

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE CONSTRUÇÃO CIVIL
ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA DE SEGURANÇA DO TRABALHO**

EDIANE FERNANDES TRAMUJAS DE RESENDE

**PERFIL DO MOTORISTA DE TRANSPORTE DE CARGA DE UMA
TRANSPORTADORA EM CURITIBA**

MONOGRAFIA

CURITIBA

2016

EDIANE FERNANDES TRAMUJAS DE RESENDE

**PERFIL DO MOTORISTA DE TRANSPORTE DE CARGA DE UMA
TRANSPORTADORA EM CURITIBA**

Trabalho de Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho do Departamento Acadêmico de Construção Civil da Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Rodrigo Eduardo Catai

CURITIBA

2016

EDIANE FERNANDES TRAMUJAS DE RESENDE

**PERFIL DO MOTORISTA DE TRANSPORTE DE CARGA DE UMA
TRANSPORTADORA EM CURITIBA**

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do título de Especialista no Curso de Pós-Graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho, Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR, pela comissão formada pelos professores:

Banca:

Prof. Dr. Rodrigo Eduardo Catai (orientador)

Departamento Acadêmico de Construção Civil, UTFPR – Câmpus Curitiba.

Prof. Dr. Adalberto Matoski

Departamento Acadêmico de Construção Civil, UTFPR – Câmpus Curitiba.

Prof. M.Eng. Massayuki Mário Hara

Departamento Acadêmico de Construção Civil, UTFPR – Câmpus Curitiba.

Curitiba

2016

“O termo de aprovação assinado encontra-se na Coordenação do Curso”

Dedico este trabalho ao meu marido Paulo e minhas filhas Maria Eduarda e Rafaela por sempre me incentivarem a continuar crescendo na área do conhecimento através dos estudos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pelo dom da vida, por estar comigo em toda minha trajetória me sustentando através da minha fé.

Aos professores e colegas do curso, que generosamente dividiram seus conhecimentos e compartilharam experiências.

Ao dono da transportadora, que abriu as portas me permitindo entrevistar seus empregados.

Gostaria de registrar principalmente meu agradecimento e amor ao meu marido Paulo, que é meu grande incentivador e que carinhosamente cuidou das nossas filhas durante minhas ausências, sem ele não conseguiria concluir o curso.

E as minhas pequenas filhas, Maria Eduarda e Rafaela, que apesar da pouca idade, puderam compreender que estudar é preciso e vale a pena.

Muito obrigada.

"Deus nos fez perfeitos e não escolhe os
capacitados, capacita os escolhidos.
Fazer ou não fazer algo, só depende de
nossa vontade e perseverança.
(Albert Einstein)

RESUMO

O trabalho em questão tem por objetivo analisar a rotina de motorista de caminhão em transporte de carga de uma empresa de Curitiba, apontando os principais problemas no desenvolvimento da atividade, considerando que o transporte de cargas no Brasil é grande responsável pelo fomento da economia, e as más condições para o exercício da profissão, geram um custo astronômico com a saúde do trabalhador. A metodologia aplicada foi a entrevista de motoristas e comparação de dados fornecidos por órgãos responsáveis pelo transporte de cargas no Brasil, como, Agência Nacional de Transporte Terrestre, Ministério do Trabalho e Emprego, entre outros órgãos. O que se apontou no estudo, foi que o maior problema se concentra nas péssimas condições do modal brasileiro, sendo que a empresa analisada por obedecer a legislação vigente e valorizar o trabalhador acabou minimizando os danos à saúde do empregado. Por fim, sugeriu que seria também interessante, entre tantas práticas positivas, a empresa promover uma maior integração entre a empresa e os empregados e seus familiares.

Palavras-chave: Motorista; Transporte de cargas; Análise Preliminar da Atividade; Saúde e Segurança do Trabalho.

ABSTRACT

This paper refers to analyze the truck driver's routine in freight transportation of a Curitiba's company, pointing out the main problems in this business improvement, since the freight transportation is the largely responsible for the development of the economy in Brazil, despite the poor conditions for the worker's assignment, generating an astronomical cost to the worker's health. The methodology used was interviewing drivers and compare data of freight transportation provided by responsible agencies in Brazil, such as Agência Nacional de Transporte Terrestre, Ministério do Trabalho e Emprego, among other agencies. What was pointed out in this study was that the huge problem is the horrifying conditions of Brazilian's modal, unless the company which is being straight in the law and values its employee, improves in minimizing damage to their health. At long last, this paper also suggested that it would be amazing, besides lot of positive practices, the company promote better integration between itself, the employees and their families.

Keywords: Load Driver; Freight transport; Preliminary analysis of the activity; Health and safety.

