**QUALIDADE DE VIDA E ESTRESSE NO TRABALHO: UM ESTUDO COM MOTORISTAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM TRÂNSITO PELO MUNICÍPIO DE DIAMANTINO – MATO GROSSO**

Carneiro, Eduardo F.¹

Soave, Meire²

**RESUMO**

A qualidade de vida no trabalho e os fatores estressores são diferentes conceitos, porém, há uma relação entre ambos. A Qualidade de Vida no Trabalho, conhecida como QVT é aquela em que todos os profissionais almejam, pois é através dela que a satisfação no trabalho é atingida. Já o estresse, é decorrente de fatores intrínsecos e extrínsecos e variam de pessoa para pessoa, sendo necessário um estudo mais profundo para conhecimento e identificação dos principais indicadores. Este artigo tem como objetivo analisar a qualidade vida no trabalho e quais os principais fatores que levam um motorista rodoviário de cargas a sentir o estresse. Caracterizou-se como pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo, desenvolvida mediante aplicação de questionário a 19 motoristas rodoviários de cargas que estavam em trânsito pela região de Diamantino, Mato Grosso. A coleta de dados foi realizada por questionário contendo 10 perguntas fechadas. Com os resultados obtidos, pode-se analisar uma qualidade de vida de nível bom à médio e que o estresse sofrido pela maioria dos questionados é decorrente das atividades diárias de um motorista rodoviário de cargas e suas limitações.

**Palavras-chave:** Qualidade. Trabalho. Estresse. Motorista. Transporte. Rodoviário.

**ABSTRACT**

Quality of life at work and stressors are different concepts, however, there is a relationship between both. The Quality of Life at Work, known as QVT is the one in which all professionals aim, because it is through it that job satisfaction is attained. Already the stress, is due to intrinsic and extrinsic factors and they vary from person to person, being necessary a deeper study for knowledge and identification of the main indicators. This article aims to analyze the quality of life at work and what are the main factors that lead a truck driver to feel stress. It was characterized as bibliographical research and field research, developed by means of a questionnaire applied to 19 truck drivers of cargoes that were in transit through the region of Diamantino, Mato Grosso. The data collection was done by questionnaire containing 10 closed questions. With the results obtained, one can analyze a quality of life of good level to medium and that the stress suffered by the majority of respondents is due to the daily activities of a truck driver of loads and its limitations.

**Keywords:** Quality. Job. Stress. Driver. Transport. Road.

1 Pós graduando MBA em Gestão de Pessoas, Auditoria, Controladoria e Finanças.

2 Professora Doutora em Ciências da Educação.

**INTRODUÇÃO**

Cada vez mais se ouve falar sobre a qualidade de vida no trabalho e fatores estressores. Dessa forma é de suma importância diferenciar os dois conceitos e saber a relação existente entre ambos. A Qualidade de Vida no Trabalho, conhecida como QVT é aquela em que todos os profissionais almejam, pois é através dela a satisfação pelo trabalho é atingida. Já o estresse, é decorrente de fatores intrínsecos e extrínsecos e variam de pessoa para pessoa, sendo necessário um estudo mais profundo para conhecimento e identificação dos principais indicadores.

Sabendo-se da importância de tais aspectos, este artigo tem como objetivo analisar a qualidade vida no trabalho e quais os principais fatores que levam um motorista rodoviário de cargas a sentir o estresse, sendo vários os aspectos que levam o profissional a considerar se possui ou não qualidade de vida no trabalho e estes podem estar diretamente ligados ao estresse.

O profissional motorista rodoviário de carga pode ser conceituado de maneira ampla, sendo uma das principais características, transportar, coletar e entregar cargas em geral. Não há muitos estudos sobre este profissional e suas atividades, sendo este de grande valia para saber mais sobre como está à qualidade de vida no trabalho e quais são os principais fatores estressores que atinge a maioria dos motoristas.

