

## REALIDADE DA ASSISTÊNCIA DE SAÚDE AOS MOTORISTAS CARRETEIROS

### REALITY OF HEALTH CARE FOR CARRIAGE DRIVERS

Fábio Pereira Feitosa<sup>1</sup>  
Kamila Alves Feitosa<sup>2</sup>  
Mayara Cândida Pereira<sup>3</sup>  
Jonas Rodrigo Gonçalves<sup>4</sup>

**RESUMO:** Objetivos: Investigar se os motoristas carreteiros recebem auxílio e suporte das empresas privadas relacionados à saúde do trabalhador; descrever a importância da assistência de enfermagem aos motoristas carreteiros e identificar os riscos ocupacionais que os motoristas carreteiros estão expostos. Metodologia: Trata-se de uma pesquisa de campo descritiva e exploratória com abordagem quali-quantitativa. Esta pesquisa foi realizada na BR 040 em posto de combustível no município de Luziânia localizado no estado de Goiás. Os dados foram coletados mediante uma entrevista individual, utilizando-se um questionário com 18 perguntas elaboradas pelo pesquisador. A amostra do estudo foram 20 caminhoneiros de empresas privadas de transporte. Resultados: Dentre os resultados observou-se que, em sua maioria tinham mais de 40 anos, solteiros de baixa escolaridade e não recebiam nenhum tipo assistência de saúde das empresas contratantes e estão expostos a extensas jornadas de trabalho e riscos ocupacionais. Conclusão: Os caminhoneiros estão submetidos a uma grande sobrecarga de trabalho e condições ambientais precárias, colocando em risco sua saúde, destaca-se a importância de conscientização desses profissionais.

**Palavras-chave:** Motorista de caminhão. Saúde do trabalhador. Risco Ocupacionais.

**ABSTRACT:** Objectives: To investigate whether driver drivers receive help and support from private companies related to workers' health; Describe the importance of nursing care for truck drivers and identify the occupational risks that truck drivers are exposed to. Methodology: This is a descriptive and exploratory field research with a qualitative and quantitative approach. This research was conducted at BR 040 at a gas station in the city of Luziânia located in the state of Goiás. Data were collected through an individual interview, using a questionnaire with 18 questions prepared by the researcher. The study sample consisted of 20 truck drivers from private transport companies. Results: Among the results it was observed that most of them were over 40 years old, single with low education and did not receive any health care from the contracting companies and are exposed to long working hours and occupational risks. Conclusion: Truck drivers are subjected to a heavy workload and poor environmental conditions, endangering their health, highlights the importance of raising awareness of these professionals.

3922

**Keywords:** Truck driver. Occupational Health. Occupational Risk.

<sup>1</sup>Graduação em Enfermagem, Universidade Paulista – Unip – DF, Brasil. Lattes: <https://lattes.cnpq.br/3080523001705776>. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-1094-5545>.

<sup>2</sup>Universidade Paulista – Unip – DF, Brasil. Pós-graduada em Auditoria em Enfermagem – FACUMINAS Lattes: <https://lattes.cnpq.br/0112464741704865> Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6283-521X>.

<sup>3</sup>Doutora em Gerontologia. Coordenadora do Curso de Enfermagem da Universidade Paulista – UNIP, Brasília-DF. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9411361325476945>. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0242-6262>.

<sup>4</sup> Professor, Editor e Pesquisador do Centro Universitário Processus - UniProcessus, DF, Brasil. e da Fasesa (GO. Pós-doutorando em Direito (Direitos Humanos); Doutor em Psicologia (Cultura Contemporânea e Relações Humanas); Mestre em Ciência Política (Direitos Humanos, Cidadania e Violência); Especialista em Direito (Constitucional, Administrativo e Trabalhista); Especialista em Letras (Revisão de Texto); Especialista em Educação (Didática, Docência e Formação em EAD); Licenciado em Filosofia, em Sociologia e em Letras (Português/Inglês); Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6904924103696696>. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4106-8071>. Centro Universitário Processus - UniProcessus, DF, Brasil.

## 1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário, além de ser a principal alternativa de locomoção é o principal meio de transporte de carga no Brasil. Cerca de 60% das cargas movimentadas no país passam pelas estradas, utilizando uma malha rodoviária composta por aproximadamente 1,6 milhões de quilômetros, no que corresponde à quarta maior rede rodoviária do mundo e uma frota de 3 milhões de veículos de transporte de carga (FRAGOSO JUNIOR; GARCIA, 2019).

Os profissionais caminhoneiros, também são conhecidos como carreteiros, estradeiros e motoristas de caminhão. Estes passam a maior parte do tempo viajando, longe de casa e da família, trabalhando horas sem descanso, o que acaba gerando problemas de saúde entendidos como transtornos mórbidos, que vão além da compreensão destes indivíduos. Pode-se constatar, nitidamente, que os caminhoneiros estão expostos a riscos ocupacionais, pois travam uma luta contra o tempo para manter o trabalho dentro de prazos estipulados para as suas entregas, e com o carregamento de peso (SEDANO et al., 2010 apud CARVALHO, p. 320, 2001).

