



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA
CURSO INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIA E TECNOLOGIA

ANDRÉ CHAVES MAIA

QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO: Um estudo acerca das percepções dos
caminhoneiros que transitam na cidade de Tabuleiro do Norte - CE.

CARAÚBAS

2024

ANDRÉ CHAVES MAIA

QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO: Um estudo acerca das percepções dos caminhoneiros que transitam na cidade de Tabuleiro do Norte - CE.

Monografia apresentada a Universidade Federal Rural do Semi-Árido como requisito para obtenção do título de Bacharel em Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia.

Orientador: Me. Nayara Katryne Pinheiro Serafim

CARAÚBAS

2024

ANDRÉ CHAVES MAIA

QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO: Um estudo acerca das percepções dos caminhoneiros que transitam na cidade de Tabuleiro do Norte - CE.

Monografia apresentada a Universidade Federal Rural do Semi-Árido como requisito para obtenção do título de Bacharel em Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia.

Defendida em: 08/10/2024.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora, Me.Nayara Katryne Pinheiro Serafim (UFERSA)
Presidente

Prof. Dr. Francisco Xavier Freire Rodrigues (UFERSA)
Membro Examinador interno

Prof(a). Dr. Rayane Andrade Cristina Gomes (UFERSA)
Membro examinadora externa

© Todos os direitos estão reservados a Universidade Federal Rural do Semi-Árido. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do (a) autor (a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. O conteúdo desta obra tomar-se-á de domínio público após a data de defesa e homologação da sua respectiva ata. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu (a) respectivo (a) autor (a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos.

M217q Maia, André Chaves .
 Qualidade de vida no Trabalho: Um estudo
 acerca das percepções dos caminhoneiros que
 transitam na cidade de Tabuleiro do Norte - CE. /
 André Chaves Maia. - 2024.
 58 f. : il.

 Orientadora: Nayara Katryne Pinheiro Serafim.
 Monografia (graduação) - Universidade Federal
 Rural do Semi-árido, Curso de Ciência e
 Tecnologia, 2024.

 1. Caminhoneiro. 2. Tabuleiro do Norte-CE. 3.
 Trabalho. 4. Qualidade de vida no trabalho.. I.
 Serafim, Nayara Katryne Pinheiro , orient. II.
 Título.

Ficha catalográfica elaborada por sistema gerador automático em conformidade
com AACR2 e os dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Biblioteca Campus Caraúbas
Bibliotecária: Dalvanira Brito Rodrigues
CRB: 15/700

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pelo Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação da Universidade de São Paulo (USP) e gentilmente cedido para o Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (SISBI-UFERSA), sendo customizado pela Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SUTIC) sob orientação dos bibliotecários da instituição para ser adaptado às necessidades dos alunos dos Cursos de Graduação e Programas de Pós-Graduação da Universidade.

*Dedico esse trabalho a minha vó
Raimunda Mundira Chaves. Que é minha
inspiração diária.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, pelas bênçãos em toda minha vida e por me dar forças nos momentos em que mais precisei.

Agradeço a minha família, por não medir esforços para realização do meu sonho e por ser meu principal pilar nessa caminhada.

Agradeço a minha Orientadora Nayara Katryne Pinheiro Serafim, por todos os ensinamentos acadêmicos e pelo apoio para concluir esse trabalho.

Agradeço a todos que de forma direta e indireta contribuíram para minha formação acadêmica até aqui.

RESUMO

Este estudo tem como objetivo analisar a percepção dos motoristas de caminhão sobre qualidade de vida no trabalho, que transitam na cidade de Tabuleiro do Norte - CE. Assim, buscou -se, descrever as condições de trabalho dos caminhoneiros, traçar um perfil socioeconômico dos profissionais, e compreender qual a percepção dos motoristas sobre trabalho e de qualidade de vida no trabalho. Assim optamos pela utilização de uma abordagem qualitativa de pesquisa, com base nas características inerentes a impressão dos sujeitos acerca das especificidades relativas a trabalho e qualidade de vida no trabalho. A coleta de dados foi realizada com os profissionais de forma presencial, foram abordados 23 motoristas por meio de uma entrevista semiestruturada com perguntas abertas e fechadas para explorar o conteúdo por completo. Em relação a quantidade de respondentes, foi estabelecida a partir do critério de bola de neve, que não delimita números e restringe o quantitativo a saturação teórica dos entrevistados. A análise dos resultados, foi baseada na análise proposta por Bardin (1977), dividida em três etapas: I etapa pré-análise, II etapa tratamento e organização do material, III etapa análise e interpretação. Com base nos objetivos alcançados e resultados obtidos, foi notório que a percepção os caminhoneiros sobre trabalho é que não é uma jornada de trabalho prazerosa e eles vinculam trabalho como meio de sobrevivência. Como também, em relação a percepção de qualidade de vida no trabalho dos motoristas de caminhão, é ter um caminhão em boas condições, mais pontos de apoios e uma alimentação de qualidade. Esse estudo tem relevância significativa para auxílio a elaboração de políticas públicas em favor dos motoristas de caminhão.

Palavras-chave: Caminhoneiro, Tabuleiro do Norte-CE, Trabalho e Qualidade de vida no trabalho.

ABSTRACT

This study aims to analyze the perception of truck drivers about quality of life at work, who travel in the city of Tabuleiro do Norte - CE. Thus, we sought to describe the working conditions of truck drivers, outline a socioeconomic profile of professionals, and understand what drivers' perception of work and quality of life at work is. Thus, we chose to use a qualitative research approach, based on the characteristics inherent to the subjects' impression about the specificities related to work and quality of life at work. Data collection was carried out with professionals in person; 23 drivers were approached through a semi-structured interview with open and closed questions to fully explore the content. Regarding the number of respondents, it was established based on the snowball criterion, which does not delimit numbers and restricts the quantity to the theoretical saturation of interviewees. The analysis of the results was based on the analysis proposed by Bardin (1977), divided into three stages: I pre-analysis stage, II treatment and organization of the material stage, III analysis and interpretation stage. Based on the objectives achieved and the results obtained, it was clear that truck drivers' perception of work is that it is not a pleasant workday and they associate work as a means of survival. Also, regarding the perception of quality of life at work for truck drivers, it is having a truck in good condition, more support points and quality food. This study is significantly relevant to help develop public policies in favor of truck drivers.

Keywords: Truck Driver, Tabuleiro do Norte-CE, Work and Quality of life.

LISTA DE TABELAS

<i>Tabela 1: Design da pesquisa.</i>	24
<i>Tabela 2: Jornada de trabalho.</i>	28
<i>Tabela 3: Idade dos motoristas.</i>	29
<i>Tabela 4: Estado civil dos motoristas.</i>	29
<i>Tabela 5: Quantos filhos o motorista possui.</i>	30
<i>Tabela 6: Renda mensal do caminhoneiro.</i>	31
<i>Tabela 7: Tipo de trabalho.</i>	32
<i>Tabela 8: Nível de escolaridade dos motoristas.</i>	34
<i>Tabela 9: Dirige só ou com outro motorista?</i>	36
<i>Tabela 10: Pontos de apoios.</i>	37
<i>Tabela 11: Questionamento sobre pausas para descanso.</i>	38
<i>Tabela 12: Folgas ou férias dos caminhoneiros.</i>	39
<i>Tabela 13: O motorista é realizado profissionalmente?</i>	40
<i>Tabela 14: Rodovias brasileiras.</i>	41
<i>Tabela 15: Percepção de trabalho.</i>	42
<i>Tabela 16: Relação da família com o trabalho.</i>	44
<i>Tabela 17: Acidentes ou furtos durante a carreira.</i>	45
<i>Tabela 18: Doença no trabalho.</i>	46
<i>Tabela 19: Medicamento para suportar a carga de trabalho.</i>	47
<i>Tabela 20: Alimentação dos caminhoneiros.</i>	48
<i>Tabela 21: Qualidade de vida.</i>	50

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
ACATAN	Associação dos Caminhoneiros de Tabuleiro do Norte
SPELL	Scientific Periodicals Electronic Library
SCIELO	Scientific Electronic Library Online
QVT	Qualidade de vida no trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 Contextualização e delimitação do problema de pesquisa.....	12
1.2 Objetivos.....	14
1.2.1 Objetivo geral.....	14
1.2.2 Objetivos específicos	14
2 JUSTIFICATIVA	15
3 REFERENCIAL TEÓRICO	17
3.1 Contextualizando Qualidade de Vida	17
3.2 Relações de trabalho	19
4 METODOLOGIA.....	22
4.1 Abordagem de pesquisa	22
4.2 Método de coleta de dados	22
4.3 Análise de Resultados	23
5 RESULTADOS E DISCUSSÕES	26
5.1 Descrição do ambiente de estudo e sujeitos da pesquisa.	26
5.2 Apresentando os sujeitos da pesquisa.....	26
5.3 Perfil socioeconômico dos caminhoneiros	27
5.4 Percepção dos motoristas sobre o trabalho.	35
5.5 Percepções dos caminhoneiros sobre qualidade de vida no trabalho	44
6 CONCLUSÃO.....	51
7 REFERÊNCIAS.....	53
APÊNDICE A.....	56

1 INTRODUÇÃO

Este capítulo está dividido em duas partes, parte 1 é a contextualização e delimitação do problema da pesquisa, e a parte 2 os objetivos gerais e específicos da pesquisa e a terceira sessão está a justificativa.

1.1 Contextualização e delimitação do problema de pesquisa

Sabemos que os caminhoneiros no Brasil têm a função primordial de movimentar produtos, impactando na geração de renda e economia do país, sendo responsáveis pelo transporte de um grande percentual das mercadorias que circulam pelo território nacional. Com suas imensas carretas cortam as estradas e rodovias. Esses profissionais conectam regiões distantes, garantindo o abastecimento de produtos essenciais e o funcionamento de diversos setores da economia. Como também, motorista de caminhão é uma profissão que exige muito físico e mental do trabalhador. Assim o referente estudo busca analisar a qualidade de vida no trabalho a partir da percepção dos caminhoneiros.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022) com uma extensão superior a 8,510.417,771 milhões de quilômetros quadrados, é essencial garantir um transporte eficiente de mercadorias entre as diversas regiões do país, para impulsionar a economia e promover o desenvolvimento nacional, com isso o governo brasileiro tem se preocupado com as rodovias do país, através de programas e investimentos para melhorar a movimentação desse mercado. Segundo a Secretaria de Comunicação Social (2023), o novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), investirá R\$ 280 bilhões em aproximadamente 300 projetos de rodovias e ferrovias, sendo R\$ 79 bilhões do Orçamento Geral da União e R\$ 201 bilhões de investimentos privados. As obras devem gerar mais de 1 milhão de empregos até 2026. Do total de R\$ 280 bilhões do novo (PAC) para transportes, R\$ 185,8 bilhões serão para rodovias, com R\$ 73 bilhões em recursos públicos e R\$ 112,8 bilhões de investimentos privados, abrangendo 167 obras e 113 novos projetos.