A estrutura deste artigo se dá através das seguintes divisões: introdução da pesquisa, no qual se apresenta o problema da pesquisa e suas principais características; Referencial teórico, no qual há exposição de conceitos de autores sobre o assunto abordado neste estudo; Qualidade de vida no trabalho (QVT); Estresse no ambiente de trabalho; Transporte rodoviário de cargas; Motoristas de transporte rodoviário de cargas; A análise e discussão dos dados descrevem os resultados da pesquisa. E as considerações finais apresentam de forma geral os principais resultados e conclusão sobre o estudo com os motoristas rodoviários de cargas em trânsito pela região de Diamantino, Mato Grosso.

1. **REFERENCIAL TEÓRICO**
   1. **Qualidade vida no trabalho (QVT)**

Segundo Gramms e Lotz (2017, p. 27) “Qualidade de vida no trabalho (QVT) é um termo que tem sido utilizado para expressar a ampla experiência que a pessoa vivencia em relação ao trabalho”. Ou seja, se o trabalho que a pessoa exerce está de acordo com seus objetivos e qualidade de vida. O conceito de QVT é bastante amplo e explorado, sendo necessário conhecer também os principais tipos de QVT.

Para WALGER, VIAPIANA e BARBOZA (2014, p. 196):

O conceito de QVT passou por diversas análises no decorrer do tempo; diversos estudiosos tiveram interesse em se debruçar sobre essa temática e compreender como os componentes da QVT se articulam de forma a promovê-la ou não.

Sendo assim, diversos autores apresentam modelos para a compreensão da relação entre os componentes da QVT, entre os principais estão o modelo de Nadler e Lawler, o modelo de Hackman e Oldhan e o modelo de Walton. Segundo Chiavenato (2010, *apud* WALGER, VIAPIANA e BARBOZA, 2014), O modelo de QVT de Nadler e Lawler, leva em consideração que a QVT está fundamentada em quatro aspectos, sendo eles: participação dos colaboradores nas decisões; reestruturação do trabalho por meio do enriquecimento de tarefas e de grupos autônomos de trabalho; inovação no sistema de recompensas para influenciar o clima organizacional; melhoria no ambiente de trabalho quanto às condições físicas e psicológicas, horário de trabalho e outros aspectos.

Ainda segundo Chiavenato (2010, *apud* WALGER, VIAPIANA e BARBOZA, 2014, as dimensões são exemplificadas como: Variedade de habilidades, onde o cargo deve requerer várias e diferentes habilidades, conhecimentos e competências das pessoas; Identidade da tarefa, na qual o trabalho deve ser realizado do início ao fim para que a pessoa possa perceber que produz um resultado palpável; Significado da tarefa, a pessoa deve ter uma clara percepção de como o seu trabalho produz consequências e impactos sobre o trabalho das outras; Autonomia, a pessoa deve ter responsabilidade pessoal para planejar e executar as tarefas; Retroação do próprio trabalho, a tarefa deve proporcionar uma autoavaliação do desempenho; Retroação extrínseca deve haver retorno externo sobre o desempenho na tarefa; e Inter-relacionamento, a tarefa deve possibilitar contato interpessoal.

O autor comenta também sobre o modelo de Walton, o qual mostra oito fatores que afetam a QVT, sendo eles: compensação justa e adequada; Condições de segurança e saúde no trabalho; Utilização e desenvolvimento de capacidades; Oportunidades de crescimento contínuo e segurança; Integração social na organização; Constitucionalismo; Trabalho e espaço total de vida; e Relevância social da vida no trabalho.

* 1. **Estresse no ambiente de trabalho**

Segundo Prado (2015) a definição de estresse, originalmente utilizado na Física para descrever uma força ou um conjunto de forças que, aplicadas a um corpo, tendem a desgastá-lo ou deformá-lo, também pode ser caracterizado por uma síndrome específica de fatos biológicos, apresentando-se como uma resposta inespecífica do corpo diante de exigências às quais está sendo submetido, manifestando-se de forma positiva (eustresse), que motiva e provoca a resposta adequada aos estímulos estressores, ou negativa (distresse), que intimida o indivíduo diante de situação ameaçadora, com predominância de emoções de ansiedade, medo, tristeza e raiva.