LISTA DE TABELAS

Figura 1: Gráfico com a porcentagem da idade dos motorista entrevistados.....	26
Figura 2: Gráfico com a porcentagem do estado civil dos motorista entrevistados...	26
Figura 3: Gráfico com a porcentagem da quantidade de filhos dos motorista entrevistados.....	27
Figura 4: Gráfico com a porcentagem do grau de escolaridade dos motorista entrevistados.....	27
Figura 5: Gráfico com a porcentagem da renda mensal dos motorista entrevistados.....	28
Figura 6: Gráfico com a porcentagem de satisfação dos motorista entrevistados com relação ao salario.....	28
Figura 7: Gráfico com a porcentagem do tempo de profissão como motoristas de transporte de carga	29
Figura 8: Gráfico com a porcentagem das condições do veículo utilizado pelos motoristas entrevistados.....	30
Figura 9: Gráfico com a porcentagem da carga horária diária dos motoristas entrevistados.....	30
Figura 10: Gráfico com a porcentagem dos principais fatores de riscos na profissão segundo os entrevistados.....	31
Figura 11: Gráfico com a porcentagem da satisfação dos empregados na empresa.....	31
Figura 12: Gráfico com a porcentagem de horas que os entrevistados costuma dormir.....	32
Figura 13: Gráfico com a porcentagem de quantas refeições os caminhoneiros entrevistados fazem por dia.....	33
Figura 14: Gráfico com a porcentagem de quando os motoristas consomem bebida alcólica.....	33
Figura 15: Gráfico com a porcentagem de quais os principais motivos de estresse na opinião dos motoristas.....	35

Figura 16: Gráfico com a porcentagem de partes do corpo onde mais sentem dores.....	36
Figura 17: Gráfico com a porcentagem do que o motorista mais sente com relação ao trabalho.....	37
Figura 18: Gráfico com a porcentagem do que o motorista considera como itens de proteção.....	38

LISTA DE SIGLAS

ANTT	Agencia Nacional de Transportes Terrestres
CBO	Classificação Brasileira de Ocupações
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNT	Confederação Nacional de Transporte
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DPVAT	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PPRA	Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
PCMSO	Programa de Controle Médico de Saúde
SENAT	Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEST	Serviço Social de Transporte

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 OBJETIVOS.....	14
1.1.1 Objetivo Geral.....	14
1.1.2 Objetivos Específicos.....	14
1.2 JUSTIFICATIVA.....	14
2 REVISÃO BIBLIOGRAFICA	15
2.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO.....	15
2.2 MOTORISTA DE CAMINHÃO	16
2.3 LEGISLAÇÃO DO MOTORISTA.....	17
2.4 ACIDENTES NO TRANSPORTE RODOVIARIO DE CARGA	19
2.5 SATISFAÇÃO NO TRABALHO.....	20
2.6 POSTO DE TRABALHO DO PROFISSIONAL MOTORISTA DE CAMINHÃO	22
3 METODOLOGIA.....	25
3.1 REGIÃO DO ESTUDO.....	25
3.2 EMPRESA X.....	25
3.3 DESCRIÇÃO DO MÉTODO.....	26
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES	27
4.1 DADOS GERAIS DOS MOTORISTAS	27
4.2 ASPECTOS DO TRABALHO.....	29
4.3 HÁBITOS, COSTUMES E VÍCIOS	33
4.4 SAÚDE DOS MOTORISTAS	35
4.5 SEGURANÇA NO TRABALHO.....	38
4.6 AMBIENTE DE TRABALHO	40
5 CONCLUSÃO.....	41
REFERÊNCIAS.....	42
APÊNDICE A - Questionário de Pesquisa	46

1 INTRODUÇÃO

O transporte de cargas no Brasil é atividade reconhecidamente importante, fundamental ao fomento da economia. Não é clichê dizer que o país para se o transporte de cargas parar. O transporte é fundamental para todos os setores da sociedade. Sem o transporte, os bens industrializados não vão a lugar algum. Sem o transporte, o alimento sequer chega à mesa do cidadão.

Sendo de tal importância, seria óbvio que o transporte no Brasil tivesse várias formas e modelos. Porém, o transporte de cargas no país se concentra praticamente no transporte rodoviário de cargas, por meio de veículos pesados guiados por uma massa de motoristas, que somada seria uma pequena população. O Brasil tem mais de um milhão de motoristas aptos e cadastrados para transporte de cargas. E diga-se, conforme dados do Radar Nacional, ainda faltam 120 mil motoristas para suprir toda a demanda.

Nesse universo de pessoas, e nessa atividade de tamanha importância, a figura do motorista de transporte de cargas é peça fundamental nessa engrenagem que move a economia nacional.

Assim, quem é, e como trabalha o motorista de transporte de cargas, quais são suas demandas e expectativas? Respostas para estas perguntas revelam um panorama do que pode e deve ser melhorado na execução da função, considerando que no Brasil, segundo Tribunal de Contas da União, 62% dos leitos de traumatologia são ocupados por motoristas de transportes de cargas.

O presente estudo vai revelar o perfil, costumes e hábitos dos motoristas, bem como as condições internas e externas do transporte, apontando as boas práticas e eventuais necessidades de melhorias.

Foram entrevistados 30 motoristas de transporte de cargas de uma empresa, que aqui será chamada de Transportadora X, que responderam um questionário sem identificação, com objetivo de que sem constrangimento, os mesmos expressassem a real condição de trabalho. Com base nesses dados, chegou-se a um perfil completo e detalhado.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Esta monografia teve como objetivo principal analisar o perfil profissional de motoristas de transporte de cargas, dentro de uma transportadora no sul do Brasil.

