

## AVALIAÇÃO DA SAÚDE DE TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO: RELATO DA METODOLOGIA DO TRABALHO DE CAMPO

WILSON TEIXEIRA DE ÁVILA<sup>1</sup>; KETHELYN COSTA RODRIGUES<sup>2</sup>;  
LARISSA FIALHO MACHADO<sup>3</sup>; EDA SCHWARTZ<sup>4</sup>; LAUREL KINCL<sup>5</sup>;  
FERNANDA LISE<sup>6</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal de Pelotas – [wilsomdeavila@gmail.com](mailto:wilsomdeavila@gmail.com)

<sup>2</sup>Universidade Federal de Pelotas – [kekacc11@gmail.com](mailto:kekacc11@gmail.com)

<sup>3</sup>Universidade Federal de Pelotas – [larissafmachado@gmail.com](mailto:larissafmachado@gmail.com)

<sup>4</sup>Universidade Federal de Pelotas e Fundação Universidade Federal do Rio Grande -  
[edaschwa@gmail.com](mailto:edaschwa@gmail.com)

<sup>5</sup>Oregon State University - [Laurel.Kincl@oregonstate.edu](mailto:Laurel.Kincl@oregonstate.edu)

<sup>6</sup>Universidade Federal de Pelotas e Oregon State University – [fernandalise@gmail.com](mailto:fernandalise@gmail.com)

### 1. INTRODUÇÃO

Os motoristas de caminhão de longa distância são responsáveis por transportar milhares de dólares da economia mundial e podem ter sua saúde afetada pela carga de trabalho, poucas horas de sono, alimentação irregular, estresse crônico, poucas oportunidades para realizar atividade física, rede precária de apoio social, distância da família e dificuldades no acesso aos serviços de saúde. Somado a isso, devido às longas jornadas, realizam tarefas secundárias enquanto dirigem como comer ou usar *smartphone* para aliviar o estresse ou, ainda, realizar simultaneamente as duas atividades, o que pode resultar em acidentes de trânsito (ROCHE *et al.*, 2021; USECHE *et al.*, 2021).

A condução de caminhões de longa distância está entre as ocupações mais insalubres e inseguras (HEGE *et al.*, 2019), que foi acentuado pela vulnerabilidade à infecção e transmissão do Novo Coronavírus (LEMKE *et al.*, 2020), tendo em vista que a COVID-19 não foi considerada uma ameaça real à saúde pelos motoristas de caminhão e por isso as práticas de prevenção do contágio como o uso de máscaras e do distanciamento social foram pouco seguidas (CRIZZLE *et al.*, 2022). E diante da síndrome causada pela pandemia de Sars-Cov2, a COVID-19 agrava e é agravada por outras epidemias como Hipertensão, Diabetes, obesidade, tabagismo, doenças cardiovasculares, doença renal crônica, ansiedade, depressão e transtorno do estresse pós-traumático (BISPO JÚNIOR; SANTOS, 2021). A partir disso, denota-se a importância de dar visibilidade a essa problemática e melhorar a abordagem à saúde dos trabalhadores do transporte rodoviário.

Esse estudo teve como objetivo descrever o processo metodológico do trabalho de campo com trabalhadores do transporte rodoviário.

### 2. METODOLOGIA

Trata-se de uma descrição do processo metodológico do trabalho de campo com trabalhadores do transporte rodoviário para atender os objetivos da pesquisa de Pós-doutorado no Exterior, intitulada *Avaliação da influência do equilíbrio trabalho-vida na saúde de motoristas de caminhão de longa distância em tempos de pandemia: Estudo multicêntrico* (LISE, *et al.*, 2022). A coleta de dados ocorreu no período de fevereiro a agosto de 2023. Para o acesso aos participantes, inicialmente, foram enviados convites ao departamento de saúde ocupacional das empresas de transporte rodoviário e posteriormente, aos sindicatos de transporte rodoviário. Para os trabalhadores, definiu-se como critérios de inclusão ser maior de 18 anos e trabalhador em transporte rodoviário a mais de seis meses e saber ler. Os dados foram coletados mediante formulário online, disponível no *Google form* e presencial em papel e posterior digitação formulário *online*. O questionário incluiu dados de

