

# QUALIDADE DE VIDA E CONDIÇÕES DE TRABALHO NO SETOR DE TRANSPORTES: PERCEPÇÃO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO QUE TRAFEGAM PELA BR-153

Mayara Ananda Gauer<sup>50</sup>

## RESUMO

Este trabalho teve como objetivo estudar as condições de trabalho e qualidade de vida de caminhoneiros que trafegam pela BR-153 e compreender de que forma esses fatores são percebidos por esses trabalhadores. Como forma de orientar e fundamentar o desenvolvimento desta pesquisa, fez-se uso da pesquisa bibliográfica e de campo. A coleta de dados se deu por meio da aplicação de questionários a 63 caminhoneiros que trafegaram pela BR-153, durante os meses de julho a setembro de 2014. O perfil sociodemográfico demonstrou que todos os entrevistados são do sexo masculino e que a maioria tem idade entre 31 e 50 anos, é casada, tem filhos e o ensino médio completo. Quanto ao perfil profissiográfico e condições de trabalho, 80,95% trabalham como empregados, no regime celetista; 65,08% tem jornada de trabalho de 8 a 12 horas; 80,95% percorrem diariamente de 500 a 1000km. O número de horas de sono da maioria dos entrevistados (57,14%) é de até 8 horas por noite. Em relação ao tipo e idade da frota, 60,42% dos motoristas dirigem caminhões e 44,44% da frota foi fabricada entre 2009 a 2011. Destaca-se que 90,47% dos caminhoneiros consideraram seu caminhão confortável e 84,13% disseram que seu veículo de trabalho não apresenta ruídos e vibrações. A maioria dos caminhoneiros afirmou sentir-se satisfeita tanto com a sua profissão quanto em relação à remuneração recebida e a maior parte dos voluntários faz pausas regulares durante a jornada de trabalho, nunca sofreu penalidades por atrasos ou danos à carga transportada, não esteve envolvida em acidentes e não sofreu assaltos ou ameaças. Treinamentos para condução do veículo e de emergências são recebidos por 56,14% dos entrevistados. Verificou-se que um grande percentual não fuma e não ingere substâncias estimulantes. Ainda, muitos manifestaram terem sofrido de fadiga, irritabilidade e estresse nos últimos seis meses e relataram estar acima do peso. Salienta-se que os profissionais dessa categoria precisam ser constantemente orientados sobre os riscos da profissão e quais as formas de minimizá-los, para que tenham uma melhor qualidade de vida.

**Palavras-chave:** Segurança. Transporte de cargas. Qualidade de vida. BR-153.

---

<sup>50</sup>Mestre em Bioenergia pela Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO), especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho, graduada em Engenharia Ambiental pela Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). Professora dos cursos de Engenharia Ambiental e Engenharia Civil da Uniu. Membro do Conselho Editorial da Uniu.



# QUALITY OF LIFE AND WORKING CONDITIONS IN THE TRANSPORTATION SECTOR: PERCEPTIONS OF TRUCK DRIVERS TRAVELING THROUGH BR 153

Mayara Ananda Gauer

## ABSTRACT

This research aims to study the working conditions and quality of life of truck drivers who travel along BR 153 and to understand how these truck drivers perceive these factors. Data collection was made by means of questionnaires applied to 63 truck drivers who traveled over BR -15, from July to September 2014. The socio-demographic profile showed that all respondents are male and most are between 31 and 50 years old, married, have children and finished high school. As for the working conditions, 80.95% work as employees in the CLT regimen; 65.08 % work from 8 to 12 hours a day; 80.95% drive from 500 to 1000km daily. Most respondents (57.14 %) sleep up to 8 hours a day. Regarding the type and age of the fleet, 60.42% of the drivers drive trucks and 44.44 % of the fleet was produced from 2009 to 2011. It is noteworthy that 90.47 % of the truck drivers considered their truck comfortable and 84.13% said their vehicle was not noisy and did not vibrate. When asked about the professional and salary satisfaction, the vast majority of truckers said they are pleased with both their profession and their salary. Most volunteers make regular breaks during the day of work; most of them have never suffered penalties for delays or damage to cargo, nor were involved in an accident or suffered any assaults or threats. 56.14% of the respondents receive training for driving the vehicle and for emergencies. It was found that a large percentage do not smoke and do not drink stimulants. Yet, many expressed having suffered from fatigue, irritability and stress in the last six months and reported being overweight. Please note that professionals in this category need to be constantly informed about the risks of the profession and the ways to minimize these risks, so that they have a better quality of life.

**Keywords:** Security. Cargo transportation. Quality of life. BR-153.



## 1 INTRODUÇÃO

Os caminhoneiros compõem uma classe de trabalhadores sujeita a inúmeros riscos decorrentes de suas atividades. Além da possibilidade de se envolverem em acidentes de trânsito, esses trabalhadores, na maioria das vezes, são submetidos a jornadas exaustivas de trabalho, que aliadas às posturas forçadas, ruídos, temperaturas e estresse, podem ocasionar doenças ocupacionais.

A BR-153, conhecida também como Rodovia Transbrasiliana, é a quarta maior rodovia do país, tendo mais de 4 mil quilômetros de extensão, com seu início em Marabá (no estado do Pará) e seu fim em Aceguá (no estado do Rio Grande do Sul). Dada sua extensão e seu papel fundamental no processo de integração entre as regiões brasileiras, essa rodovia, hoje, é uma rota importante de escoamento de produtos e mercadorias, contando com um grande fluxo de veículos.

Destaca-se também que a maioria dos produtos destinados à exportação trafega por essa BR na região Sul, pois essa rodovia é o principal eixo de ligação com outras BRs importantes, tais como a BR-277, BR-116 e BR-101.

Para que a distribuição desses produtos seja contínua, os condutores dos caminhões, muitas vezes, praticam longas jornadas diárias de trabalho, a fim de conseguir cumprir os prazos (bastante restritivos) determinados por seus superiores ou pelos próprios centros de recebimento.

Dessa maneira, o tema desta pesquisa mostra-se relevante, pois considera o motorista de caminhão um profissional muito importante para o desenvolvimento econômico e para o progresso do país. Não obstante, é essencial zelar pela saúde desses trabalhadores, bem como estabelecer melhores condições laborais a eles.

Justifica-se esta pesquisa pela necessidade de se conhecer a realidade vivida diretamente pelos caminhoneiros que trafegam pela rodovia supracitada, compreendendo os fatores que afetam a qualidade de vida, saúde e segurança desses profissionais.