1.1.2 Obejetivos Específicos

Como objetivos específicos têm:

- Identificar o perfil do trabalhador e os aspectos relacionados ao trabalho
- Identificar seus hábitos, costumes e vícios
- Identificar aspectos sobre a saúde do motorista
- Identificar o ambiente de trabalho na percepção do motorista
- Apontar possíveis causas prejudiciais relacionadas ao trabalho
- Sugerir iniciativas de boas práticas relacionadas ao trabalho, que gere qualidade de vida, reduzindo o risco da profissão

1.2 JUSTIFICATIVA

Dada a importância da profissão de motorista de carga no cenário brasileiro, é de suma relevância traçar o perfil deste trabalhador, a fim de buscar iniciativas para tornar a profissão menos perigosa, menos predisposta a acidentes, proporcionando mais conforto e qualidade de vida a esses profissionais.

2 REVISÃO BIBLIOGRAFICA

2.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O Brasil é um país de território bastante extenso, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), possui 8.515.767,049 Km² de área, é o quinto maior país do mundo em superfície. Seu sistema de transporte rodoviário dispunha em ANO de 2015 de 1.720.607 quilômetros de rodovias, segundo a CNT, Confederação Nacional do Transporte. O meio rodoviário corresponde a 6 em cada 10 quilos de cargas distribuídos no Brasil, segundo o Guia do Transportador. (IBGE 2015; PORTAL GUIA DO TRANSPORTADOR, 2009)

Pelo tamanho do seu território, e devido ao fato do modal rodoviário ser o mais importante meio de transporte, o Brasil é detentor de umas das maiores malhas rodoviárias do mundo, sendo que por elas transportam todos os tipos de cargas. O movimento pelas rodovias brasileiras é intenso, diariamente há um grande volume de caminhões que trafegam de norte a sul do país, conseqüentemente um grande número de ocorrência de acidentes de trânsito. Segundo dados, no ano de 2014, houve mais de 760 mil indenizações do Seguro DPVAT, pagas para as vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Ainda, do mês de Janeiro de 2014 até Março de 2015, 430 caminhoneiros morreram em 10726 ocorrências, segundo o Portal do Trânsito Brasileiro. (PORTAL VIVER SEGURO NO TRANSITO, 2015)

Ocorre, no entanto que esse modal tão importante e extenso, encontra-se numa condição deteriorada e mal cuidada. Somente uma pequena parte das rodovias brasileiras está em bom estado, o que resulta em ineficiência econômica e prejuízos materiais e sociais. Segundo um estudo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1/3 dos acidentes no Brasil, envolvem caminhão. (ESCÓSSIA, 2007)

Em comparação com outros países, segundo informações colhidas no Portal do Trânsito Brasileiro, o Brasil tem 45.000 mortes por ano vítimas de acidente de trânsito. Ainda na estatística do ano de 2010, o Brasil produziu 376.489 feridos. No ano de 2010 o Brasil teve mais de um milhão de acidentes de trânsito gerando prejuízos materiais em mais de 5 Bilhões de Dólares. Um dado também preocupante revela que o governo gasta em média R\$ 90.000,00 com vítima não fatal em acidente de trânsito, e esse valor sobe para R\$ 550.000,00 no caso de morte. No Brasil a cada 57 segundos acontece um acidente de trânsito. Esses dados são

alarmantes e preocupantes, visto que o trânsito é a terceira causa de morte no Brasil. No Brasil a proporção é de um morto para 690 veículos enquanto na França em 1 para 3000, nos Estados Unidos um para 5.300, e na Suécia um para 6900. Vale salientar que a Organização Mundial de Saúde, considera o trânsito como uma epidemia, visto que no ano ceifa cerca de 1.2 milhões de vidas. (PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO, 2010)

Sendo tão importante para a economia nacional e global, seria razoável que o Governo investisse na manutenção, conservação e melhorias no modal rodoviário, visando a segurança de todos os usuários, em especial do motorista do transporte de cargas, que utiliza com maior frequência as rodovias. Salienta que somente 10% das estradas brasileiras são pavimentadas. No entanto, a política nacional de conservação de rodovias, esta praticamente direcionada a concessão de trechos a iniciativa privada. Muito pouco se investe diretamente. (LOGÍSTICA DESCOMPLICADA, 2011)

Seria portanto ideal que o Governo brasileiro tivesse uma política permanente de investimentos no modal rodoviário, somado a políticas do setor privado, para incentivo de renovação de frotas e aperfeiçoamento dos motoristas. Políticas públicas nestas esferas sanariam o gargalo do transporte no país, gerando economia ao Estado, melhores condições aos motoristas e empresas, resultando em melhores oportunidades ao desenvolvimento da economia e bem estar social. (PORTAL NTC, 2015)

2.2 MOTORISTA DE CAMINHÃO

Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2016) motorista é classificado sob o código 7825-10 que descreve suas funções como:

"Transportam, coletam e entregam cargas em geral, guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança."

