390/ijerph17113764.

DENNERLEIN, J.; CAVALLARI, J.; KIM, J.; GREEN, N.The effects of a new seat suspension system on whole body vibration exposure and driver low back pain and

disability: results from a randomized controlled trial in truck drivers. **Applied Ergonomics**, v. 98, 2022. DOI: 10.1016/j.apergo.2021.103588.

FELIPPE, L. A.; PEREIRA, W. N. B.; CASTRO, M. F.; CHRISTOFOLETTI, G. Prevalência de alterações posturais e dor de origem músculo-esquelética em caminhoneiros. **Revista Movimenta**, v. 5, n. 2, p. 150-156, 2012.

FERREIRA, G. B.; DIAS, C. C. A importância da qualidade de vida no trabalho e da motivação dos colaboradores de uma organização. **Revista Psicologia e Saúde em Debate**, v. 3, n. 2, p. 30-43, 2017. DOI: https://doi.org/10.22289/V3N2A3.

FERREIRA, S.; ALVAREZ, D. Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. **Revista Sistemas & Gestão**, v. 8, n. 1, p. 58-66, 2013. DOI: 10.7177/sg.2013.v8.n1.a5.

KAUFFMANN, A. V. C.; FRANSOSI, C. R.; KNEIP, E. L. T. P.; PILATTI, F.; NEVES, S. T. R.; PENHA, M. M. **Saúde mental de caminhoneiros brasileiros no contexto da pandemia de COVID-19.** Centro Universitário de Várzea Grande – UNIVAG, 2022.

LIMA, E. M. G. **Qualidade de vida no cotidiano de caminhoneiros e sua correlação com o cronotipo.** Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde, área de concentração Enfermagem e Trabalho) – Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

MACIEL, E.; PADILHA, V.; GRAUP, S.; PINTO, A. Mental workload, musculoskeletal disorders, and associated factors among international transport truck drivers. **Revista Brasileira de Medicina do Trabalho**, v. 22, n. 2, 2024. DOI: 10.47626/1679-4435-2023-1083.

MABRY, J. E. et al. Unravelling the complexity of irregular shiftwork, fatigue and sleep health for commercial drivers and the associated implications for roadway safety. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 19, n. 22, p. 14780, 2022. DOI: 10.3390/ijerph192214780.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada**. 7. ed. Porto Alegre: Bookman, 2019.

MAKUTO, N.; KRISTMAN, V.; BIGELOW, P.; BÉDARD, M. Factors associated with depressive symptoms in long-haul truck drivers. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, v. 21, 100851, 2023. DOI: 10.1016/j.trip.2023.100851.

MOREIRA, J. S.; LEAL, L. F. M.; BARBOSA, S. C. Saúde mental no transporte rodoviário de carga: olhar ao caminhoneiro. **Revista Psicologia e Saúde**, Campo Grande, v. 14, n. 1, p. 133-145, 2022. DOI: 10.20435/pssa.v14i1.1725.

NASCIMENTO, C. E.; NASCIMENTO, E.; SILVA, J. P. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Revista de Saúde Pública**, v. 41, n. 2, p. 290-293, 2007. DOI: https://doi.org/10.1590/S0034-89102007000200017.

PEREIRA, F. G. F.; AQUINO, R. A.; ALENCAR, V. D. M.; PORDEUS, A. M. J.; ATAÍDE, M. B. C. Relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros. **Revista Brasileira em Promoção da Saúde**, v. 27, n. 4, p. 462-469, 2014.

PRITCHARD, E.; VAN VREDEN, C.; XIA, T.; NEWNAM, S.; COLLIE, A.; LUBMAN, D. I.; ALMEIDA NETO, A.; ILES, R**.** Impact of work and coping factors on mental health: Australian truck drivers' perspective. **BMC Public Health**, v. 23, 2023. DOI: 10.1186/s12889-023-15877-4.