Já de acordo com Gramms e Lotz (2017, p. 52) o estresse pode ser conceituado da seguinte forma:

As pressões às quais o organismo é submetido são denominadas estressores, que podem vir do meio externo, como frio ou calor, ambiente de trabalho insalubre e perigoso, convívio com o meio social, situação socioeconômica etc., como podem também ter origem no mundo interno, como pensamentos, emoções, (raiva, medo, tristeza), expectativa etc.

Os motoristas de transporte rodoviário de cargas enfrentam variados estressores, como por exemplo, más condições das estradas, alimentação inadequada, má qualidade do sono, falta de estrutura para devida higiene pessoal, falta de segurança, falta de respeito entre os colegas de profissão, preços abusivos de combustível, pedágio e manutenção dos veículos. Além disso, fatores emocionais afetam diretamente o motorista e se transformam em fator estressor, como por exemplo, longas jornadas de trabalho longe de casa, solidão, distância da família, entre outros.

* 1. **Transporte rodoviário de cargas**

Segundo a CNT (Confederação Nacional do Transporte, 2017) a maior parte da matriz do transporte de cargas do Brasil, cerca de 60%, concentra-se no rodoviário. Na representação de seus confederados, a CNT desenvolve pesquisas e projetos para o desenvolvimento do modal de forma sustentável, além de fomentar a qualificação profissional. Um dos estudos mais amplos e relevantes é a Pesquisa CNT de Rodovias, que, desde 1995, avalia toda a malha pavimentada federal e os principais trechos estaduais.

O modal rodoviário apresenta a característica única, que o diferencia dos demais modais, que é a sua capacidade de tráfego por qualquer via, não se atendo a trajetos fixos. Além disso, o transporte rodoviário de carga é exercido predominantemente por veículos denominados caminhões e carretas, sendo que ambos podem ter características específicas. Porém, este tipo de modal apresentam como desvantagens os problemas em relação à segurança, sendo que muitas cargas já não são passíveis de serem seguradas, devido ao excessivo número de roubos em relação aos demais modais. Também se apresenta como um grande poluidor (MENCHIK, 2010).

* 1. **Motoristas de transporte rodoviário de cargas**

Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego e sua Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), o motorista de caminhão pode ser definido através da descrição sumária, como sendo:

Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança (MTE/CBO, 2017).

Ainda segundo a CBO, essa profissão é exercida por trabalhadores com formação de no mínimo ensino fundamental e requer em cursos básicos de qualificação. O exercício pleno da atividade profissional se dá após o período de um a dois anos de experiência. Para a atuação é requerida supervisão permanente, exceto aos caminhoneiros autônomos. As ocupações elencadas nesta família ocupacional demanda formação profissional para efeitos do cálculo do número de aprendizes a serem contratados pelos estabelecimentos nos termos do artigo 429 da consolidação das leis do trabalho - CLT, exceto os casos previstos no art. 10 do decreto 5.598/2005.

Sobre as condições gerais de exercício, os profissionais dessa família atuam, como prestadores de serviço, em empresas cujas atividades econômicas pertencem aos ramos de transporte terrestre, agricultura, pecuária e extração de minerais não-ferrosos, na condição de autônomo ou com carteira assinada. Trabalham em veículos, individualmente e em duplas; durante horários irregulares.

1. **METODOLOGIA**

Para execução dessa investigação utilizou-se da pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo, desenvolvida mediante aplicação de questionário a 19 motoristas rodoviários de cargas que estavam em trânsito pela região de Diamantino, Mato Grosso.

Segundo GIL (2002), os métodos a serem utilizados são um conjunto de recursos necessários para a investigação científica e o grau de utilização das técnicas é que determinam sua qualificação.

