



Revista Brasileira de Enfermagem

ISSN: 0034-7167

reben@abennacional.org.br

Associação Brasileira de Enfermagem

Brasil

Masson, Valéria Aparecida; Monteiro, Maria Inês

Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão

Revista Brasileira de Enfermagem, vol. 63, núm. 4, julio-agosto, 2010, pp. 533-540

Associação Brasileira de Enfermagem

Brasília, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=267019592006>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

## Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão

*Life style, health aspects and work among truck drivers*

*Estilo de vida, aspectos de la salud y trabajo de los conductores de camiones*

**Valéria Aparecida Masson<sup>1</sup>, Maria Inês Monteiro<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>*Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Ciências Médicas. Departamento de Enfermagem. Campinas, SP*

**Submissão:** 19/04/2009

**Aprovação:** 19/06/2010

### **RESUMO**

Estudo epidemiológico sobre o trabalho, estilo de vida, aspectos de saúde entre motoristas de caminhão que visa, em um sentido mais amplo, a promoção à saúde no trabalho. Estudo epidemiológico transversal, desenvolvido mediante aplicação de questionário a 105 motoristas de caminhão que transportavam cargas para o entreposto hortifrutigranjeiro de Campinas. Dentre os resultados observou-se que, em sua maioria, tinham mais de 30 anos, eram casados, com filhos e baixa escolaridade. O uso de drogas psicoativas era comum entre 54,2% dos entrevistados. A maioria mostrou-se consciente quanto à importância do uso do preservativo nas práticas sexuais com parceiros eventuais, 47,5% dos entrevistados referiram possuir parceiros eventuais e frequentes, dentre eles 86% sempre usaram o preservativo nas relações eventuais. Desse estudo conclui-se a necessidade de se estabelecer políticas de prevenção de doenças e promoção de saúde para os motoristas de caminhão.

**Descriptores:** Saúde do trabalhador; Estilo de vida; Enfermagem.

### **ABSTRACT**

Epidemiological study with the purpose of identify the demographic characteristics, health aspects and life style, amongst truck drivers were applied to 105 drivers from supply center of Campinas (fruit, vegetable, product wholesale market). The outcomes showed that all drivers interviewed were men, the majority were married, had kids, low study level and more than 30 years old. 54,2% reported abuse psychoactive drugs. The majority was aware of the importance of using condoms with casual partners; 47,5% reported relationship with casual partners and 86 always used condoms. Although the small sample analyzed, the results suggests that must be implemented health promotion actions and illness prevention public politics, including the development of customized educational interventions with in this professional group.

**Key words:** Occupational health; Life style; Nursing.

### **RESUMEN**

Estudio epidemiológico sobre el trabajo, estilo de vida y aspectos de la salud entre los conductores de camiones tiene por objetivo, en un sentido más amplio, la promoción de la salud en el trabajo. Es un estudio epidemiológico transversal, desarrollado a través de cuestionario para 105 conductores de camión que transportan cargas para el depósito de la Central de Abastecimiento de Campinas. A mayoría de los trabajadores tenían más de 30 años, eran casados, con hijos y baja escolaridad. El uso de drogas psicoactivas fue común al 54,2% de los entrevistados. La mayoría se mostró consciente acerca de la importancia del uso de condón en las relaciones sexuales con parejas eventuales, entre los cuales 86% relatan siempre usar el condón. Del estudio se concluye la necesidad de políticas de prevención de enfermedades y promoción de la salud para el conductor de camiones.

**Descriptores:** Salud laboral; Estilo de vida; Enfermería.

## INTRODUÇÃO

O trabalho é uma atividade essencialmente humana que responde às necessidades e carências do indivíduo, portanto, deve possibilitar a autotransformação do trabalhador devendo ser uma prática livre e autônoma, levando a emancipação e humanização do ser humano<sup>(1)</sup>. Em estudo bibliográfico, Ornellas e Monteiro<sup>(2)</sup> identificaram as mudanças ocorridas na trajetória histórica do processo de trabalho. O trabalho que inicialmente era visto como atividade penosa e árdua exercida pelos escravos ou por pessoas de condições sociais desfavorecidas passou a ocupar nos dias atuais destaque e centralidade na vida de todos os homens como forma de direito a ser conquistado.

A produção científica relativa ao trabalho dos motoristas de caminhão, tanto no Brasil como no exterior, apontam importantes problemas com relação a esta atividade profissional. Os dados da literatura consultada em estudos realizados na Ásia, África e Brasil mostram que motoristas de caminhão apresentam problemas relacionados às condições de saúde, trabalho e estilo de vida, além de grande vulnerabilidade a práticas de risco, pelo uso de drogas e por apresentarem parceiras sexuais eventuais. Tais problemas decorrentes das condições de trabalho e do estilo de vida afetam a saúde destes trabalhadores e são importantes na enfermagem em termos de saúde do trabalhador, tendo como referência à promoção à saúde.