Considerando essa problemática, este trabalho tem como objetivo geral estudar as condições de trabalho e qualidade de vida de caminhoneiros que trafegam pela BR-153 e compreender de que forma esses fatores são percebidos por esses trabalhadores. Citam-se como objetivos específicos:

- a) estudar as características da atividade profissional de motorista de caminhão;
- b) conhecer as dificuldades encontradas pelos motoristas de caminhão no exercício de sua profissão;
- c) compreender de que forma os fatores relativos à organização do trabalho de caminhoneiros podem ser determinantes no desenvolvimento de doenças e acidentes de trabalho.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 2.1 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Nos dias de hoje, o principal modal brasileiro para transporte de cargas e mercadorias é o rodoviário, sendo esse tipo de transporte fundamental para o escoamento da produção agrícola e industrial do país (LOPES; CARDOSO e PICCININI, 2008).

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), a participação do modal rodoviário na movimentação anual de cargas e passageiros corresponde a 61,1%, equivalendo a 485.625 milhões de TKU (toneladas transportadas por quilômetro útil) (CNT, 2014a).

Nesse aspecto, destaca-se também a extensão da malha rodoviária brasileira e a frota de caminhões. Em relação à primeira, tem-se, hoje, 1.691.804 km de estradas, em que estão incluídas as pavi-

mentadas e não pavimentadas e as de domínio federal, estadual, municipal e rede planejada. No que se refere à frota de veículos, o Brasil conta com 2.518.220 caminhões, conforme dados da CNT (2014a).

Outro dado relevante diz respeito ao número de empresas envolvidas com o transporte de cargas, usando o modal rodoviário: o boletim da CNT, de maio de 2014, registra 156.411 empresas incluídas nesse ramo de atividade (CNT, 2014a).

Por não se ter outros modais tão desenvolvidos e que possam dar suporte ao transporte rodoviário de mercadorias no país, perde-se muito em termos de competitividade, pois, como se sabe, o excesso de veículos transitando pelas rodovias torna-as inseguras e exige manutenção constante, que, muitas vezes, não é realizada com a periodicidade necessária (LOPES; CARDOSO; PICCININI, 2008; PARABOCZ; D'AMBROZO, 2012).

Os resultados são rodovias cheias, movimentadas, esburacadas, mal sinalizadas e, por consequência, perigosas, tanto para os motoristas de caminhão quanto para outros usuários (MORENO; ROTENBERG, 2009; PARABOCZ; D'AMBROZO, 2012). Com isso, tem-se como resultado um maior número de acidentes de trânsito nessas estradas.

Dados publicados pela CNT (2013) revelam que o número de acidentes de trânsito tem aumentado a cada ano. Em 2007, houve um registro de 128.451 acidentes em Rodovias Federais Policiadas. Em 2008, esse número subiu para 141.122; em 2009 para 158.641; em 2010 os registros foram de 183.410; finalmente, dados de 2011 marcam 188.925. Cabe salientar que essas estatísticas são gerais, sem apresentar distinção em relação aos tipos de veículos envolvidos. Estima-se que o custo total dos acidentes, no ano base de 2011, foi de 15,72 bilhões de reais (CNT, 2013).

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) divulgou que, em 2011, o número de veículos de carga envolvidos em acidentes no Brasil foi de 93.066, ficando atrás apenas dos veículos de passeio, que corresponderam a um total de 179.206 veículos envolvidos (DNIT, 2011).

Outro ponto bastante importante refere-se ao transporte de cargas perigosas pelas rodovias. É comum a movimentação de produtos químicos, combustíveis e agrotóxicos, o que aumenta os riscos em caso de acidentes de trânsito. Nessa perspectiva, acidentes que envolvem cargas perigosas podem trazer consequências desastrosas ao meio ambiente e às pessoas envolvidas (VERGINASSI et al., 2007).

Por esse motivo, Verginassi e outros (2007) destacam que o transporte de produtos perigosos deve atentar para os riscos de cada um, bem como atender às exigências prescritas, com base na classe e subclasse desses produtos (tóxico, corrosivo, oxidante, entre outros), prezando pela segurança nos transportes.

Estudo de Verginassi e outros (2007), no estado do Mato Grosso, constatou que a maioria dos acidentes com carga perigosa identificados ocorreu por falha humana (despreparo e falta de consciência dos motoristas), falha mecânica (problemas com o caminhão) e pelas condições precárias das rodovias, corroborando o que foi supracitado.

## 2.2 AMBIENTE LABORAL DO MOTORISTA DE CAMINHÃO E SUAS IMPLICÂNCIAS À SAÚDE DO TRABALHADOR

A atividade laboral dos motoristas profissionais pode prejudicar, de várias maneiras, a saúde desses trabalhadores (PENTEADO et al., 2012).

Sabe-se que a organização do trabalho dessa categoria profissional impõe, na maioria das vezes, jornadas exaustivas e até impraticáveis, o que confere riscos tanto ao próprio motorista quanto a toda população que transita pelas estradas (MORENO; ROTENBERG, 2009).

Penteado e outros (2012) analisaram aspectos de saúde do trabalho de quatrocentos caminhoneiros no interior de São Paulo e puderam constatar que a maioria dos entrevistados (68,3%) trabalha de 9 a 17 horas diárias, e o tempo de viagem médio é de aproximadamente 13 horas.

Felippe e outros (2012) também verificaram, em estudo sobre as alterações posturais em caminhoneiros, excessivas jornadas de trabalho. O tempo médio de trabalho dos entrevistados chegou a 18 horas diárias. Nesse contexto, os entrevistados justificaram que seus rendimentos são proporcionais ao número de fretes (viagens) realizados. Assim, mais horas trabalhadas diariamente, rendem um maior número de fretes e, conseqüentemente, um melhor salário.

Para aguentarem o ritmo de trabalho exigido, muitos caminhoneiros privam-se do sono diário e usam esse período de repouso para chegarem mais rapidamente aos seus destinos. É comum, nessa classe de trabalhadores, o uso de estimulantes tais como as anfetaminas (conhecidas por “rebites”). Teixeira (2011) investigou o uso dessas substâncias em caminhoneiros no litoral norte do Rio Grande do Sul. O autor concluiu que grande parte dos entrevistados usa ou já usaram anfetamina para reduzir o sono e o cansaço (prevalência de 71% na faixa etária entre 21 a 50 anos) e que esse uso, em alguns casos, é bastante abusivo (ingestão de mais de uma cápsula de anfetamina por noite).

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), por meio da Resolução nº 460, de 12 de novembro de 2013, passou a exigir, a partir de 1º de janeiro de 2014, exame toxicológico para obter renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) das categorias C, D e E. Entre os objetivos dessas medidas está a verificação de substâncias psicoativas no corpo. Só conseguirão renovar a CNH os motoristas cujos exames apresentem resultados negativos para um período mínimo de 90 dias anteriores à data da coleta do material (CNT, 2014b; CONTRAN, 2013). Pode-se dizer que o ambiente de trabalho de caminhoneiros é bastante complexo. Primeiro porque o local de trabalho é o próprio veículo de transporte. Segundo porque esse veículo interage com o ambiente físico e artificial (estradas) de forma dinâmica (PARABOCZ; D’AMBROZO, 2012).