A partir do contato face a face com os indivíduos, fazia-se uma breve apresentação da pesquisa e convite para a participação da mesma, dos 53 motoristas contatados, 19 se dispuseram a responder o questionário aplicado.

O questionário utilizado compreendeu 10 questões fechadas com opções de repostas variáveis, de acordo com cada questionamento.

1. **ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS**

Tendo como base a pesquisa bibliográfica e a pesquisa de campo realizada junto aos motoristas rodoviárias de cargas no município de Diamantino, Mato Grosso foi constatado os seguintes resultados apresentados a seguir, dentre eles, sexo, faixa etária, escolaridade, estado civil, tempo de serviço, motivação em escolher a profissão, qualidade de vida no trabalho e principais atividades que realizam quando estão parados:

**Gráfico 1 – Sexo**

Fonte: do autor (2017).

Quanto ao sexo dos entrevistados, 100% deles são do sexo masculino. Sendo assim, verifica-se que o gênero masculino tem grande expressividade, fato característico da profissão de motorista rodoviário de carga.

**Gráfico 2 – Faixa etária**

Fonte: do autor (2017).

Verifica-se que no Gráfico 2, dos entrevistados 42% responderam ter entre 41 a 50 anos. 32% responderam ter entre 31 a 40 anos. Já 21% responderam ter mais de 51 anos. E 5% responderam ter até 30 anos de idade.

É possível concluir que a grande maioria dos entrevistados, ou seja, 42% dos entrevistados possuem entre 41 a 50 anos de idade. Evidencia-se também que apenas 5% dos entrevistados possuem até 30 anos de idade. Além disso, mostra que as maiorias dos motoristas rodoviários de cargas possuem maior experiência, estando na faixa etária acima dos 31 anos de idade.

**Gráfico 3 – Grau de escolaridade**

Fonte: do autor (2017).

Pode-se verificar que 32% dos entrevistados possuem Ensino Fundamental Incompleto. 32% possuem Ensino Fundamental Completo. 26% responderam ter o Ensino Médio Completo e 10% possuem Ensino Médio Incompleto.

**Gráfico 4 – Estado civil**

Fonte: do autor (2017).

De acordo com o Gráfico 4, observa-se que 74% dos entrevistados são casados. 16% são solteiros e 10% estão sob união estável. Assim, percebe-se que a grande maioria dos respondentes são casados.

**Gráfico 5 – Tempo de serviço**

Fonte: do autor (2017).

No Gráfico 5, 68% dos entrevistados responderam ter acima de 11 anos de tempo de serviço. 16% possuem de 2 a 4 anos de tempo de serviço. 11% tem entre 8 a 10 anos de tempo de serviço e 5% possuem de 5 a 7 anos de tem de serviço.

Dessa forma, pode-se ver que a maior parte dos entrevistados, cerca de 68% possuem acima de 11 anos de tempo de serviço ou seja a maioria deles já possui vasta experiência no transporte rodoviário de cargas.

**Gráfico 6 – Motivação a escolher a profissão**

Fonte: do autor (2017).

Constatam-se no Gráfico 6, o fator que mais motivou a escolher a profissão de motorista rodoviário de cargas. Vê se que 58% dos entrevistados responderam que foi escolha pessoal em exercer a função. Outros 21% responderam que foi devido a sucessão familiar, 16% consideraram outros fatores e 5% disseram que foi devido a falta de oportunidade.

Portanto, a grande maioria, em torno de 58% dos entrevistados responderam que estão na profissão devido a própria escolha pessoal. Enquanto os outros 21% disseram ser que foi devido a sucessão familiar, 16% responderam outros motivos e apenas 5% disseram que foi falta de oportunidade.

**Gráfico 7 – Qualidade de vida no trabalho**

Fonte: do autor (2017).