Para exercer a atividade de caminhoneiro, é necessário ter uma carteira de motorista especial. Esta classificação depende do tamanho do veículo e de sua capacidade de carga. Carteira "C" permite conduzir veículos, utilizados em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas. Carteira "E", para o condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi reboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. Condutor de combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997)

Com entidades representativas fortes e sólidas, o motorista de caminhão, ou motorista de transporte de cargas, é representado por sindicatos e federações sindicais com forte atuação no fomento da atividade. Ainda, há de se destacar o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), que são entidades civis sem fins lucrativos, criadas pela Lei 8.706/1993, que visam o desenvolvimento do setor de transporte, atuando na formação e qualificação dos profissionais do transporte de cargas. (SEST/SENAT, 2016)

Por se tratar de uma atividade muito dinâmica e exaustiva, considerando que na grande maioria o motorista exerce sua profissão na estrada, seria interessante que o Poder Público e as empresas privadas, adotassem políticas de gestão no aperfeiçoamento e treinamento, o que resultaria em melhor qualidade no transporte e reflexos no ambiente social de toda a cadeia envolvida. (PORTAL NTC, 2015)

2.3 LEGISLAÇÃO DO MOTORISTA

No ano de 2012, entrou em vigência a Lei 12.619, que foi um grande avanço na regulamentação da profissão de motoristas de cargas e de pessoas. Até então, a regulamentação legal do motorista era somente pela CLT em relação ao trabalho, e pelo Código Nacional de Trânsito em relação às normas de direção. Havia uma lacuna para regulamentar a execução, mais especificamente, o que gerava inúmeros problemas como o excesso de direção. Era comum casos de motoristas dirigindo até

mais de 24 horas ininterruptas. A lei trouxe inúmeros avanços e benefícios aos motoristas, porém afetou de forma direta a relação comercial do transporte. (LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012)

Como relatado, o transporte de cargas no Brasil, tem uma grande representatividade no fomento da economia. Assim, insatisfeitos com a rigidez da nova lei, muitos motoristas aderiram uma greve geral em meados do mês de Fevereiro de 2015, quase que paralisando o Brasil. Com a pressão, o Governo Federal viu obrigado a afrouxar a lei, alterando dispositivos da própria CLT e da lei 12.619 até então vigente. (LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012)

Assim nasceu a Lei 13.103/2015, que veio flexibilizar principalmente o controle de jornada, instituído pela lei anterior. De qualquer forma, a lei ora vigente, traz um controle de jornada, com regulamentações quanto ao tempo de direção, tempo de paradas e descanso, e uma inovação pela inclusão do teste toxicológico. (LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015)

Apesar das alterações e diminuição da rigidez pela nova lei do motorista, ela pretende ser eficaz na redução dos acidentes, e colaborar para uma melhor qualidade de vida do motorista. Deve ser salientado que até o ano de 2012, a profissão de motorista de transporte, tanto de cargas como de pessoas, sequer era regulamentada. Além das distorções em relação ao exercício da profissão, havia brechas que resultavam em situações críticas. Assim, as novas legislações, alterando dispositivos da CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas) e do CNT (Código Nacional de Transito), normatizou e regulamentou itens que a muito tempo se esperava. (GAZETA DO POVO, 2015)

Em especial, cumpre destacar que até o período anterior a vigência da Lei, o motorista era enquadrado na exceção dentro das normas da CLT, onde era considerado por ampla maioria dos Tribunais do Trabalho no Brasil, como impossível de haver controle de jornada, para o exercício desta profissão. (FERREIRA RONCONI, 2012)

O Decreto que instituiu a CLT 5452 de 1943, quando publicado, era incompatível com a realidade que se presencia hoje. De fato, um motorista de caminhão no ano de 1943, quando saía em viagem, por exemplo, não possuía a mesma facilidade de hoje para se comunicar. Sequer existia um sistema nacional unificado de telefonia. Nos dias atuais, a comunicação é acessível e muito

avançada. Se antes era impossível o controle de jornada, nos tempos atuais, é razoável que este controle seja fidedigno. (FERREIRA RONCONI, 2012)

Assim, a grande virada no exercício da profissão, se deu com a vigência da Lei que regulamentou a profissão. Hoje, já não se admite que as empresas abusem do empregado motorista, permitindo às vezes uma jornada desumana, sob a desculpa que o controle de jornada não é possível. Qualquer aparelho de celular hoje pode facilmente ser rastreado. Quanto mais um caminhão de alto valor e com dispositivos tecnológicos de alta qualidade. A realidade atual é muito diferente dos anos 40. A lei veio somar. (GAZETA DO POVO, 2015)

2.4 ACIDENTES NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

No Brasil, o transporte terrestre, tanto de passageiros como de cargas, é bastante representativo nas relações sociais e econômicas. O desenvolvimento econômico do País depende desse meio de transporte. A configuração socioeconômica brasileira vinculada ao transporte rodoviário acaba elevando o fluxo de caminhões nas rodovias, e, conseqüentemente aumenta o número de acidentes de trânsito envolvendo caminhões. É preciso identificar os principais fatores que elevam o número de acidentes nas rodovias e as suas conseqüências tais como danos pessoais, materiais e sociais. (SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS NO ESTADO DA BAHIA, 2011)