Segundo Fragoso e Garcia (2019) esta classe de profissionais podem sofrer riscos ocupacionais, ambientais, riscos químicos, riscos biológicos, riscos de acidente, riscos físicos, riscos ergonômicos e risco psicossocial.

3923

Os caminhoneiros se destacam no cenário de saúde ocupacional, por estarem expostos a diferentes fatores de risco, tais como: posição ergométrica desfavorável, sobrecarga de trabalho, elevação da intensidade da jornada de trabalho, esforço repetitivo, instabilidade no emprego ou cobrança por parte das empresas contratantes, ausência de horário específico para realizar as refeições, inexistência de opções de alimentação saudável e atividade física durante as viagens. Estes aspectos também contribuem para o aumento das doenças e agravos não transmissíveis (SOUZA; PIMENTA, 2017).

Devido à grande quantidade de viagens que levam os motoristas a cumprir longas jornadas com pouco descanso, uma combinação considerada como um dos principais fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes devido ao cansaço físico, mental, fadiga, sonolência, irritabilidade, insônia, diminuição de reflexos e distúrbios da atenção, devido ao uso de drogas e pagamento por produção entre os principais fatores (FRAGOSO JUNIOR; GARCIA, 2019).

Para evitar a sonolência vários motoristas recorrem ao uso de estimulantes (anfetaminas). Em geral, a organização do trabalho desta categoria profissional impõe jornadas impraticáveis aos trabalhadores, sendo o principal fator causal destas situações (MORENO; ROTENBERG, 2009).

A classe dos motoristas carreteiros em sua maioria pertence ao sexo masculino, são casados ou vivem em união estável, possuem baixa escolaridade e elevada experiência profissional. Estudos têm revelado a maior vulnerabilidade de motoristas de caminhão a diferentes agravos à saúde, tais como infecções sexualmente transmissíveis (ISTs) (GIROTTTO *et al.*, 2016).

Estes muitas vezes demonstram ideias simples e ingênuas sobre IST e AIDS, grande parte já adquiriu IST e a maioria disseram não fazer uso de preservativo, mas acreditam que é importante o desenvolvimento de programas, campanhas de educação e intervenções voltadas a prevenção de IST/AIDS em ação conjunta e participativa com os motoristas carreteiros (MASSON; MONTEIRO, 2010).

Devido os trabalhadores rodoviários, como os motoristas carreteiros, têm em sua profissão a influência de fatores ambientais e climáticos, tais como más condições de estradas e rodovias, tráfego intenso, chuvas, excesso de ruído, calor no interior do veículo e a conformação da poltrona, que nem sempre possui forma ergonomicamente correta e confortável (CODARIN *et al.*, 2010).

Segundo Masson e Monteiro (2010) às dificuldades decorrentes das condições de trabalho e do estilo de vida que influenciam a saúde destes profissionais são importantes em termos de saúde do trabalhador, tendo como referência à promoção à saúde.

Como estratégias no sentido de fornecer assistência na área da saúde a esses profissionais têm surgido em alguns pontos de parada nas estradas e promovidas por entidades como o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) (GIROTTTO *et al.*, 2016).

O enfermeiro do trabalho ou enfermeiro ocupacional é o profissional que assiste estes trabalhadores implementando, promovendo e zelando pela sua saúde, fazendo prevenção das doenças ocupacionais e dos acidentes do trabalho ou prestando cuidados aos doentes e acidentados, visando o bem-estar físico e mental dos seus clientes indivíduos (SEDANO *et al.*, 2010 apud CARVALHO, p. 320, 2001).

Portanto, o objetivo deste trabalho foi investigar se os motoristas carreteiros recebem auxílio e suporte das empresas privadas relacionados à saúde do trabalhador, descrevendo a importância da assistência de enfermagem aos motoristas carreteiros de empresas privadas e identificando os riscos ocupacionais que os motoristas carreteiros de empresas privadas sofrem.

## 2 METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa de campo descritiva e exploratória com abordagem quali-quantitativa. Esta pesquisa foi realizada na BR 040 em posto de combustível no município de Luziânia localizado no estado de Goiás.

Os sujeitos da pesquisa foram 20 motoristas carreteiros, que estavam realizando abastecimento do seu veículo ou em horário de descanso.

Para o critério de inclusão para a participação da pesquisa foram, motoristas profissionais homens ou mulheres com idade entre 21 e 65 anos, que trabalhem em empresas privadas a mais de 2 anos, que estivessem no referido posto no momento da pesquisa.

Para o critério de exclusão serão homens ou mulheres maiores de 65 anos, que trabalhem em empresas privadas tendo menos de 2 anos de experiência como motoristas carreteiros, motoristas autônomos e os demais que não aceitaram participar da pesquisa.

A coleta de dados foi realizada no mês de novembro de 2019; o tempo médio de entrevistas abrangeu 15 minutos, sendo todas realizadas por apenas dois pesquisadores.