O gráfico 7 que representa a variável de Qualidade de vida no trabalho, mostra que 42% dos entrevistados responderam que possuem uma boa qualidade de vida no trabalho. 27% respondeu ter uma média qualidade de vida no trabalho. 21% disseram ter uma baixa qualidade de vida. 5% responderam ter muito boa qualidade de vida e 5% disseram ter muito baixa qualidade de vida.

**Gráfico 8 – Principais atividades quando está parado em viagem**

Fonte: do autor (2017).

Considerando as respostas, evidencia-se que 30% dos motoristas rodoviários de cargas realizam manutenção no veículo enquanto estão parados em viagem. 27% dos entrevistados disseram que quando estão parados em viagem dormem. 20% disseram que ficam conversando as pessoas. Enquanto 10% assistem televisão. 7% cozinham. 3% dos entrevistados responderam que vão conhecer o local onde estão parados e 3% ficam utilizando aplicativos do seu celular.

**Gráfico 9 – Você tem sentido estresse no seu dia a dia**

Fonte: do autor (2017).

O Gráfico 9 mostra que 63% dos respondentes disseram que as vezes sentem-se estressados no seu dia a dia de trabalho. 21% responderam não se sentirem estressados no dia a dia de trabalho e 16% responderam que sim, tem sentido estresse no seu dia a dia de trabalho.

**Gráfico 10 – Principais fatores causadores de estresse**

Fonte: do autor (2017).

Constatam-se através do Gráfico 10, os fatores de maior relevância quanto ao estresse no dia a dia de trabalho. Dentre eles, o mais relevante com 16% e liderando a lista dos fatores estão as rodovias precárias. 12% consideram como fator mais estressante o valor do frete, valor do pedágio, preço do combustível, falta de segurança e tempo na fila de embarque e desembarque. Ainda 10% responderam serem os prazos longos de agendamento e 5% disseram ser a burocracia fiscal que mais causa estresse no dia a dia de trabalho.

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este artigo procurou mensurar como está a qualidade de vida, bem como o nível de estresse no dia a dia de trabalho de motoristas rodoviários de cargas. Para que fosse possível, foi realizada pesquisa bibliográfica e uma pesquisa de campo aplicada através de questionário.

Nota-se que, dos respondentes da pesquisa, todos são do sexo masculino. Fica evidente que embora existam motoristas de transportes rodoviários de cargas do sexo feminino, esse número é literalmente muito pequeno em relação ao número de motoristas do sexo masculino. Tanto que quando da aplicação dessa pesquisa de campo, nenhuma motorista do sexo feminino foi entrevistada, pois não estivera nenhuma para responder ao questionário.

Quanto a faixa etária, é possível verificar que a grande maioria dos entrevistados possuem mais de 31 anos de idade, uma vez que 95% dos entrevistados responderam estarem dentro dessa faixa etária. O restante, apenas 5% responderam terem menos de 30 anos de idade. Isso mostra que de forma geral que os motoristas de transportes rodoviários de cargas possuem mais de 31 anos de idade.

Quanto ao nível de escolaridade dos entrevistados verificou que nenhum deles possui ensino superior completo ou incompleto. De forma geral, todos possuem pelo menos ensino fundamental incompleto ou completo e/ou ensino médio completo ou incompleto. A de se perceber que poucos conseguiram/buscaram/tentaram se aprofundar nos estudos e buscar alguma formação técnica ou acadêmica.

Ainda quanto ao estado civil dos entrevistados, em sua grande maioria, responderam serem casados ou possuem união estável. A minoria respondeu serem solteiros.

No que tange o tempo de serviço como motoristas rodoviários de cargas a maior parte respondeu ter acima de 5 anos de tempo de serviço, no entanto a maioria deles possuem mais de 11 anos de tempo de serviço. E apenas uma pequena parte respondeu ter menos de 4 anos de tempo de serviço. Mostra que os motoristas rodoviários de cargas estão em maior parte a um bom tempo no ramo, estando no mínimo acima dos 5 anos na profissão.