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, existem mais de 71.000 empresas de transporte de cargas no Brasil com mais de 1.329.390 veículos que empregam diretamente mais de 1.600.000 pessoas. Conforme levantamento da Confederação Nacional do Transporte, cada motorista percorre em média 9.998,60km por mês, trabalhando em média 11,3horas por dia. (CARGA PESADA,2011); (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2016)

O excesso de jornada de trabalho, as longas distâncias percorridas, e principalmente as estradas mal conservadas, são fatores que contribuem para ocorrência de acidentes envolvendo caminhões nas estradas brasileiras. As conseqüências dos acidentes atingem grandes proporções e das mais diversas naturezas. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, 2015)

Segundo dados do DNIT, no ano de 2011, 93.066 veículos de transporte de cargas se envolveram em acidentes. Em uma análise completa dos dados da pesquisa do DNIT, concluiu-se que o modal brasileiro é o maior risco, causador dos inúmeros prejuízos financeiros e as vidas dos usuários. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, 2015)

Conforme dados já relatados, a situação dos acidentes nas estradas brasileiras é crítica. Realmente é um caso de saúde pública. Como já dito, sendo a terceira causa mortis no Brasil, necessário de faz políticas eficazes para diminuição destes números alarmantes. (PORTAL NTC, 2015)

Por outro lado, com dados colhidos, fica fácil apontar as principais demandas para melhoria do transporte. Investimentos diretos e urgentes no modal brasileiro, e investimento na capacitação e profissionalização dos profissionais do transporte. Os acidentes de transito no transporte estão relacionados em sua grande maioria a dois fatores, estradas e direção. Investindo em estradas e capacitando os motoristas, o resultado é a diminuição dos acidentes. (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, 2015)

2.5 SATISFAÇÃO NO TRABALHO

Segundo Martinez os elementos que causam satisfação, ou não, no trabalho estão relacionados ao próprio trabalho e seu conteúdo, possibilidades de promoção, reconhecimento, condições e ambiente de trabalho, relações com colegas, características da supervisão e gerenciamento e políticas e competências da empresa. (MARTINEZ, 2004)

Nessa perspectiva, promover qualidade de vida significaria promover a qualidade do trabalho e do emprego tendo como ponto de partida os seguintes objetivos:

- Garantir a segurança na carreira e no emprego, assegurando a empregabilidade, a renda, a proteção social e o direito dos trabalhadores;
- Manter e promover a saúde e o bem-estar dos trabalhadores por meio dos cuidados à saúde e à exposição a riscos no trabalho, e de uma organização do trabalho mais adequada e eficaz;
- Desenvolver habilidades e competências por meio da qualificação, do

treinamento, do desenvolvimento na carreira; e

- Reconciliar a vida fora e dentro do trabalho por meio da redução ou adequação da extensão da jornada de trabalho, da flexibilização do tempo dedicado ao trabalho e da criação de estruturas sociais de apoio.

Para que o trabalho transcorra com qualidade de vida o ambiente de trabalho deve possuir: (XAVIER, 2015)

- Input dos empregados nas decisões;
- Participação do empregado na solução dos problemas;
- Compartilhamento das informações;
- Feedback construtivo;
- Trabalho em equipe e colaboração;
- Trabalho desafiador e significativo;
- Segurança e saúde do trabalhador; e
- Segurança no emprego.

Assim, nota-se que a satisfação do profissional esta diretamente ligada a sua participação nas rotinas da empresa, em especial nos itens que estiverem diretamente relacionados ao seu trabalho. (XAVIER, 2015)

No caso do motorista de transporte de cargas, a participação direta deste em itens como, escolha do equipamento, definição conjunta de rota e contato direto com supervisores, podem gerar uma maior satisfação no exercício da atividade. Ainda, o investimento em equipamentos novos e de bom rendimento também afetam diretamente a segurança do motorista, que como resultado trabalha com menos tensão, diminuindo risco de acidente. Também, tratando de uma atividade de alto risco e exposição constante a stress, o treinamento de segurança do trabalho, treinamento e aperfeiçoamento de direção, influência de forma direta o bem estar do empregado. Um motorista bem treinado mantém uma direção saudável e consciente. Esses fatores são definidos como Qualidade de Vida do Trabalho, o que segundo Chiavenato, envolve alguns fatores como: satisfação com o trabalho; a possibilidade de crescimento organizacional; o reconhecimento pelos resultados; salário; benefícios; relacionamento; ambiente de trabalho; poder de decisões; participação. (CHIAVENATO, 2004)

Conforme Barretos, o principal fator que provoca estresse no trabalho é a sobrecarga no trabalho, ou seja, acúmulo de tarefas, a falta de organização e a capacidade de distribuir as tarefas e funções. Tratando de uma profissão exaustiva e

estressante, concluiu que participação direta do motorista na escolha de trajetos e equipamentos, pode atenuar o estresse diminuindo o risco do trabalho. (BARRETOS, 2008)

2.6 POSTO DE TRABALHO DO PROFISSIONAL MOTORISTA DE CAMINHÃO

Inúmeros estudos investigam as relações de causalidade entre as condições de trabalho e a incidência de doenças crônicas. A maior parte destes ressalta que os riscos de acidentes e doenças são oriundos do ambiente de trabalho, ou seja, dos próprios veículos de transporte de cargas e de passageiros. Estes riscos podem precipitar a ocorrência de um acidente de trânsito, pois causam desvios na habilidade, nas percepções auditivas e visuais e condições psíquicas do motorista profissional (NERI, 2005).