Este artigo foi realizado a partir de dados coletados para a dissertação de mestrado da autora, "Fadiga e Capacidade para o trabalho entre motoristas de caminhão do Entreponto hortifrutigranjeiro e mercado de flores de Campinas, SP", defendida em 2009 na Universidade Estadual de Campinas. Esse trabalho de mestrado buscou dar continuidade aos trabalhos de iniciação científica realizados pela autora, com financiamento do PIBIC – CNPQ, respectivamente em 2003-2004 e 2004-2005: "Trabalho, estilo de vida e aspectos de saúde entre motoristas de caminhão" e "Trabalho, estilo de vida e aspectos de saúde entre caminhoneiros de rota longa".

A partir desses estudos realizados no Entreponto Hortifrutigranjeiro de Campinas, com um total de 100 motoristas de caminhão foram encontrados inúmeros problemas para a saúde do trabalhador, tais como: altas taxas de sedentarismo, obesidade, hábitos alimentares inadequados, extensas jornadas de trabalho, poucas horas de sono em dias de trabalho, uso de drogas estimulantes para a manutenção da vigília, vulnerabilidade às práticas de risco para as DST/AIDS. Tendo em vista que os estudos de iniciação científica mostraram condições de vida e trabalho nem sempre favoráveis à saúde do caminhoneiro, foi de grande importância a continuidade dessa pesquisa no mestrado para o conhecimento do perfil dos motoristas de caminhão atuantes na Ceasa de Campinas, com o intuito de subsidiar a promoção da saúde no trabalho.

O sistema de transporte de cargas é essencial para a movimentação da economia e suprimento de demanda no Brasil. Sem ele, os produtos não chegariam aos consumidores, às indústrias não teriam acesso as matérias-primas e nem condições de escoar sua produção. É um setor totalmente horizontal, que viabiliza todos os outros setores da economia<sup>(3)</sup>. Nesse contexto, o motorista de caminhão é parte de uma categoria profissional de

grande importância, visto que são os agentes deste sistema.

Esses trabalhadores dinamizam a economia do país, garantindo o funcionamento do mercado e da vida social. Entretanto, simultaneamente, os mesmos estão expostos a condições inadequadas de trabalho, como longas jornadas, alimentação irregular, violência, acidentes, etc.

Estudos realizados na Europa, África e Brasil mostram que motoristas de caminhão apresentam problemas relacionados às condições de saúde, trabalho e estilo de vida, além de grande vulnerabilidade às práticas de risco, pelo uso de drogas e por apresentarem parceiras sexuais eventuais<sup>(4-6)</sup>.

Embora o enfoque predominante nos artigos sobre motoristas de caminhão seja o das infecções sexualmente transmissíveis, é possível identificar dados de perfil entre motoristas de caminhão, como num estudo realizado por Vilarinho et al<sup>(4)</sup>, no Porto de Santos com 279 motoristas de caminhão, no qual 81% eram casados; 64% tinham menos de 40 anos de idade; 61% tinham renda mensal entre dez a 20 salários mínimos e 59,8 % tinham menos de 11 anos de profissão. Quanto às práticas sexuais, o artigo apontou que 93% dos motoristas declararam ter parceira fixa, 30% tinham parceira freqüente e 33% casual, o que mostra a grande vulnerabilidade dos caminhoneiros às doenças sexualmente transmissíveis e a AIDS.

Estudos realizados no Brasil têm demonstrado a vulnerabilidade dos caminhoneiros em relação a AIDS, dessa forma diversas estratégias de intervenção com a finalidade de envolver estes trabalhadores em processos educativos sobre os riscos de contaminação pelo HIV vêm sendo realizadas. Nessas pesquisas revelou-se que os sujeitos apresentavam idéias simples e ingênuas sobre DST e AIDS, a maioria dos entrevistados já adquiriu uma DST e muitos referiram não fazer uso de preservativo, os autores concluíram a necessidade de se desenvolver programas de educação e intervenções voltadas a prevenção de DST-AIDS em ação conjunta e participativa com os caminhoneiros<sup>(5)</sup>.

Outro estudo realizado no Brasil com 641 motoristas de caminhão de rotas longas foi avaliado a freqüência de doenças sexualmente transmissíveis (DST) e os fatores de risco a elas associados de acordo com auto-relato dos sujeitos. 96,7% responderam sobre antecedentes de DST. Desses, 35,6% referiram história presente ou passada de DST. Os caminhoneiros que relataram o uso de anfetaminas, antecedentes prisionais e relacionamento sexual com profissionais do sexo, estatisticamente, apresentaram maior chance de terem adquirido uma DST. Os resultados deste estudo destacaram a elevada vulnerabilidade dos caminhoneiros brasileiros às DST<sup>(6)</sup>.

Com o objetivo de analisar a incidência de uso de álcool e drogas, um estudo com 91 caminhoneiros mostrou que 66% dos caminhoneiros usavam anfetaminas durante as viagens, principalmente em postos de combustíveis (54%) à beira das rodovias. O álcool era utilizado por 91% deles, dos quais 43% também consumiam a bebida nos postos de combustíveis. Os autores concluíram que há a necessidade de campanhas preventivas e informativas voltadas para esta categoria profissional, alertando sobre os riscos de ingestão dessas substâncias no período de trabalho<sup>(7)</sup>.

Constantemente o caminhoneiro sofre com o ritmo intenso de trabalho que lhe é imposto, e esta circunstância propicia maior desgaste físico-mental e emocional-afetivo que afetam sua saúde,

causando inúmeros distúrbios para o organismo, consequentemente afetando sua qualidade de vida<sup>(8)</sup>.

