



UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL - UFFS

TAINÁ CASIANA SILVEIRA DOS SANTOS

CURSO DE NUTRIÇÃO

**HÁBITOS ALIMENTARES, ESTADO NUTRICIONAL E USO DE
PSICOESTIMULANTES POR CAMINHONEIROS QUE TRAFEGAM PELA PR 182**

– KM 76

REALEZA

2018

TAINÁ CASIANA SILVEIRA DOS SANTOS

**HÁBITOS ALIMENTARES, ESTADO NUTRICIONAL E USO DE
PSICOESTIMULANTES POR CAMINHONEIROS QUE TRAFEGAM PELA PR 182
– KM 76**

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação
apresentado como requisito para obtenção do grau de
Bacharel em Nutrição da Universidade Federal da
Fronteira Sul

Orientadora: Prof. Dra. Dalila Moter Benvegnú

REALEZA

2018

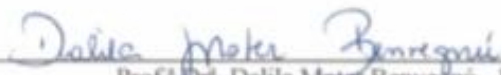
TAINÁ CASIANA SILVEIRA DOS SANTOS

HÁBITOS ALIMENTARES, ESTADO NUTRICIONAL E USO DE
PSICOESTIMULANTES POR CAMINHONEIROS QUE TRAFEGAM PELA PR 182 -
KM 76

Trabalho de conclusão do curso de graduação
apresentado como requisito para obtenção do grau de
Bacharelado em Nutrição da Universidade Federal da
Fronteira Sul.

Este trabalho de conclusão de curso foi defendido e aprovado pela banca em: 06/12/2018

BANCA EXAMINADORA



Prof.^a Dr.^a Dalila Motei Benvegnú - UFFS
Orientadora



Prof.^a Dr.^a Camila Elizandra Rossi - UFFS



Prof. Esp. Marcell Hidek Koshiyama - Mater Dei

**HÁBITOS ALIMENTARES, ESTADO NUTRICIONAL E USO DE
PSICOESTIMULANTES POR CAMINHONEIROS QUE TRAFEGAM PELA PR 182
– KM 76**

**EATING HABITS, NUTRITIONAL STATUS AND PSYCHOSTIMULANT USE BY
TRUCKERS WHO TRAVEL THROUGH PR 182 - KM 76**

Tainá Casiana Silveira dos Santos

Universidade Federal da Fronteira Sul. Curso de nutrição. Realeza, PR, Brasil.

E-mail: staina299@gmail.com

Luciana Corrêa

Universidade Federal da Fronteira Sul. Curso de nutrição. Realeza, PR, Brasil.

E-mail: lucianacorrea88@hotmail.com

Victor Augusto da Silva Carneiro

Universidade Federal da Fronteira Sul. Curso de biologia. Realeza, PR, Brasil.

E-mail: victor.dm2012@gmail.com

Thiago Okagawa Silva

Universidade Federal da Fronteira Sul. Curso de nutrição. Realeza, PR, Brasil.

E-mail: okagawathiago@gmail.com

Dalila Moter Benvegnú*

Universidade Federal da Fronteira Sul. Realeza, PR, Brasil.

E-mail: dalilabenvegnu@yahoo.com.br

Rodovia PR 182, Km 466, Realeza, CEP: 85770-000, PR, Brasil.

* Autora correspondente.

RESUMO

Este estudo objetiva verificar as particularidades da profissão dos caminhoneiros, como horas de trabalho, dias viajando, horas de descanso noturno, hábitos alimentares, avaliação antropométrica, uso de substâncias estimulantes e como tais hábitos interferem na qualidade de vida de motoristas de caminhão que trafegam pela rodovia PR 182 – Km 76. Este foi um estudo observacional, abrangendo uma amostra de 107 homens profissionais de transporte de cargas. Cada caminhoneiro foi abordado, individualmente, em um posto de combustível situado na rodovia mencionada, a fim de responderem a uma anamnese e a um questionário de qualidade de vida, bem como de terem coletados seus pesos e estaturas para o cálculo do índice de massa corporal. Os motoristas eram adultos (42 IIQ 14 anos), dirigiam cerca de 13

horas por dia, viajavam a trabalho por volta de 10 dias, 63,3% realizam refeições diariamente em restaurantes e 88,8% possuíam excesso de peso. A prevalência de uso de substâncias psicoestimulantes para cumprir os exíguos prazos dos fretes foi de 24% e 74% conheciam outros caminhoneiros usuários. Ao responder o questionário sobre qualidade de vida 59,8% afirmaram possuir uma boa qualidade de vida. Além disso, foi expressivo número de horas de jornada de trabalho dos motoristas caminhoneiros, hábitos alimentares irregulares, excesso de peso e uso de substâncias estimulantes, fato adverso ao alto percentual de caminhoneiros que classificaram a qualidade de vida como boa. Assim, conclui-se que existe a necessidade de orientações, políticas públicas e fiscalização efetiva a esta categoria, para melhorias na rotina dos motoristas de caminhão.

Palavras-chave: Motoristas; Estilo de vida; Saúde; Estimulantes; Qualidade de vida.

ABSTRACT

This study aims to verify the particularities of the trucker profession, such as hours of work, traveling days, nighttime rest periods, eating habits, anthropometric evaluation, use of stimulant substances, and how these habits interfere in the quality of life of truck driver's travelings through highway PR 182 - Km 76. This was an observational study, covering a sample of 107 professional men carrying loads. Each truck driver was individually approached at a fuel station located on the highway mentioned in order to respond to an anamnesis and a quality of life questionnaire, as well as to collect their weights and Heights for calculation of body mass index. The drivers were adults (42 IIQ 14 years old), who drove about 13 hours a day, traveled for work during 10 days, 63.3% of them had meals daily in restaurants and 88.8% were overweight. The prevalence of the use of psychostimulant substances to meet the short freight deadlines was 23.4%, and 75.7% knew other truckers who were users. When responding to the quality of life questionnaire, 59.8% of the truckers stated that they had a good quality of life. Moreover, it was significant the amount of working hours of truck drivers, irregular eating habits, overweight and the use of stimulants, an fact which is adverse considering the high percentage of truck drivers who rated their quality of life as a good one. Thus, he research concluded that there is a need for guidance, public policy and effective inspection to this category, for improvements in the routine of truck drivers.

Key words: Drivers; Lifestyle; Heath; Stimulants; Quality of life.

INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é a principal atividade do setor de transporte e em 2015 foi líder em faturamento, pagamento de salários e número de empregos, atuando diretamente no desenvolvimento do país. Em relação à região Sul, estão instaladas 27,0% das empresas desta natureza presentes no Brasil (BRASIL, 2017).

Os motoristas de caminhão são cruciais para o funcionamento do sistema de transporte de cargas. A exemplo disto, foi a paralisação em protestos dos caminhoneiros em maio de 2018, quando itens essenciais, como alimentos e combustíveis, que dependem do transporte de caminhões, deixaram de chegar ao seu destino final (CORRÊA, 2018).

Destaca-se o número de pesquisas que evidenciam como o serviço rodoviário nem sempre oferece condições adequadas de trabalho aos motoristas de caminhão. Devido às exigências das empresas para a entrega de cargas em curto prazo, estes profissionais enfrentam extensas jornadas de trabalho com poucos momentos de descanso, além de percorrer longas distâncias com uma precária malha rodoviária, permanecendo diversos dias longe da família e do lar, dormindo, muitas vezes, na cabine do seu caminhão. Deste modo, estes fatores constituem as dificuldades enfrentadas cotidianamente pelos caminhoneiros (SANTOS, 2008; MASSON; MONTEIRO, 2010; KNAUTH et al., 2012).

Uma forma de garantir os prazos exíguos nas transições de cargas, fato no qual os caminhoneiros estão comumente submetidos, pode ser por meio do uso de substâncias psicoestimulantes, habitualmente a base de anfetaminas. O uso de tais drogas pode ainda estar associado a outras substâncias, como a cocaína e/ou outros estimulantes, como cafeína e bebidas energéticas (KNAUTH et al., 2012).

As anfetaminas são potentes estimulantes do sistema nervoso central (SNC), cujo mecanismo envolve o acúmulo de neurotransmissores na fenda sináptica, propiciando, inicialmente, euforia e ausência de sono. No entanto, quando o efeito estimulante da droga finaliza, ocorre o efeito “rebote” sobre o SNC, ocasionando sono e fadiga (TAKITANE et al., 2013). Conforme o MINISTÉRIO DO TRABALHO E A PREVIDÊNCIA SOCIAL (2016), caminhoneiros são os que mais sofrem acidentes fatais de trabalho, por causa de situações como excesso de horas de trabalho e consumo de drogas lícitas e ilícitas. Assim, os efeitos das drogas estimulantes causam danos aos usuários e insegurança nas vias públicas (BRASIL, 2016a).

Outro fator que se destaca nesta profissão como uma característica secundária, também com origem no tempo diário curto, é a alimentação desregrada dos motoristas. Esta é uma das causas do excesso de peso e seus agravos (NOTTO et al., 2017). Ademais, estudos

demonstram que estes indivíduos são pouco ativos, o que pode contribuir para o cenário da obesidade (BEDESCHI, 2014).

Os problemas aqui expostos podem ocasionar prejuízos na saúde física, mental e social, comprometendo a qualidade de vida dos motoristas. Ainda, conforme Lima (2012), as condições de trabalho instáveis desta categoria profissional interferem no estado psicofisiológico, manifestando-se em irritabilidade, insônia e distúrbios na atenção, sendo que esse último é uma atribuição extremamente necessária para a condução de um veículo.

Assim, estudos sobre a rotina dos motoristas de caminhão e seus agravos são cruciais para o melhor entendimento desse problema, visando fornecer informações que possam contribuir em ações para melhorias na rotina desses trabalhadores. Desta maneira, este estudo teve como objetivo verificar as particularidades da profissão dos caminhoneiros, como horas de trabalho, dias viajando, horas de descanso noturno, hábitos alimentares, avaliação antropométrica, uso de substâncias estimulantes, bem como de que maneira tais hábitos interferem na qualidade de vida de motoristas de caminhão que trafegam por um posto de combustível localizado na PR 182-Km 76. A escolha de tal posto justifica-se em virtude de que é um ponto de parada comumente utilizado pelos profissionais objeto do estudo, além de estar localizado em uma rodovia de intensa movimentação, que une a região sul do país a outras regiões brasileiras, fato que conseqüentemente permite o trânsito de pessoas de variadas regiões e hábitos (BRASIL, 2005).

MÉTODOS

LOCAL DA PESQUISA E RECRUTAMENTO DOS PARTICIPANTES

Trata-se de um estudo quantitativo, de caráter transversal, com amostragem não probabilística. Abrangendo homens entre 21 a 59 anos de idade, motoristas caminhoneiros, que comumente trafegam pela Rodovia PR 182, Km – 76, situada no sudoeste do estado do Paraná. A pesquisa ocorreu no período de março de 2017 a junho de 2018, às segundas-feiras, duas vezes ao mês, das 09:00 às 16:00 horas. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Federal da Fronteira Sul, sob protocolo CAAE número 62432816.1.0000.5564.

A seleção dos participantes foi realizada de forma aleatória em um posto de combustível localizado às margens da rodovia mencionada, em um espaço reservado. A escolha do local se deu pela grande movimentação de motoristas de caminhão para fins de reabastecimento de combustível e realização de refeições, bem como, pela facilidade de acesso. Somente foram incluídos no estudo os caminhoneiros que firmaram sua participação no estudo, mediante assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Ao total participaram 111 caminhoneiros, com a exclusão de 4 indivíduos devido ao preenchimento incorreto dos questionários, totalizando, ao final do estudo, 107 participantes.

INSTRUMENTOS PARA COLETA DE DADOS

Para a coleta de dados, foi utilizada uma anamnese com questões gerais sobre hábitos alimentares, hábitos de vida, horas de sono, jornada de trabalho, presença de patologia crônica, uso de psicoestimulantes ou demais drogas de abuso com fins estimulantes. Este documento foi respondido via autopreenchimento pelos participantes, na presença dos pesquisadores, mas sem auxílio dos mesmos.

A avaliação da qualidade de vida foi obtida através do questionário desenvolvido pelo Grupo de Qualidade de Vida da Organização Mundial da Saúde, o *World Health Organization Quality of Life - WHOQOL-bref* adaptado (WHOWOL, 1996). Este instrumento é dividido em quatro domínios: “físico”, “psicológico”, “relações sociais” e “meio ambiente”. As respostas do WHOQOL-*bref* seguem uma escala de Likert, no qual se mensura a intensidade, a capacidade, a frequência e a avaliação das respostas. As pontuações de cada domínio foram transformadas numa escala de 0 a 100 e expressas em termos de

médias, conforme estipula o método, sendo que as médias próximas a 100% sugerem uma melhor qualidade de vida.