A qualidade de vida dos caminhoneiros no Brasil é frequentemente desafiadora devido às características da profissão e às condições de trabalho enfrentadas nas estradas, como longas jornadas de trabalho, condições de saúde e

segurança nas estradas. A infraestrutura rodoviária enfrenta desafios como a má conservação das pistas, que inclui buracos, falta de sinalização, asfalto de baixa qualidade ou ausente, e iluminação precária. Além disso, há escassez de pontos de apoio e áreas de descanso para caminhoneiros, o que se torna especialmente crítico quando há necessidade de banho ou pernoite. Isso gera preocupações com a segurança, já que muitas vezes os motoristas são obrigados a dormir nos próprios caminhões, enfrentando o risco frequente de assaltos e roubos de carga, especialmente em determinadas regiões. Segundo o Ministério dos transportes (2024), até 2012, o Brasil testemunhou aproximadamente 4 mil mortes de motoristas anualmente, muitas delas atribuídas à fadiga durante as viagens. Este cenário despertou a urgência de regulamentar o tempo de direção e a jornada de trabalho dos motoristas profissionais, com o objetivo de mitigar o número de acidentes.

Segundo a Confederação Nacional de Transporte (2019), os caminhoneiros rodam em média 8.561,3 quilômetros por mês, trabalham em média 11,5 horas por dia e trabalham de 5 a 7 dias por semana. Com base nesses dados, é possível projetar que a maioria das refeições são realizadas em restaurantes perto de postos ou rodovias, e a ausência do profissional em relação a sua família. Ainda com dados da Conferência Nacional de Transportes (2019), mostram os dias de férias por ano 67,3 % de caminhoneiros autônomos não costumam usufruir de um período de férias e 20,7% de caminhoneiros empregados de frota não costumam tirar férias.

Neste contexto, a cidade de Tabuleiro do Norte, localizada no estado do Ceará, é conhecida como a “cidade dos caminhoneiros”, em decorrência sua posição estratégica, entre o acesso as rodovias, BR 116 e CE 377. E que representam uma rota comercial importante para escoamento de produtos diversos, aquecendo a economia local com o fluxo contínuo de motoristas. Diante disso, a cidade é estruturada a partir de um mercado de serviços e produtos voltados para atender as demandas dos profissionais de caminhão. E por sua relevância no contexto local, possuem uma organização de caráter regional, A ACATAN (Associação dos Caminhoneiros de Tabuleiro do Norte) na qual os motoristas têm o devido suporte para a preservação dos seus direitos sociais e trabalhistas.

Esse estudo direciona a atenção e a necessidade de debates e pesquisas que auxiliem na compreensão do ambiente de trabalho e suas especificidades acerca dos motoristas de caminhão no Brasil a partir da percepção dos sujeitos. Como também, analisar como se configura a percepção dos caminhoneiros de

Tabuleiro do Norte - CE sobre qualidade de vida no trabalho. Os contextos a partir da descrição dos sujeitos que vivenciam o cotidiano, nas estradas pelo Brasil. Para isto, buscamos compreender a percepção dos caminhoneiros sobre qualidade de vida. Isto posto, a partir da resolução da seguinte problemática: Como se configuram a percepção dos caminhoneiros de Tabuleiro do Norte, sobre qualidade de vida no trabalho? A fim de responder este questionamento, teremos como objetivos de forma central analisar a percepção dos motoristas sobre qualidade de vida no trabalho. Como também, descrever as condições de trabalho dos caminhoneiros, traçar um perfil socioeconômicos dos caminhoneiros e compreender a percepção dos sujeitos acerca de qualidade de vida no trabalho, e por fim compreender sua visão sobre o trabalho. Portanto, a representatividade deste profissional, que é o motorista de caminhão e suas particularidades, serão o objeto de estudo deste trabalho.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo geral

- Analisar percepção dos caminhoneiros sobre qualidade de vida no trabalho.

1.2.2 Objetivos específicos

- Descrever as condições de trabalhos dos caminhoneiros em Tabuleiro do Norte – CE
- Traçar um perfil socioeconômico dos caminhoneiros.
- Compreender as percepções dos caminhoneiros sobre trabalho e qualidade de vida no trabalho.

2 JUSTIFICATIVA

O tema do projeto foi escolhido pela aproximação no dia a dia com os profissionais de caminhão e pelo município de Tabuleiro do Norte – CE ser conhecida exatamente por essa profissão, o principal pilar econômico da cidade e o surgimento de oficinas e associações que geram empregos para a população do município. Com o intuito de buscar compreender os pontos positivos e negativos dessa profissão em relação a qualidade de vida.

A relevância da pesquisa sobre qualidade de vida dos caminhoneiros em Tabuleiro do Norte – CE, é um estudo pouco discutido no cenário brasileiro, em sites como Scientific Periodicals Electronic Library (SPELL) e Scientific Electronic Library Online (SCIELO) de 2010 até 2024 somam exatas dez publicações de artigos dois no SPELL e oito no SCIELO. Artigos tratam sobre os impactos das greves dos caminhoneiros, comportamento dos motoristas em postos rodoviários, uso de anfetaminas e riscos de acidentes de trânsito, vulnerabilidade a doenças sexualmente transmissíveis, porém nenhum artigo relacionado a qualidade de vida e percepção de trabalho do motorista. Desta forma, contribuir no estímulo ao debate e pesquisas acadêmicas sobre a temática. Como também, de suma importância para compreender a realidade desses profissionais, para que a sociedade construa alternativas de auxiliar esses motoristas de caminhão por meio de políticas públicas em melhores condições de atuação e vida.

A contribuição para a sociedade desse estudo atende não apenas uma necessidade local como também nacional, compreender a percepção do motorista de caminhão sobre qualidade de vida pode influenciar de maneira direta em condições de trabalhos, em leis trabalhistas e o bem-estar desses profissionais. Para tanto, as empresas em parceria com o governo podem atuar na realização de medidas, que possibilitem a melhoria das condições de trabalho, dos motoristas. Como também, a saúde e suporte mental, pois é uma profissão solitária e muitos caminhoneiros ficam longe de suas famílias. Além disso, proporcionar treinamentos e capacitações aos caminhoneiros, é essencial para que possam melhorar suas habilidades e conhecimentos em segurança no trânsito, legislação e gestão de carga. Assim, para além da Carteira Nacional de Habilitação profissional, é fundamental que tenham entendimento da cultura da empresa, das ferramentas

utilizadas para gestão de entregas e de outras informações pertinente ao seu dia a dia.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo, apresenta os autores que foram usados como referências teóricas para nos ajudar na evolução da pesquisa, esse tópico está dividido em duas partes. A primeira sessão, contextualiza a qualidade de vida, e a segunda contempla discussões sobre relações de trabalho.

3.1 Contextualizando Qualidade de Vida

A Revolução Industrial na Inglaterra trouxe um crescimento acelerado nas áreas urbanas e industriais, revitalizando a economia mundial e se expandindo ao longo do final do século XVIII e início do século XIX para as demais regiões do mundo. De modo que, a introdução de máquinas substituiu a mão de obra proletária, que perdeu autonomia ao ser forçado a trabalhar em grandes fábricas, na qual enfrentavam vigilância, exploração e opressão. Essa transformação significou que os trabalhadores, incluindo crianças, trabalhavam longas horas para sobreviver, perdendo o controle sobre seus métodos de produção e frequentemente sem entender completamente o produto (Oliveira,2017).

Após a Segunda Guerra Mundial, o processo de mecanização nas organizações estava em alta, desencadeando preocupações relacionadas ao absenteísmo, conflitos interpessoais e intergrupais. Essas questões emergiram das dinâmicas das relações sociais, dos comportamentos individuais e das estruturas sociais no ambiente de trabalho. (Tomaz et al., 2016).

Nesta conjuntura, os fundamentos da Qualidade de Vida no Trabalho tiveram sua origem na Inglaterra durante os anos de 1950, através dos estudos liderados por um psicólogo chamado Eric Trist. Naquele período, Trist se destacava na área de Desenvolvimento Organizacional e, em colaboração com sua equipe, investigou a interação entre os trabalhadores e as organizações. Seu objetivo era compreender a satisfação dos indivíduos ao desempenhar suas atividades dentro das empresas. (Ribeiro; Santana, 2015).

Na década de 90, com o avanço tecnológico e a rápida disseminação de informações em escala global, intensificou a competitividade entre as empresas, impulsionadas pela mundialização dos mercados. Nesse contexto, as empresas voltaram sua atenção para a importância dos funcionários e do ambiente de trabalho

como parte fundamental do sucesso no mercado. Reconhecendo que ao motivar e garantir a satisfação dos colaboradores, poderiam aumentar a produtividade e destacar-se no mercado. (Ribeiro; Santana, 2015). Diante disso, a mudança no comportamento das organizações em relação a preocupação com os trabalhadores, diz respeito, ao fator produtividade, e não estão associadas ao sentir-se bem em realizar suas demandas laborais, e sim atrelada ao impacto no aumento dos ganhos.

Embora seja uma parte integrante do dia a dia, os critérios para determinar o que significa viver com qualidade variam consideravelmente, sendo influenciados pelas características individuais, expectativas e interesses, refletindo assim as preferências, escolhas e realidade de vida de cada pessoa (Bom Sucesso, 2002).

Para Chiavenato (2009), a Qualidade de Vida no Trabalho visa estabelecer e preservar um ambiente laboral agradável e acolhedor, além de melhorar significativamente o bem-estar dos colaboradores na organização.

Nessa perspectiva, a QVT representa a integração de diversos elementos que promovem a estabilidade e a satisfação do indivíduo em relação ao seu estado de bem-estar, abrangendo não apenas aspectos físicos, mas também sociais e psicológicos.

Ribeiro e Santana (2015), afirmam que no Brasil a qualidade de vida no trabalho nas organizações, ainda é pouco debatida e que não existe uma única definição para este conceito. Mas que ela pode ser vista, como uma estratégia para alinhar os interesses individuais aos da organização, para integrar e constituir um consenso para atingir os objetivos de forma coletiva. Portanto, os autores enfatizam que não há um padrão satisfatório de qualidade de vida no trabalho para todos, já que cada pessoa tem sua própria necessidade a ser atingida. É importante que as organizações tenham uma boa gestão da qualidade de vida no trabalho e consigam diminuir ao máximo as dificuldades do coletivo, e assim tornar o ambiente de trabalho mais produtivo.

Portanto, a satisfação no trabalho é um estado positivo derivado da avaliação das suas características. Este sentimento é crucial para os colaboradores, pois afeta diretamente o seu desempenho e bem-estar. É fundamental que as necessidades e limitações individuais sejam respeitadas, e que os funcionários percebam que a organização valoriza suas contribuições e se preocupa com o seu bem-estar. (Vieira et al., 2018).

De acordo com Ribeiro e Santana (2015), um dos principais elementos relacionados à qualidade de vida no trabalho, e um tema crescentemente em relevância no mundo empresarial, é que a motivação dos colaboradores está diretamente ligada à sua satisfação com o ambiente de trabalho. O comprometimento e a motivação dos funcionários são naturalmente mais elevados em ambientes onde eles têm a liberdade de interagir e participar de atividades que proporcionem prazer e satisfação.