As poucas horas de sono dos caminhoneiros desencadeia uma série de outros problemas. As alterações do sono e do ciclo circadiano causam irritabilidade, falta de memória, sensibilidade à dor, diminuição da atenção e concentração, entre outros (MANZATTO, 2012).

A falta de repouso e das atividades de lazer relacionam-se a acidentes de trabalho, doenças do coração, distúrbios mentais e dores musculares em motoristas (RAMOS et al., 2007). Aliado a isso, muitos sentem-se inseguros, porque estão sujeitos a assaltos e pequenos roubos, o que representa mais uma fonte de estresse para esse profissional (RESENDE; SOUSA; CERQUEIRA, 2010). Frente a esse cenário, os pesquisadores apontam:

Há necessidade urgente de maior atenção e regulamentação da atividade dos caminhoneiros para melhorar a qualidade de vida dos mesmos e garantir uma segurança maior nas rodovias (RESENDE; SOUSA; CERQUEIRA 2010, p.5).

Destacam-se, ainda, nessa atividade, problemas frequentes em relação à postura, problemas na coluna (lombar e cervical), dores nas mãos, braços e pernas (FELLIPE et al., 2012), os quais podem estar vinculados aos aspectos ergonômicos, tanto do veículo quanto dos procedimentos de carga e descarga de produtos; problemas auditivos e na voz (em virtude do ruído excessivo causado pelo veículo em movimento (PENTEADO et al., 2012; TEIXEIRA, 2005); sobrepeso, uso de bebidas alcoólicas e fumo, problemas de pressão alta e solidão) (associada à ausência familiar), também aparecem nessa classe de trabalhadores (LIMA, 2012).

### 3 METODOLOGIA

Como forma de orientar e fundamentar o desenvolvimento desta pesquisa, fez-se uso da pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo. O trabalho consistiu num estudo descritivo e exploratório, incidindo na análise das condições de trabalho de motoristas de caminhão.

Conforme afirma Amaral (2007), o levantamento bibliográfico é uma etapa imprescindível à realização de todo e qualquer trabalho científico, pois influencia em todas as etapas posteriores da pesquisa, uma vez que fornece o embasamento teórico necessário para a continuação do trabalho.

A pesquisa bibliográfica norteia o trabalho científico, compreendendo levantamentos feitos em jornais, periódicos, sites de Internet, entre outros, constituindo-se numa etapa de investigação minuciosa em busca do conhecimento (PIZZANI et al., 2012).

Piana (2009, p. 167) enfatiza que “[...] não existe pesquisa sem o apoio de técnicas e de instrumentos metodológicos adequados, que permitam a aproximação ao objeto de estudo”. Considerando essa assertiva, o presente trabalho também compreendeu a pesquisa de campo.

#### 3.1 COLETA E ANÁLISE DE DADOS

A coleta de dados em campo se deu por meio da aplicação de questionários aos caminhoneiros que trafegam pela BR-153 e que, eventualmente, fazem parada no km 476, para lanche e compra de produtos coloniais.

Santaella (2001) comenta que um dos instrumentos mais usados para a coleta de dados são os questionários. Eles podem ser estruturados, quando seguem um roteiro pré-estabelecido, ou não estruturados quando contém perguntas abertas.

Neste trabalho, o questionário elaborado para a coleta de dados baseou-se nos estudos de Ferreira e Alvarez (2013), Lizardo e outros (2008), Penteado e outros (2012) e Ribeiro (2008). Optou-se pela elaboração de um questionário objetivo, de fácil compreensão e administração, com questões predominantemente fechadas, para que se conseguisse atingir um número representativo de amostras.

Foi possível aplicar questionários a 63 caminhoneiros, durante os meses de julho a setembro de 2014.

### 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

#### 4.1 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS

Analisando-se as respostas dos questionários, verificou-se, por unanimidade, que todos os entrevistados são do sexo masculino.

Na Tabela 1 pode-se observar, em número de entrevistados e em porcentagem, a faixa etária da população estudada. Em geral, mais de 70% dos entrevistados tem idade entre 31 e 50 anos.

Tabela 1 – Faixa etária dos caminhoneiros entrevistados

<b>FAIXA ETÁRIA</b>	<b>NÚMERO DE ENTREVISTADOS</b>	<b>PORCENTAGEM DE ENTREVISTADOS (%)</b>
20 a 30 anos	10	15,87
31 a 40 anos	24	38,10



41 a 50 anos	21	33,33
Mais de 50 anos	8	12,70
Total	63	100%

Fonte: Da autora, 2014.

Dos entrevistados, 84,13% são casados, 1,59% são viúvos, 6,35% divorciados e 4,76% solteiros. Os que não responderam correspondem a 3,17%. Destaca-se que 87,30% têm filhos. Percebe-se, assim, pelos dados obtidos, que a maior parte da amostra estudada possui famílias constituídas. As longas distâncias percorridas e o afastamento de seus familiares podem ser um fator gerador de estresse para os caminhoneiros. Muitas vezes, devido às longas jornadas, esse contato com a família é breve e esporádico (LIMA, 2012; MORAES, 2012).

Quanto à escolaridade da amostra estudada, pode-se observar que a maioria possui o ensino médio completo, conforme os dados apresentados na Tabela 2.

Tabela 2 – Nível de escolaridade dos entrevistados

<b>NÍVEL</b>	<b>NÚMERO DE ENTREVISTADOS</b>	<b>PORCENTAGEM DE ENTREVISTADOS (%)</b>
Ensino fundamental incompleto	7	11,11
Ensino fundamental completo	22	34,92
Ensino médio completo	30	47,62
Ensino superior completo	3	4,76
Não responderam	1	1,59
Total	63	100

Fonte: Da autora, 2014.

Quando indagados sobre o tempo de exercício da profissão, a maioria dos entrevistados (47,62%) afirmou que trabalha como motorista entre 10 e 20 anos; 31,75% são caminhoneiros há mais de 20 anos e 20,63% iniciaram essa atividade mais recentemente (tendo entre 1 e 10 anos de profissão).

Em síntese, o perfil sociodemográfico dos entrevistados encontrado neste estudo condiz com os trabalhos de Silva (2005), Lima (2012), Martins; Silva; Guedes (2009), nos quais também verificou-se que a maior parte dos caminhoneiros têm entre 30 e 50 anos, são casados e têm filhos. Além disso, o nível de escolaridade restringe-se, na maior parte dos casos, ao ensino médio, sendo raras as situações em que se relata a conclusão do ensino superior.