A fim de atender às exigências éticas, o projeto de pesquisa foi submetido ao Comitê de Ética da Universidade Paulista (UNIP), no intuito do cumprimento das diretrizes da Resolução 466/12 do CNS/MS, no que se refere a pesquisa com seres humanos e aprovada sob o parecer nº 3.676.556 e CAAE nº 21735819.1.0000.5512. Todos os entrevistados assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE).

Os dados foram coletados mediante uma entrevista individual, utilizando-se um questionário com 18 perguntas. As respostas foram avaliadas e analisadas de acordo com a descrição, exploratória e o conteúdo da problemática.

Os dados foram organizados em uma planilha do programa Microsoft Excel, após sua compilação e foram apresentados por meio de tabelas e analisados a luz do referencial teórico.

### 3 RESULTADOS

Nesta etapa do estudo, serão apresentados os resultados obtidos por meio de abordagem quali-quantitativa adotada na pesquisa com profissionais caminhoneiros de empresas privadas.

A caracterização da amostra e a análise de resultados obtidos da pesquisa foram apresentados com auxílio de tabelas e a discussão de resultados foi realizada com a comparação dos resultados obtidos na literatura.

**Tabela 1** – Distribuição dos caminhoneiros segundo faixa etária, estado civil, escolaridade (n= 20) Luziânia - GO 2019.

<b>Sexo</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Masculino	20	100%
Feminino	0	0%
TOTAL	20	100%
<b>Idade</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
19-30 Anos	4	20%
31-40 Anos	4	20%
41-50 Anos	7	35%
51-60 Anos	5	25%
61-65 Anos	0	0%
TOTAL	20	100%
<b>Estado Civil</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Solteiro	9	45%
Casado	8	40%
Divorciado	3	15%
Viúvo	0	0%
TOTAL	20	100%
<b>Escolaridade</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Ensino fundamental incompleto	4	20%
Ensino fundamental completo	8	40%
Ensino médio incompleto	0	0%
Ensino médio completo	7	35%
Ensino superior	1	5%
TOTAL	20	100%

Fonte: Elaboração própria, 2019.

A tabela a seguir, demonstra se as empresas prestam assistência à saúde dos motoristas, os tipos de assistência e se recebem orientações de saúde no cotidiano.

**Tabela 2** – Distribuição dos caminhoneiros segundo assistência de Saúde das empresas privada e Penalidades (n= 20) Luziânia - GO 2019.

<b>Recebe assistência de Saúde da empresa</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Sim	5	25%
Não	15	75%
TOTAL	20	100%
<b>Assistência de Saúde da empresa, que tipo?</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Plano de saúde	1	20%
SESMT na empresa	4	80%
Convênios	0	0%
TOTAL	5	100%
<b>Recebe orientações de saúde na Empresa</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Sim	6	30%
Não	14	70%
TOTAL	20	100%

Fonte: Elaboração própria, 2019.

A seguir, a tabela demonstra a periodicidade que os caminhoneiros foram ao médico o motivo da consulta e se recebeu algum tipo de penalidade da empresa.

**Tabela 3** – Distribuição dos caminhoneiros segundo a características comportamentais frente a um problema de saúde (n= 20) Luziânia - GO 2019.

<b>Última vez que foi ao médico, durante o período que está na empresa</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
6 meses	1	5%
1 Ano	4	20%
2 Anos	7	35%
3 Anos ou mais	8	40%
TOTAL	20	100%
<b>Qual motivo</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Consulta de rotina	2	10%
Consulta de emergência	16	80%
Acidente de trabalho	2	10%
TOTAL	20	100%
<b>Consulta de Emergência. Qual tipo</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Gripe	2	13%
Infecção trato urinário	3	19%
Dengue	3	19%
Dor lombar	6	38%
Cefaleia	2	13%
TOTAL	16	100%
<b>Há algum tipo de penalização pela empresa para colaboradores que necessitam parar suas atividades para ir ao médico ou fazer algum tratamento</b>	<b>N</b>	<b>%</b>

Sim	11	55%
Não	9	45%
TOTAL	20	100%

Fonte: Elaboração própria, 2019.

A tabela 4 descreve a distribuição dos caminhoneiros segundo as horas trabalhadas, horas de sono por dia e se usam medicamentos controlados.

**Tabela 4** – Distribuição dos caminhoneiros segundo horas trabalhadas, horas de sono por dia e uso de medicamento controlado (n= 20) Luziânia - GO 2019.

Quantas horas dirige por dia	N	%
8 Horas	0	0%
10 Horas	6	30%
12 Horas	6	30%
14 Horas	7	35%
16 Horas	1	5%
TOTAL	20	100%
Utiliza algum medicamento Controlado (Rebite)	N	%
Sim	5	25%
Não	15	75%
TOTAL	20	100%
Quanto tempo de sono por dia	N	%
10 Horas	0	0%
8 Horas	6	30%
6 Horas	10	50%
4 Horas	4	20%
TOTAL	20	100%

3928

Fonte: Elaboração própria, 2019.

A seguir é demonstrado o uso de bebida alcoólica e cigarros entre os motoristas entrevistados e se os mesmos praticam atividade física e se alimentam adequadamente.

**Tabela 5** – Distribuição dos caminhoneiros segundo ingestão de bebida alcoólica, uso de cigarro, prática de atividade física e alimentação (n= 20) Luziânia - GO 2019.