Para o cálculo do índice de massa corporal (IMC), cuja fórmula utilizada foi: $\text{peso}(\text{kg})/\text{altura}^2(\text{m}^2)$, foram coletados o peso, através de uma balança eletrônica LC200-OS, e a estatura, esta foi coletada através de uma fita métrica 2 metros de comprimento – Slim Fit fixada na parede. O IMC foi classificado conforme critérios da Organização Mundial da Saúde (OMS) para adultos (World Health Organization, 1998).

Para a verificação da glicemia pós-prandial foi selecionado aleatoriamente um único indivíduo/ dia de realização da pesquisa, sem predileções. Este deveria ter realizado a última refeição cerca de 2 horas antes da coleta sanguínea. O procedimento ocorreu no local da pesquisa, em uma área reservada, através de um aparelho portátil medidor de glicose marca Accu-chek Active. Inicialmente, fazia-se assepsia no dedo indicador do participante com álcool 70% e algodão, na sequência era realizada a perfuração do mesmo por meio de uma lanceta para coleta de uma gota de sangue, a qual era imediatamente depositada na fita de análise, posteriormente acoplada ao glicosímetro para leitura.

Para os indivíduos que já eram acometidos pela patologia do Diabetes *Mellitus* tipo 2, os dados foram classificados de acordo com a Sociedade Brasileira de Diabetes: meta de glicemia pós-prandial <160 mg/dL (BRASIL, 2018). Para os caminhoneiros não diabéticos, classificou-se como meta de glicemia pós-prandial valores de no máximo 126mg/dL conforme as Diretrizes da Sociedade Brasileira de Diabetes (BRASIL 2017-2018).

ANÁLISE DOS DADOS

As análises de dados foram realizadas através do programa SPSS versão 25. Inicialmente, foi aplicado o teste Shapiro-Wilk, o qual demonstrou que os dados não seguem uma distribuição normal. Deste modo, a análise descritiva dos dados, foi determinada pela frequência das variáveis, a mediana e o intervalo interquartil (IIQ). Para as análises de correlações entre as variáveis quantitativas utilizou-se o teste de Spearman. A verificação de associação entre as variáveis qualitativas foi através do teste qui-quadrado de Pearson. Valores cujo $p < 0,05$ foram considerados estatisticamente significantes.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A mediana de idade entre os 107 entrevistados foi de 42 (IIQ 14) anos, variando entre 24 a 59 anos. O grau de escolaridade predominante foi o ensino fundamental (57,0%), seguido do ensino médio (41,1%). Os motoristas caminhoneiros eram em maior número residentes do próprio estado em cujo local a pesquisa foi realizada, ou seja, Paraná sendo 72,0%, em seguida Santa Catarina (16,8%), Mato Grosso do Sul (4,7%), Rio Grande do Sul (3,7%) e São Paulo (2,8%). Assim, conforme previsto, o estudo englobou participantes da região sul, sudeste e centro-oeste do país.

Quanto às horas de condução diárias dos caminhoneiros, a mediana foi de 13 horas (IIQ 6), variando entre 3 a 21 horas. O número mediano de horas de sono diárias consistiu em 6 horas (IIQ 3) com variação 2 a 12 horas. Em relação aos dias viajando a trabalho observou-se uma mediana de 10 dias (IIQ 15) (variação 1 a 90 dias). O teste de correlação de Spearman demonstrou relação significativa negativa entre as variáveis “horas de sono” versus “horas dirigidas por dia” ($p = 0,001$), bem como “horas de sono” versus “dias viajando” ($p = 0,001$), ou seja, quanto maior o número de horas dirigidas por dia e maior o número de dias viajando a trabalho, menor o descanso noturno do caminhoneiro. A tabela número 1 apresenta a frequência dos dados descritos acima.

Tabela 1 – Total de horas de descanso noturno, horas dirigidas e dias viajando por Motoristas de Caminhão que trafegam na PR 182 – Km 76

Variável	n (%)
Horas de descanso noturno	
0 a 5	32 (29,9)
6 a 8	67 (62,6)
≥9h	08 (07,5)
Horas dirigidas por dia	
1 a 4	07 (06,5)
5 a 8	13 (12,1)
9 a 12	36 (33,6)
13 a 17	31 (29,0)
18 a 21	20 (18,8)
Dias viajando	
Até 7	51 (47,7)
8 a 15	23 (21,5)
16 a 30	24 (22,4)
31 a 50	04 (03,7)
51 a 90	05 (04,7)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Sobre as horas de sono, obtiveram-se relatos de motoristas que chegam a passar noites sem dormir, como no caso de um motorista que permaneceu 32 horas seguidas ao volante. Um estudo na cidade de Uruguaiana- RS, realizado por Santos (2008) também revelou que 8 dos 400 caminhoneiros entrevistados possuíam menos de 4 horas de descanso noturno.

Outro comportamento negativo relatado por parte dos indivíduos foi o quadro de insônia, presente em 16,8% dos motoristas. Simultâneo a este resultado, um fato importante merece destaque, onde mediante teste de associação de qui-quadrado de Pearson entre as variáveis “insônia” e “depressão” houve diferença estatística positiva ($p=0,040$), sinalizando que caminhoneiros que possuem insônia podem ter a saúde mental prejudicada. Concomitante a hipótese, um estudo realizado no Reino Unido, com universitários, demonstrou que problemas de sono podem ser causadores da depressão (FREEMAN, 2017).

Distúrbios relacionados ao sono dos motoristas e o baixo número de horas de descanso noturno podem gerar a sonolência excessiva, que é um fator de risco para acidentes de trânsito. Desta forma, estudos demonstram que por estar acordado por mais de 19 horas, o desempenho psicomotor do sujeito é bruscamente reduzido, equivalente a altas quantidades de álcool no sangue (FTOUNI et al., 2012).