#### 4.2 CARACTERÍSTICAS PROFISSIONAIS E CONDIÇÕES DE TRABALHO

Foram levantadas informações sobre o tipo de contrato de trabalho dos entrevistados. Os caminhoneiros que trabalham sob regime celetista (empregado) correspondem a 80,95%, enquanto apenas 19,05% são autônomos.

Em relação à jornada de trabalho diária dos caminhoneiros, 65,08% trabalham de 8 a 12 horas por dia; 28,57% trabalham por mais de 12 horas e 6,35% trabalham entre 6 a 8 horas. Quanto à quilometragem percorrida nessa jornada diária, 80,95% rodam de 500 a 1000km; 15,87% trafegam por menos de 500km e 3,17% dirigem mais de 1000km por dia.

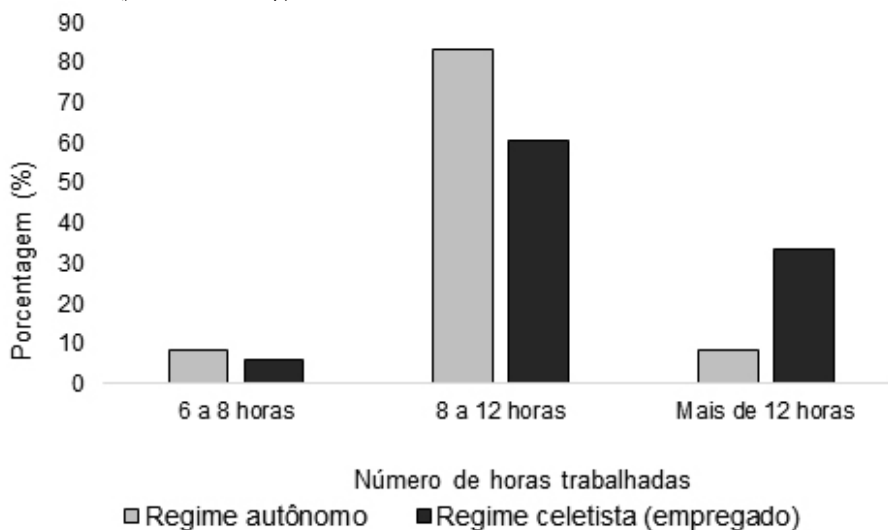
A maioria dos voluntários percorre rotas longas diariamente. Apesar disso, quando questionados sobre o número de horas diárias de sono a maioria (57,14%) afirmou que consegue dormir até 8 horas por noite; 23,81% afirmaram dormir até 6 horas por noite; 11,11% disseram ter mais de 8 horas de sono por noite e 7,94% dormem somente até 4 horas por noite.

De forma geral, a maior parte da população estudada trabalha até 12 horas por dia. Considerando as 8 horas de sono diário, que a maioria dos entrevistados afirmou possuir, presumem-se que restam apenas 4 horas para o convívio familiar, atividades de lazer e atividades físicas.

Correlacionando-se o regime de trabalho dos caminhoneiros (autônomo ou empregado) e as horas trabalhadas diariamente (Gráfico 1) inferiu-se que o regime de trabalho dos entrevistados não interfere de forma significativa no número de horas laboradas diariamente.

Exigências legais recentes em relação à jornada de trabalho podem explicar os resultados obtidos nesta pesquisa. De acordo com a Lei Federal nº 12.619 de 30 de abril de 2012, conhecida como “Lei do Descanso” - que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista -, a jornada de trabalho do motorista profissional deve limitar-se a 8 horas diárias (ou 44 horas semanais), sendo admitida a realização de até 2 horas extras. Além disso, desde que previsto em acordo coletivo, é possível trabalhar com o “banco de horas”, ou seja, o excesso de horas trabalhadas em um dia pode ser compensado pela sua correspondente diminuição em outros dias de trabalho (BRASIL, 2012). Cabe destacar que, em maio de 2014, a Câmara dos Deputados aprovou alterações à Lei nº 12.619, passando a admitir a realização de até 4 horas extras (RONCONI, 2014).

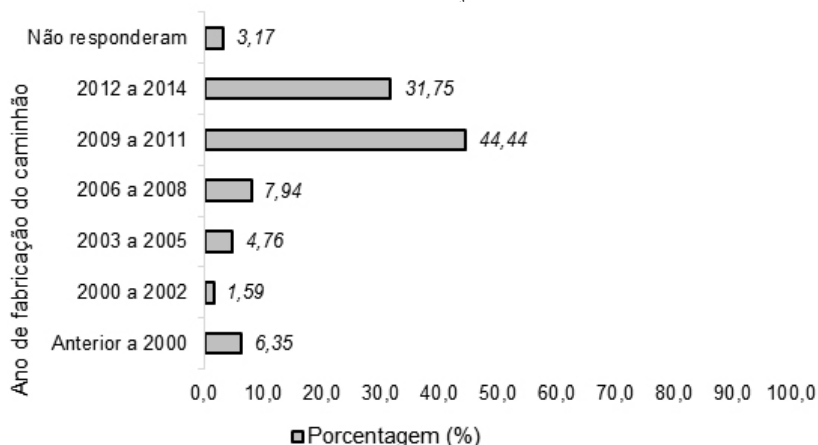
Gráfico 1 – Relação entre o regime de trabalho e o número de horas trabalhadas diariamente.



Fonte: Da autora, 2014.

Quanto ao tipo de caminhão 60,32% dirigem carretas; 25,40% são motoristas de caminhão “Truck” e 12,70% dirigem outros tipos de caminhões (incluem-se aqui os caminhões “tanque”, “cegonhas”, etc). Outra informação relevante obtida refere-se à idade da frota (ou ano de fabricação dos caminhões) (Gráfico 2).

Gráfico 2 – Ano de fabricação dos caminhões

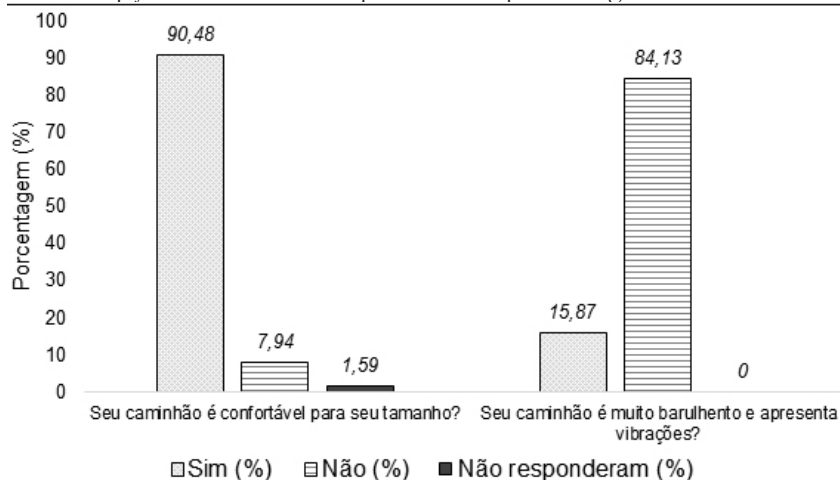


Fonte: Da autora, 2014.