Em pesquisa realizada nos Estados Unidos, com motoristas de caminhão - 2945 homens e 353 mulheres - foram relatados problemas de sobre peso, hipertensão arterial, uso de álcool e sedentarismo<sup>(9)</sup>. Resultados semelhantes foram observados em estudo com 258 motoristas de caminhão no Brasil com objetivo de avaliar síndrome metabólica nos sujeitos, foi constatado que 82% tinham IMC  $\geq 25 \text{ kg/m}^2$ , 58% circunferência abdominal  $\geq 94 \text{ cm}$ , 9% colesterol total  $> 240 \text{ mg/dL}$ , 22% triglicérides  $> 200 \text{ mg/dL}$ , 7% glicemia  $> 110 \text{ mg/dL}$ . A prevalência da hipertensão arterial foi de 37%. O estudo concluiu presença expressiva de fatores de risco cardiovasculares e da síndrome metabólica na população estudada<sup>(10)</sup>.

Aspectos relativos ao sono são de fundamental importância no trabalho de motoristas de caminhão no Brasil. Um estudo no Brasil com o objetivo de avaliar a qualidade do sono, trabalho em turnos, consumo de álcool e psicoestimulantes, e a prevalência de acidentes entre caminhoneiros mostraram que 43,2% dirigiam mais que 16 h/dia; 2,9% faziam trabalho por turnos e dormiam menos de 5 horas por dia. 50,9% faziam uso de bebida alcoólica; usavam cafeína 95,6% e anfetaminas 11,1%. Nos últimos cinco anos 13,1% estiveram envolvidos em acidentes. Os autores concluíram alta prevalência de distúrbios do sono, uso de álcool e estimulantes, e de acidente entre os sujeitos estudados<sup>(11)</sup>.

Nos Estados Unidos em entrevista realizada com 593 motoristas de caminhão de longas rotas, foi identificado problemas relativos à jornada de trabalho que se estendia durante o dia e, também durante a noite, além de sintomas de alteração do sono<sup>(12)</sup>.

O trabalho noturno pode levar a consideráveis efeitos na saúde do trabalhador, com um rápido desgaste individual, devido aos distúrbios provocados nos ritmos biológicos; geralmente é de difícil adaptação, além de afetar a vida social e o convívio familiar<sup>(13)</sup>.

Em pesquisa com 206 caminhoneiros de estradas federais no Brasil, foram avaliados alguns fatores que interferem na qualidade de vida dos sujeitos, a ocorrência de distúrbios do sono, interferem diretamente sobre a função social, além de diminuir o desempenho emocional e a saúde mental dos sujeitos<sup>(14)</sup>.

Um estudo propôs medidas de intervenção que visavam minimizar as dificuldades dos trabalhadores quanto à saúde e ao bem-estar psicossocial. Estas medidas incluíam mudanças nos esquemas temporais de trabalho e intervenções que permitiam aos trabalhadores lidar com esquema de trabalho ou reduzir suas consequências, e incluíam redução dos turnos fixos. A permissão para dormir durante o turno de trabalho é uma medida que ajuda a reduzir a fadiga e o débito de sono, promoção de atividades de lazer e esporte durante o dia; técnicas de relaxamento e uma dieta leve, realização periódica de exames médicos, já que são uma população em risco<sup>(15)</sup>.

## OBJETIVOS

- Identificar o perfil dos caminhoneiros de rota longa quanto à idade, estado civil, escolaridade, ocupação, números de filhos, Índice de Massa Corpórea - IMC, alimentação, atividade física, lazer e morbidade referida;

- Descrever a vulnerabilidade dos caminhoneiros a situações

de risco, como uso de drogas psicoativas e práticas sexuais eventuais.

- Avaliar o uso de substâncias psicoativas quanto à frequência, tempo de uso e número de comprimidos ingeridos.

## METODOLOGIA

Estudo epidemiológico transversal descritivo, desenvolvido mediante aplicação de questionário a 105 motoristas de caminhão que transportavam cargas para o entreposto hortifrutigranjeiro de Campinas (CEASA).

A aplicação dos questionários se deu através do ambulatório médico e de visitas aos locais de trabalho, e demais locais de concentração de caminhoneiros dentro do entreposto hortifrutigranjeiro de Campinas.

A partir do contato face a face com os sujeitos, fazia-se uma breve apresentação do trabalho e o convite para a participação na pesquisa, 105 dos motoristas contatados responderam por completo o questionário aplicado. Todos os participantes da pesquisa assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido e o projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas.

Para a execução da pesquisa foi utilizado o questionário sobre estilo de vida, condições de trabalho e aspectos de saúde, desenvolvido e elaborado por Monteiro em 1996, e atualizado em 2007 e já utilizado em outras pesquisas<sup>(16-17)</sup>. Foram avaliados aspectos sociodemográficos, de trabalho, saúde e estilo de vida entre os caminhoneiros de longas rotas.