Etilista	N	%
Sim	6	30%
Não	14	70%
TOTAL	20	100%
Faz atividade física	N	%
Sim	2	10%
Não	18	90%
TOTAL	20	100%
Tabagista	N	%

Sim	9	45%
Não	11	55%
TOTAL	20	100%
<b>Alimentação</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Hiperclórica	15	75%
Hipoclórica	5	25%
TOTAL	20	100%

Fonte: Elaboração própria, 2019.

## DISCUSSÃO

Na presente pesquisa os resultados para variável do perfil sociodemográfico demonstram que 20 (100%) dos caminhoneiros entrevistados eram do sexo masculino, com idade média de 41 anos, sendo predominante a faixa etária entre 41 e 50 anos, esses dados são semelhantes aos resultados identificado em outro estudo de Fernandes Pereira et al. (2014), realizado com 165 motorista carreteiros em Tabuleiro do Norte-CE. Apesar de existirem várias profissionais mulheres desempenhando a profissão de caminhoneiro, percebeu-se, durante a esta pesquisa que ainda é uma atividade desempenhada majoritariamente pelos homens.

O estado civil dos profissionais entrevistados 9 (45%) se declararam solteiros, 8 (40%) casados e 3 (15%) divorciados, se diferenciando da pesquisa de Masson e Monteiro (2010) realizada na Centrais Estaduais de Abastecimento (CEASA) – Campinas- SP no ano de 2010, com 105 Motoristas de Caminhão, onde 79 (75%) se declararam casados, 20 (19%) Solteiros, 4 (3,8%) divorciados e 1 (1%) viúvo. A solidão nas estradas tem suas consequências, muitos destes caminhoneiros acabam terminando seus casamentos por conta da profissão, os entrevistados afirmam que a longa permanência fora do lar, por várias semanas, favorece a procura por parceiras sexuais, ocasionais, incluindo profissionais do sexo.

Segundo dados da Brasileira (2018) o grau de escolaridade da maioria dos entrevistados é inferior a 8 anos de estudos, 4 (20%) relatam não ter concluído o ensino fundamental, 8 (40%) concluíram o ensino fundamental, 7 (35%) concluíram o ensino médio e 1 (5%) concluiu o ensino superior, este valor não está muito distante da média nacional que é de 9 anos de estudos.

Dos 15 (75%) motoristas entrevistados relatam não receber nenhum tipo de assistência de saúde das empresas que trabalham, 5 (25%) afirmam receber algum tipo de



assistência, 5 motoristas 1 (20%) declara que têm plano de saúde fornecido pela empresa e os outros 4 (80%) afirmam que a empresa tem Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho – SESMET. Segundo ENIT (2018) as 15 (75%) empresas contratantes dos motoristas entrevistados se difere do que esta do que está previsto na Norma regulamentadora - NR 4 (SESMET), descumprindo a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Também foi possível identificar que dos 20 (100%) profissionais entrevistados 14 (70%) afirmam não receber nenhum tipo de orientação ou treinamento referente a saúde e segurança do trabalho das empresas empregadoras, também se difere do que está previsto no SESMT que tem como objetivo esclarecer os riscos no ambiente de trabalho e promover ações para neutralizá-los ou eliminá-los. Também tem como finalidade proteger a saúde do trabalhador, prevenir acidentes de trabalho e doenças ocupacionais (ENIT, 2019).

As Normas Regulamentadoras (NRs) são disposições complementares ao capítulo V da CLT, consistindo em obrigações, direitos e deveres a serem cumpridos por empregadores e trabalhadores com o objetivo de garantir trabalho seguro e sadio, prevenindo a ocorrência de doenças e acidentes de trabalho. Todas as empresas privadas ou públicas, órgãos públicos da administração direta ou indireta e dos Poderes Legislativos e Judiciários que possuam empregados regidos pela CLT são obrigados a manter um SESMET (ENIT, 2019).

Penteado et al. (2008) diz que há uma necessidade de desenvolvimento de ações educativas para a promoção da saúde desses trabalhadores que sejam orientadas por uma perspectiva ampla e abrangente de saúde e relacionadas às condições e organização do trabalho e à qualidade de vida. As ações devem envolver os motoristas e as empresas de transporte que os contratam, além de empresas relacionadas aos ramos de logística, transportes e estradas de rodagem, em parcerias pautadas pela integralidade, articulando as áreas de Saúde do Trabalhador.

A secretaria do trabalho que pertence ao Ministério da Economia é responsável pela fiscalização dos aspectos trabalhistas, de segurança e saúde, nas atividades do país regidas por vínculos empregatícios (BRASIL, 2019).

Os dados apresentados na tabela 3 demonstra que dos 20 (100%) caminhoneiros entrevistados 1 (5%) tem 6 meses da última procura por atendimento em serviço de saúde, 4 (20%) a 1 ano, 7 (35%) 2 anos e 8 (40%) 3 anos ou mais que procuraram o serviço de saúde, o resultado da pesquisa é semelhante ao estudo realizado por Hino et al em 2017, onde aponta

que a maioria dos motoristas 37,8% relatam que procuraram serviço de saúde há mais de 2 anos, a pesquisa realizada em um empresa de segmento de concreto em São Paulo -SP com 37 caminhoneiros.