De acordo com o Gráfico 2, grande parte da frota (76,19%) pode ser considerada jovem (com o ano de fabricação variando de 2009 a 2014). Essa verificação entra em concordância com o que foi observado em relação à percepção dos motoristas sobre o estado de conservação de seu caminhão. Nesse caso, 95,24% responderam que seu caminhão apresenta-se em bom estado. Esses dois aspectos constatados mostraram-se bastante positivos, uma vez que caminhões mais modernos e mais bem conservados oferecem maior conforto e segurança nas estradas, diminuindo a exposição dos motoristas aos riscos inerentes à profissão.

Quando questionados sobre os aspectos ergonômicos de seus caminhões, 90,48% disseram que seu caminhão mostra-se confortável ao seu tamanho e 84,13% afirmaram que seus caminhões não são barulhentos e não apresentam vibrações (Gráfico 3). Essas constatações são satisfatórias, pois podem reduzir as chances de os caminhoneiros apresentarem perda auditiva (devido aos ruídos e vibrações), bem como apresentarem problemas de saúde (tais como os “desvios” de coluna, causados pelas alterações posturais).

Gráfico 3 – Percepção dos motoristas quanto aos aspectos ergonômicos de seu caminhão



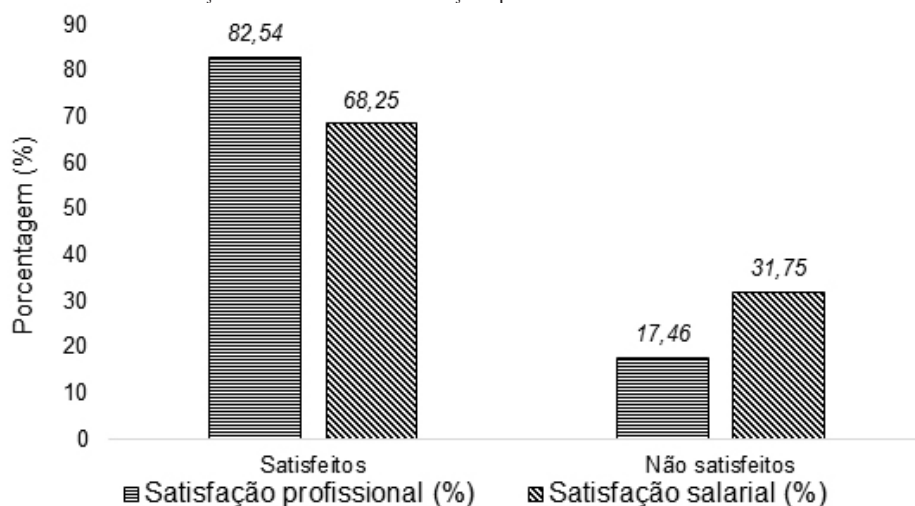
Fonte: Da autora, 2014.

Os dados expostos no gráfico acima concordam com o estudo de Lizardo e outros (2008), cujos resultados apresentaram condições satisfatórias quanto à ergonomia do caminhão. Alves Junior (2014) reitera que “[...] a vibração de corpo inteiro, o ruído uniforme e contínuo, o movimento pendular do tronco e da cabeça, as imagens que passam no seu campo visual durante toda a jornada, são fatores indutores da fadiga e do sono [para o caminhoneiro]”. Por isso, manter a ergonomia é fundamental para reduzir os riscos de acidentes nas estradas.

Quanto ao tipo de carga transportada, 68,25% dos caminhoneiros que trafegam pela BR-153 transportam material seco; 11,11% transportam produtos perigosos e apenas 1,59% (1 entrevistado) transporta carga viva. Os restantes 19,05% são responsáveis pela movimentação de outros tipos de cargas (não especificadas) pelo trecho estudado.

Quando questionados sobre a satisfação profissional e salarial, a maioria dos caminhoneiros afirmou sentir-se satisfeita tanto com a sua profissão quanto em relação à remuneração recebida (Gráfico 4). Assim, pode-se concluir que a maioria desempenha esse ofício de forma motivada, o que condiz com os resultados obtidos por Lizardo e outros (2008). Cabe destacar, também, que todos os entrevistados afirmaram receber seu pagamento em dia, sem atrasos, o que também representa um fator positivo e contribui para a maior satisfação com a função exercida profissionalmente.

Gráfico 4 – Avaliação do nível de satisfação profissional e salarial dos entrevistados



Fonte: Da autora, 2014.

Os resultados correspondentes aos aspectos relacionados à “realização de pausas durante a jornada de trabalho”, “penalidades por atrasos ou danos à carga transportada”, “envolvimento em acidentes, assaltos e ameaças” são apresentados na Tabela 3.

Tabela 3 – Constatações relacionadas ao exercício profissional do caminhoneiro

<b>ASPECTO OBSERVADO</b>	<b>PORCEN- TAGEM DE RESPOSTAS AFIRMATI- VAS (SIM)</b>	<b>PORCEN- TAGEM DE RESPOSTAS NEGATIVAS (NÃO)</b>	<b>NÃO RES- PONDERAM</b>	<b>TOTAL</b>
Faz pausas regu- lares durante a jornada de tra- balho?	65,08%	34,92%	0	100%
Já sofreu alguma penalidade por atraso ou dano à carga transpor- tada?	9,52%	90,48%	0	100%
Já esteve envol- vido em aciden- tes? <sup>51</sup>	39,68%	58,73%	1,59%	100%
Já sofreu assal- tos ou ameaças?	34,92%	65,08%	0	100%

Fonte: Da autora, 2014.

No que concerne ao primeiro aspecto observado da Tabela 3, o alto percentual de entrevistados que realizam pausas durante a jornada justifica-se pelas exigências da Lei nº 12.619, a qual estabelece um intervalo mínimo de 30 minutos a cada 4 horas de direção (BRASIL, 2012). O estabelecimento de um tempo máximo ao volante mostra-se muito importante, pois reduz a fadiga, o sono e o estresse inerentes à profissão.