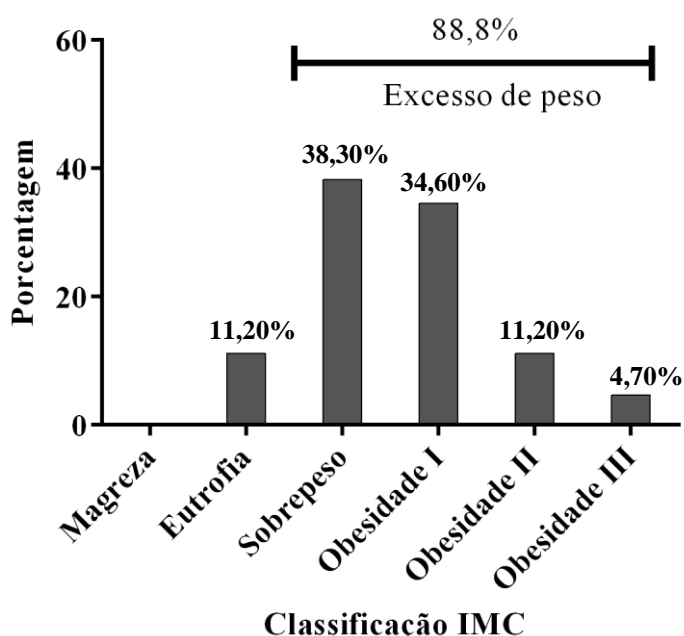
A respeito do tempo de condução diário quando somados, os motoristas que excedem as horas de direção permitidas pela LEI nº 13.103/2015, que limita jornada diária de 8 horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 4 horas, chega-se a 47,8% do total de indivíduos com jornada diária de trabalho ilegal. Em uma pesquisa da Confederação Nacional do Transporte, com 1.066 entrevistados, quando unidos caminhoneiros autônomos e empregados de frota, 19,8% desconheciam a lei dos caminhoneiros que delimita as horas de jornada de trabalho, podendo ser a falta de informação um dos fatores que levam os caminhoneiros a dirigir além do tempo permitido (BRASIL, 2016b).

Os turnos irregulares de trabalho, privação de horas de sono, diversos dias longe da família e do lar ocasionam um desgaste físico e mental aos caminhoneiros, o que repercute de forma negativa na saúde geral. Desta forma, as doenças apresentadas pelos motoristas estão relacionadas em grande parte, a sua rotina e aos hábitos de vida destes profissionais, como é o caso da obesidade que decorre majoritariamente de fatores comportamentais e ambientais (BEDESCHI, 2014).

De acordo com a pesquisa “Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel)”, 57,7% dos homens entrevistados estavam com o peso acima do recomendado (BRASIL, 2016c). Quando a pesquisa é feita somente entre

homens caminhoneiros, esse dado tende a ser mais elevado. Tal dado está em acordo com o presente estudo, cujos resultados apontam que 88,8% dos caminhoneiros entrevistados estavam com o peso acima do normal (Figura 1). Resultados similares foram encontrados por Notto et al., (2017) em uma pesquisa no Rio Grande do Sul, na qual 81,7% dos motoristas apresentaram sobrepeso ou algum grau de obesidade. O percentual elevado de excesso de peso nos caminhoneiros pode levar a prejuízos à saúde, pois o acúmulo anormal de gordura corporal é um dos principais riscos a doenças e mortalidade no mundo inteiro (KEARNS, 2014).

Figura 1 – Avaliação antropométrica dos motoristas de caminhão que trafegam na PR 182 – Km 76



IMC = Índice massa corporal
 Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Outro fator relacionado ao excesso de peso é a falta de atividade física. Entre os interrogados 48,6% relataram nunca praticar algum tipo de atividade física e 19,6% praticam, porém, muito pouco. Ademais, caminhoneiros passam grande parte do dia dirigindo, atividade que exige pouco esforço físico. Aliado a isto, um estudo demonstrou que indivíduos que dirigiram mais de 10 horas semanais tiveram um risco 82% maior de mortalidade por doenças cardiovasculares (WARREN et al., 2010).

A obesidade está entre os principais fatores de risco para o desenvolvimento de doenças crônicas não transmissíveis (DCNT): doenças cardiovasculares, como hipertensão arterial sistêmica (HAS), dislipidemias, diabetes *mellitus* tipo 2 (DM2) e câncer. Tais

patologias exercem efeitos adversos à saúde, pois desencadeiam complicações que geram incapacidade, perda de qualidade de vida e óbito (MARIATH et al., 2007). Assim, este estudo também vai de encontro ao exposto, uma vez que, após teste de qui-quadrado de Pearson houve uma associação significativa entre as variáveis “HAS” e “IMC” ($p = 0,001$) e “DM2” e “IMC” ($p = 0,000$), ou seja, quanto maior o valor de IMC; em outras palavras, quanto mais obeso for o indivíduo estudado, maior será o seu risco de desenvolvimento de tais doenças.

Além de doenças metabólicas e cardiovasculares, motoristas caminhoneiros mencionaram distúrbios psicológicos como uma das doenças que os acometem. Assim, o percentual de distribuição das doenças relatadas pelos motoristas está descrito na tabela 2.

Tabela 2 - Doenças relatadas pelos motoristas de caminhão que trafegam na PR 182 – Km 76

Variável	n (%)
Hipertensão Arterial	
Sim	17 (15,9)
Não	90 (84,1)
Diabetes Mellitus Tipo 2	
Sim	4 (3,7)
Não	103 (96,3)
Depressão	
Sim	10 (9,3)
Não	97 (90,7)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A prevalência de HAS identificada neste estudo foi semelhante à encontrada em Santa Catarina por Kolhsa et al. (2017), onde foi aferida a pressão arterial de caminhoneiros, constatando-se que 22,7% eram hipertensos. A HAS é um fator de risco para o desencadeamento de todas as outras doenças cardiovasculares, como doença coronariana, arritmias cardíacas e acidente vascular cerebral (KJELDSE, 2017). Concomitante ao estilo de vida dos motoristas caminhoneiros, dados emergentes sugerem que a privação de sono gera grandes consequências cardiovasculares e metabólicas. A exemplo disto, um estudo de Buxton e Marcelli (2010) demonstrou que o sono noturno menor do que 7 horas está associado ao risco de obesidade, DM2 e doença cardiovascular.