Também foi possível identificar na pesquisa que dos 20 (100%) dos motoristas 15 (75%) estão com os exames periódicos vencidos, não estando assim em conformidade com a (NR 7) Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), os exames médicos periódicos são uma exigência do Ministério do Trabalho, não excluindo nenhuma empresa que mantém empregados contratados pela CLT, com registro e carteira assinada, a realização dos exames periódicos para caminhoneiro deve ser realizado anualmente de acordo com (PCMSO) da empresa contratante (ENIT, 2019).

Em relação ao motivo da procura por serviço de saúde 2 (10%) dos caminhoneiros declararam que foi por consulta de rotina, 2 (10%) por acidente do trabalho, 16 (80%) por situação emergência, também não se difere da pesquisa de Hino et al. (2017), onde aponta que a maioria dos sujeitos entrevistados 60% procuram instituição de saúde somente em situação de emergência, um dos principais motivos apresentados pelos motoristas para justificar tal comportamento é a impossibilidade de se ausentar do trabalho em função da jornada extensa e horário de funcionamento dos serviços de saúde, que é incompatível com a realidade vivida por estes profissionais.

3931

O horário tradicional de funcionamento das Unidade Básica de saúde – UBS é considerado o principal obstáculo para que trabalhadores que tenham dificuldades de se ausentar do trabalho. Considera importante a criação de horários alternativos, com disponibilidade de atendimento ampliado aos fins de semana (HINO et al., 2017).

Os resultados da pesquisa evidenciam dados preocupantes em relação às doenças adquiridas que levam os motoristas a procurar o serviço de saúde de emergência chamando a atenção para lombalgias 6 (38%) caminhoneiros relatam ter problema na coluna. Esses dados são semelhantes aos resultados identificados em outro estudo realizado com 165 motorista carreteiros em Tabuleiro do Norte-CE, a inadequação dos assentos, posição cambio e direção dos veículos são elementos ergonômicos importantes para evitar lombalgias, surgimento de doença decorrentes do esforço repetitivo e fadiga do profissional (FERNANDES PEREIRA et al., 2014).

A Norma Regulamentadora (NR) 17 visa a Ergonomia Funcional, na qual estabelece parâmetros que permite a adaptação das condições de trabalho e às características

psicofisiológicas dos trabalhadores, de modo a proporcionar um máximo de conforto, segurança e desempenho eficiente (BRASIL, 2019).

Vale ressaltar que na maioria das vezes, as empresas e os motoristas não cumprem as determinações da NR 17, talvez por desconhecimento que ela exista ou por falta de fiscalização por parte dos órgãos competentes.

Em relação se há algum tipo de penalização da empresa para os colaboradores que necessitam parar suas atividades para ir ao médico ou fazer algum tratamento, 11 (55%) dos caminhoneiros relataram que existe algum tipo de penalidade, por receberem comissão em função da produção, a condição ainda se agrava porque os motoristas que fazem longas viagens trabalham sob a pressão dos horários de entrega, ou seja, caminhão parado gera prejuízo para as transportadoras.

Neste estudo 6 (30%) caminhoneiros afirmaram dirigir 10 horas por dia, outros 6 (30%) dirigem 12 horas por dia, 7 (35%) dirigem 14 horas por dia e 1 (5%) dirige 16 horas por dia em média, fica evidenciado que 14 (70%) estão dirigindo 12 horas ou mais por dia, bem acima do limite permitido por lei, em descumprimento da lei 13.103/2015, regula o trabalho de motoristas que transportam passageiros ou cargas no Brasil (BRASIL, 2015).

De acordo com a Lei 13.103/2015 a jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 horas extraordinárias, a lei determina que o motorista nunca dirija 6 horas seguidas, sendo obrigatório um descanso de 30 minutos a cada período de 5 horas e meia, a cada dia de trabalho, o motorista precisa de um total de 11 horas de descanso, sendo pelo menos 8 delas seguidas, o descanso semanal também é garantido por lei, o caminhoneiro que esteja em viagem durante mais de sete dias deve tirar 24 horas para repouso (BRASIL, 2015).

Em relação ao tempo de horas de sono por dia, dos motoristas da presente pesquisa 14 (70%) afirma ter 6 horas de sono ou menos por dia, também em desacordo com a Lei 13.103/2015 a Lei do Motorista (BRASIL, 2015).

Diante desse cenário apresentado é inegável que longas horas de jornada de trabalho e o débito cumulativo de sono podem provocar alterações dos ritmos biológicos e a redução do desempenho psicomotor, reduzindo seu desempenho e estado de alerta, um descanso adequado é extremamente necessário para que esses profissionais desempenhe suas atividades da melhor maneira possível, de forma segura e saudável, a qualidade do sono prejudicada juntamente com a fadiga resultam em graves acidentes em diversas rodovias

(NARCISO; MELLO, 2017).