Já em relação aos terceiro e quarto aspectos observados da Tabela 3, procurou-se estabelecer uma associação entre as duas variáveis com um sintoma relatado por 40 entrevistados (item 4.3) (63,50% dos entrevistados): cansaço, irritabilidade e estresse. Entretanto, a correlação foi negativa, pois dos 40 caminhoneiros que afirmaram manifestar esse sintoma, apenas 18 e 15 já estiveram envolvidos com acidentes ou sofreram assaltos e ameaças durante o labor, respectivamente.

Foram avaliados também aspectos vinculados ao recebimento de treinamento para condução e situações de emergências e o fornecimento (e uso) de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs).

Quanto ao recebimento de treinamentos para condução do veículo e o que fazer em casos de emergência, 57,14% das respostas foi positiva. Destaca-se, assim, a necessidade contínua de se realizarem cursos e treinamentos de reciclagem, direção defensiva, atendimento a emergências e primeiros-socorros, tendo em vista que 41,27% dos motoristas afirmaram não receber esse tipo de treinamento e não estar preparados para agir em situações emergenciais. Ressalta-se também que esses treinamentos devem ser periódicos e continuados, para que surtam os efeitos desejados de sua prática.

<sup>51</sup> Em relação a essa questão, destaca-se que um entrevistado afirmou já ter-se envolvido em acidentes fora do exercício profissional e um entrevistado afirmou já ter-se envolvido em mais de um acidente.

Procurou-se associar o regime de trabalho dos motoristas com o fato de realizarem ou não os treinamentos de condução e de emergência (Gráfico 5). Cabe ressaltar que da população entrevistada, 12 são profissionais autônomos e 51 são contratados sob regime celetista (totalizando os 63 voluntários).

Gráfico 5 – Associação entre regime de trabalho e recebimento (realização) de treinamentos de condução e emergência

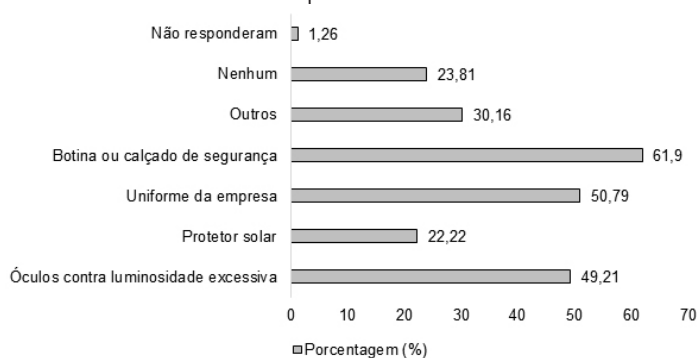


Fonte: Da autora, 2014.

Pela observação do gráfico acima constata-se que os treinamentos para condução e situações de emergências são oferecidos e realizados sobretudo pelos motoristas que trabalham à luz da CLT. A maioria das empresas de transporte de cargas visa à formação e aperfeiçoamento profissional de seus motoristas, pois a seguridade pessoal e material faz parte de sua política interna. O mesmo não acontece com os profissionais autônomos, pois como não há exigências quanto à realização de cursos de aperfeiçoamento, eles são realizados com menor frequência.

No que se refere à utilização de EPIs, pôde-se observar a variação de respostas no Gráfico 6.

Gráfico 6 – Uso de EPIs pelos caminhoneiros entrevistados



Fonte: Da autora, 2014.

#### 4.3 PARÂMETROS DE QUALIDADE DE VIDA

Investigaram-se alguns dos hábitos de consumo dos caminhoneiros (em relação ao fumo e uso de bebidas alcoólicas e estimulantes). Os resultados obtidos são apresentados na Tabela 4, considerando a periodicidade desse consumo.

Tabela 4 – Frequência dos hábitos de consumo relatados pelo caminhoneiros

HÁBITO	FREQUÊNCIA		
	Habitual (sempre)	Eventual (às vezes)	Nunca
Fumar	20,63%	0	79,37%
Ingerir bebidas alcoólicas	23,81%	42,86%	33,33%
Ingerir energéticos e/ou estimulantes <sup>1</sup>	4,76%	9,52%	84,13%

<sup>1</sup> 1 entrevistado não respondeu (1,59%).

Fonte: Da autora, 2014.

Percebe-se que o fumo e o uso de medicamentos estimulantes não são hábitos da maioria dos caminhoneiros entrevistados. Sob o ponto de vista da saúde e qualidade de vida, essa constatação é muito positiva, tendo em vista os efeitos ocasionados pelo tabagismo e ingestão de substâncias estimulantes ou psicoativas. Pentead e outros (2012) entrevistaram 400 caminhoneiros no interior de São Paulo e identificaram que, em relação à ingestão de bebidas alcoólicas, 4% sempre as consomem, 39,5% as consomem às vezes, e 56,5% nunca consomem esse tipo de bebida. Os mesmos autores também constataram que 67,5% não têm o hábito de fumar, 80,5% nunca consomem energéticos e 92,5% nunca fazem uso de estimulantes (“rebite”). Assim, observa-se que os resultados para os hábitos “fumar” e “ingerir energéticos/estimulantes” condizem com o que foi encontrado no presente estudo. Úlhoa e outros (2010), em estudo realizado com 460 motoristas de caminhão de uma transportadora de cargas das regiões Sul e Sudeste do Brasil, também identificaram que, da amostra estudada, 82,8% eram não fumantes e 65,5% consumiam bebidas alcoólicas socialmente, o que também se aproxima ao constatado na presente pesquisa.

Referente ao estilo de vida, apenas 7,94% dos participantes deste estudo responderam que realizam exames médicos de rotina a cada seis meses; 53,97% realizam exames de saúde uma vez ao ano e 38,09% não fazem exames periódicos. Apesar disso, quando indagados sobre os problemas de saúde ou dores que lhes ocorreram nos últimos seis meses, apenas 6 entrevistados não relataram queixas, conforme ilustra o Gráfico 7.