Deste modo, a questão da motivação, tem sido abordada ao longo do desenvolvimento das teorias comportamentais, alusivas à década de sessenta compreendida como período divisor nos estudos comportamentais. Destaca-se, de acordo com Silva (2013) a teoria dos fatores descritas por Frederick Herzberg (1923-2000), expõe a existência de fatores extrínsecos ao trabalho, denominados fatores higiênicos e fatores extrínsecos ao trabalho intitulados fatores de motivação. Assim os fatores higiênicos ou de manutenção são aqueles associados às condições sobre as quais o trabalho é realizado. Enquanto, os fatores motivacionais eles se relacionam com os sentimentos pessoais dos indivíduos em relação ao trabalho, ou seja, ao cargo e suas atribuições e que podem gerar algum grau de satisfação (Silva,2013).

No contexto atual, a qualidade de vida no trabalho, busca a saúde e bem-estar para o funcionário no âmbito pessoal e profissional com o objetivo de maximizar o rendimento e motivação dos colaboradores. Portanto, a qualidade de vida no trabalho desempenha um papel crucial, enquanto elemento motivador para os colaboradores, e os programas voltados para esse fim visam oferecer ambientes de trabalho mais agradáveis e propícios ao alto rendimento. Isso se torna especialmente importante em um cenário empresarial marcado pelo ritmo acelerado e pela competitividade, fatores que podem contribuir para o aumento do esgotamento físico e mental dos trabalhadores, que são exigidos a níveis extremos de exaustão e estresse.

3.2 Relações de trabalho

Para Antunes (1999), a habilidade singular do ser humano de dar significado à natureza por meio da realização de uma atividade de forma consciente e planejada, que produz uma interação recíproca entre homem e natureza. De modo

que, o homem exercer o domínio manuseio dos recursos e os transforma, isso é elemento que distingue o trabalho humano de todas as outras atividades animais. De acordo com o autor, é através do trabalho que o homem não só modifica a natureza para satisfazer suas necessidades, mas também se transforma. Assim os processos de trabalho e suas modificações ao longo da história, delimitam momentos importantes do desenvolvimento da humanidade. De modo que , podemos citar, a transição do modo de produção artesanal para o modo de produção industrial, acarretou diversas mudanças nas atividades e formas de trabalho.

No sistema capitalista de produção, o trabalho deixa de humanizar e passa a alienar o trabalhador, pois tanto o produto quanto o processo de produção se tornam estranhos a ele. A liberdade do homem é afetada, já que ele depende da venda de sua força de trabalho para sobreviver, o que causa uma separação entre ele e seu trabalho. Sob a dominação do capital, o trabalhador perde o controle sobre o produto e o processo de sua atividade, que são controlados pelo capitalista (Marx,1983).

Segundo Ovejero (2010) recentemente, tem havido intensa discussão e publicação sobre as rápidas mudanças no mundo do trabalho, especialmente devido à introdução de novas tecnologias como informatização, automação, novos modelos de gestão e aumento da produtividade. Essas transformações estão sendo estudadas pelo impacto significativo que têm na concepção do trabalho, indicando a emergência de um novo paradigma que redefine o papel do trabalho tanto na sociedade quanto na vida individual.

Segundo Martins (2004), A categoria de relação de trabalho engloba diversas formas de atividade laboral, incluindo trabalho autônomo, eventual, avulso, entre outras. Por outro lado, a relação de emprego refere-se à subordinação do trabalhador ao empregador. A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) regula os direitos e deveres dos empregados, sendo que as questões relacionadas a esses trabalhadores são geralmente tratadas na Justiça do Trabalho.

Para Ovejero (2010) Na sociedade capitalista, o trabalho é percebido como o meio pelo qual uma parte da sociedade garante sua sobrevivência, enquanto outra acumula riquezas. Essa dinâmica é sustentada e promovida pela ideologia, que desempenha um papel crucial, como mediadora no sistema econômico atual. Em um mundo globalizado e capitalista, a ideologia dominante é majoritariamente liberal, e o trabalho, de maneira geral, é interpretado sob essa perspectiva.

Para Dourado, Holanda, Silva (2009) a análise da cultura popular revela duas perspectivas distintas sobre o significado do trabalho: uma o vê como árduo e desagradável, apenas suficiente para suprir necessidades básicas, enquanto outra enfatiza a realização pessoal através da identificação com a tarefa realizada, frequentemente em contextos de trabalho não corporativos.

Para Antunes (1999), o verdadeiro sentido do trabalho reside na autoatividade que tem sua própria finalidade intrínseca. No entanto, na sociedade capitalista, essa realização é frequentemente obstruída, uma vez que o trabalho assalariado, desprovido de significado para a autorrealização humana, predomina. Assim, para alcançar esse ideal, é necessário rejeitar o modelo de trabalho assalariado e buscar formas de atividade laboral que verdadeiramente promovam a autorrealização do ser humano.

Antunes (1999), influenciado pela abordagem lukacsiana, interpreta o trabalho como uma protoforma da humanidade, um elemento que desempenhou um papel crucial no avanço da espécie humana da esfera da animalidade, caracterizada pela interação instintiva, para a sociabilidade, marcada pela interação intencional. Ele reconhece o trabalho como a origem desse salto evolutivo, sendo uma condição fundamental para o desenvolvimento da sociabilidade e da linguagem. No entanto, entender o trabalho como condição não implica em determinismo sobre o que é constituído por meio dele. Embora o trabalho, em sua forma mais simples e abstrata, sirva como base para a transição das relações mediadas pelos instintos para a sociabilidade humana, sua influência não é absoluta sobre o que emerge desse processo.

Portanto, compreendemos a centralidade do trabalho na vida dos indivíduos, e que suas diversas adaptações na forma de exploração da força de trabalho impostam pelo modo de produção capitalista, contribuem para a precarização e vários fatores aumentam a incidência de adoecimento do trabalhador. Como também, reforçam a alienação e o estranhamento ao trabalho, elementos descritos por Antunes (1999).

4 METODOLOGIA

Neste capítulo relatamos como foi realizada nossa pesquisa para atingir nossos objetivos, inicialmente foi feita uma abordagem de pesquisa visando o público-alvo atingido e o tipo de pesquisa. Logo em seguida descreve -se como foi feita a coleta de dados e ao final descrevemos os procedimentos usados na análise de dados.

4.1 Abordagem de pesquisa

O referente estudo tem como objetivo principal, analisar a percepção dos caminhoneiros na cidade de Tabuleiro do Norte – CE sobre o conceito de qualidade de vida no trabalho, a partir da ótica dos sujeitos, além de traçar um perfil socioeconômico dos motoristas. Assim, a pesquisa também busca extrair o que o profissional de caminhão entende por trabalho e suas relações de trabalho.

Neste contexto, a pesquisa terá como objeto de estudo, os motoristas de caminhão. Em decorrência das especificidades e da necessidade de explorar os contextos sociais, aos quais os indivíduos estão inseridos, optamos por uma abordagem de pesquisa qualitativa, e exploratória possibilitando ao final deste estudo, uma familiaridade maior com os cenários e sujeitos envolvidos na pesquisa.

De acordo com Creswell (2007), a pesquisa qualitativa possibilita uma aproximação e interação direta entre os diversos atores da pesquisa e o ambiente no qual vivenciam suas experiências. “Esse contato direto permite ao pesquisador obter um nível detalhado de compreensão sobre a pessoa ou o ambiente e se envolver profundamente nas experiências vivenciadas dos participantes” (CRESWELL ,2007, p.186).

4.2 Método de coleta de dados

Para que possamos responder a problemática disposta, a partir de como se configuram a percepção dos sujeitos, utilizaremos como ferramenta de coleta de dados a entrevista semiestrutura, constituída por perguntas abertas e fechadas, almejando possibilitar uma interação maior com os entrevistados e coletar dados mais objetivos sobre os perfis dos indivíduos.

Em seguida, após a elaboração de um roteiro de entrevista semiestruturada, a partir de perguntas abertas e fechadas, dividida em três partes temáticas: primeira parte engloba questionamentos sobre o perfil socioeconômico dos motoristas: segunda parte sobre trabalho, e suas relações; terceira parte abordará a temática qualidade de vida no trabalho e suas percepções. De modo que, as entrevistas foram realizadas de forma presencial, a partir do roteiro de entrevista, com a finalidade de extrair o máximo de informações, opiniões e sentimentos dos caminhoneiros sobre o seu trabalho. Desta maneira, o contato com os entrevistados ocorreu por meio do intermédio da Associação de Caminhoneiros da cidade Tabuleiro do Norte (ACATAN), Ceará. E por fim, as entrevistas foram realizadas nos pontos de apoio dos motoristas de caminhão, ou seja, os postos de gasolina no entorno da cidade de Tabuleiro do Norte de forma presencial. Em seguida, as gravações referentes ao conteúdo das entrevistas, foram salvas organizadas para transcrição posterior. Ao final foram realizadas 23 entrevistas, com critério utilizamos o método da bola de neve, por não limitar o quantitativo e nem determinar números, a quantidade de respondentes, foi delimitada a partir da saturação teórica presente nas respostas dos respondentes.

Para tanto, o método bola de neve segundo Vinuto (2014) a amostragem chamada de "bola de neve" é um método não probabilístico que usa referências em cadeia. Isso significa que, com esse tipo de amostra, não é possível calcular a probabilidade de seleção de cada participante na pesquisa. No entanto, é uma abordagem útil para estudar grupos que são difíceis de acessar. Embora a amostragem em bola de neve pareça simples, há várias implicações a considerar ao usá-la em uma pesquisa. Muitos autores alertam que essa técnica não é adequada se o objetivo for a probabilidade, pois isso não pode ser alcançado.

4.3 Análise de Resultados

O método de análise de resultados, escolhido é a análise de conteúdo temático descrito por Bardin, em decorrência da sua possibilidade de uma maior pluralidade nas inferências e organização dos dados descritos no conteúdo das entrevistas. Diante disso, dividiremos nossa análise em três etapas: primeira etapa: será destinada ao tratamento dos dados coletados, com a transcrição das entrevistas e organização dos dados a partir das perguntas. Em seguida na segunda

etapa será realizada uma leitura superficial sobre as respostas, para a criação de categorias temáticas com base nas partes da entrevista. E na terceira etapa realizaremos inferências sobre as categorias e os apontamentos teóricos discutidos no trabalho.

De acordo com Bardin (1977), podemos analisar o conteúdo em três passos a pré-análise, a exploração do material, o tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação. A pré-análise busca organizar de maneira mais aberta e menos estruturada do que a exploração sistemática dos documentos. Se a pré-análise foi executada de forma adequada, a fase de análise é basicamente a execução das decisões tomadas. Seja manualmente ou por computador. Esta etapa, que pode ser demorada e cansativa, consiste principalmente em codificar, calcular ou listar informações, seguindo regras definidas os resultados brutos são convertidos em dados úteis usando estatísticas como percentagens e análise fatorial. Esses dados são então testados e validados para garantir sua precisão. Com informações confiáveis, o analista pode tirar conclusões e interpretações sobre os objetivos ou novas descobertas, e esses resultados podem ser usados para futuras análises e desenvolvimento de novas teorias.