Os dados foram inseridos em um banco de dados através do Programa Microsoft Excel® e o programa computacional utilizado para a análise estatística dos resultados foi realizada através do programa estatístico SPSS (Statistical Package for the Social Sciences). Para descrever o perfil da amostra segundo as diversas variáveis em estudo, foram construídas tabelas de freqüência das variáveis categóricas e estatísticas descritivas (média, desvio padrão, mínimo, mediana e máximo) das contínuas.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

### O Entreposto Hortifrutigranjeiro de Campinas

Esta pesquisa foi realizada no Entreposto Hortifrutigranjeiro de Campinas-CEASA que é o quarto maior entreposto de abastecimento do Brasil, em volume de comercialização de hortifrutigranjeiros, e que tem o maior mercado permanente de flores e plantas ornamentais da América latina.

Foi fundado em 1972 e opera desde 1975, sendo uma empresa de capital misto, ou seja tendo 99,9% das ações sob controle da Prefeitura Municipal da cidade. Tem abrangência internacional recebendo produtos de mais de 700 localidades do Brasil e do mundo e abastecendo por volta de 500 municípios. Circulam pela CEASA diariamente mais de quinze mil pessoas, quatro mil veículos de carga, gerando cerca de cinco mil empregos diretos e 20 mil indiretos. Possui 1054 permissionários (atacadistas e produtores rurais que ganharam licitação para comercializar seus produtos na CEASA-Campinas). Além de 835 pontos de venda de hortifrutigranjeiros e 504 de flores e plantas, vende produtos para

todo Brasil abastecendo, principalmente, o estado de São Paulo em cerca de 500 cidades e recebe produtos também de todos os países do Mercosul, principalmente Chile e Argentina, gerando cerca de 5.300 diretos e 20 mil indiretos, portanto a CEASA possui inúmeras categorias profissionais com os mais diversos tipos vínculos de trabalho, o que a torna um riquíssimo campo de estudos na área da saúde do trabalhador. Diariamente passam pela Ceasa cerca de quatro mil veículos de carga.

O motorista de caminhão é uma das categorias profissionais presentes na CEASA que merece grande atenção em termos de saúde do trabalhador, já que uma das características do trabalho desses profissionais é o transporte de cargas perecíveis (frutas, verduras, legumes, flores e plantas). Esse fator faz com que esses profissionais sofram ainda mais com a pressão de prazos para que mercadoria chegue rapidamente ao destino, tornando-os mais vulneráveis ao estresse, uso de drogas estimulantes, déficits de sono, entre outros problemas que podem levar ao adoecimento.

Todos os motoristas entrevistados eram do sexo masculino, com mais de 30 anos (75,3%); com idade média de 37,5 anos; 75,2% dos entrevistados eram casados e 80% tinham filhos, eram os principais ou únicos provedores de sua família, apresentavam baixa escolaridade e mais da metade não completou o ensino fundamental (Tabela 1).

O grau de escolaridade da maioria dos entrevistados foi inferior a oito anos de estudo para 64,8% da amostra e, este valor não está muito distante da média nacional que é de 6,8 anos de estudo<sup>(18)</sup>, ou das médias das regiões Nordeste, Sudeste e Sul (5,4, 7,5 e 7,2 anos respectivamente), as quais pertenciam os entrevistados.

A maior parte dos entrevistados era motorista de rotas longas, dirigiam em média de 955 km ao dia, com média aproximada de 16 horas dirigidas ao dia. Segundo a origem dos entrevistados 45,2% vinham da região sudeste e 43,3% da região nordeste (Tabela 2).

Em relação aos aspectos de saúde e estilo de vida foi observado que 21% dos motoristas eram tabagistas; eles consumiam em média de 17,1 cigarros ao dia; quase metade dos sujeitos ingeria bebidas alcoólicas (49,5%) e referiram não praticar atividades físicas (77,1%).

A média de peso apresentada pelos motoristas foi de 81 kg, segundo IMC (Índice de Massa Corpórea, Peso/altura<sup>2</sup>) a maioria apresentava sobrepeso, ou seja, IMC entre 25 a 29,9 kg/m<sup>2</sup> (40,9%), a média de IMC foi de 27,5 kg/m<sup>2</sup>. Dores nos últimos seis meses foram referidas por 28,5% dos sujeitos. Essas condições de saúde e estilo de vida encontradas são altamente preocupantes, pois predispõem os sujeitos ao risco de doenças cardiovasculares, síndrome metabólica, apneia do sono, entre outras. Esses dados se encontram em concordância com os resultados de outros estudos como o estudo realizado por Moreno<sup>(19)</sup> que detectou alta prevalência de obesidade, sedentarismo, dieta inadequada e hipertensão arterial. Além de alto risco para o desenvolvimento de apneia do sono em 26% da amostra. Outro estudo, realizado na cidade de São Paulo, mostrou presença expressiva de fatores de risco cardiovasculares e síndrome metabólica entre caminhoneiros. Os autores constataram um IMC e circunferência abdominal acima do normal em mais da metade da amostra<sup>(10)</sup>.

Pode ser percebido que a saúde é deixada em segundo plano,

pois grande parte dos participantes da pesquisa referiu não ir ao médico há muito tempo, não utilizavam os serviços de saúde quando estão viajando, às vezes apenas verificam a pressão arterial, e dizem não terem tempo para cuidar da saúde.