O DM2 é considerado uma epidemia, já que se estima que até 2040 atinja 23,3 milhões de pessoas no Brasil (INTERNATIONAL DIABETES FEDERATION, 2015). Deste modo, em relação a esta patologia, a prevalência neste estudo foi coincidente com o estudo de

Paris et al. (2012), no Rio Grande do Sul, onde 3% dos caminhoneiros entrevistados possuíam DM2.

Referente à análise da glicemia pós-prandial, foi realizado o teste em 19 caminhoneiros, sendo que desses, 4 (21,05%) indivíduos apresentavam DM2, conforme relatado por parte dos mesmos na anamnese. Assim, o teste de glicemia revelou que 100% destes indivíduos, apresentaram valores de glicemia pós-prandial muito acima do limite de referência (<160mg/dL). A respeito dos demais, 15 (36,84%) indivíduos também apresentaram valores de glicemia pós-prandial acima do recomendado (máximo 126mg/dL). Tradicionalmente o diabetes tem sido responsabilizado por complicações como amputação de membros inferiores, cegueira, tuberculose e insuficiência renal (BRASIL, 2017-2018).

Devido à rotina intensa de trabalho, motoristas transportadores de cargas estão expostos a estressores de ordem ambiental e de natureza organizacional, circunstâncias que tornam esses profissionais suscetíveis a doenças psíquicas como a depressão. Tal vulnerabilidade ao adoecimento psíquico foi sinalizada neste estudo, pois 9,3% dos caminhoneiros relataram possuir depressão e 15,9% sentiam-se muito ou completamente estressados (MASSON; MONTEIRO, 2010).

Ainda, as variáveis “depressão” e “HAS” demonstraram associação significativa através do teste qui-quadrado de Pearson ($p = 0,029$), indicando que a depressão presente nos caminhoneiros está associada à existência de HAS. Coincidente a esse resultado, um estudo que buscava relacionar HAS com depressão, verificou que entre os 40 indivíduos hipertensos participantes, 23 estavam com depressão, concluindo, assim, que essas duas patologias podem estar associadas (RUBIO et al., 2013).

Fatores dietéticos, como o consumo diário de alimentos com alta densidade energética, também estão implicados na etiologia do aumento excessivo de tecido adiposo e suas complicações. Esses alimentos são comuns em restaurantes, onde, devido às características peculiares da profissão, é o local em que caminhoneiros normalmente realizam suas refeições. Esta realidade foi evidenciada neste estudo, pois 63,6% dos caminhoneiros interrogados descreveram comer sempre em restaurantes e 14,0% alternam entre restaurantes e a caixa do caminhão (SILVA et al., 2010).

A realização diária das refeições fora de casa tem favorecido a ingestão de alimentos com alta densidade calórica por parte dos motoristas de caminhão. Em um estudo onde ocorreu a quantificação de óleo adicionado na cocção em 3 restaurantes distintos, comprovou que em todos os estabelecimentos estudados a quantidade *per capita* de óleo ultrapassou o

limite recomendado pelo “Guia Alimentar Para a População Brasileira” (KUNERT et al., 2013).

Ainda mais crítico, são as escolhas alimentares dos indivíduos, onde, 25,2% afirmaram sempre optar por alimentos fritos. Referente a isto, um estudo demonstrou que o consumo frequente de alimentos fritos foi significativamente associado ao risco de incidência de doenças crônicas como DM2 e cardiovasculares (CAHILL et al., 2014).

Os caminhoneiros também foram interrogados ao que estavam habituados a consumir em restaurantes e, deste modo, 13,1% relataram comer *buffet* e lanches; o mesmo percentual afirmou consumir apenas lanches ou salgados fritos e ainda, 3,7% indicaram consumo diário de churrasco. Azevedo et al. (2014) alertam sobre os riscos destes padrões dietéticos, uma vez que, o consumo diário e ilimitado de gordura saturada e carne vermelha, podem estar fortemente associados ao desencadeamento de enfermidades, como, doenças cardiovasculares, DM2 e câncer, especialmente de colorretal. Desta maneira, observa-se que caminhoneiros apresentam grande vulnerabilidade a doenças crônicas.

Outro agravante à saúde demonstrado nesta pesquisa, refere-se ao consumo de sal (cloreto de sódio), visto que 26,2% dos motoristas declararam acrescentar sal ao alimento depois de pronto, inclusive quando realizavam as refeições em restaurantes, onde os alimentos já possuem grandes quantidades desse ingrediente (BORJES et al., 2014). Este consumo crônico de dieta com elevado teor de sódio está associado ao aumento do risco de patologias cardiovasculares e doenças renais, além de que, sua elevada ingestão pode contribuir também ao desenvolvimento de câncer de estômago (FERRUGEM; EKMEKCIOGLU, 2017).

Evidenciadas as condições inadequadas de vida dos motoristas profissionais e as consequências geradas, é necessário ressaltar outro fator agravante: o curto prazo para a entrega das cargas. Diante deste fato, o profissional caminhoneiro torna-se um dos mais suscetíveis ao uso de substâncias estimulantes (TAKITANE et al., 2013).

Comumente, as drogas utilizadas pelos motoristas de caminhão, para diminuir a sensação de fadiga, são anfetaminas ou derivados anfetamínicos, substâncias químicas sintetizadas pela indústria farmacêutica. Entre os nomes comerciais de medicamentos à base de estimulantes do tipo anfetamina mais utilizados pelos caminhoneiros estão o Desobesi M[®], Inobesin[®] e Dualid S[®], cujos princípios ativos denominam-se anfepramona e femproporex. (MOREIRA; BATISTÃO et al., 2009) A anfetamina entre os caminhoneiros é denominada sob o nome popular de “rebite”. Ainda, rebites podem estar associados a outras substâncias estimulantes, como, cocaína, cafeína e bebidas energéticas (KNAUTH et al., 2012).

Quando questionados sobre o uso de psicoestimulantes, 24% dos caminhoneiros admitiram fazer uso de substâncias para manterem-se despertos. Devido ao fato dos caminhoneiros sentirem-se envergonhados, poderiam ter omitido a informação acerca do uso de substâncias psicoestimulantes e, portanto, neste estudo, tal percentual poderia estar sendo subestimado. Além disso, esta suposição é confirmada pela pesquisa de Takitane et al. (2013), em que apenas 42,9% dos caminhoneiros cuja amostra de urina foi detectada positiva para anfetaminas declararam realmente ter feito o uso dentro do período de tempo em que a substância pôde ser detectada.