Nesse contexto, para uma melhor compreensão do percurso metodológico adquirido segue abaixo a tabela 1 detalhando o passo a passo.

Tabela 1: Design da pesquisa.

Questão de pesquisa:
Como se configura a percepção dos caminhoneiros de Tabuleiro do Norte - CE sobre qualidade de vida no trabalho?
Contexto da pesquisa:
Caminhoneiros em trânsito na cidade de Tabuleiro do Norte- CE.
Objetivo geral:
Descrever as condições de trabalhos dos caminhoneiros que Transitam em Tabuleiro do Norte -CE.
Sujeitos das pesquisas:
Motoristas de caminhão que transitavam em Tabuleiro do Norte -CE.
Coleta de dados:

- Elaboração do roteiro da entrevista.
- Entrevista semiestruturada com os caminhoneiros.

Processos de análise dos resultados

Etapa 1: Pré-Análise

Transcrição das entrevistas.

Etapa 2: Organização e Exploração do material

Organização e criação das categorias temáticas.

Etapa 3: Tratamento dos resultados e interpretação

Reflexões das inferências realizadas a partir dos dados e os aspectos teóricos.

Fonte: Elaborado pelo autor, baseado em SERAFIM (2015).

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

5.1 Descrição do ambiente de estudo e sujeitos da pesquisa.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022), a população era de 30.652 habitantes, com uma densidade demográfica de 29,26 habitantes por km². A cidade é bastante famosa no estado por ter vários profissionais de caminhão naturais da região. De acordo com o portal folha do vale (2023) Tabuleiro do Norte é conhecida como a "Capital dos Caminhoneiros" porque tem uma das maiores médias de caminhoneiros per capita do Brasil: a cada 17 habitantes, um é caminhoneiro. A cidade conta com uma infraestrutura completa de apoio aos profissionais da área, fornecida pela ACATAN, uma associação dedicada aos motoristas.

A principal fonte de renda da população de Tabuleiro do Norte é o transporte de cargas. Ainda com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2021, o PIB per capita era de R\$ 14.046,37. Em relação a outros municípios do estado, ocupava a 54^a posição entre 184. Anualmente, a cidade realiza um festival dos caminhoneiros que atrai motoristas de todo o Ceará e de várias cidades do Brasil.

5.2 Apresentando os sujeitos da pesquisa

Nosso trabalho utilizou como campo de estudo a cidade de Tabuleiro do Norte – CE, no qual foram realizadas as entrevistas de forma presencial, nos diversos pontos apoio espalhados pelo entorno da localidade, nos postos de gasolina. Diante disso, optou-se escolha dos postos de gasolina, em decorrência do fluxo intenso de motoristas, e a proximidade necessária com os motoristas de caminhão facilitando sua abordagem. Como ferramenta de coleta, utilizamos a entrevista semiestruturada, pois nos auxiliou a tornar o ambiente mais propício e informal. Assim, o roteiro de entrevista, foi elaborado de forma semiestruturada, ou seja, com perguntas abertas e perguntas fechadas, e dividido em três partes, a primeira parte buscamos explorar o perfil social dos motoristas com perguntas elaboradas para descrever esse perfil, eram 13 perguntas no questionário ia a pergunta número 1 até a pergunta número 13, na segunda parte tentamos identificar a percepção do que é

trabalho para eles denominada como a parte 2 da entrevista contem perguntas do número 1 ao 19 e a terceira parte compreender o que é qualidade de vida no trabalho de acordo com as respostas dos caminhoneiros essa parte 3 da entrevista tinha questões do número 1 ao número 7.

Foram entrevistados 23 motoristas de caminhão para o uso do método bola de neve, no qual a entrevista qualitativa buscava um método de saturação das respostas que é quando as respostas começam a se repetir várias vezes, as entrevistas duraram em média 15 a 30 minutos. Outro elemento importante diz respeito a escolha dos postos, as entrevistas foram realizadas em postos de combustíveis e na associação ACATAN que também é um ponto de apoio dos caminhoneiros. Ao longo do processo, os motoristas foram comunicados sobre o objetivo das entrevistas e do viés acadêmico. Ainda assim, observamos uma certa resistência em muitos caminhoneiros em relação a desconfiança com a entrevista, como também, pelo tempo curto das paradas em meio aos prazos apertados de entregas das suas cargas.

5.3 Perfil socioeconômico dos caminhoneiros

Ao realizar as entrevistas percebemos a predominância de homens na profissão de caminhoneiro na região, isso se deve ao fato de a sociedade ver a mulher como dona de casa e o homem ter o papel de passar dias fora de casa trabalhando. Para Arruzza et al (2019), o capitalismo reforça elementos de desigualdades nas relações de trabalho, com base no seguinte paradigma; o trabalho reprodutivo e de cuidados é atribuído as mulheres; e o produtivo aos homens, relacionados aos trabalhos remunerados no mercado de trabalho. No entanto, este paradigma reforça a presença do machismo e patriarcado fortemente enraizado na sociedade. De modo que o contexto encontrado na pesquisa, demonstra a importância dessas mulheres para a sociedade, que cuidam dos lares para que os maridos possam exercer suas atividades laborais, sem receber remuneração. E na figura do caminhoneiro, descrito no nosso trabalho, é evidente que as mulheres chefiam os lares em decorrência dos grandes períodos, que eles passam fora de casa. Assim, o afastamento das mulheres está ligado a forma com a sociedade é organizada e estruturada, nas relações de trabalho desiguais que

auxiliam no reforço da expropriação do trabalho feminino, através do trabalho doméstico e de cuidados. (Arruzza , et al 2019)

Diante disso, essa demanda relacionada ao longo período longe da casa, pode ser um fator que implica no afastamento das mulheres, dentre outros que necessitam serem analisados e não foram o elemento central deste estudo.

Na tabela 2 obtivemos os resultados da jornada de trabalho dos caminhoneiros.

Tabela 2: Jornada de trabalho.

Horas dirigidas		
Entrevistado		Total
1	12 horas	18 dirigem em média 12 horas 4 dirigem em média 8 horas 1 dirige em média 6 horas
2	8 horas	
3	12 horas	
4	12 horas	
5	12 horas	
6	12 horas	
7	12 horas	
8	12 horas	
9	12 horas	
10	12 horas	
11	12 horas	
12	12 horas	
13	12 horas	
14	12 horas	
15	8 horas	
16	12 horas	
17	8 horas	
18	6 horas	
19	12 horas	
20	8 horas	
21	12 horas	
22	12 horas	
23	12 horas	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Os dados apresentados na tabela, demonstram a carga horária diária de trabalho extensa, enfrentada pela maioria dos motoristas em média no mínimo 8 e máximo 12 horas por dia na estrada. Como também, evidencia os riscos de maior incidência de acidentes e doenças relativas ao trabalho, referentes ao estresse e sobre carga da jornada, proibida por lei ultrapassar 8 horas diárias sem descanso.

Em seguida, buscamos traçar o perfil socioeconômico dos caminhoneiros a nossa pergunta número 2 do questionário explorava a idade dos entrevistados, na tabela 3 mostramos uma média feita com as idades gerais coletadas no questionário.

Tabela 3: Idade dos motoristas.

Idade dos motoristas		
Entrevistado	pergunta 2	Média de idade
1	35 a 50	13 dos 23, tem entre 35 a 50
2	35 a 50	4 os 23, em entre 50 a 65
3	35 a 50	3 dos 23, em entre 18 a 35
4	18 a 35	3 os 23, acima de 65
5	18 a 35	
6	50 a 65	
7	50 a 65	
8	35 a 50	
9	35 a 50	
10	35 a 50	
11	acima de 65	
12	acima de 65	
13	35 a 50	
14	35 a 50	
15	18 a 35	
16	acima de 65	
17	35 a 50	
18	35 a 50	
19	35 a 50	
20	50 a 65	
21	50 a 65	
22	35 a 50	
23	35 a 50	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Notamos que a maioria dos respondentes tem entre 35 a 50 anos, ou seja, não estão em idade escolar, e sim buscando um objetivo de vida com o trabalho. A pergunta número 4 do nosso roteiro buscava identificar se o motorista era casado ou solteiro. Na tabela 4 obtivemos os resultados da pergunta 4 do questionário de perfil socioeconômico dos motoristas.

Tabela 4: Estado civil dos motoristas.

Casado ou Solteiro?			
Entrevistado	pergunta 4	Resultado	
1	Solteiro	17 casados	6 solteiros
2	Casado		
3	Solteiro		
4	Casado		
5	Casado		
6	Casado		
7	Casado		
8	Casado		
9	Casado		
10	Solteiro		
11	Casado		
12	Casado		
13	Casado		
14	Casado		
15	Casado		
16	Casado		
17	Solteiro		
18	Solteiro		
19	Casado		
20	Casado		
21	Solteiro		
22	Casado		
23	Casado		

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Dos 23 motoristas entrevistados 17 são casados e 6 são solteiros, esse resultado nos ajuda a embasar sobre o perfil socioeconômico do motorista. Uma profissão que necessita que o profissional passe dias longe da família para poder garantir uma renda considerável, onde boa parte dela pode ser destinada para mantimentos das famílias dos caminhoneiros. Na tabela 5 exploramos a vida pessoal do motorista em busca de saber se ele possuía filhos.

Tabela 5: Quantos filhos o motorista possui.

Quantos filhos?		
Entrevistado	pergunta 5	Resultados
1	2 filhos	7 dos 23, tem 1 filho
2	4 filhos	6 dos 23, tem 2 filhos
3	3 filhos	4 dos 23, tem 3 filhos
4	3 filhos	3 dos 23, tem 4 filhos
5	1 filho	3 dos 23, tem 0 filhos

6	3 filhos
7	1 filho
8	2 filhos
9	1 filho
10	0 filho
11	4 filhos
12	2 filhos
13	2 filhos
14	3 filhos
15	1 filho
16	4 filhos
17	2 filhos
18	0 filho
19	0 filho
20	1 filho
21	1 filho
22	1 filho
23	2 filhos

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Notamos que dos 23 entrevistados apenas 3 não possuem filho, os dados referentes a tabela 4 e a tabela 5 mostra que a grande parte do público-alvo são pais de família, ou seja, parte do seu salário provavelmente é destinado para manter a sua família. Deste modo, entendemos que a relação com o trabalho está vinculada a geração de renda e sobrevivência, neste contexto

Com base nisso, na tabela 6 nossa pergunta número 6 se refere a renda mensal do motorista.

Tabela 6: Renda mensal do caminhoneiro.