O estresse é hoje um dos principais problemas entre os caminhoneiros. Os mesmos passam várias horas ao volante, atentos ao trânsito, com a carga sob sua responsabilidade, com prazos de entrega restritos, risco de acidentes, dívidas e longe da família, ou seja, os sujeitos vivem em constante clima de tensão, sem tempo para lazer, para a prática de atividades físicas e com hábitos alimentares inadequados, o que pode levar ao adoecimento. Essa análise pode ser observada a partir dos discursos dos sujeitos.

*A comida que a gente encontra por aí é péssima, a forma como a gente se alimenta faz mal pra saúde (...) é bastante fritura, refrigerante, comida muito pesada, engordei bastante desde que comecei com o caminhão. (E1)*

*A gente não tem tempo de praticar esporte, o trabalho é muito puxado, o máximo que eu faço é dar uma volta na Ceasa enquanto descarrega. (E2)*

*O que mais estressa é ter que ficar aqui parado perdendo tempo, a gente perde frete se não chegar no horário, sou autônomo, ainda estou pagando as mensalidades do caminhão, para gente tempo é dinheiro .(E3)*

Os trechos de entrevistas, a seguir, expressam o quanto os caminhoneiros vêm se sentindo desvalorizados como profissionais, embora os mesmos tenham ciência da grande importância de sua profissão para a economia do país. Sentem-se marginalizados pela forma como imagem do caminhoneiro é vista na sociedade e também pela forma como é transmitida pela mídia.

*As pessoas acham que o motorista é a pior raça que tem, a gente sofre preconceito em todo lugar que a gente pára, é humilhação toda hora, no restaurante, do guarda na estrada, no trânsito tudo é culpa do motorista, não aguento mais ser motorista. (E4)*

*A gente tem fama de mulherengo, boa vida, a gente é sempre mal visto pelas pessoas, o Brasil não dá valor para o motorista, a televisão nunca mostra que a gente carrega esse Brasil nas costas. (E5)*

Em relação às práticas sexuais dos caminhoneiros de longas rotas, 47,5% dos entrevistados referiram parceiras eventuais (parceiras com quem os motoristas mantêm relações sexuais ao longo da rota, como por exemplo, profissionais do sexo) e freqüentes (parceiras com quem os caminhoneiros referem manter relações sexuais constantemente fora do casamento, eles descrevem este tipo de parceira como amigas que encontram nas regiões por onde com freqüência transportam cargas) (Tabela 5). Embora se mostrassem conscientes da importância do uso do preservativo nas relações sexuais eventuais, 86% dos motoristas que referiram parceiras eventuais ou freqüentes faziam uso sempre do preservativo.

**Tabela 1 - Distribuição dos motoristas segundo faixa etária, estado civil e número de filhos e escolaridade. Campinas, 2008. (n= 105).**

Variáveis	Categorias	n	%
Idade (anos)	< 30	26	24,7
	30-39	37	35,2
	40-49	23	21,9
	50-59	16	15,2
	> 59	3	2,8
Estado civil	Casado	79	75,2
	Solteiro	20	19,0
	Viúvo	1	1,0
	Separado	1	1,0
	Divorciado	4	3,8
Filhos	Sim	84	80,0
	Não	21	20,0
Escolaridade	Ensino fundamental incompleto	68	64,8
	Ensino fundamental completo	18	17,1
	Ensino médio incompleto	11	10,5
	Ensino médio completo	6	6,7
	Ensino Superior Incompleto	2	1,9
<b>Total</b>		<b>105</b>	<b>100,0</b>

**Tabela 2. Distribuição dos caminhoneiros em número e porcentagem, segundo as rotas de trabalho. Campinas, 2008 (n= 105).**

Variável	Categoria	n	%
Rotas	Curtas	12	11,4
	Longas	84	80,0
	Mistas	9	8,6
Região de Origem	Nordeste	45	43,3
	Sul	12	11,5
	Sudeste	47	45,2
	<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>100,0</b>

**Tabela 3. Distribuição dos caminhoneiros em media, desvio-padrão, mediana, mínima e máxima, segundo diversas variáveis. Campinas, 2008. (n= 105).**

Variável	Média	Desvio Padrão	Mediana	Mínima	Máxima
Idade	37,5	11	35	11	68
Peso	81	13	80	54	115
IMC	27,5	4,2	27,4	18,8	37,5
Cigarros (n)	17,1	6,9	20	2	30

*A melhor forma de prevenir a AIDS é não se envolver com as mulheres da estrada, às vezes é complicado, a gente passa muito tempo sem ver a mulher da gente, é difícil, às vezes a tentação é forte, pro homem é mais difícil controlar (...) a gente pára no posto lá tem sempre mulher tentando a gente.(...) camisinha sempre! (E6)*

*O trabalho é muito corrido, a canseira é demais então quase nem procuro essas mulheres da estrada, tento agüentar até chegarem casa. (E7)*

*Sou homem, a carne é mais fraca, fico muito tempo longe de casa, o que eu mais gosto nessa profissão é colocar a mulherada no caminhão, fora de casa sempre uso camisinha, carrego um monte comigo, dou pros amigos, afinal a gente sabe que a AIDS ta solta por aí. (E8)*