O excesso de trabalho é característico dessa atividade, tem como uma de suas consequências o agravamento dos casos de degeneração da saúde dos motoristas que impacta de forma negativa tanto na vida profissional e pessoal. Sendo assim, Narciso e Mello (2017) diz que as longas jornadas de horas trabalhadas acabam se tornando relacionadas a doenças e sintomas tais como: episódios de hipertensão arterial, depressão, distúrbios musculoesqueléticos, desconforto gastrointestinais, estresse e fadiga, além de estarem ligadas a comportamentos inadequados de saúde, tais como: maior consumo de álcool, tabagismo e sedentarismo.

A maior parte dos caminhoneiros enfrentam uma jornada de trabalho irregular e permanecem por mais de 18 horas por dia sem descanso, pesquisas indicam que permanecer acordado por mais que 19 horas pode ocasionar a redução do desempenho psicomotor do indivíduo, que é equivalente a altas quantidades de álcool no sangue (NARCISO; MELLO, 2017).

Em relação ao uso medicamentos apresentados na Tabela 4, demonstra que 5 (25%) dos sujeitos da seguinte pesquisa declaram que já usaram Anfetamina (Rebite), os dados são semelhantes aos da pesquisa realizada com 160 motoristas de caminhão que circulavam nas proximidades da cidade de Anápolis - GO (2017), onde 32,9% declaram que usam Anfetamina. Segundo Santos et al. (2017) o uso dessas drogas é uma prática comum entre os caminhoneiros durante suas atividades profissionais, para se manterem em estado de alerta, os mesmos relatam serem conscientes que as drogas estimulantes prejudicam a saúde, mas sentem a necessidade de seu uso, para que consigam percorrer longas distâncias, várias horas seguidas e por sofrerem pressão da empresa para manter o prazo da entrega.

Segundo o estudo de Masson e Monteiro (2010), realizado na CEASA na cidade de Campinas- SP, 54,2% dos caminhoneiros entrevistados fazem uso de drogas psicoativas para se manterem acordados durante as viagens, destes 54,4% dos motoristas ingeriam até 5 cinco comprimidos por viagem e usavam a droga há mais de 10 anos, 43,8% declaram o uso comum de anfetaminas para reduzir o sono e cansaço durante as longas viagens.

As anfetaminas são estimulantes do sistema nervoso central (SNC), quando usadas de forma indiscriminadamente podem levar a vários efeitos no organismo como: insônia, agressividade, taquicardia, inapetência, midríase, intoxicações, alucinações, delírios e morte. Recorrer ao uso de drogas, como a cocaína e Crack vem se tornando uma prática cotidiana

entre os caminhoneiros, e eles afirmam que tanto a Anfetamina e Crack têm o valor baixo e facilmente encontrados em Postos de Combustíveis e restaurante nas margens das rodovias (SILVA et al., 2017).

Sobre a ingestão de bebidas alcoólicas 6 (30%) dos motoristas entrevistados afirmam ingerir bebidas alcoólicas durante as viagens, os dados se diferem da pesquisa realizada por Santos et al. (2017), onde 73,9% relataram ter feito uso de bebidas alcoólicas durante as viagens, em outro estudo realizado por Narciso e Mello (2017) mostra que 91% dos caminhoneiros ingerem bebidas alcoólicas durante o trabalho, dos quais 24% utilizavam o álcool todos os dias. Os motivos relatados pelos motoristas para a ingestão de álcool foram: participação social entre os amigos, fugir da rotina, relaxar, ansiedade e problemas.

Este estudo demonstra que bebida alcoólica também é bastante consumida entre os caminhoneiros, além de ser uma das principais causadoras de acidentes e mortes no trânsito. No ano de 2017 foram registrados 549.405 acidentes de trabalho em todo o Brasil, o transporte rodoviário de cargas foi a atividade econômica que registrou maior número de óbitos, com 252 casos. Os dados estão no Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho - AEAT (2017), o uso de bebidas alcoólicas entre motoristas constitui um grave problema para a saúde pública, pois esta população apresenta níveis significativos de consumo, mostrando ser um grupo de grande vulnerabilidade (BRASIL, 2017).

3934

Em relação aos aspectos de saúde e estilo de vida 18 (90%) motoristas entrevistados referia não praticar atividades físicas e 15 (75%) fazem alimentação hipercalórica diariamente, os dados não se diferenciam da pesquisa realizada na Centrais Estaduais de Abastecimento (CEASA) - Campinas - SP no ano de 2010, com 50 Motoristas de Caminhão, onde 88% declara que não praticavam atividades físicas e que 68% apresentavam um IMC superior a 25 kg/m<sup>2</sup> e 32% uma circunferência abdominal acima de 100 cm, fatores que predisõem a doenças cardiovasculares (CODARIN et al., 2010).