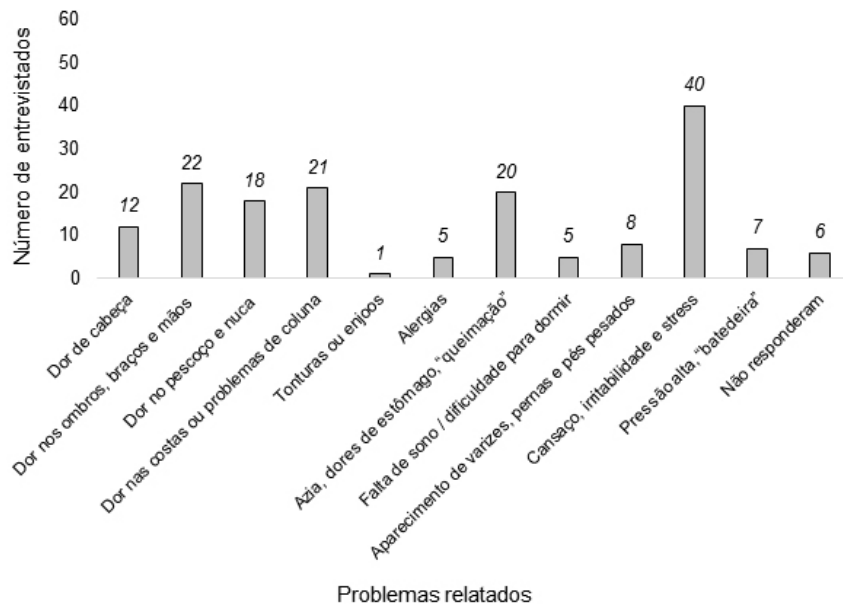
Em relação ao Gráfico 7 destacam-se os problemas “Cansaço, irritabilidade e stress” relatado por 63,49% dos caminhoneiros, seguido por “Dor nos ombros, braços e mãos”, com 34,92% e “Dor nas costas ou problemas de coluna” (33,33%). Dessa forma, é fundamental que esta classe profissional seja orientada quanto à importância de realizar exames médicos com frequência. Dado que a maioria relatou algum problema de saúde, os exames são fundamentais para detectar possíveis complicações e direcionar a forma de tratamento mais adequada, uma vez que permite conhecer as causas das manifestações clínicas relatadas.

O fato de a maioria dos entrevistados sofrer de fadiga, irritabilidade e estresse pode aumentar as chances de envolvimento em acidentes de trânsito. Dados da Associação Brasileira do Sono mostram que cerca de 20% dos acidentes ocorrem por cansaço do motorista e 30% das vítimas morrem em função deles (ESTRADAS, 2014).

Apesar de a maioria dos motoristas terem afirmado que seus caminhões são confortáveis, é evidente, pela análise do Gráfico 7, que as condições ergonômicas precisam ser melhoradas. As dores relatadas nos membros superiores, pescoço e coluna estão diretamente relacionadas à postura adotada

durante a jornada de trabalho, bem como aos esforços realizados de modo continuado durante a direção (movimentação do volante e troca de câmbio, por exemplo). Ribeiro (2008) enfatiza que “a essa postura fátigante são atribuídos problemas de coluna dentre outros”, evidenciando que a postura incorreta, relacionada ao mau posicionamento ergonômico, representa um risco iminente à saúde do caminhoneiro.

Gráfico 7 – Problemas de saúde ou dores relatados pelos entrevistados (nos últimos seis meses)



Fonte: Da autora, 2014.

Outro sintoma bastante aparente pelo Gráfico 7 é a manifestação de “queimação” estomacal e azia. Isso demonstra que a alimentação dos motoristas nem sempre é equilibrada e regular. Resende, Sousa e Cerqueira (2010) entrevistaram 513 motoristas que viajavam em trechos acima de 400 quilômetros e identificaram a precariedade de sua alimentação. Os autores notaram que a maior parte dos caminhoneiros prepara seu alimento em uma cozinha adaptada na parte externa do caminhão e que suas refeições não são diversificadas. Essas questões influenciam diretamente a manifestação de problemas gastrointestinais.

Quando questionados sobre possuírem doenças crônicas, 83,00% (52 entrevistados) disseram não possuir nenhuma. Dos que responderam afirmativamente essa questão, 4,76% disseram ter diabetes; 12,70% afirmaram que apresentam quadros de hipertensão; 1,59% expuseram possuir problemas na coluna e 1,59% assinalaram a opção “outras doenças”, mas sem especificarem qual.

Apesar de muitos entrevistados terem respondido que apresentam problemas de saúde crônicos ou desconfortos nos últimos seis meses, apenas 25,40% assumiu que já precisou se afastar do trabalho por conta destas ocorrências. Ainda dentro deste contexto, 60,32% considera seu estado de saúde atual como bom e 39,68% afirmaram que poderia estar melhor. Nenhum voluntário disse que seu estado de saúde mostra-se ruim.

O exercício da profissão de caminhoneiro é bastante sedentário. Em geral, o trabalho, o qual é conduzido na posição sentada, na maior parte do tempo, dificulta a movimentação do profissional, o



que pode conduzir a quadros de sobrepeso e obesidade. Tal constatação esteve de acordo com os dados obtidos neste estudo, no qual 57,15% dos entrevistados admitiu estar acima do peso ideal. Masson e Monteiro (2010) investigaram os Índices de Massa Corpórea (IMC) de caminhoneiros que transitavam pelo entreposto hortifrutigranjeiro de Campinas. Os autores identificaram IMC elevado, caracterizando sobrepeso. Outros estudos como o de Lizardo e outros (2008), Martins; Silva; Guedes (2009) e Ramos e outros (2007), também relatam o sobrepeso e a obesidade em investigações feitas com motoristas de caminhão, corroborando com o que foi identificado na presente pesquisa.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se dizer que os objetivos propostos foram alcançados, tendo em vista que se conseguiu entrevistar um número razoável de motoristas que se mostraram dispostos a participar e contribuir para a realização deste estudo.

Foi possível constatar que a atividade profissional de motorista de caminhão tem como características principais as jornadas de trabalho longas (de 8 a 12 horas) e as grandes distâncias percorridas diariamente (em média de 500 a 1000 km). Ainda, foi possível identificar que a maior parte dos caminhoneiros tem entre 30 e 50 anos, possui ensino médio completo e trabalha sob o regime celetista (contratados).

A maior parte da frota pode ser considerada jovem, o que justifica o fato de a maioria dos entrevistados terem afirmado que seus caminhões são confortáveis e pouco ruidosos. Apesar disso, muitos entrevistados afirmaram sofrerem dores nas costas, nos ombros, pescoço, mãos e braços, provavelmente pelo fato de trabalharem várias horas por dia na mesma posição, com esforços repetitivos. Assim, apesar da modernização dos caminhões nos últimos anos, ainda é grande o número de problemas de saúde inerentes a essa atividade profissional.

Salienta-se que os profissionais dessa categoria precisam ser constantemente orientados sobre os riscos da profissão e quais as formas de minimizá-los, para que os motoristas tenham uma melhor qualidade de vida.

## 6 REFERÊNCIAS

ALVES JUNIOR, D. R. **A incoerência na modificação da Lei do Descanso (Lei 12.619/12)**. 2014. Disponível em: <<http://estradas.com.br/a-incoerencia-na-modificacao-da-lei-do-descanso-lei-12-61912/>>. Acesso em 30 dez. 2014.