Em geral, os entrevistados expressam que a permanência fora do lar, muitas vezes, por várias semanas, favorece a procura por parceiras sexuais ocasionais, incluindo profissionais do sexo. Apesar disso, referem estar conscientes de que essa prática envolve riscos

**Tabela 4. Distribuição dos caminhoneiros segundo o uso de cigarro, ingestão de bebida alcoólica e prática de atividades físicas. Campinas, 2008. (n=105).**

Variáveis	Categorias	n	%
Tabagista	Sim	22	21,0
	Não	83	79,0
Ingestão de bebida alcoólica	Sim	52	49,5
	Não	53	50,5
Atividades físicas	Sim	24	22,9
	Não	81	77,1
IMC (kg/m <sup>2</sup> )	<20	1	0,9
	20-24,9	33	31,4
	25-29,9	43	40,9
	30-34,9	25	23,8
	35-39,9	3	2,8
Dor nos últimos 6 meses	Sim	30	28,5
	Não	75	71,4
<b>Total</b>		<b>105</b>	<b>100,0</b>

**Tabela 5. Distribuição dos caminhoneiros em número e porcentagem, segundo tipo de parceiras sexuais. Campinas, 2008.**

Variável	Categorias	n	%
Tipo de Parceiras	Fixa	40	38
	Eventual	41	39
	frequentes	9	8,5
	N consta	15	14,2
<b>Total</b>		<b>105</b>	<b>100,0</b>

**Tabela 6 - Distribuição dos caminhoneiros que faziam uso de “rebite” segundo a quantidade ingerida por viagem e o tempo de uso. Campinas, 2008.**

Variável	Categorias	n	%
Uso de rebite	Sim	57	54,2
	Não	48	45,8
Número de comprimidos (apenas usuários)	1-5	31	54,4
	6-10	13	22,8
	11-19	5	8,8
	>20	7	12,3
	Não consta	1	1,75
<b>Total</b>		<b>57</b>	<b>100</b>
Tempo de uso (anos)	<5	10	17,5
	5-9	7	12,3
	>10	25	43,8
	Não consta	15	26,3
<b>Total</b>		<b>57</b>	<b>100,0</b>

de doenças e se previnem usando camisinha ou tentando reduzir essa prática.

Um estudo verificou uma freqüência maior de visitas às profissionais do sexo em caminhoneiros que permaneciam fora do lar por mais de 15 dias quando comparados aos que permaneciam afastados por períodos menores (58,3% vs. 48,3%)<sup>(6)</sup>.

A vulnerabilidade do caminhoneiro às DST/AIDS, não está somente associada ao tempo que o mesmo permanece fora de casa, mas à cultura inerente a essa categoria<sup>(4)</sup>. Um estudo cita alguns aspectos culturais, próprios do gênero masculino, que tornam os homens mais vulneráveis às práticas de risco para as

DST/AIDS, tais como: sentir-se forte, imune a doenças; ser impetuoso, correr riscos; ser incapaz de recusar uma mulher; considerar que o homem tem mais necessidade de sexo do que a mulher e de que esse desejo é incontrolável. A infidelidade masculina é considerada natural; a feminina é atribuída a deficiências do parceiro<sup>(20)</sup>. Como pode ser percebido nas expressões acima, os entrevistados utilizam como uma das justificativas para a prática sexual eventual, o fato de ser homem e naturalmente ter maior necessidade de se relacionar sexualmente.

Em relação ao uso de medicamentos, a maioria dos entrevistados (54,2%) fazia uso de drogas psicoativas para se manterem

acordados, devido à necessidade de percorrerem longas distâncias e sofrerem pressão do tempo para a entrega de mercadorias, 54,4% dos motoristas ingeriam até cinco comprimidos de anfetamina por viagem e usavam a droga há mais de 10 anos (43,8%); os entrevistados dormiam em média de 5,3 horas na semana em que estavam trabalhando e 7,9 horas no final de semana.

*Motorista que dizer que não toma rebite, não acredita, ta mentindo, faz mal mas se a gente não tomar é pior, causa acidente. (E9)*

*Quem faz "carga de horário" dificilmente não usa, ainda mais a gente que carrega carga perecível, quem faz carga perecível tem saúde pior por isso. (E10)*

*Eu perco o sono, me sinto novo, no dia seguinte fico muito mal sem apetite, com tontura, boca seca, tomo uma cartela na viagem para fazer efeito. (E11)*

Os motoristas expressaram estarem conscientes de que as drogas estimulantes prejudicavam a saúde, mas, sentiam ser necessário o uso das mesmas na função exercida, pois tinham que viajar diversas horas seguidas. Devido a carga ser perecível (frutas, verduras, legumes) aumentava ainda mais a responsabilidade dos mesmos quanto ao cumprimento do prazo de entrega.

Diversos estudos apontam o uso comum de anfetaminas para reduzir o sono e diminuir o cansaço em percursos de longa distância entre os caminhoneiros de estrada<sup>(21-22)</sup>.

Segundo o CEBRID, Centro Brasileiro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas, essas drogas levam á inúmeros efeitos no organismo como: inapetência, insônia, midriase, agressividade, taquicardia, intoxicações, delírios, alucinações e morte.