A alimentação também é um dos fatores dominantes, com influência na saúde dos motoristas carreteiros, na maioria dos casos a alimentação é preparada e consumida de forma inadequada, provocando sérios problemas de saúde, as principais dificuldades são horários apertados impostos pela atividade, a falta de locais adequados de parada e falta de geladeira no caminhão, outra parte dos caminhoneiros de rota longa se alimentam em restaurantes, à beira das estradas, com oferta de alimentos de alto valor calórico e baixo valor nutritivo. Os dados são um alerta quanto à alimentação e aos hábitos de vida dos motoristas, é um

fator de risco para o desenvolvimento de doenças crônicas do coração, hipertensão arterial e do Diabetes Mellitus, afetando também sua qualidade de vida, a rotina itinerante e, muitas vezes, estressante dos caminhoneiros, além do tempo prolongado nas estradas, pode acarretar hábitos alimentares pouco saudáveis (FERNANDES PEREIRA et al., 2014).

Neste estudo os resultados da variável de motoristas tabagistas 9 (45%) dos profissionais entrevistados declara fazer uso de cigarro, os dados são semelhantes aos da pesquisa realizada por Santos et al (2017), onde 47,2% referia fazer uso de cigarros, e também são semelhantes aos dados da pesquisa realizada por Massom e Monteiro (2010) onde 38% dos motoristas entrevistados eram tabagistas e eles consumiam em média 17,1 cigarros por dia.

Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) e do Instituto Nacional de Câncer (INCA), a epidemia de tabagismo continua sendo a maior ameaça à saúde pública que o mundo já enfrentou, no Brasil 428 pessoas morrem por dia por causa do tabagismo, 12,6% de todas as mortes que ocorrem no país podem ser atribuídas ao tabagismo, 156.217 mortes poderiam ser evitadas a cada ano (BRASIL, 2017).

Em outro estudo realizado por Fernandes Pereira et al., (2014) 165 de motoristas carreteiros no Norte-CE, foi verificado que 63 (38,1%) dos caminhoneiros entrevistados já contraíram algum tipo de Infecções Sexualmente Transmissíveis (ISTs), em outra pesquisa realizada por Masson e Monteiro (2010) nas Centrais Estaduais de Abastecimento (CEASA) - Campinas - SP com 50 Motoristas de Caminhão, onde 94% dos entrevistados referiram ter parceiras eventuais em viagens de rota longa, a maioria mostrou-se consciente da importância do uso do preservativo nas relações sexuais eventuais, entretanto, 6% dos motoristas referiram nunca fazer uso de preservativos nas relações casuais, 40% disseram nunca ter recebido orientação sobre as ISTs, que é o elemento fundamental para evitar que eles se exponham sexualmente. A vulnerabilidade dos motoristas carreteiros não está ligada somente as longas jornadas, permanecendo semanas fora de casa, mas à a cultura inerente da categoria e baixa escolaridade.

## CONCLUSÃO

Foi possível perceber que há falta de fiscalização dos órgãos competentes com as transportadoras e motoristas, voltada as leis trabalhistas de jornada de trabalho, saúde e segurança do trabalho, que podem gerar condições inseguras, risco a saúde dos

caminhoneiros e acidentes nas rodovias brasileiras.

Sugere-se a parceria entre o poder público e privado, para elaboração de políticas públicas para a melhoria das condições de trabalho dos profissionais motoristas, sendo necessário a conscientização das empresas de transportes sobre a importância da prevenção de doenças ocupacionais e dos riscos iminentes de vida que esses trabalhadores sofrem em sua profissão e que deveriam ser tratados pelas autoridades responsáveis como problema de saúde pública.

Vale ressaltar que os caminhoneiros estão submetidos a uma grande sobrecarga de trabalho e condições ambientais precárias, colocando em risco sua saúde, destaca-se a importância de conscientização desses profissionais, tendo em vista que esse trabalhador é de grande importância para um país de dimensões continentais como o Brasil, é necessário focar em ações de saúde embasadas na atuação de equipe multidisciplinar, sendo a enfermagem uma área de conhecimento de grande importância nesse processo.

Reforça-se a importância da realização de novos estudos com os motoristas carreteiros de empresas privadas, uma vez que houve poucas pesquisas recentes envolvendo a saúde e as condições de trabalho dessa classe para incluir na discussão deste estudo.

3936

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei Nº 13.103, de 2 de Março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm). Acesso em: 24 de outubro 2019.

BRASIL. Ministério da Economia, secretaria de previdência. Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho 2017. Disponível em: <http://www.previdencia.gov.br/2018/09/acidentes-de-trabalho-apresentam-queda-de-62-em-2017/>. Acesso em: 11 de novembro 2019.

BRASIL. Ministério da economia, secretaria do trabalho. Inspeção do Trabalho. Disponível em: <http://trabalho.gov.br/dados-abertos-mtb/departamento-de-tecnologia-da->

BRASIL. Ministério da economia, secretaria do trabalho. Norma

BRASIL. Ministério da economia, secretaria do trabalho. Norma Regulamentadora, NR 4 serviços especializados em engenharia de segurança e em medicina do trabalho. Disponível em: [https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos\\_SST/SST\\_NR/NR-04.pdf](https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos_SST/SST_NR/NR-04.pdf). Acesso em: 20 de outubro 2019.