O ambiente de trabalho é composto por um conjunto de fatores interdependentes, que atuam, direta ou indiretamente, na qualidade de vida dos trabalhadores e nos resultados do próprio trabalho. Uma grande fonte de tensão no trabalho são as condições ambientais desfavoráveis, como excesso de calor, ruídos e vibrações. Esses fatores, segundo Fiedler, causam desconforto, aumentam o risco de acidentes e pode provocar danos consideráveis a saúde. (FIDLER, 2006)

Se antes a cabine do caminhão era vista como um local muito desconfortável, com grande demanda física para acionamento de engates e marchas, atualmente os caminhões são mais modernos, com itens de serie mais modernos como ar condicionado, direção hidráulica, cambio automático e regulagem de bancos, tornando o ato de dirigir mais fácil e confortável. Dirigir em uma posição desconfortável pode trazer conseqüências físicas para o resto da vida, assim como dores no corpo. Mesmo sendo de marcas e modelos diferentes, a maioria dos veículos segue padrões internacionais que faz com que qualquer pessoa, independente de peso ou altura, encontre a posição ideal para dirigir. (FIDLER, 2006)

A regulagem da altura do assento deve ser feita para contribuir para a flexão correta dos joelhos e dos movimentos realizados quando se aciona os pedais. As pernas devem estar flexionadas em ângulos corretos, 135° aproximadamente. A inclinação do encosto do banco, por sua vez, varia entre 15 e 25°, gerando um ângulo entre as coxas e o quadril de aproximadamente 110°, evitando sobrecargas

na região lombar. O volante deve estar posicionado, de maneira que os braços não fiquem totalmente esticados, ou muito flexionados, evitando-se sobrecargas na região do cotovelo e na musculatura dos braços e antebraços. (DIRIGINDO SEGURO 2009).

O apoio da cabeça deve estar sempre no centro da mesma. A parte superior do protetor do pescoço deve ficar na linha dos olhos ou na parte superior da orelha, evitando que a cabeça penda para trás e force a região cervical. (DIRIGINDO SEGURO 2009).

O clima desfavorável provoca indisposição e fadiga, extenuações físicas e nervosas, diminuição do rendimento, aumento dos erros e risco de acidentes, além de expor organismos a doenças (FIDLER, 2010). Do ponto de vista térmico, à medida que o meio se torna hostil, maiores serão as exigências de termo regulação. O trabalhador, instintivamente, procura melhorar seu conforto, o que pode afetar sua atenção durante a atividade específica que está realizando e favorecer, assim, a distração e as conseqüentes perdas de eficiência e segurança no trabalho. (COUTO, 1995)

Segundo Kompier, para favorecer tanto a segurança das outras pessoas no trânsito como também a do condutor, bem como para gerar conforto físico e mental, deve ser atendido alguns itens como melhor ventilação dentro da cabina que evita o cansaço e a fadiga excessivos devido ao calor, manutenção da total visibilidade interna e externa, painel com leituras fáceis e rápidas, diâmetro adequado da direção – que não deve ultrapassar 460 mm, além de possuir variações de inclinações que pode ser ajustado pelo próprio motorista. (KOMPIER, 1996)

A exposição dos operadores sem a devida proteção a gases, poeiras e fuligens dificulta a visibilidade e provoca o ressecamento das vias respiratórias, facilitando assim, o aparecimento de doenças. (FIDLER, 2010)

Os efeitos nocivos do ruído sobre o homem podem ser divididos em fisiológicos e psicológicos. A presença de ruído prejudica o desempenho, perturba as relações interindividuais, diminui as possibilidades de fixação e concentração, comprometendo as atividades psicomotoras. (MÁSCIA, 1989)

O nível de iluminação interfere no mecanismo fisiológico da visão e na musculatura que movimentam os olhos. Existem alguns fatores que influenciam na capacidade de distinção visual em relação ao projeto dos locais de trabalho: quantidade de luz do ambiente, tempo de exposição à luz e contraste entre figura e

o fundo do local. (IDA, 2005)

Apesar das melhorias e modernização dos caminhões, a categoria enfrenta ainda condições laborais pouco saudáveis, principalmente devido as longas jornadas de trabalho, exercendo suas funções em grau máximo de atenção, em turnos e horários incertos. (PORTAL NTC, 2015)

3 METODOLOGIA

3.1 REGIÃO DO ESTUDO

A Transportadora X, na qual os motoristas foram entrevistados, está localizada no município de Curitiba, PR. A pesquisa foi realizada entre fevereiro e março de 2016.

3.2 EMPRESA X

A Transportadora X possui um total de 96 motoristas de carretas secas e refrigeradas. O trajeto pode ser longo, em todo território nacional ou curto dentro de Curitiba e região metropolitana.