Monteiro & Masson relataram em seu estudo que a maioria dos caminhoneiros (70%) fazia uso de drogas psicoativas para se manter acordado, 63% dos motoristas ingeriam até cinco comprimidos de anfetamina por viagem e usavam a droga há mais de 10 anos; 20% dos sujeitos que usavam a droga relataram apresentar diversos efeitos como: taquicardia, anorexia, tremores, sudorese, nervosismo e até alucinações<sup>(22)</sup>.

*Às vezes a gente corre tanto, toma rebite, dirige direto para tentar chegar no aniversário do filho, mas as estradas são ruins, esburacadas e o carro acaba quebrando, fico muito nervoso quando isso acontece, corta o coração ter que falar pra eles que não vai dar para chegar. (E12)*

Com relação à convivência familiar e vida social, como observado nos dados sociodemográficos deste estudo, todos os sujeitos eram homens, 75,2% eram casados, 80% tinham filhos (Tabela 1) e eram os principais ou únicos provedores da família, com média de 3,5 pessoas na família, e trabalhavam, em média, há aproximadamente 15 anos na profissão. Em muitos outros estudos o perfil do motorista de caminhão é semelhante, sendo a categoria profissional constituída basicamente pelo gênero masculino, homens que têm uma família constituída e, em geral, sustentam a família. Essa profissão, que garante as condições de sustento do lar, tem características próprias, que fazem com que

o motorista conviva pouco tempo com a família, viajando durante longo tempo sozinho, longe de momentos e datas familiares importantes, o que o torna, muitas vezes, um profissional isolado.

Para se estabelecer um padrão de qualidade de vida, é essencial o equilíbrio entre o trabalho e o lazer<sup>(8)</sup>.

Uma vida com qualidade é aquela que não está somente baseada na sobrevivência biológica, mas na vivência do bem-estar em todas as áreas, dimensões e aspectos de vida, vivenciado pelo ser humano<sup>(23)</sup>.

Na profissão de motorista não existe rotina diária de trabalho, não há horário previsto para refeição e descanso, ou datas previstas para estar com a família. Em geral, não presenciam o nascimento e nem acompanham o crescimento dos filhos, convivem com a solidão e a distância da família<sup>(24)</sup>.

As atribuições da esposa, com o parceiro ausente, tornam-se ampliadas, pois além de suas responsabilidades, ainda têm que assumir parte das atribuições do marido nas responsabilidades da casa e na criação dos filhos, além disso, quase sempre não podem contar com a presença do marido em situações de lazer ou de sociabilização.

Apesar de todas as dificuldades que o motorista enfrenta no trabalho, é possível observar que muitos ainda encontram satisfação e se orgulham da profissão

*Ser motorista às vezes atrapalha a vida pessoal porque eu não vejo meu filho crescer, nunca tenho tempo de sair com a mulher, e ela vive cobrando isso, pra ficar um fim de semana em casa é preciso muita sorte. Ela não aceita muito bem o fato de ter que viver sozinha, tem marido mas não tem, ela que vai em banco, resolve os problemas da casa, da educação para o filho, eu fico dois dias em casa e já tenho que viajar, sem saber quando eu vou voltar. (E13)*

*A mulher assume todas as responsabilidades da casa (...) já são vários natais e anos novos que eu não passo com a família, eles aceitam o que eu faço, os filhos crescem sabendo que é a função do pai, já estão acostumados. Eu sei o dia que eu tenho que sair, mas não sei quando eu volto. (E14)*

*Hoje em dia é mais difícil para o motorista, eu já to aposentado ainda dirijo, pois, não aguento ficar longe da estrada, tudo esta pior para o motorista. Sempre fui autônomo ganhei muito dinheiro, estudei meus filhos, tenho minha casa, meu carro. Eu leva minha família comigo para as viagens eu ia para Argentina, Bolívia e Paraguai, nunca deixei de passar o Natal e Ano novo com minha família (E15).*

É importante ressaltar que para o motorista de caminhão o contato social é de grande valor, tanto nos locais de trabalho, com a possibilidade de manter conversação com os colegas, como a necessidade de se fazer novas amizades nos lugares pelos quais passam. O motorista sempre busca o contato social como forma de suavizar o distanciamento, isolamento familiar e como forma de se sentir parte da sociedade.

Hoffman em sua dissertação de mestrado constatou em 74% dos motoristas o anseio por relacionamentos sociais, que eram evidentes na busca por novas amizades, 59% não se sentiam

desconfortáveis em festas, confirmando a satisfação de participação em relacionamentos sociais<sup>(8)</sup>.

*A gente anda sempre junto, passamos pelos mesmos problemas, brincamos um com o outro (...) Enquanto descarrega, a gente faz o almoço junto, janta junto e bebe junto (...) acaba virando uma família da estrada (...) de vez em quando a gente vai passear em casa. (E16)*

## CONCLUSÃO

Embora os resultados obtidos nesse estudo tenham avaliado um número reduzido de caminhoneiros, o que traz limitações à generalização dos resultados, é possível que essa realidade seja encontrada entre outros motoristas de caminhão que estejam submetidos a semelhantes condições de trabalho, saúde e vida semelhante a da amostra estudada.