caracterização sociodemográfica, Escala de Estresse Percebido (COHEN; KARMACK; MERMELSTEIN, 1983) e a Escala de Avaliação da Efetividade familiar (FRIEDMANN, 1995; LISE *et al.*, 2022). O estudo respeitou os princípios de ética em pesquisa envolvendo seres humanos e foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Enfermagem da Universidade Federal de Pelotas sob parecer número 5.892.602 e CAAE: 66722622.9.0000.5316.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Participaram do estudo 116 trabalhadores em transporte rodoviário. Os participantes foram convidados para responder em oito locais, no serviço de saúde do sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário de Pelotas, em duas paradas de ônibus de Pelotas, no porto de Rio Grande e em três paradas localizadas ao longo da rodovia 392, no Sul do Rio Grande do Sul e por ocasião na vacinação dos trabalhadores. Os pesquisadores receberam o convite para participar na vacinação dos trabalhadores em transporte rodoviário, promovido pelo CEREST/Pelotas em maio de 2023 e realizamos coleta de dados enquanto aguardavam o atendimento ou após receber a vacina e realizar testes de uso de entorpecentes e avaliação da pressão arterial por universidades e escolas técnicas participantes nessa atividade. Outras atividades realizadas no período da coleta de dados foram a criação das redes sociais da pesquisa, como *Instagram* (<https://www.instagram.com/falaaierodoviario/>) e *Facebook* (<https://www.facebook.com/profile.php?id=100090901225402>).

A coleta de dados no sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário de Pelotas foi realizada na sala de espera, enquanto os trabalhadores e familiares aguardavam o atendimento médico ou odontológico oferecido aos associados e familiares. Além dos motoristas de caminhão e ônibus, são atendidos nesse serviço sindicato atende ainda aposentados, ajudantes de motoristas de caminhão e cobradores de ônibus, os quais não foram incluídos na pesquisa, porém, tanto os motoristas aposentados quanto os familiares de aposentados ao serem informados da pesquisa relataram brevemente suas experiências e as dificuldades enfrentadas. Os trabalhadores do transporte urbano e intermunicipal transportam passageiros e cargas como argila, lixo, entulhos, materiais de construção e outros. Os motoristas de caminhão de longa distância transportam cargas e costumam ficar fora de casa por no mínimo duas semanas. Os familiares dos trabalhadores foram à maioria esposas, seguido de filhos de motoristas urbanos, interurbanos e de caminhão de longa distância.

As duas paradas de ônibus estão localizadas na área urbana de Pelotas e os trabalhadores transportam passageiros em ônibus que fazem as linhas urbanas e rurais. Esses referiram trabalhar até oito horas diárias, e além de dirigir realizam a limpeza dos ônibus no final da linha. Em uma das paradas de ônibus tem um espaço amplo para refeição e descanso, equipado com geladeira, micro-ondas, mesa, cadeiras e banheiros, porém em nenhuma delas havia segurança para os trabalhadores.

No Porto de Rio Grande os participantes foram em sua maioria, motoristas do setor urbano, os quais transportam cargas do porto para galpões ou indústrias localizadas na área urbana da cidade. As cargas são fertilizantes, por exemplo, e outros carregam dentro do porto dos silos até o navio, na ocasião eram folhas de

celulose para um navio, cujo destino era a China e cavacos para o Estados Unidos. Os motoristas relataram problemas de organização no carregamento, falta de horário para carregar, colegas que desrespeitam a fila enquanto aguardam (caso durmam ou cochilem enquanto aguardam o carregamento). Relataram trabalho exaustivo, de até uma semana sem voltar para casa e sem horário para dormir, sem tempo de descanso ou realização de atividade física. A alimentação é realizada no caminhão com higiene precária. Pouco ou nenhum tempo para atender as necessidades fisiológicas de hidratação, alimentação, eliminações, sono e repouso.

Os três parados localizados ao longo da BR 392, no Sul do Rio Grande do Sul são locais estratégicos para os motoristas de caminhão de longa distância descansar, alimentar, fazer higiene pessoal e obter uma nova carga de trabalho. Motoristas relataram dificuldades para comunicação em locais onde não tem internet durante as viagens, em alguns casos ficam sem acesso à alimentação como no transporte de cargas em fazendas, e quanto a atividade física referiram que a partir do estado de Mato grosso tem mais academias nos pátios dos postos. Referiram ainda que as empresas controlam mais os dias e horas de trabalho do que quem trabalha como autônomo. Em relação aos parados, os que responderam que os parados são gratuitos se referem aos serviços nos postos de combustíveis, onde eles podem parar para acessar as empresas de transportes/cargas para novos fretes/viagens/trabalho ou quando abastecem, podem estacionar e usar o banheiro, sendo o banho pago, assim como a comida. A segurança do local é do posto e não para os motoristas, deixando-os expostos a furtos, principalmente de pneus, e a área de descanso é no caminhão ou pátio. Atividade física praticamente não existe, quando tem, são as academias populares, instaladas pela prefeitura. Referiram que quanto mais ao sul do estado do Rio Grande do Sul, piores os serviços nos parados.

Os dados quantitativos e qualitativos da pesquisa estão em fase de análises e serão divulgados assim que finalizadas essas etapas.