Renda mensal?		
Entrevistado	Pergunta 6	Resultado dos salários
1	Entre 3 e 4	10 dos 23, acima de 5 9 dos 23, entre 3/4
2	Entre 0 e 2	
3	Acima de 5	
4	Acima de 5	
5	Acima de 5	
6	Entre 0 e 2	
7	Entre 3 e 4	
8	Acima de 5	
9	Entre 0 e 2	
10	Entre 3 e 4	
11	Acima de 5	

12	Entre 0 e 2
13	Entre 3 e 4
14	Entre 3 e 4
15	Entre 3 e 4
16	Acima de 5
17	Acima de 5
18	Entre 3 e 4
19	Entre 3 e 4
20	Acima de 5
21	Entre 3 e 4
22	Acima de 5
23	Acima de 5

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

De acordo com os resultados obtidos notamos uma diferença entre salários dos caminhoneiros, isso se deve ao fato do tipo de trabalho de relação de trabalho que ele possui, se ele é autônomo ou CLT. Esse fator pode explicar as variações entre rendas mensais, que observamos. Diante disso, na tabela 7 mostra a pergunta número 10 do questionário referente ao perfil socioeconômico, que explora qual tipo de trabalho o motorista possui.

Tabela 7: Tipo de trabalho.

Trabalha como?		
Entrevistado	Pergunta 10	Resultados
1	CLT	13 autônomos 10 são CLT
2	Autônomo	
3	Autônomo	
4	Autônomo	
5	Autônomo	
6	CLT	
7	Autônomo	
8	Autônomo	
9	CLT	
10	Autônomo	
11	Autônomo	
12	CLT	
13	CLT	
14	CLT	
15	Autônomo	
16	CLT	
17	Autônomo	
18	CLT	

19	CLT
20	CLT
21	Autônomo
22	Autônomo
23	Autônomo

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

O predomínio de motoristas que atuam de forma autônoma, evidencia o alto nível de informalidade no setor, em decorrência das características das atividades realizadas pelos motoristas, deslocamentos curtos ou longos e com uma certa sazonalidade. Assim os autônomos, também possuem mais custos para realização de suas atividades, e essas questões também implicarão nas variações de renda líquida após a retiradas dos custos de manutenção.

Podemos perceber na tabela 6 e na tabela 7, que as diferenças de salário podem se relacionar ao fato do motorista ser autônomo ou CLT e nem sempre os motoristas autônomos possuem renda mensal maior que os empregados CLT, pois o autônomo tem gastos com manutenções e possíveis trocas de peças dos caminhões. Assim, podemos observar isso, ao comparar a resposta do entrevistado 20, que trabalha no regime CLT, com os demais motoristas que são autônomos o entrevistado ainda destaca dizendo “Ganho entre sete a oito mil, possuo carteira especial categoria E, e tenho cursos de algumas NR para poder fazer o transporte de combustível”.

Outro fator importante, diz respeito às questões relativas ao nível de escolaridade dos motoristas, que necessitam apenas a proficiência na leitura, ou seja, indivíduos alfabetizado para estar apto a obter a autorização para dirigir. Isso posto, podemos observar nos dados o baixo nível de escolaridade com um elemento comum a maioria dos entrevistados em média possuem o nível fundamental ou incompleto como descrito na tabela abaixo. E que esse fator da baixa exigência do mercado de trabalho, em relação aos níveis de escolaridade, também foi um elemento atrativo aos indivíduos na busca por uma atividade para gerar renda. Como também, observamos que entre os respondentes, aqueles que buscaram uma maior qualificação na área de atuação, apresentaram níveis melhores de renda. Em seguida, com base nisso nossa pergunta número 12 da entrevista se trata do nível de escolaridade dos caminhoneiros. Na tabela 8 mostramos os resultados obtidos dessa respectiva pergunta.

Tabela 8: Nível de escolaridade dos motoristas.

Entrevistado	Escolaridade?	Total
	Pergunta 12	
1	1* Incompleto	8 com 1* completo
2	1* Incompleto	7 com 1* incompleto
3	1* Completo	5 com 2* completo
4	2* Incompleto	2 com 2* incompleto
5	1* Completo	1 tentou graduar
6	1* Incompleto	
7	2* Completo	
8	1* Incompleto	
9	1* Incompleto	
10	1* Completo	
11	1* Completo	
12	1* Completo	
13	2* Completo	
14	1* Completo	
15	2* Completo	
16	2* Completo	
17	1* Completo	
18	Tentou graduar	
19	2* Completo	
20	1* Incompleto	
21	1* Incompleto	
22	2* Incompleto	
23	1* Completo	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Assim como descrito, anteriormente, com base nos resultados obtidos na tabela 8, percebemos a baixa escolaridade dos caminhoneiros, onde apenas 1 motorista tentou fazer graduação em uma faculdade. Embora a profissão não exija muito dos conhecimentos obtidos no ensino fundamental e ensino médio, o motorista precisa ser alfabetizado para conseguir obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Analisando os resultados gerais das respectivas tabelas acima traçamos um perfil socioeconômico dos motoristas usando as respostas dos 23 entrevistados, do público entrevistado temos uma média de idade de 35 a 50 anos, com 17 caminhoneiros casados, e dos 23 caminhoneiros apenas 3 não possuem filhos. Obtivemos uma renda mensal variando entre três salários e acima de 5 salários,

renda mensal relativamente baixa para quem possui uma jornada de trabalho que chega em média 12 horas por dia. Porém, notamos que o baixo salário está relacionado com o nível de escolaridade dos motoristas, onde apenas 1 tentou graduação e não concluiu a faculdade e diferença de salário entre alguns motoristas se dá ao fato do tipo de trabalho, dos 23 profissionais 13 eram autônomos e 10 CLT. Embora o entrevistado número 20 fazer uma observação importante nesse ponto ao ser perguntado se preferia ser autônomo ou CLT, a resposta dele foi “hoje em dia tanto faz, um autônomo tem gastos com caminhão e um trabalho não compensa o outro, então dá no mesmo ser CLT ou autônomo”.

De acordo com Martins (2004), a relação de emprego e subordinação do trabalhador ao empregador, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) regula os direitos e deveres dos empregados, sendo que as questões relacionadas a esses trabalhadores são geralmente tratadas na Justiça do Trabalho. Ou seja, o fato de o caminhoneiro ser autônomo não significa que vai ter um maior salário, pois ele tem gastos com manutenções dos caminhões, então um trabalho não compensa o outro na grande maioria, mesmo assim obtivemos 13 autônomos e 10 CLT.

5.4 Percepção dos motoristas sobre o trabalho.

A segunda parte do nosso roteiro, buscamos entender o que o caminhoneiro entende sobre trabalho com perguntas do número 1 ao 19, para isso exploramos como é o dia a dia de quem é motorista de caminhão, quais maiores dificuldades encontradas? Como são as férias nessa profissão? são com perguntas como essas que deixamos o entrevistado a vontade para falar da sua rotina de trabalho.

A rotina do caminhoneiro se torna um desafio para se manter na vivência dessa profissão, dos 23 entrevistados apenas 1 dirige com companhia de outro motorista. E quando associamos com a jornada de trabalho de em média 12 horas diárias, descrita nos dados, podemos concluir, questões relativas à precariedade e vulnerabilidade destes indivíduos na incidência de acidentes de trabalho, sem um outro motorista para fazer um revezamento, quando se desloca em longas distâncias nos trajetos, somados aos prazos apertados comuns no setor de transporte. Na tabela 9 mostramos os resultados dos motoristas referentes a pergunta 5 do questionário de percepção de trabalho.

Tabela 9: Dirige só ou com outro motorista?

Dirige sozinho?		
Entrevistado	pergunta 5	Total
1	Sim	22 dirigem sozinhos 1 dirige acompanhado
2	Sim	
3	Sim	
4	Sim	
5	Sim	
6	Sim	
7	Sim	
8	Sim	
9	Sim	
10	Sim	
11	Sim	
12	Sim	
13	Sim	
14	Sim	
15	Sim	
16	Sim	
17	Sim	
18	Não	
19	Sim	
20	Sim	
21	Sim	
22	Sim	
23	Sim	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Como também, destacamos o fator emocional dos respondentes fica evidente, ao longo das entrevistas os profissionais relataram ser uma profissão solitária, o entrevistado 8 desabafa com a pergunta número 4 referentes ao dia a dia na estrada dizendo “Meu dia a dia é solitário” e o entrevistado 5 complementa “O dia a dia é cansativo, corrido e solitário”. Portanto, os entrevistados demonstraram que o trabalho solitário das estradas é um elemento que agrava o cansaço físico e mental.

Diante disso, partindo do ponto de vista de ser uma jornada extensa durante o dia nossa pergunta número 9 do questionário sobre percepção de trabalho dos caminhoneiros aborda sobre os pontos de apoios encontrados durante o percurso de trabalho. Na tabela 10 obtivemos os resultados dos caminhoneiros em relação a encontrar pontos de apoios a noite.

Tabela 10: Pontos de apoios.

Encontra pontos de apoios com facilidade?		
Entrevistado	Pergunta 9	Resultado
1	Não.	19 Não.
2	Não.	4 Sim.
3	Não.	
4	Não.	
5	Não.	
6	Sim.	
7	Não.	
8	Não.	
9	Sim.	
10	Não.	
11	Não.	
12	Sim.	
13	Não.	
14	Não.	
15	Não.	
16	Não.	
17	Não.	
18	Sim.	
19	Não.	
20	Não.	
21	Não.	
22	Não.	
23	Não.	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

A grande maioria dos motoristas relataram não encontrar pontos de apoios com facilidade durante o percurso a noite, um problema grave que facilmente pode desencadear um acidente, pois descanso e boa noite de sono é algo fundamental na jornada de trabalho dos caminhoneiros. Isto posto, podemos concluir que os motoristas atuam em condições precárias para realizar suas paradas noturnas, pela ausência de pontos e infraestrutura adequada, e que se concentram nos estacionamentos dos postos de gasolina, como os dados da tabela 11, irão retratar acerca das pausas para descanso. Além da rotina intensa, que limita as pausas, à ausência de pontos que possibilitem realizá-las de forma segura.

Partindo justamente do fator descanso dos motoristas nossa pergunta número 7 da ênfase a esse ponto, abordamos os profissionais para saber quantas pausas de descanso eles costumam realizar durante o dia, na tabela 11 coletamos os seguintes resultados.

Tabela 11: Questionamento sobre pausas para descanso

Realiza quantas pausas para descanso?		
Entrevistado	Pergunta 7	Resultado
1	Não.	22 Não realiza. 1 Realiza.
2	Não.	
3	Não.	
4	Não.	
5	Não.	
6	Não.	
7	Não.	
8	Não.	
9	Não.	
10	Não.	
11	Não.	
12	Não.	
13	Não.	
14	Não.	
15	Não.	
16	Não.	
17	Não.	
18	Não.	
19	Não.	
20	3 paradas.	
21	Não.	
22	Não.	
23	Não.	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Diante disso, acerca das pausas ao longo das atividades de trabalho, os entrevistados ressaltaram que não tem pausas para descansos durante o dia com exceção do entrevistado 20, eles realizam pausas necessárias para alimentação que são em média 4 paradas por dia e com essas pausas eles incluem o descanso na jornada. O entrevistado 20 realiza 3 paradas de descanso pois o tipo de carga dele é diferente ele transporta combustível, ele resalta ao ser questionado com a pergunta número 7, sobre pausas de descanso dizendo “Não podemos dirigir a noite, e a empresa quer que a gente siga as normas e tenha qualidade”. Portanto, podemos concluir que a rotina dos motoristas é perigosa e danosa a saúde, sem a existência de pausas, e podem gerar diversos prejuízos a saúde dos motoristas e acidentes em decorrência de muitas horas ao volante sem descanso apropriado. Como também

notamos a postura do profissional que relatou a exigência do seu descanso e pausa, em decorrência da carga perigosa e inflamável que transporta.