A trajetória profissional do motorista de caminhão interfere em sua saúde, pois o torna vulnerável ao uso de drogas psicoativas e às práticas sexuais eventuais. A maioria dos sujeitos estudados

fazia uso de drogas psicoativas, há mais de 10 anos e referiam uso de mais que 20 comprimidos de "rebite" durante as viagens. Com relação às práticas sexuais, grande parte dos sujeitos referia relações sexuais fora do casamento, com parceiras eventuais ou frequentes, apesar da maioria mostrar-se consciente do uso do preservativo nessas práticas de risco. 14% dos sujeitos referiram nem sempre utilizar preservativo.

Além disso, o trabalho do motorista de caminhão pode levar a prejuízos à saúde, pois acaba favorecendo a adoção de estilos de vida pouco saudáveis como sedentarismo, inadequados hábitos alimentares, sobre peso, uso de álcool e tabaco, entre outros.

A profissão também interfere na convivência familiar e vida social do motorista, pois, o afasta de sua família, amigos, datas importantes. Por outro lado, o isolamento familiar traz a necessidade de buscar maior sociabilização nos locais de trabalho.

Tendo em vista que os resultados analisados mostraram condições de vida e trabalho nem sempre favoráveis à saúde do caminhoneiro, é necessário que sejam discutidas políticas de prevenção de doenças e promoção de saúdes específicas para essa categoria profissional.

## REFERÊNCIAS

1. Antunes R. Os sentidos do trabalho – Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Bomtempo; 1999.
2. Ornellas TCF, Monteiro MI. Aspectos históricos, culturais e sociais do trabalho. Rev Bras Enferm 2006;59(4): 552-5.
3. Erhart S, Palmeira EM. Analise do setor de transporte. Rev Acad Econ 2006; (71):1-6.
4. Villarinho L, Bezerra I, Lacerda R, Latorre MRDO, Paiva V, Stall R et al. Caminhoneiros de rota curta e sua vulnerabilidade ao HIV. Santos, SP. Rev Saúde Pública 2002; 36(4): 61-7.
5. Santos CRL, Bueno, SMV. Pesquisa-ação com caminhoneiros sobre sexualidade e DST-AIDS. J Bras Doenças Sex Trans 1999; 11(1): 11-21.
6. Teles SA, Matos MA, Caetano KAA, Costa LA, França DDS, Pessoni GC et al. Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. Rev Panam Salud Pública 2008; 24(1): 25-30.
7. Nascimento EC, Nascimento E, Silva, JP. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. Rev Saúde Pública 2007; 41(2): 290-3
8. Hoffman AL. Qualidade de vida dos motoristas de caminhão usuários do Programa Rodopac: um estudo de caso [dissertação]. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis; 2003.
9. Korelitz LL. Health habits and risk factors among truck drivers visiting a health booth during a trucker trade show. Am J Health Promot 2003; 8(2):117-23.
10. Cavaglione LC, Bensenor I, Halpern A, Pierin AMG. Metabolic Syndrome in professional truck drivers who work on Highway BR-116 within the area of São Paulo City - Régis Bittencourt. Arq Bras Endocrinol Metab 2008; 52(6):1015-23.
11. Souza JR, Paiva, T, Reimão, R.. Sleep habits, sleepiness and accidents among truck drivers. Arq Neuro-Psiquiatr 2005; 63(4): 925-30.
12. Mccartt AT, Rohrbaugh JW, Hammer MC, Fuller SZ. Factors associated with falling asleep at the wheel among long-distance truck drivers. Accid Anal Prev 2000; 32(4): 493-504.
13. Rutenfranz J, Knauth P, Fischer, FM. Trabalho em turnos e noturno. São Paulo: Hucitec; 1989.
14. Souza JR, Paiva T, Reimão R. Qualidade de vida de caminhoneiros. J Bras Psiquiatr 2006; 55(3): 184-9.
15. Moreno CR, Fischer, FM Rotemberg L. A saúde do trabalhador nas 24 horas. São Paulo Perspec 2003; 17(1): 34-46.
16. Monteiro MI. Instrumento para coleta de dados. Campinas: Grupo de Estudos e Pesquisas em saúde e Trabalho. Campinas: Universidade Estadual de Campinas; 1996.
17. Monteiro-Cocco MI. Capacidade para o trabalho entre trabalhadores de uma empresa de tecnologia da informação [livre docência]. Campinas: Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas; 2002.
18. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2007. [citado em 2009 abril 2]. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/indicadores/associais>
19. Moreno CRC. High risk for obstructive sleep apnea in truck drivers estimated by the Berlin questionnaire: Prevalence and associated factors. Chronobiol Int 2004; 21(6): 871-9.
20. Guerreiro I, Ayres JRCM, Hearts N. Masculinity and vulnerability to HIV among heterosexual men in São Paulo, Brazil. Rev Saúde Pública 2006; 36(4): 50-60.
21. Silva O. Drug Use by Truck Drivers in Brazil. Drugs: Education, Prevention & Policy 2003; 10(2):135-9.
22. Masson VA, Monteiro MI. Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. Rev Bras Enferm 2010; 63(1): 79-83.
23. Demo P. Educação e qualidade. Campinas: Papirus; 1996
24. Rosa I. Trajetórias de caminhoneiros nas estradas brasileiras. Cad Pesq CDHIS 2006; 34(19): 84-93.