Diante ao exposto entende-se que as más condições de trabalho dos caminhoneiros dificultam a adoção de um estilo de vida saudável, influenciando diretamente as escolhas alimentares durante o trabalho por meio do consumo de salsichas, bebidas energéticas, refrigerantes e alimentos enlatados (JOSSERAN *et al.*, 2021). O fato de trabalhar mais de 11 horas diárias está associado a maior risco de ser obeso extremo, ter colesterol alto e presença de marcadores de inflamação (HEGE *et al.*, 2019). Esses são fatores estão ligados ao aumento exponencial do risco de doença cardiometabólica, cardiovascular e Doença Renal Crônica. Eles são influenciados pela falta de controle dos níveis de Diabetes Mellitus (DM), Hipertensão Arterial Sistêmica (RAVI *et al.*, 2020). Os limites do estudo são as dificuldades de coletas de dados nestes contextos e como potencialidade para a prática de cuidados em saúde dar visibilidade para a problemática da saúde, segurança e qualidade devida dos trabalhadores de transposto rodoviário.

#### 4. CONCLUSÕES

O processo metodológico do trabalho de campo com trabalhadores do transporte rodoviário foi desafiador aos pesquisadores, porém, muito profícuo pelas oportunidades de aprendizado e reflexão sobre as vivências dos trabalhadores em transporte rodoviário, com destaque para a necessidade de melhorar o acesso aos serviços de saúde e de prevenção das doenças crônicas não transmissíveis. Os resultados do estudo, podem promover avanços no conhecimento e apoiar o desenvolvimento de um plano de abordagem à saúde, visando ao aprimoramento da tecnologia do cuidado para o equilíbrio trabalho-vida, o alcance da congruência familiar, prevenção do estresse crônico, e o controle das doenças crônicas não transmissíveis.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BISPO JÚNIOR, J. P; SANTOS, D. B. COVID-19 como sindemia: modelo teórico e fundamentos para a abordagem abrangente em saúde. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 37, n. 10, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00119021>

COHEN, S; KAMARCK, T; MERMELSTEIN, R. A Global Measure of Perceived Stress. **Journal of Health and Social Behavior**, v. 24, n. 4, p. 385–396, 1983. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/2136404>

CRIZZLE, A. M; MCLEAN, M; MALKIN, J. Risk Factors for Depressive Symptoms in Long-Haul Truck Drivers. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 17, n. 11, p. 3764, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/ijerph17113764>

FRIEDEMANN, ML. **The framework of systemic organization : a conceptual approach to families and nursing**. Thousand Oaks: Sage Publications, 1995.

HEGE, A. *et al.* The Impact of Work Organization, Job Stress, and Sleep on the Health Behaviors and Outcomes of U.S. Long-Haul Truck Drivers. **Health Education & Behavior**, v. 46, n. 4, p. 626–636, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/1090198119826232>

HEGE, A. *et al.* Work-Life Conflict among U.S. Long-Haul Truck Drivers: Influences of Work Organization, Perceived Job Stress, Sleep, and Organizational Support. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 16, n. 6, p. 984. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/ijerph16060984>

JOSSERAN, L. *et al.* Smoking and obesity among long-haul truck drivers in France. **Tobacco Prevention & Cessation**, v. 7, p. 1–9, 2021. Disponível em: [10.18332/tpc/142321](https://doi.org/10.18332/tpc/142321)

LEMKE, M. K; APOSTOLOPOULOS, Y; SÖNMEZ, S. A novel COVID-19 based truck driver syndemic? Implications for public health, safety, and vital supply chains. **American Journal of Industrial Medicine**, v. 63, n. 8, p. 659–662, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1002/ajim.23138>

LISE, F. *et al.* Validity and reliability of the Brazilian version of the instrument the Assessment Strategies in Families-Effectiveness (ASF-E). **Texto & Contexto Enfermagem**, v. 31, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-265X-TCE-2020-0555>

LISE, F. *et al.* **Avaliação da influência do equilíbrio trabalho-vida na saúde de motoristas de caminhão de longa distância em tempos de pandemia: Estudo multicêntrico**, 2022.

ROCHE, J. *et al.* Relationship between sleep disorders, HIV status and cardiovascular risk: cross-sectional study of long-haul truck drivers from Southern Africa. **Occupational and Environmental Medicine**, v. 78, n. 6, p. 393-399, 2021. Disponível em: [10.1136/oemed-2020-107208](https://doi.org/10.1136/oemed-2020-107208)

USECHE, S. A. *et al.* More Than Just “Stressful”? Testing the Mediating Role of Fatigue on the Relationship Between Job Stress and Occupational Crashes of Long-Haul Truck Drivers. **Psychology Research and Behavior Management**, v. Volume 14, p. 1211–1221, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.2147/PRBM.S305687>