RIBEIRO, L. A.; SANTANA, L. C. Qualidade de vida no trabalho: fator decisivo para o sucesso organizacional. **Revista de Iniciação Científica** – RIC, v. 2, n. 2, p. 75-96, 2015.

RIKE, M. E.; DIRESS, M.; DAGNEW, B.; GETNET, M.; KEBALO, A. H.; SINAMAW, D.; SOLOMON, D.; AKALU, Y. Hypertension and its associated factors among long-distance truck drivers in Ethiopia. **Integrated Blood Pressure Control,** v. 15, p. 67-79, 2022. DOI: 10.2147/IBPC.S361789.

ROPPOLI, D. E.; LIMA, M. E. A. A limitação da jornada de trabalho e os impactos na saúde dos cegonheiros. **Revista Produção Online**, Florianópolis, v. 18, n. 2, p. 379-403, 2018. DOI: 10.14488/1676-1901.v18i2.2622.

RUAS, A.; PAINI, J. F. P.; ZAGO, V. L. P. Detecção dos fatores de risco para o desenvolvimento de doenças cardiovasculares dos profissionais caminhoneiros: prevenção, reflexão e conhecimento. **Perspectiva**, Erechim, v. 34, n. 125, p. 147-158, 2010.

SANTOS, M. R. **Padrões da qualidade do ar durante a paralisação nacional dos caminhoneiros no ano de 2018, no município de Canoas - RS**. 2020. Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Porto Alegre.

SHIN, D.; JEONG, B. Effects of working conditions and safety awareness on job satisfaction of truck drivers in Korea. **Work**, v. 75, n. 1, p. 129-134, 2023. DOI: 10.3233/WOR-205109.

SILVA, A. B. S.; SILVA, G. A.; SILVA-JUNIOR, J. S.; PUSTIGLIONE, M. Fadiga e seu impacto na morbimortalidade de motoristas profissionais: uma revisão narrativa. **Saúde, Ética & Justiça**, v. 29, n. 2, 2024. DOI: 10.11606/issn.2317-2770.v29i2e-235281.

SILVEIRA, R.; DOMINGUES, D. G.; EHRHARDT, A. Avaliação dos exames toxicológicos referentes à atividade de motoristas profissionais conforme Lei nº 13.103. **Revista Brasileira de Criminalística**, v. 9, n. 1, p. 43-47, 2020. DOI: 10.15260/rbc.v9i1.321.

SOARES, J.; VASCONCELOS, C. Análise da qualidade de vida no trabalho no setor industrial durante a COVID-19. **Revista Produção Online**, v. 22, n. 1, p. 2373-2399, 2023. DOI: 10.14488/1676-1901.v22i1.4579.

SOLIANI, R.; SILVA, L. Segurança e saúde ocupacional dos motoristas de caminhão autônomos: uma revisão da literatura. **Revista Transporte y Territorio,** Buenos Aires, n. 28, p. 200-213, jan./jun. 2023. DOI: 10.34096/rtt.i28.10953.

TAHERNEJAD, S.; MAKKI, F.; BAMERI, A.; ZANGIABADI, Z.; REZAEI, E.; MARZBAN, H. Musculoskeletal disorders among truck drivers: a systematic review and meta-analysis. **BMC Public Health**, v. 24, **art. 3146**, 2024. DOI: 10.1186/s12889-024-20611-9.

TAUBE, M. E.; CARLOTTO, M. S. Diferenças de percepção de estressores de acordo com o tipo de rota no trabalho de caminhoneiros. **Aletheia**, v. 51, p. 52-67, 2018.

THUROW, F. M. **Qualidade de vida no trabalho: um estudo com motoristas de caminhão**. 2020. Monografia (Graduação em Administração – LFE Administração de Empresas) – Universidade do Vale do Taquari – Univates, Lajeado.

TRIPATHI, V.; PAREEK, S. Navigating the Road to Resilience (RR): understanding the work environment's influence on mental health among Indian truck drivers. **BMC Public Health**, v. 25, art. 1227, 2025. DOI: 10.1186/s12889-025-22370-7.