Quando indagados sobre ter conhecimento de colegas de profissão que fazem o uso destas substâncias, o número de caminhoneiros foi discrepante ao número que afirmou fazer o uso também: 74% dos entrevistados conhecem outros caminhoneiros que utilizam psicotrópicos ou outras substâncias.

Referente à substância costumeiramente utilizada, o femproporex, um anorexígeno de nome comercial Desobesi[®], produto de biotransformação em anfetamina, foi o mais usado, sendo citado por 13 (12,14%) dos participantes. Um estudo feito no Mato Grosso do Sul, também obteve o femproporex como o produto mais utilizado entre os caminhoneiros com finalidade de reduzir a fadiga, dirigir por maior tempo e entregar a carga transportada no prazo estabelecido (MOREIRA; BATISTÃO, 2009).

Quanto ao conhecimento das substâncias utilizadas por colegas da profissão, a principal substância citada foi o rebite, único nome comercial citado pelos caminhoneiros foi o Desobesi[®] (28,26%). A tabela 3 apresenta as substâncias utilizadas pelos entrevistados e por colegas.

Tabela 3 – Substâncias utilizadas para inibir o sono por motoristas de caminhão que trafegam na PR 182 – Km

Substâncias inibidoras do sono	n (%)
Uso pelos entrevistados	
Rebite	13 (12,14)
Rebite e energéticos	10 (9,2)
Cocaína	01 (0,9)
Cápsula de cafeína	01 (0,9)
Nenhuma substância	76 (76,86)
Uso por colegas dos entrevistados	
Rebite	46 (42,91)
Rebite e cocaína	19 (18,0)
Rebite e crack	01 (0,9)
Rebite, cocaína e energéticos	01 (0,9)

Não soube informar o nome da substância	14 (13,0)
Não conhece colegas que utilizam tais substâncias	26 (24,29)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

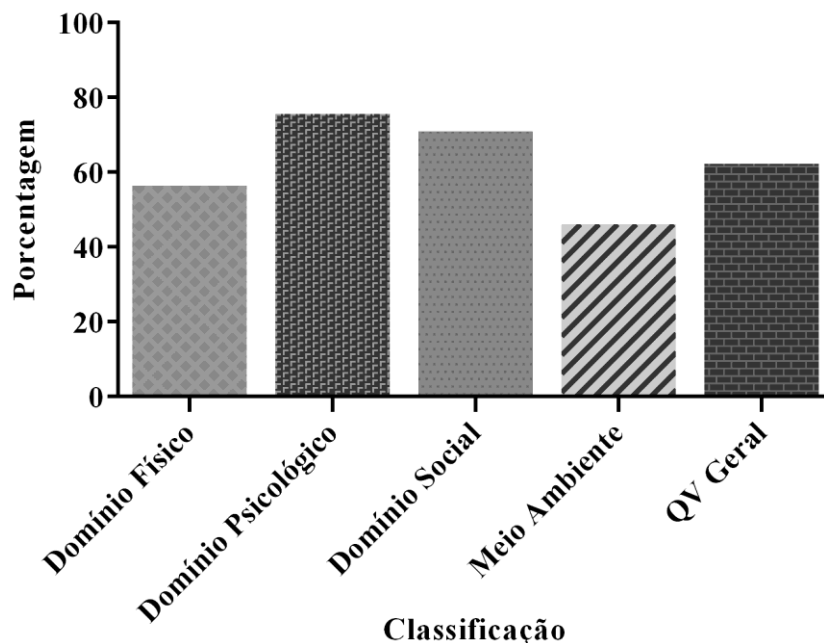
Sobre a frequência do uso de psicoestimulantes pelos caminhoneiros em cada viagem, o que se destaca é que 8% dos sujeitos afirmam consumir todos os dias em que estão transportando cargas. E, em relação ao tempo de duração do efeito da droga, o período que prevaleceu foi de 3 a 6 horas, relatado por 48% dos indivíduos, seguido de 28% que afirmaram sentir-se sob efeito 7 a 12 horas.

As consequências de dirigir sob efeito de psicoestimulantes podem ser graves, uma vez que dirigir é uma tarefa que exige concentração e atenção. Em vista disto, o efeito anfetamínico reduz ambas as coisas, além de prejudicar a visão, pois ocorre midríase, ocasionando ofuscamento da visão pelos faróis dos veículos que estão no sentido contrário. Neste contexto, tem-se um aumento no risco de acidentes de trânsito, causando perdas materiais e até mesmo fatais para os envolvidos. Como consequência, os caminhoneiros são os profissionais que mais sofrem acidentes fatais de trabalho, devido ao consumo de drogas (BRASIL, 2016a).

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, em 2014, por meio da Resolução nº 50 (RDC, 50/2014), criou medidas de controle de comercialização e prescrição de medicamentos que contenham as substâncias anfepramona, femproporex, mazindol e sibutramina. Merece destaque o fato destas substâncias serem proibidas em 2011, pela Resolução nº 52/2011, porém, sob a Resolução nº 50 passou a ser comercializadas novamente (BRASIL, 2011; BRASIL, 2014)

Por fim, a qualidade de vida (QV) dos motoristas caminhoneiros teve enfoque no questionário WHOQOL-*bref* (adaptado), o qual obteve menor média (menor que 50%) no domínio “meio ambiente” (figura 2), determinando a qualidade de vida como “ruim” diante deste domínio. Este também foi o domínio com menor percentual no estudo de Lima (2012), com *score* de 60,41%. O domínio “meio ambiente” do questionário WHOQOL-*bref*, engloba questões sobre atividades de lazer, onde, 57% dos caminhoneiros relataram possuir um tempo curto para lazer, devido à interferência do trabalho.

Figura 2 - Médias dos domínios do questionário WHOQOL-bref (adaptado) por motoristas de caminhão que trafegam na PR 182 – Km 76



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A média geral do questionário da avaliação da qualidade de vida foi de 62,24%, sendo satisfatório. Os resultados da pergunta sobre avaliação da própria qualidade de vida demonstraram que 59,8% classificaram a mesma como sendo “boa”. Quanto à satisfação com a saúde, 54,2% estão satisfeitos. Outro estudo realizado em Pernambuco encontrou resultados similares, demonstrando que 65% dos motoristas afirmaram ter qualidade de vida boa e 45% satisfação com a saúde (CORRÊA, 2013).