Referente a motivação que levou a escolher a profissão de motorista rodoviário de cargas a grande maioria respondeu ser por escolha pessoal ou por sucessão familiar. Teve quem respondeu ser por outros motivos dos quais, falta de oportunidade e por não ter dado certo em outras profissões foram algumas das respostas dadas pela minoria dos entrevistados.

Além disso, quanto a avaliação sobre a qualidade de vida, a maioria dos entrevistados respondeu ter boa qualidade de vida, seguido logo atrás com média qualidade e após baixa qualidade de vida. Ainda teve uma minoria que respondeu ter muito boa qualidade de vida e outra minoria disse ter muito baixa qualidade de vida. Sob modo geral a maioria dos entrevistados diz ter sim qualidade de vida, embora em nível, bom, médio ou baixo.

Quanto ao que os motoristas fazem quando estão parados em viagem, a maior parte deles respondeu que faz manutenção no veículo, seguido logo atrás, outros responderam que dormem e ainda teve os que responderam que ficam conversando com as pessoas. A minoria dos respondentes disseram que fazem diversas atividades quando estão parados em viagem, dentre elas, assistir televisão, cozinhar, conhecer o local em que está e utilizar aplicativos de celular.

Diversas são as atividades que os motoristas realizam quando estão parados em viagens, algumas com maior relevância como manutenção no veículo, dormir e conversar com as pessoas.

Sobre o estresse, aplicou se a pergunta se os motoristas rodoviários de cargas tem sentido estresse no seu dia a dia de trabalho, a maioria deles respondeu que às vezes sente estresse e outros já na sequencia disseram que não tem sentido estresse e ficando a minoria apenas dizendo que sim, tem sentido estresse no seu dia a dia de trabalho.

Ainda dos 5 fatores que mais causam estresse no seu trabalho, a maioria dos respondentes disseram que o maior causador de estresse e liderando a lista estão as rodovias precárias, seguidos logo em segundo lugar, valor do frete, valor de pedágio, preço do combustível, falta de segurança e tempo na fila de embarque e desembarque. Ainda 10% responderam serem os prazos longos de agendamento e 5% disseram ser a burocracia fiscal que mais causa estresse no dia a dia de trabalho.

É evidente que diversos fatores causam estresse no dia a dia, porém no que tange infraestrutura, como as rodovias precárias, valor do frete, valor de pedágio, preço do combustível e falta de segurança foram os que mais eles falam que influenciam nesse quesito.

Embora os resultados obtidos nesse estudo tenham avaliado uma parcela pequena dos motoristas rodoviários de carga, o que limita a pesquisa e generaliza os resultados, pode-se analisar uma qualidade de vida de nível bom à médio e que o estresse sofrido pela maioria dos questionados é decorrente das atividades diárias de um motorista rodoviário de cargas e suas limitações.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BRASIL, CNT (Confederação Nacional do Transporte). ***Rodoviário***. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Modal/modal-rodoviario-cnt>. Acesso em: 27 Dez 2017 às 13h40min.

GIL, Antonio C. ***Como elaborar projetos de pesquisa*.** 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002

GRAMMS, Lorena C.; LOTZ, Erika G. ***Gestão da qualidade de vida no trabalho***. 1 Ed. Curitiba: InterSaberes, 2017.

MENCHIK, Roberto. ***Gestão Estratégica de Transportes e Distribuição***. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2010.

PRADO, Claudia E. P. ***Estresse ocupacional: causas e consequências***. Disponível em: <http://www.rbmt.org.br/details/122/pt-BR/estresse-ocupacional--causas-e-consequencias>. Acesso em: 27 Dez 2017 às 18h00.

WALGER, Carolina, VIAPIANA, Larissa, BARBOZA, Mariana M. ***Motivação e satisfação no trabalho: em busca do bem-estar de indivíduos e organizações***. 1 Ed. Curitiba: Intersaberes, 2014.