AMARAL, J. J. F. **Como fazer uma pesquisa bibliográfica**. Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Medicina. 2007. Disponível em: <<http://200.17.137.109:8081/xiscanoe/courses-1/mentoring/tutoring/Como%20fazer%20pesquisa%20bibliografica.pdf>>. Acesso em 11 jul. 2014.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 12.619**, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; [...]. 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm)>. Acesso em 30 dez. 2014.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Boletim Estatístico** -Maio de 2014. 2014a. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/Paginas/Boletins\\_Detalhes.aspx?b=3](http://www.cnt.org.br/Paginas/Boletins_Detalhes.aspx?b=3)>. Acesso em 15 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. **Agência CNT de Notícias**: Exigência de exame toxicológico para renovar CNH começará a valer em setembro. 2014b. Disponível em: < [http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia\\_Noticia.aspx?n=9678](http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?n=9678)>. Acesso em: 15 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. **Boletim Informativo** - Acidentes Brasil: Informático - Acidentes Brasil - Junho de 2013. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/Paginas/Boletins\\_Detalhes.aspx?b=8](http://www.cnt.org.br/Paginas/Boletins_Detalhes.aspx?b=8). Acesso em 15 jul. 2014.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. **Resolução nº 460, de 12 de novembro de 2013**. 2013. Disponível em: <[www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao4602013.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao4602013.pdf)>. Acesso em 15. Jul. 2014.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Estatísticas de Acidentes**. 2011. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes>>. Acesso em 15 jul. 2014.

ESTRADAS. **Cansaço ao volante contribui para 30% das mortes nas estradas**. 2014. Disponível em: <<http://estradas.com.br/cansaco-ao-volante-contribui-para-30-das-mortes-nas-estradas/>>. Acesso em 02 jan. 2015.

FELIPPE, L. A. et al. Prevalência de Alterações Posturais e Dor de Origem Músculo-Esquelética em Caminhoneiros. **Revista Movimenta**, v. 5, n. 2, p. 150-156, 2012.

FERREIRA, S. S.; ALVAREZ, D. Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. **Sistemas & Gestão**, v. 8, n. 1, p. 58 – 66, 2013.

LIMA, G. C. M. **Análise das características de saúde de caminhoneiros participantes do projeto comandos de saúde nas rodovias**. 2012. 43f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Enfermagem) – Universidade Federal do Piauí, Picos, 2012.

LIZARDO, A. I. et al. Condições de trabalho e a qualidade de vida dos Caminhoneiros do EADI-Sul. In: SEMINÁRIO DE FISIOTERAPIA DA UNIAMERICA, II., 2008, Foz do Iguaçu. **Anais eletrônicos...** Foz do Iguaçu: UNIAMERICA, 2008. Disponível em: <<http://www.uniamerica.br/site/arquivos/2seminario-fisioterapia/sumario.html>>. Acesso em 11 jul. 2014.

LOPES, S. S.; CARDOSO, M. P.; PICCININI, M. S. O transporte rodoviário de carga e o papel do BNDES. **Revista do BNDES**, v. 14, n. 29, p. 35-60, 2008.

MARTINS, E. P. A.; SILVA, S. A.; GUEDES, H. M. Fatores de risco para obesidade entre caminhoneiros que trafegam na BR 381. **Revista Enfermagem Integrada** – Ipatinga, v. 2, n. 2, 2009.

---

MANZATTO, L. **Qualidade de vida no trabalho: avaliação quali/quantitativa de motoristas de uma empresa de transporte rodoviário de cargas**. 2012. 66f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – UNIMEP, Piracicaba, 2012.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Revista Brasileira de Enfermagem**, v. 63, n. 4, p. 533-540, 2010.

MORAES, M. J. **Diagnóstico e análise do perfil empreendedor dos motoristas de transporte rodoviário de carga de Campinas/SP**. 2012. 155f. Dissertação (Mestrado Profissional em Administração) – Faculdade de Campo Limpo Paulista, Campo Limpo Paulista, 2012.

MORENO, C. R. 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, 2009.

PARABOCZ, F.; D'AMBROSO, M. J. F. **Acidente de trabalho no transporte rodoviário de cargas: responsabilidade civil objetiva do empregador**. 2012. Disponível em: <[jus.com.br/artigos/22649/acidente-de-trabalho-no-transporte-rodoviario-de-cargas-rsponsabilidade-civil-objetiva-do-empregador](http://jus.com.br/artigos/22649/acidente-de-trabalho-no-transporte-rodoviario-de-cargas-rsponsabilidade-civil-objetiva-do-empregador)>. Acesso em 30nov. 2014.

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, 2008.

PIANA, M. C. **A construção do perfil do assistente social no cenário educacional** [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

PIZZANI, L. et al. A arte da pesquisa bibliográfica na busca do conhecimento. **Revista Digital de Biblioteconomia e Ciência da Informação**, Campinas, v. 10, n. 1, p. 53-66, 2012.

RAMOS, N. M. et al. Projeto Blitz da Saúde: Estilo de Vida e Situação Atual da Saúde de Caminhoneiros. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 16º, 2007, Maceió. **Anais eletrônicos...** Maceió: Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, 2007.

RESENDE, P. T. V.; SOUSA, P. R.; CERQUEIRA, P. R. Hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros brasileiros. In: SIMPÓSIO DE ADMINISTRAÇÃO DA PRODUÇÃO, LOGÍSTICA E OPERAÇÕES INTERNACIONAIS, XIII, 2010, São Paulo. **Anais eletrônicos...** São Paulo: FGV-EAESP, 2010.

RIBEIRO, F. H. **Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos motoristas de caminhão em Rio Verde-GO**. 2008. 108f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais e Saúde) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2008.

---

RONCONI, B. B. **A Lei dos Motoristas Profissionais e seus direitos e deveres trabalhistas. Aspectos da Lei nº 12.619/12. 2014.** Disponível em: < <http://jus.com.br/artigos/32249/a-lei-dos-motoristas-profissionais-e-seus-direitos-e-deveres-trabalhistas>>. Acesso em 30 dez. 2014.

SANTAELLA, L. **Comunicação e Pesquisa: projetos para mestrado e doutorado.** São Paulo: Hacker Editores, 2001.

SILVA, F. G. **Decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros.** 2005. 212f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

TEIXEIRA, E. B. **Análise da incidência do uso de anfetaminas por motoristas do litoral norte gaúcho.** 2011. 45f. Monografia (Graduação em Farmácia) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2011.

ÚLHOA, M. A. et al. Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. **Revista de Saúde Pública**, v. 44, n. 6, 2010.

VERGINASSI, A. et al. Acidentes ambientais no transporte rodoviário. **Engenharia Ambiental – Espírito Santo do Pinhal**, v. 4, n. 1, p. 103-119, 2007.

---