Dessa forma, os dados obtidos enfatizam as situações que repercutem de forma negativa na qualidade de vida e saúde geral dos caminhoneiros. A exemplo, cita-se, privação de sono, aumento de riscos para acidentes de trânsito, excesso de peso, uso de psicoestimulantes, suscetibilidade a distúrbios metabólicos, dentre outros fatores que geram prejuízos a vida desta categoria.

Assim, é contraditório que haja um grande percentual de caminhoneiros que avaliam a própria qualidade de vida como boa. Desta forma, hipotetiza-se que possa ter ocorrido uma distorção da autopercepção de qualidade de vida. Conforme Gonçalves, Gonçalves (2004), a esfera subjetiva de compreensão de qualidade de vida diz respeito ao estilo de vida do

profissional, como ações que devem ser consideradas concorrentes ao bem-estar pessoal, controle do estresse, a nutrição equilibrada, a atividade física regular, os cuidados preventivos com a saúde e o cultivo de relacionamentos sociais.

Apesar de o teste estatístico Spearman não ter demonstrado significância entre anos de estudo e *Score*, os caminhoneiros que classificaram a qualidade de vida como boa ou ainda muito boa, foram, em maior número, os que possuíam apenas o ensino fundamental, assim, essa distorção pode estar relacionada ao baixo grau de escolaridade, visto que o nível de instrução permite maiores informações e compreensão. Afirmando esta concepção, Rodrigues et al. (2012) descreve que o conhecimento é um conjunto de informações que o sujeito precisa dominar para ser capaz de ministrar sua condição de saúde.

CONCLUSÃO

Testemunha-se a má qualidade de vida a que motoristas de caminhão estão submetidos via características peculiares desta profissão, destacando-se a escassez de tempo devido à excessiva jornada de trabalho, privação de sono noturno, hábitos alimentares irregulares e excesso de peso. Portanto, tais condições implicam em diversos desdobramentos negativos para a saúde destes indivíduos, como foi demonstrado neste estudo, no qual houve uma associação significativa entre as variáveis “HAS” e “IMC” e “DM2” e “IMC”. Outro fator que exerce efeito adverso a saúde destes trabalhadores é a insônia, como foi constatado neste estudo, através da associação entre “insônia” e “depressão”. Além do uso de psicoestimulantes como tentativa de ajustarem-se as condições de trabalho, fator esse, que também interfere na segurança das vias públicas. A partir dessas informações, torna-se evidente a necessidade de orientações e políticas públicas efetivas a essa categoria. Deste modo, os dados obtidos neste estudo tendem a contribuir para novas reflexões, que possam contribuir para atitudes capazes de promover melhorias na vida destes trabalhadores.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, E.C.C. et al. Padrão alimentar de risco para as doenças crônicas não transmissíveis e sua associação com a gordura corporal - uma revisão sistemática. *Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 05, maio 2014.

BEDESCHI, L.B. *Interface entre consumo e comportamento alimentar, inflamação e os fatores de risco cardiovascular entre indivíduos com excesso de peso*. 2014. 134 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Enfermagem, Escola de Enfermagem da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

BORJES, L.C.; TASCIA, F.J.; ZAMPROGNA, P.E. Alimentos industrializados fontes de sódio utilizados no preparo de refeições em restaurantes comerciais de Chapecó-SC. *Demetra: alimentação, nutrição & saúde*, Chapecó, n. 9(1) p.83-97, 2014.

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte. *Pesquisa Rodoviária*. 2005. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2005/Relat%C3%B3rios%20Anal%C3%ADticos%20das%20Liga%C3%A7%C3%B5es%20Rodovi%C3%A1rias/ligacao065.pdf>>

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. *Resolução da Diretoria Colegiada nº 52, de 06 de outubro de 2011*. Dispõe sobre a proibição do uso das substâncias anfepramona, femproporex e mazindol, seus sais e isômeros, bem como intermediários e medidas de controle da prescrição e dispensação de medicamentos que contenham a substância sibutramina, seus sais e isômeros, bem como intermediários e dá outras providências. Brasília, DF, 06 out. 2011. Disponível em: <<http://www.anvisa.gov.br/hotsite/anorexigenos/pdf/RDC%2052-2011%20DOU%2010%20de%20outubro%20de%202011.pdf>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. *Resolução da Diretoria Colegiada nº 50, de 25 de setembro de 2014*. Dispõe sobre as medidas de controle de comercialização, prescrição e dispensação de medicamentos que contenham as substâncias anfepramona, femproporex, mazindol e sibutramina, seus sais e isômeros, bem como intermediários e dá outras providências, Brasília, DF, 25 set. 2014. Disponível em: <http://portal.anvisa.gov.br/documents/33880/2568070/reprdc0050_25_09_2014.pdf/d04dec76-4dbb-4d04-a721-50bd191a1a9b?version=1.0>. Acesso em: 03 nov. 2018.

BRASIL. Ministério do Trabalho. *Exame toxicológico agora é obrigatório para motoristas profissionais*. 2016a. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2016/03/exame-toxicologico-agora-e-obrigatorio-para-motoristas-profissionais>>. Acesso em: 02 nov. 2018.

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte. *Perfil dos Caminhoneiros 2016*. Brasília: CNT, 2016b. Disponível em: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/Pesquisa_CNT_de_Profil_dos_Caminhoneiros_2016_Completo.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2018

BRASIL. Ministério da Saúde. *Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (VIGITEL)*. Brasília, 2016c. 162 p. Disponível em: < <http://portalarquivos2.saude.gov.br/images/pdf/2018/marco/02/vigitel-brasil-2016.pdf> >. Acesso em: 28 out. 2018

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte. *Transporte é o maior segmento do setor de serviços*. 2017. Disponível em: < <http://www.cnt.org.br/publicacao/?artigo=economia-em-foco>>. Acesso em: 17 set. 2018.

BUXTON, O.; MARCELLI, E. Short and long sleep are positively associated with obesity, diabetes, hypertension, and cardiovascular disease among adults in the United State. *Social Science & Medicine, Boston*, v. 71, p.1027-1036, 2010.

CAHILL, L.C. et al. Fried-food consumption and risk of type 2 diabetes and coronary artery disease: a prospective study in 2 cohorts of US women and men. *The American Journal Of Clinical Nutrition*, v. 100, n. 2, p.667-675, ago. 2014.