Segundo a empresa, os motoristas têm curso de Segurança no trabalho constantemente, sendo 3 horas mensais. Eles seguem a programação de atividades, e trabalham de acordo com o cronograma de carregamento e agenda de entrega. A empresa afirma que é dado tempo suficiente para realização das atividades, e os empregados possuem um bom relacionamento com seus superiores.

Com relação a segurança e prevenção de acidentes, a empresa realiza inspeção e vistorias nos caminhões com frequência através de check list. Existe controle de quilometragem através de rastreadores, controle de velocidade e controle de jornada de trabalho. Também é realizado pela transportadora o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e Programa de Controle médico de Saúde Ocupacional (PCMSO). A empresa acredita que a nova Lei 12.619, trás mais qualidade de vida aos seus caminhoneiros e diminuição nos acidentes.

Segundo a transportadora, faz dois anos que não tem ocorrência de acidentes.

3.3 DESCRIÇÃO DO MÉTODO

Para o presente trabalho foi realizado uma pesquisa baseada em um questionário de caráter objetivo. Foram entrevistados 36 motoristas profissionais da Transportadora X, na sede da empresa. O questionário foi elaborado com 77 perguntas relacionadas a vida pessoal do motorista, sua relação com o trabalho, seus hábitos, costumes e vícios, segurança no trabalho, saúde e ambiente de trabalho. Cada motorista foi entrevistado individualmente em ambiente sigiloso, e na abordagem inicial foi explicada a finalidade do questionário, sempre salientando que as informações não seriam divulgadas. Os dados foram formatados em uma planilha no Excel o qual gerou gráficos com porcentagem das respostas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 DADOS GERAIS DOS MOTORISTAS

Como descrito anteriormente, para essa pesquisa foram entrevistados 36 motoristas profissionais da Transportadora X. Todos os entrevistados eram do gênero masculino, a maioria entre 40 e 49 anos, conforme figura 1, casado, conforme figura 2 e tem dois filhos, conforme figura 3.