VAN VREDEN, C.; XIA, T.; COLLIE, A.; PRITCHARD, E.; NEWNAM, S.; LUBMAN, D. I.; ALMEIDA NETO, A.; ILES, R. The physical and mental health of Australian truck drivers: a national cross-sectional study. **BMC Public Health**, v. 22, 2022. DOI: 10.1186/s12889-022-12850-5.

WALTON, R. E. Quality of working life: what is it?. **Sloan Management Review**, Cambridge, v. 15, n. 1, p. 11-21, 1973.

Biografia do(s) autor(es)

Tássia Regina Dettmann
Engenheira de Produção pela Universidade Federal de Pelotas.

Manuela de Aguiar Bandeira
Graduanda no curso de Engenharia de Produção na Universidade Federal de Pelotas. Atualmente bolsista pelo CNPq no Laboratório de Segurança e Ergonomia (LABSERG) atuando em pesquisas nas áreas de Ergonomia e Segurança no Trabalho.

Luis Antonio dos Santos Franz
Doutorado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e Universidade do Minho (Portugal). Possui graduação em Engenharia Civil pela Fundação Universidade Federal do Rio Grande (2001), Mestrado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2003) e doutorado em co-tutela em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Brasil) e pela Universidade do Minho (Portugal) (2009). Atua como professor no curso de graduação em Engenharia de Produção do Centro de Engenharias (CEng/UFPel) e como professor no Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção (PROGRAU/UFPel). Tem experiência na área de Engenharia de Produção, com ênfase em Garantia de Controle de Qualidade, Saúde e Segurança Ocupacional, atuando principalmente nos seguintes temas:

Gerência da Produção, Qualidade, Gerência de Serviços, Seis Sigma, Gestão da Saúde e Segurança do Trabalho e Ergonomia.

Renata Heidtmann Bemvenuti
Doutora em Engenharia de Alimentos pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Professora do Centro de Engenharias da Universidade Federal de Pelotas. Possui graduação em Engenharia de Alimentos, mestrado e doutorado em Engenharia e Ciência de Alimentos pela Universidade Federal do Rio Grande, especialização em Gestão da Segurança de Alimentos pelo SENAC-RS, Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho pela Universidade Católica de Pelotas e MBA em Engenharia de Produção pela USP. Tem experiência na área de Segurança do Trabalho, com ênfase em gestão de riscos e higiene ocupacional e na área de gestão e qualidade de processos, produtos e serviços. Dedicada a utilização de metodologias ativas no ensino superior com ênfase na utilização de tecnologias da Inteligência Artificial.

Larissa Medianeira Bolzan
Doutora em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Professora Adjunta do Curso Superior de Engenharia de Produção, na Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e Professora Colaboradora no Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais (PPGCAmb/UFPel). É chefe da Seção e Apoio a Tecnologias Educacionais (SATE/PRE/UFPel) e atua no Grupo de Trabalho Metodologias Ativas de Ensino, da UFPel, que integra a Rede Brasileira de Aprendizagem Criativa. Pós-doutora em Administração, com pesquisas sobre Escalabilidade de Inovações Sociais, pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos). Doutora em Administração, pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), com pesquisas sobre os Processos de Ensino, Aprendizagem e Avaliação no Ensino Superior. Realizou Estágio Doutoral no Instituto de Educação, da Universidade de Lisboa (ULisboa), com estudos sobre Pedagogia Universitária e Avaliação Formativa no Ensino Superior. Mestre e Bacharel em Administração, pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), com pesquisas sobre Tecnologias de Informação e Sociedade. Tem como interesses de pesquisas: Metodologias Ativas de Ensino para o Ensino Superior, Metodologias de Cocriação com vistas a promover Inovação Social/Tecnologias Sociais e a utilização de Tecnologia de Informação pela Sociedade.

Artigo recebido em: 09/12/2024 e aceito para publicação em: 28/10/2026
DOI: https://doi.org/10.14488/1676-1901.v26i4.5514