Mediante ao exposto sobre percepção de trabalho, um questionamento sobre férias foi feito para nos ajudar a entender de forma mais completa a rotina de trabalho que os profissionais possuem. A pergunta de número 11 no roteiro de entrevista explora quantas vezes tira folgas ou férias, na tabela 12 obtivemos os seguintes resultados.

Tabela 12: Folgas ou férias dos caminhoneiros.

Quantas vezes tira folga ou férias?		
Entrevistado	Pergunta 11	Resultado
1	Não tira.	16 Não tiram folga ou férias.
2	Não tira.	6 Tiram apenas fim de ano.
3	Não tira.	1 Tira a cada 1 ano, e folha 4 no mês.
4	Não tira.	
5	Fim de ano.	
6	Não tira.	
7	Não tira.	
8	Fim de ano.	
9	Não tira.	
10	Não tira.	
11	Não tira.	
12	Fim de ano.	
13	Não tira.	
14	Não tira.	
15	Não tira.	
16	Não tira.	
17	Fim de ano.	
18	Não tira.	
19	Não tira.	
20	A cada 1 ano.	
21	Não tira.	
22	Fim de ano.	
23	Fim de ano.	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Notamos que 16 motoristas não tiram folga ou férias, porém não quer dizer que passem o ano trabalhando pois muitos ficam parados em pontos de apoios esperando cargas para poder transportar ou até mesmo em casa, férias e folga é algo que foge do controle do caminhoneiro. Pois é um trabalho que atende

demanda, ou seja, quando a carga aparece eles vão a trabalho, eles programam uma folga no fim de ano para ficar com as suas famílias, porém nem sempre sai como o planejado. Nós observamos o entusiasmo do entrevistado 20 com sua jornada de trabalho, onde ele diz que realiza pausas para descansos e em 1 mês tira 4 dias de folga, férias uma vez a cada um ano, e relata estar satisfeito com as condições de trabalho dada pela empresa dizendo “A empresa dá suporte a tudo”, relacionamos isso com o estudo de (VIEIRA et al., 2018) onde a satisfação no trabalho é um sentimento bom que vem da forma como as pessoas veem suas tarefas. Isso é muito importante para os funcionários, pois influencia seu desempenho e bem-estar. É essencial que suas necessidades e limitações sejam respeitadas, e que eles sintam que a empresa valoriza o que fazem e se preocupa com eles.

Embora seja uma rotina extensa e exaustiva, é notório a entrega dos caminhoneiros a essa profissão, mesmo com cargas horários extensas e sem irar férias programadas todos os 23 motoristas não passaram nenhum indício na entrevista de querer desistir da profissão, nossa pergunta de número 20 da pare de percepção do trabalho aborda os caminhoneiros com a seguinte pergunta, você é realizado profissionalmente? Com base nessa pergunta obtivemos os resultados na tabela 13 a seguir.

Tabela 13: O motorista é realizado profissionalmente?

Você é realizado profissionalmente?		
Entrevistado	Pergunta 20	Resultados
1	Sim.	Todos são realizados profissionalmente.
2	Sim.	
3	Sim.	
4	Sim.	
5	Sim.	
6	Sim.	
7	Sim.	
8	Sim.	
9	Sim.	
10	Sim.	
11	Sim.	
12	Sim.	
13	Sim.	
14	Sim.	

15	Sim.
16	Sim.
17	Sim.
18	Sim.
19	Sim.
20	Sim.
21	Sim.
22	Sim.
23	Sim.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Observamos que todos os motoristas se sentem realizado com o que faz, de acordo com Dourado, Holanda e Silva (2009), a cultura popular mostra duas maneiras diferentes de ver o trabalho. A primeira perspectiva vê o trabalho como difícil e chato, servindo apenas para ganhar o necessário para viver. A segunda perspectiva, por outro lado, valoriza o trabalho como algo que traz satisfação pessoal, especialmente quando a pessoa se identifica com o que faz. Diante disso notamos durante a entrevista o amor dos motoristas pela profissão, mesmo com as dificuldades encontradas na profissão que deixam os caminhoneiros revoltados com a falta de valorização do seu serviço, ao ser questionado pela pergunta de número 6 onde perguntamos quais as dificuldades encontradas no dia a dia, o entrevistado 20 diz “Estradas ruins, postos cobrando banhos e estacionamento, tratamento ruim com o motorista” o mesmo se repete com o entrevistado 17 ao dizer “ Somos maltratados, não temos o apoio de ninguém”, entrevistados 18,21 e 23 respondem a mesma respostas “estradas ruins”, e o entrevistado 23 complementa “sofremos humilhações nas empresas”.

Diante disso, observamos a entrega dos motoristas pela profissão mesmo com dificuldades e discriminações, os profissionais continuam a prestar seus serviços. Outra dificuldade bastante relevante notada durante a entrevista foi quando perguntamos sobre as rodovias no Brasil, nossa pergunta de número 10 referente a percepção de trabalho dos motoristas. Na tabela 14 abaixo, obtivemos os resultados referente a pergunta 10, de como estão as rodovias no brasil.

Tabela 14: Rodovias brasileiras.

Como estão as rodovias no Brasil?		
Entrevistado	Pergunta 10	Resultados.

1	Péssimas.	23 respostas negativas
2	péssimas.	
3	Péssimas.	
4	Ruins	
5	Péssimas.	
6	Péssimas.	
7	Péssimas.	
8	Tem que melhorar.	
9	Péssimas.	
10	Péssimas.	
11	Ruins	
12	Péssimas.	
13	Péssimas.	
14	Ruins	
15	Péssimas.	
16	Ruins	
17	Péssimas.	
18	Ruins	
19	Péssimas.	
20	Péssimas.	
21	Péssimas.	
22	Péssimas.	
23	Péssimas.	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Notamos que todos os 23 entrevistados demonstraram insatisfação com as estradas no Brasil. Mesmo com os dados da Secretaria de Comunicação Social (2023), onde mostra um plano de Aceleração do Crescimento (PAC), que investirá R\$ 280 bilhões em aproximadamente 300 projetos de rodovias e ferrovias pelo Brasil, sabemos que é uma demanda extensa a ser concluída até 2026. Por fim, ao explorar qual a percepção dos motoristas que transitam em Tabuleiro do Norte -CE sobre o trabalho usando o método de saturação das respostas, nossa pergunta número 1 do questionário referente à percepção de trabalho do caminhoneiro, questionada da seguinte forma, o que é trabalho para você? Logo abaixo na tabela 15 obtivemos as respectivas respostas.

Tabela 15: Percepção de trabalho.

O que significa trabalho para você?	
Entrevistado	pergunta 1.
1	Tudo na minha vida.

2	Meio de sobreviver.
3	Sustentabilidade.
4	Meio de sobreviver.
5	Tudo na vida.
6	Muita coisa para trabalhar na estrada tem que gostar.
7	Meio de sobreviver.
8	Tudo não dá pra viver sem.
9	É tudo, muito importante.
10	Meio de sobrevivência para nós que não estudamos.
11	É tudo, quem tem saúde trabalha.
12	Tudo.
13	Meio de se manter e pagar as contas.
14	Vamos dizer que quem não trabalha não é homem não.
15	Meio de sustentabilidade para minha família.
16	Fonte e renda para se manter.
17	Tudo na vida da gente sem trabalho não somos ninguém.
18	Abaixo de Deus é tudo.
19	A base de tudo um alicerce necessário.
20	É um meio de sobreviver.
21	Foi só o que eu fiz trabalhar minha vida toda.
22	Sustento de cada um.
23	É onde eu tiro meu dinheiro.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Para analisar a percepção dos caminhoneiros sobre trabalho, usamos o método de saturação das respostas onde analisamos quais delas se repetiam mais vezes. Diante disso as 19 questões referentes a percepção de trabalho nos ajudaram a embasar essa percepção dos motoristas, foi notório que a grande maioria não tira folga ou férias, 16 caminhoneiros relataram não tirar férias, e de acordo com os resultados da tabela 10 percebemos a dificuldade dos profissionais em encontrar pontos de apoios para descanso além de 22 motoristas não realizar pausas de descansos, e sim apenas pausas para se alimentar.

Mediante o exposto, as respostas que mais se repetiram sobre a percepção de trabalho dos caminhoneiros é que eles têm o trabalho na vida deles como forma de sustentabilidade, não é algo prazeroso para a grande maioria que passam por dificuldades como estradas ruins, jornada de trabalho extensa e se sentir solitário durante realização da profissão. Porém, é uma profissão que não exige um grau de escolaridade alto e foi um meio que os entrevistados encontraram de ganhar sua vida, de acordo com o que foi abordado na tabela 13, onde os questionados da pesquisa responderam se eram realizados profissionalmente e todos os 23

responderam que sim, relacionamos isso com a ideologia de Antunes (1999), onde o verdadeiro significado do trabalho está na atividade que traz satisfação por si mesma. Porém, na sociedade capitalista, isso muitas vezes é impedido, já que o trabalho assalariado, que não traz um propósito para o crescimento pessoal, é o mais comum. Portanto, para atingir esse objetivo, é importante deixar de lado o modelo de trabalho assalariado e procurar formas de trabalho que realmente ajudem na autorrealização.

5.5 Percepções dos caminhoneiros sobre qualidade de vida no trabalho

Na terceira parte do nosso questionário elaboramos perguntas que se tratam sobre qualidade de vida no trabalho, perguntas da parte 3 do questionário que se refere a percepção dos caminhoneiros sobre qualidade de vida, essa parte do trabalho continha 7 perguntas enumeradas de 1 a 7, e buscamos entender o que os caminhoneiros entendem por qualidade de vida na profissão.

Para isso usamos novamente o critério de saturação de acordo com as respostas dadas pelos motoristas, com as perguntas abertas deixamos o entrevistado discorrer sobre a sua vida pessoal nossa pergunta de número 3, referente a percepção de qualidade de vida questionava se os motoristas tinham apoio de sua família em relação a sua profissão, na tabela 16 obtivemos os seguintes dados coletados.

Tabela 16: Relação da família com o trabalho.

A família apoia sua profissão?		
Entrevistado.	Pergunta 3.	Resultados.
1	Sim.	22 Se sentem apoiados. 2 Não tem apoio.
2	Sim.	
3	Sim.	
4	Sim.	
5	Sim.	
6	Sim.	
7	Sim.	
8	Sim.	
9	Sim.	
10	Sim.	
11	Sim.	