BRASIL. Ministério da economia, secretaria do trabalho. Norma Regulamentadora, NR 17 Ergonomia. Disponível em:

[https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos\\_SST/SST\\_NR/NR-17.pdf](https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos_SST/SST_NR/NR-17.pdf). Acesso em: 22 de outubro 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde, Instituto Nacional De Câncer. O cigarro mata. Disponível em: <https://www.inca.gov.br/campanhas/dia-mundial-sem-tabaco/2017/o-cigarro-mata>. Acesso em: 14 de novembro 2019.

CARVALHO, G. Histórico da saúde ocupacional. In: Carvalho GM. Enfermagem do trabalho. São Paulo: EPU, 2001. 320p.

CODARIN, M. A. F. et al. Association between practice of physical activity, educational level and food intake profile of truck drivers. *Saúde e Sociedade*, v. 19, p. 418-428, 1 jun. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.org/article/sausoc/2010.v19n2/418-428/en/>. Acesso

Disponível em: [https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos\\_SST/SST\\_NR/NR-07.pdf](https://enit.trabalho.gov.br/portal/images/Arquivos_SST/SST_NR/NR-07.pdf). Acesso em: 20 de outubro 2019. em: 14 de abril de 2019.

FERNANDES PEREIRA, F. G. Et al. Relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros. *Revista Brasileira em Promoção da Saúde*, vol. 27, núm. 4, outubro-diciembre, 2014, pp. 462-469. Disponível em: <https://periodicos.unifor.br/RBPS/article/view/2960>. Acesso em: 12 de setembro de 2019.

FRAGOSO JUNIOR, A.; GARCIA, E. G. Transporte rodoviário de carga: acidentes de trabalho fatais e fiscalização trabalhista. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, v. 44, 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2317-6369000018317>. Acesso em: 22 de abril de 2019.

3937

GIROTTO, E. et al. Uso contínuo de medicamentos e condições de trabalho entre motoristas de caminhão. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 21, n. 12, p. 3769-3776, dez. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v21n12/1413-8123-csc-21-12-3769.pdf>. Acesso em: 20 de março de 2019.

HINO, P. et al. Análise dos cuidados à saúde de caminhoneiros. *Revista de Enfermagem UFPE on line*, v. 11, n. 11, p. 4741-4748, 18 nov. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaenfermagem/article/view/231217/25231>. Acesso em: 15 de setembro 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. Síntese de indicadores

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, v. 63, p. 533-540, 1 ago. 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/reben/v63n4/06.pdf>. Acesso em: 15 de setembro 2019.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. *Revista Brasileira de Enfermagem*, v. 63, n. 1, p. 79-83, fev. 2010. Disponível em: [https://www.academia.edu/10490263/Vulnerabilidade\\_à\\_Doenças\\_Sexualmente\\_Tra](https://www.academia.edu/10490263/Vulnerabilidade_à_Doenças_Sexualmente_Tra)



MORENO, C. R. de C.; ROTENBERG, L. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, v. 34, n. 120, p. 128–138, dez. 2009. Disponível em:

NARCISO, F. V.; MELLO, M. T. DE. Safety and health of professional drivers who drive on Brazilian highways. *Revista de Saúde Pública*, v. 51, n. 0, 2017. Disponível em: [http://www.scielo.br/pdf/rsp/v51/pt\\_0034-8910-rsp-S1518-87872016050006761.pdf](http://www.scielo.br/pdf/rsp/v51/pt_0034-8910-rsp-S1518-87872016050006761.pdf). Acesso em: 10 de novembro 2019.

nsmissíveis\_AIDS\_e\_uso\_de\_drogas\_psicoativas\_por\_caminhoneiros. Acesso em: 14 de abril de 2019.

PENTEADO, R. Z. et al. Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. *Saúde e Sociedade*, v. 17, n. 4, p. 35–45, dez. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/sausoc/v17n4/05.pdf>. Acesso em: 21 de outubro 2019.

Regulamentadora, NR 7 Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional.

SANTOS, A. M. DA S. et al. Use of drugs by truck drivers traveling on highways. *Revista Médica de Minas Gerais*, v. 27, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5935/2238-3182.20170052>. Acesso em: 10 de novembro 2019.

SEDANO, G. DE S. et al. Educação Em Saúde: Um Desafio Do Enfermeiro Do Trabalho Na Atenção À Saúde Dos Caminhoneiros. *Revista de Pesquisa Cuidado é Fundamental Online*, v. 2, n. 2, p. 760–769, 2010. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=505750818002>. Acesso em: 19 de março de 2019.

3938

SILVA, L. G. DA et al. Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão. *Revista Psicologia, Organizações e Trabalho*, v. 16, n. 2, p. 153–165, 2016. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rpot/v16n2/v16n2a05.pdf>. Acesso em: 11 de novembro 2019.

sociais, uma análise das condições de vida da população brasileira 2018. Disponível em:

SOUZA E SOUZA, L. P.; PIMENTA, A. M. Prevalência e fatores ocupacionais associados à obesidade em trabalhadores do transporte coletivo urbano: revisão sistemática da literatura. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, v. 25, n. 4, p. 869–887, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4322/2526-8910.ctoAR0879>. Acesso em: 20 de março de 2019.