CORRÊA, G.S.O. *Qualidade de vida dos motoristas rodoviários de pernambuco*. 2013. 52 f. Monografia (Especialização) - Curso de Psicologia, Universidade Paulista, Maceió, 2013.

CORRÊA, M. *Com greve dos caminhoneiros transporte de cargas tem maior queda em 19 anos*. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/com-greve-de-caminhoneiros-transporte-de-carga-tem-maior-queda-em-19-anos-22758083>>. Acesso em: 17 set. 2018.

FREEMAN, D. The effects of improving sleep on mental health (OASIS): a randomised controlled trial with mediation analysis. *The Lancet*, p.749-759, set. 2017.

FTOUNI, S.; et al. Objective and subjective measures of sleepiness, and their associations with on- road driving events in shift workers. *Journal Of Sleep Research*, Australia, v. 22, n. 1, p.58-69, ago. 2012.

GONÇALVES, A.; VILARTA, R. (orgs). *Qualidade de Vida e Atividade Física: explorando teorias e práticas*. Barueri: Manole, 2004, p.03-25.

INTERNATIONAL DIABETES FEDERATION. *IDF Diabetes Atlas*. 7. ed. 2015. 140 p. Disponível em: < <https://www.idf.org/e-library/epidemiology-research/diabetes-atlas.html> >. Acesso em: 17 set. 2018

KEARNS, K. et al. Chronic disease burden associated with overweight and obesity in Ireland: the effects of a small BMI reduction at population level. *BMC Public Health*, v. 14, fev. 2014.

KJELDSE, S. Hypertension and cardiovascular risk: General aspects. *Pharmacological Research*, Oslo, v. 129, n. 1, p.95-99, mar. 2017.

KNAUTH, D.R. et al. Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Revista de Saúde Pública*, Porto Alegre, v. 46, n. 5, p.886-893, jan. 2012.

KOLHSA, M. et al. Perfil dos Trabalhadores Motoristas e Fatores para Doenças Cardiovasculares. *Journal Of Health Sciences*. v. 19, n. 1, p.9-13, jan. 2017.

KUNERT, C.S. et al. Teores de sal e gordura nas preparações de restaurantes comerciais da cidade de goiânia-go. *Revista Brasileira em Promoção da Saúde*, Fortaleza, v. 26, n. 1, p.19-25, mar. 2013.

LIMA, E.M.G. *Qualidade de vida no cotidiano de caminhoneiros e sua correlação com o cronotipo*. 2012. 94 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Enfermagem, Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

MARIATH, A.B. et al. Obesidade e fatores de risco para o desenvolvimento de doenças crônicas não transmissíveis entre usuários de unidade de alimentação e nutrição. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 4, abr. 2007

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

MOREIRA, R.S.; BATISTÃO, J.A.A. A prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros que passam pela cidade de dourados-ms. *Interbio*, Dourados, v. 3, n. 2, p.27-34, jan. 2009.

NOTTO, VO; et al. Associação entre índice de massa corporal e circunferência da cintura com hipertensão arterial sistêmica em caminhoneiros. *Cereus*, Gurupi, v. 9, n. 2, p.163-177, abr. 2017.

PARIS, Patrícia de et al. Sono, estado nutricional e hábitos de vida de caminhoneiros. *Ciência e Saúde*, Porto Alegre, v. 6, n. 3, p.197-205, dez. 2013.

RODRIGUES, F.F.L. Relação entre conhecimento, atitude, escolaridade e tempo de doença em indivíduos com diabetes mellitus. *ACTA Paulista de Enfermagem*. N.2 v. 25. P. 284-290. (2012).

RUBIO, G.A.F. et al. Depression increases the risk for uncontrolled hypertension. *Experimental & Clinical Cardiology*, v. 18, n. 1, p.10-12, jul. 2013.

FERRUGEM, P.; EKMEKCIOGLU, C. Impact of Salt Intake on the Pathogenesis and Treatment of Hypertension. *Advances In Experimental Medicine And Biology*, Vienna, p.61-84, 2017.

SANTOS, R.S. *Nível de saúde e qualidade de vida de motoristas do transporte rodoviário, participantes do porto seco de uruguaiana-rs*. 2008. 80 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Uruguaiana, 2008.

SILVA, J. B.; et al. Perfil nutricional de um grupo de caminhoneiros brasileiros. *Revista Científica da Faminas*, Muriaé, v. 7, n. 3, p.45-59, 16 set. 2010.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE DIABETES. *Diretrizes Sociedade Brasileira de Diabetes 2017- 2018*. São Paulo: Clannad, 2017. Disponível em: <
<https://www.diabetes.org.br/profissionais/images/2017/diretrizes/diretrizes-sbd-2017-2018.pdf>> . Acesso em: 03 nov. 2018.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE DIABETES. *Conduta terapêutica no diabetes tipo 2: algoritmo sbd 2018*. 02. ed. São Paulo. 2018. 40 p. Disponível em: <
<https://www.diabetes.org.br/publico/images/2018/posicionamento-oficial-sbd-tratamento-do-dm2-versao-final-e-definitiva-10-mai-2018.pdf>> . Acesso em: 03 nov. 2018.

TAKITANE, J. *Verificação do uso de anfetaminas (“rebite”) por motoristas profissionais através da análise toxicológica em urina*. 2014. 95 f. Dissertação (Mestrado) - Mestrado em Ciências, Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Obesity: preventing and managing the global epidemic*. Report of a WHO consultation, Geneva, 3-5 Jun 1997. Geneva: World Health Organization, 1998. (WHO/NUT/98.1.)

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Division of Mental Health. (1996). WHOQOL-BREF : *introduction, administration, scoring and generic version of the assessment : field trial version*, December 1996. Geneva : World Health Organization

WARREN, T. et al. Sedentary behaviors increase risk of cardiovascular disease mortality in men. *Medicine And Science In Sports And Exercise*, Columbia, v. 42, n. 5, p.850-879, maio 2010.

Contribuição de cada autor**Tainá Casiana Silveira dos Santos**

Concepção, análise e interpretação dos dados e redação do artigo.

Luciana Corrêa

Concepção

Victor Augusto da Silva Carneiro

Concepção

Thiago Okagawa Silva

Concepção

Dalila Moter Benvegnú

Concepção, análise e interpretação dos dados, redação do artigo e aprovação da versão a ser publicada