12	Não.
13	Sim.
14	Sim.
15	Sim.
16	Não.
17	Sim.
18	Sim.
19	Sim.
20	Sim.
21	Sim.
22	Sim.
23	Sim.

Fonte: elaborado pelo autor com base nos dados obtidos

E foi notado que quase todos os caminhoneiros têm o apoio da família para seguir na profissão, de acordo com os entrevistados 18, 20, 22 e 23 que relata “é o nosso meio de sustento”. Com exceção apenas de dois caminhoneiros, o entrevistado 12 e 16 que são aposentados e relataram existir uma relutância da família em relação a querer que eles parem na profissão, o entrevistado 16 diz “Existe uma relutância pois já sou de idade, mas é o que amo fazer”.

Ao longo da entrevista foi abordado o tema sobre pontos de apoios a noite, e de acordo com nossa tabela 10, 19 motoristas não encontram pontos de apoios com facilidade a noite, o que pode desencadear acidentes ou roubos durante a jornada do motorista, nossa pergunta de número 1 referente a percepção de qualidade de vida do caminhoneiro, abordava ao questionado se ele já sofreu furto ou roubo durante sua carreira de motorista. Na tabela 17 coletamos os seguintes resultados.

Tabela 17: Acidentes ou furtos durante a carreira.

Já sofreu surto ou acidente?		
Entrevistado.	Pergunta 1.	Resultados.
1	Sim.	12 sofreram.
2	Não.	11 Não sofreram.
3	Sim.	
4	Sim.	
5	Não.	
6	Não.	
7	Não.	
8	Não.	
9	Não.	
10	Não.	

11	Sim.
12	Sim.
13	Não.
14	Sim.
15	Não.
16	Sim.
17	Não.
18	Não.
19	Sim.
20	Sim.
21	Sim.
22	Sim.
23	Sim.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Percebemos que é um trabalho expostos a perigos tanto em questão de acidentes de trânsito quanto a roubo, já que mais da metade dos profissionais já sentiram na pele esse perigo. Um dos principais pontos da qualidade de vida no trabalho é a questão da saúde do trabalhador e nosso questionário sobre percepção de trabalho questiona sobre a saúde desses profissionais, já que a percepção de trabalho nos ajudava a analisar a qualidade de vida dos caminhoneiros. Nossa pergunta de número 17 do questionário referente a percepção de trabalho abordava se o motorista possuía alguma doença. Na tabela 18, obtivemos os respectivos resultados.

Tabela 18: Doença no trabalho.

Possui alguma doença?		
Entrevistado.	Pergunta 17.	Resultados.
1	Não.	Nenhum possui.
2	Não.	
3	Não.	
4	Não.	
5	Não.	
6	Não.	
7	Não.	
8	Não.	
9	Não.	
10	Não.	
11	Não.	
12	Não.	
13	Não.	
14	Não.	

15	Não.
16	Não.
17	Não.
18	Não.
19	Não.
20	Não.
21	Não.
22	Não.
23	Não.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Podemos observar que nenhum caminhoneiro relatou ter alguma doença com diagnóstico prévio, ainda tratando da saúde do caminhoneiro após observar uma média de 12 horas de trabalho por dia como mostra na nossa tabela 2, nossa pergunta de número 18 ainda referente a percepção de trabalho questionamos os profissionais sobre usar alguma medicação para suportar a longa jornada de trabalho, essa pergunta gerou desconfortos em alguns caminhoneiros, pois o uso de substâncias que inibem o sono é proibido, e alguns se mostraram um certo receio em responder, temendo algum tipo de denúncia. Porém, ainda assim conseguimos obter resultados mostrado na nossa tabela abaixo. pesquisa durante a entrevista houve resistência dos motoristas ao serem perguntados se já usaram remédios para suportar a jornada e trabalho, dos 23 apenas 11 responderam e 7 não quiseram responder essa pergunta. Na tabela 19 abaixo apresentamos os resultados obtidos na entrevista.

Tabela 19: Medicamento para suportar a carga de trabalho.

Já fez uso de medicamentos para suportar a jornada de trabalho?		
Entrevistado.	Pergunta 18.	Resultados.
1	Não.	3 Sim.
2	Não	11 Não.
3	Não respondeu.	9 Não responderam.
4	Não.	
5	Não respondeu.	
6	Não.	
7	Não.	
8	Não respondeu.	
9	Sim.	
10	Não respondeu.	
11	Não.	

12	Não respondeu.
13	Não.
14	Não respondeu.
15	Não.
16	Não respondeu.
17	Não
18	Não respondeu.
19	Não respondeu.
20	Não.
21	Não.
22	Sim.
23	Sim.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Embora alguns motoristas não responder à pergunta, coletamos dados necessários para nossa análise. Nas respectivas tabelas 18 e tabela 19, exploramos a saúde dos caminhoneiros com o objetivo de deixar claro se essa profissão leva algum prejuízo de fato para o profissional e apenas um ponto negativo foi relatado pelos entrevistados 4 e 5 ao serem questionados sobre como é o dia a dia na estrada, essa é a pergunta número 4 referente a percepção de trabalho, os entrevistados dizem “Solitário” uma resposta preocupante mesmo não havendo ninguém com doença a depressão está ligada a uma vida solitária.

Diante disso, observamos que as respostas coletadas sobre a saúde dos caminhoneiros foram relativamente positivas, ainda explorando o fator saúde nessa profissão buscamos entender como são realizadas as refeições dos profissionais no dia a dia já que a jornada de trabalho é bastante corrida. Nossa pergunta de número 6 do questionário sobre percepção de qualidade de vida no trabalho, é um questionamento de como são as refeições dos motoristas durante o percurso da entrega de cargas, na nossa tabela 20 obtivemos os seguintes resultados.

Tabela 20: Alimentação dos caminhoneiros.

Como é sua alimentação durante o trabalho?	
Entrevistado	Pergunta 6.
1	Eu almoço, merendo e janto.
2	É boa.
3	Regular.
4	Alimentação normal.
5	É mais ou menos.
6	Regular 3 refeições.

7	Regular.
8	Alimento bem.
9	3 refeições por dia.
10	Precária, muitas vezes nem como.
11	Como o que aparece nas estradas.
12	Como muito mal.
13	Regular tenta se alimentar bem.
14	Regular, 3 vezes ao dia.
15	Alimento bem.
16	Tranquilo ele mesmo faz.
17	Como bem.
18	Se alimenta bem.
19	alimenta bem nos restaurantes.
20	Não é adequada.
21	Como bem demais.
22	Tento manter uma alimentação boa e respeito os horários adequados.
23	Levo alimento de casa e para em restaurantes nas estradas.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Foi notório que a alimentação é um ponto negativo para os caminhoneiros, embora alguns tentem manter uma alimentação saudável o entrevistado 10 em uma realidade bem diferente dos outros ao dizer “Muitas vezes nem como”, como é um trabalho que muitas vezes corre contra o relógio para entregar as cargas no prazo alguns são mais proativos como o entrevistado 23, que leva a alimentação de casa. Dessa forma, é perceptível que a qualidade de vida dos caminhoneiros se torna algo relativo e individual, não são todos os caminhoneiros que se alimentam bem e de acordo com o entrevistado 17, que faz um relato mais realista da diferença existente entre caminhoneiros ele diz “Eu como bem, mas veja bem não são todos que faz isso, eu estou falando da minha pessoa” ele trabalha há mais de dez anos como caminhoneiro.

Para finalizar a parte 3 do questionário sobre percepção de qualidade de vida, a nossa pergunta de número 7 questiona o que é qualidade de vida no trabalho. Percebe-se que as perguntas feita anteriormente serviram para os motoristas terem uma percepção mais clara sobre o que os deixam mais confortável nessa profissão, de como eles enxergam qualidade de vida no trabalho de um caminhoneiro. Em nossa tabela 21 coletamos as seguintes respostas dos motoristas.

Tabela 21: Qualidade de vida.

o que é qualidade de vida para você?	
Entrevistado	Pergunta 7.
1	É importante, para mim é tudo. Fora Deus é o meu trabalho.
2	Ter uma boa alimentação e um bom lugar para dormir.
3	Viver bem, com dinheiro no bolso e conta paga.
4	Quando o tempo está frio.
5	É algo bom.
6	Estradas boas, o veículo em boa manutenção de trabalho, ponto de apoio.
7	A gente fica feliz que a gente está conseguindo trabalhar, porque tem muitos que não podem.
8	Saber que minha família depende disso.
9	Frete justo, remuneração boa, local com apoio e pista boa pra andar.
10	É ter uma boa saúde para trabalhar.
11	É um sono realizado em dirigir.
12	Dormir bem, comer bem e ver minha família bem.
13	Ter saúde, não podemos fazer uma academia.
14	É um sonho pra gente correr atras.
15	É o meu trabalho que eu encontrei para poder ganhar né, um pouco a mais.
16	Mais ponto de apoio, valorização do teu trabalho.
17	O amor pela profissão ser motorista tem que amar a profissão
18	Alimentação e dormida boa para o motorista.
19	Boas amizades
20	É a empresa não escravizar e dar um caminhão bom para o trabalhador andar.
21	A minha vida depende do caminhão, tudo que fiz na minha vida foi o caminhão é um sonho realizado
22	Dormir cada noite tranquilo e saber que sua família está bem
23	Antes tinha caminhão fraco, hoje em dia com 20 anos de estradas eu tenho um caminhão automático.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados obtidos.

Com base nos dados coletados na tabela 21, usamos o método de saturação das respostas e para cada entrevistado uma percepção diferente pois é uma realidade individual e uma definição pessoal de cada um. Notamos que qualidade de vida para os caminhoneiros é ter uma boa alimentação, ter um caminhão bom para trabalhar, estradas boas para dirigir e mais pontos de apoios para os caminhoneiros.

Essas respostas se repetiram entre os entrevistados 2,6,9,12,16,18,20 e 23. Vale ressaltar a resposta do entrevistado 20 que é um caminhoneiro CLT, onde diz “É a empresa não escravizar e dar um caminhão bom para o trabalhador andar.”

Uma resposta que reflete tanto a percepção de trabalho quanto a percepção de qualidade de vida. De acordo com Chiavenato (2009), a Qualidade de Vida no Trabalho busca estabelecer e preservar um ambiente laboral agradável e acolhedor, para o funcionário além de melhorar significativamente o bem-estar dos colaboradores na organização, relacionamos essa ideologia com o fato dos caminhoneiros citar que um bom caminhão faz parte da qualidade de vida no trabalho. Percebemos algumas respostas fora de contexto com a referência do trabalho, porém, é o ponto de vista de cada entrevistado e como ressaltado anteriormente a percepção de qualidade de vida foi definida com base nas repetições das respostas.

6 CONCLUSÃO

Esse estudo teve como o objetivo principal descrever as condições e trabalho os caminhoneiros que transitam em Tabuleiro do Norte -CE, sabemos que essa profissão é fundamental para a logística do Brasil mesmo assim encontramos carências de artigos e revistas abordando de fato sobre a vida de quem escolhe essa profissão. A fim de alcançar todos os objetivos do trabalho a metodologia escolhida permitiu entender como se configuram as percepções dos caminhoneiros sobre trabalho e qualidade de vida.

O primeiro objetivo que buscamos alcançar no estudo foi traçar um perfil socioeconômico dos motoristas, e notamos que os caminhoneiros possuem uma escolaridade baixa, porém são todos alfabetizados pois a profissão exige o CNH (Carteira Nacional e Habilitação), tem uma idade média entre 35 a 50 anos e a grande maioria são pais de família dependentes da profissão de caminhoneiro para garantir o sustento e vida. Profissão essa que com base nos resultados os motoristas recebem em média acima de cinco salários e escolheram essa profissão a mais de dez anos.

O segundo objetivo buscamos, descrever as percepções desses caminhoneiros em relação as condições de trabalho, conseguimos observar que a jornada de trabalho dessa profissão exige um grande esforço físico e mental, com média de 12 horas trabalhadas por dia e pausas realizadas apenas para alimentação já incluindo o tempo de descanso nessas pausas. Foi notório também o desabafo sobre as estradas no Brasil, os resultados os estudos revelam que todos

os entrevistados classificaram as rodovias brasileiras como péssimas, e que as percepções que os caminhoneiros têm sobre trabalho é que é algo realizado para sobreviver e dar sustentabilidade para família.

Nosso terceiro objetivo alcançado foi compreender as percepções de qualidade de vida no trabalho dos caminhoneiros, e de acordo com os resultados observamos que é uma percepção individual de cada pessoa. Segundo Bom sucesso (2002), embora faça parte do cotidiano, o que significa viver com qualidade muda muito de pessoa para pessoa. Isso depende das características, expectativas e interesses de cada um, refletindo suas preferências, escolhas e a vida que levam. Uma profissão que não tem muita segurança já que muitos relataram de roubos e acidentes durante sua carreira, em relação a alimentação os profissionais tentam manter uma alimentação saudável dentre as suas condições durante a jornada de trabalho, mesmo existindo limitações como tempo curto de entrega e preços elevados de restaurantes. Por fim, analisando as respostas dos caminhoneiros entendemos que qualidade de vida no trabalho é o motorista ter um bom caminhão, encontrar mais pontos de apoios e ter uma boa alimentação.

Diante o exposto, interpretamos que os resultados desse estudo poderão ajudar a realizar outros estudos a serem desenvolvidos. Estudos como entender a predominância do homem em trabalho de cargas horarias extensas, análises das infraestruturas das rodovias brasileiras, analisar as diferentes condições de trabalho entre autônomos e CLT. Essas diversas áreas têm relevâncias e podem ser estudadas e desenvolvidas para nossa sociedade.

7 REFERÊNCIAS

ANTUNES, R. ***Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho***. 3ª ed. São Paulo: Boitempo.1999.

ARRUZZA, Cinzia. BHATTACHARYA, Tithi. FRASER, Nancy. **Feminismo para os 99%: um manifesto**. São Paulo: Boitempo, 2019. 128p.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: edições 70, p. 95-101,1977.

BAUER, Martin; GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**. 2ª ed, Petrópolis, RJ: Editora vozes.2002.

BRASIL. Secretaria de Comunicação Social **“Novo PAC: obras de rodovias e ferrovias têm investimento de R\$ 280 bilhões”**. Disponível em <https://www.gov.br/secom/pt-br/assuntos/noticias/2023/08/novo-pac-obras-de-rodovias-e-ferrovias-tem-investimento-de-r-280-bilhoes>. Acesso em 11 de agosto de 2024.

BRASIL. Confederação nacional do transporte **“Pesquisa CNT de perfil dos caminhoneiros 2019”**. disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Pesquisa%20CNT%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros%202019%20-%20C3%ADntegra.pdf>. Acesso em: 5 de julho de 2024.

BRASIL. Confederação nacional do transporte **“Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2019 – principais dados”**. disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Pesquisa%20CNT%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros%202019%20-%20principais%20dados.pdf>. Acesso em: 5 de julho de 2024

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, **“Cidades e Estados do Brasil”** disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/tabuleiro-do-norte/panorama> . Acesso em 30 de setembro de 2024.

BRASIL. Ministérios dos transportes. “**Caminhoneiros são essenciais para a economia nacional**”. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2024/04/201ccaminhoneiros-sao-essenciais-para-a-economia-nacional201d-diz-renan-filho-durante-inauguracao-de-ponto-de-descanso-em-santa-catarina>. Acesso em: 9 de abril de 2024.

CHIAVENATO, I. **Recursos Humanos: o capital humano das organizações**. 9ª ed., Rio de Janeiro: Elsevier. 2009

CRESWELL, John w. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativos, quantitativos e mistos**. 2ª Ed. Tradução Luciana de Oliveira da Rocha. Porto Alegre: Artmed, 2007.cap.10.

DOURADO, D. P. et al. **Sobre o sentido do trabalho fora do enclave de mercado**. Cadernos EBAPE.BR, v. 7, n. 2, p. 350-367, 2009.

IBGE, **Brasil**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios?t=acesso-ao-produto&c=1>. 22 de set 2024.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do Trabalho**. 20ª ed. São Paulo: Atlas. 2004, p. 114.

Mais de 500 caminhões participam de carreata em Tabuleiro do Norte, a capital dos caminhoneiros. **Portal folha do vale**. 2023.

Disponível em: <https://portalfolhadovale.com.br/2023/12/24/mais-de-500-caminhoes-participam-de-carreata-em-tabuleiro-do-norte-a-capital-dos-caminhoneiros/#:~:text=Tabuleiro%20do%20Norte%20leva%20o,17%20habitantes%2C%20um%20%C3%A9%20caminhoneiro>. Acesso em 30 de setembro 2024

OLIVEIRA, Rosane Machado de. **Revolução Industrial na Inglaterra**: Um Novo Cenário na Idade Moderna. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Edição 07. Ano 02, Vol. 01. pp 89-116, outubro de 2017

OLIVEIRA, Reinaldo. Teoria Geral Administração. 2ª edição. São Paulo: editora Pearson Education, 2013.

OVEJERO, A. B. **Efeitos da globalização no trabalho**. In: OVEJERO, A. B. Psicologia do trabalho em um mundo globalizado: como enfrentar o assédio psicológico e o stress no trabalho. Porto Alegre: Artmed. 2010 p. 37-52.

RIBEIRO, L. A.; SANTANA, L. C. **Qualidade de vida no trabalho: fator decisivo para o sucesso organizacional**. Revista de iniciação científica – RIC, Cairu, Vol 02, nº 02, p. 75-96, jun 2015.

RODRIGUES, Marcus V. **Qualidade de vida no trabalho: evolução e análise no nível gerencial**. Petrópolis, Editora Vozes, 1999.

SERAFIM, Nayara Katryne Pinheiro. **As representações sociais sobre o mérito: um estudo com estudantes cotistas e não cotistas da Universidade Federal do Semiárido do Rio Grande do Norte**. 2015. 139 f. Dissertação (Mestrado em Administração) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015.

TOMAZ, W. L et. al., **A importância da qualidade de vida no trabalho: Um estudo de caso em uma empresa do ramo de seguros da cidade de Bauru/SP**. In: Caderno profissional de administração da UNIMEP. 155-183, Bauru, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://silo.tips/download/palavras-chave-empresas-de-seguros-motivacao-qualidade-de-vida>. Acesso em: 20 de abril de 2024.

VIEIRA, F. SEBASTIANA, J. SILVA, N. **Qualidade de vida no trabalho e clima organizacional em uma empresa ferroviária, um estudo de caso**. In: Braz. Ap. Sci. Rev., Curitiba, v. 2, n. 2, p. 488-507, abr./jun. 2018. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BASR/article/view/408/350>. Acesso em: 20 de abril de 2024.

VINUTO, Juliana. **A AMOSTRAGEM EM BOLA DE NEVE NA PESQUISA QUALITATIVA: UM DEBATE EM ABERTO**. 2014. Disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Texto+do+artigo-18568-1-10-20191002.pdf>.

Acesso em 30 de setembro 2024.

APÊNDICE A

ROTEIRO DE ENTREVISTA

PARTE (1): Perfil socioeconômico

1) Nome:

2) Idade: 18 a 35 anos (), 36 a 50 anos (), 51 a 65 anos ()

3) Estado de origem:

4) Estado civil: Solteiro () Casado ().

5) Filhos? 1 filho (), 2 filhos (), 3 filhos (), Não possui ()

6) Renda mensal: entre 0 e 2 (), entre 3 e 4 (), mais de 5 salário ().

7) Plano de saúde: Sim (), Não ().

8) Você tem ticket de alimentação? Sim (), Não ()

10) Trabalha como: autônomo (), CLT ()

11) Quantos anos de estrada? Entre 1 a 5 anos (), entre 5 a 10 anos (), mais de 10 anos ()

12) Escolaridade: Fundamental completo (), fundamental incompleto (), ensino médio completo (), ensino médio incompleto (), graduação ().

13) Tipo de carga: alimentos (), combustível (), produtos estocados ()

Parte (2): Percepção de trabalho

1) O que é trabalho para você?

2) Media de horas dirigidas por dia: 6 horas (), 8 horas (), 12 horas ().

3) Como começou na profissão de caminhoneiro?

4) Como é o dia a dia na estrada?

5) Você dirige sozinho? Sim

6) Quais dificuldades encontradas na profissão? Conhece alguma lei dos caminhoneiros?

7) Realiza quantas pausas ao longo da jornada de trabalho?

8) Dirige a noite? Sim (). Não ()

9) A noite consegue encontrar pontos de apoios com facilidade? Sim (), Não ().

- 10) Como estão as rodovias no brasil? Péssimas (), razoáveis (), boas ()**
- 11) Com que frequência tira folgas semanais e férias? A cada 15 dias (), uma vez na semana (), 2 vezes no mês (), 1 vez no mês (). Não tira**
- 12) férias quantas vezes no ano?**
- 13) Quais são suas condições de trabalho atual?**
- 14) Se pudesse escolher trabalharia como autônomo ou empregado? Por quê?**
- 15) Contribui para previdência?**
- 16) Você costuma fazer exames de saúde: a cada 6 meses (), a cada 1 ano (), quando aparece anomalias ().**
- 17) possui alguma doença?**
- 18) Já precisou fazer usos de medicamentos para suportar a jornada de trabalho?**
- 19) Você é realizado profissionalmente? Sim (), Não ()**

Parte 3) Percepção de qualidade de vida

- 1) Já sofreu algum furto ou acidente no trabalho?**
- 2) Com que frequência você dorme em casa?**
- 3) Como é a relação do seu trabalho com a sua família? Ver eles frequentemente? Apoia o trabalho?**
- 4) Você realiza pausas de descansos? Quantas pausas, quanto tempo leva essa pausa?**
- 5) Já adquiriu alguma doença no trabalho? Depressão ou ansiedade?**
- 6) Como é a sua alimentação durante a jornada de trabalho?**
- 7) O que é qualidade de vida no trabalho para você?**