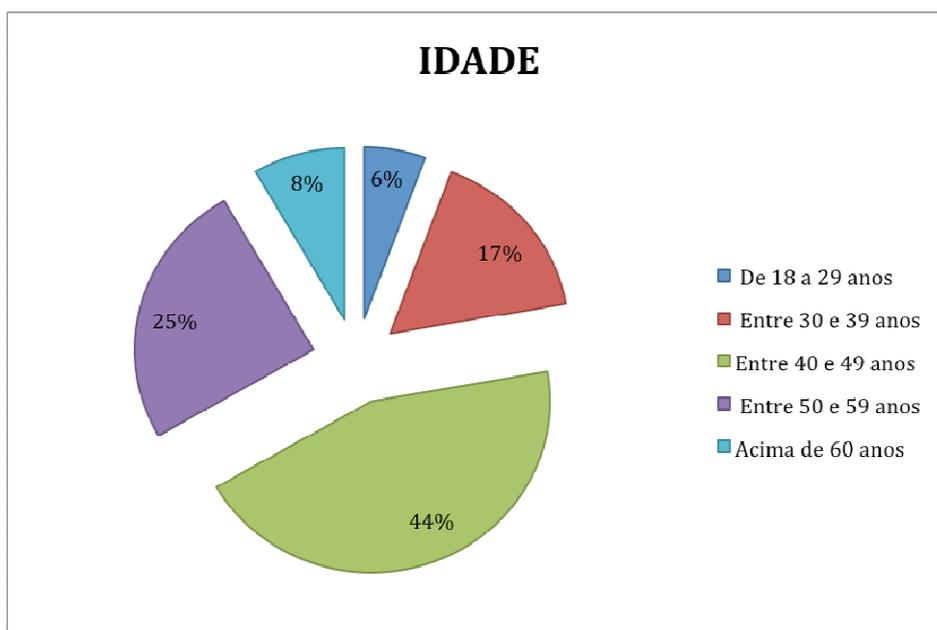


Figura 1 - Gráfico com a porcentagem da idade dos motorista entrevistados

Fonte - Autora

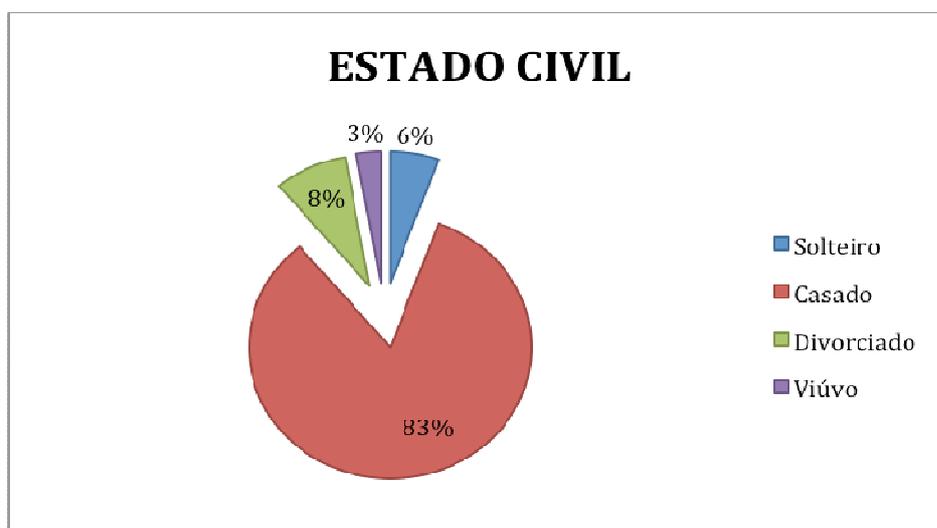


Figura 2 - Gráfico com a porcentagem do estado civil dos motorista entrevistados

Fonte - Autora

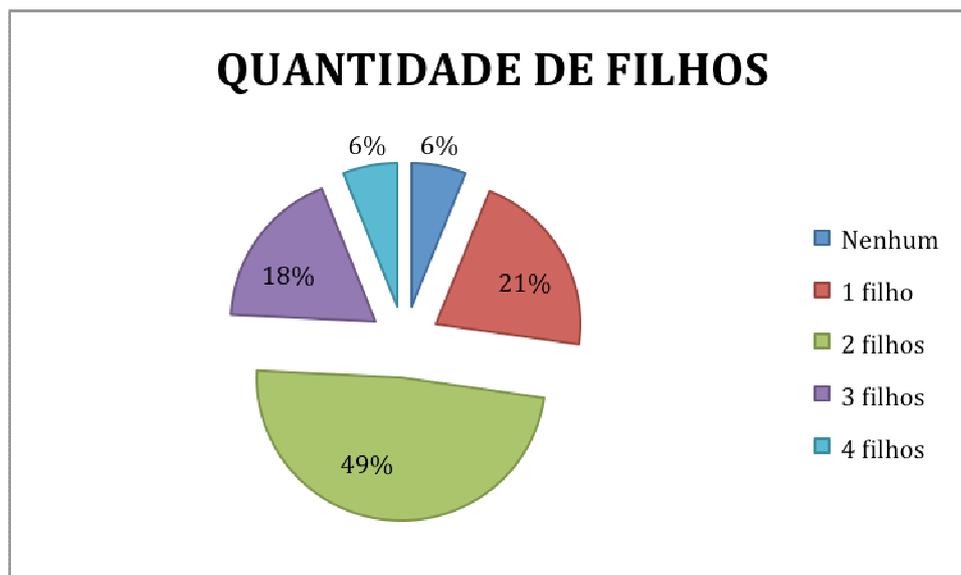


Figura 3 - Gráfico com a porcentagem da quantidade de filhos dos motorista entrevistados

Fonte - Autora

Quanto ao grau de escolaridade nenhum dos entrevistados eram analfabetos, nem tinham curso técnico tão pouco superior, 50% dos motoristas possuem o Ensino Fundamental e 50% Ensino médio conforme a figura 4.

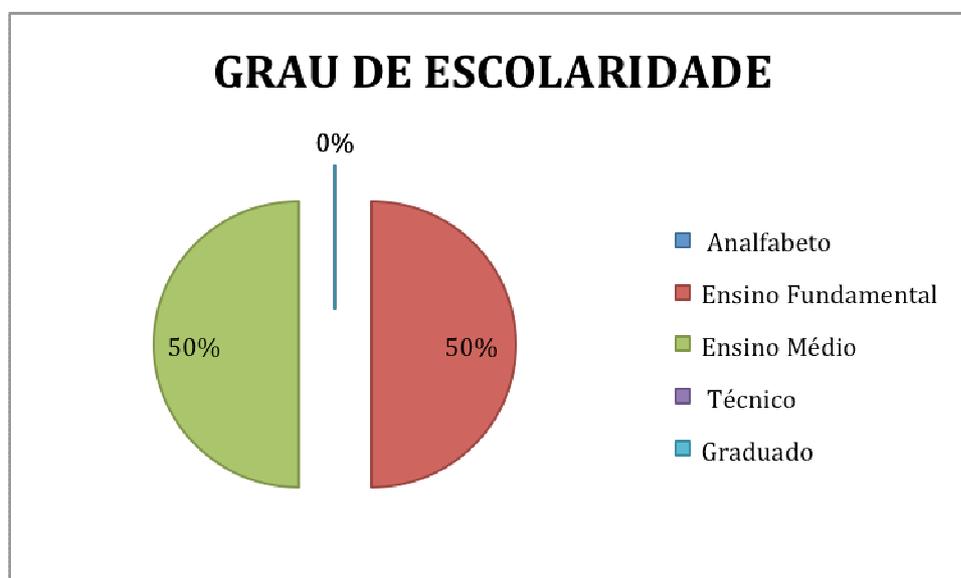


Figura 4 - Gráfico com a porcentagem do grau de escolaridade dos motorista entrevistados

Fonte - Autora

4.2 ASPECTOS DO TRABALHO

Quanto a renda mensal dos motoristas da Transportadora X notou-se que a maioria, 64% recebe salário entre R\$ 2.000,00 e R\$ 4.000,00, e apenas 3% dos entrevistados tem ganhos acima de R\$ 8.000,00, conforme figura 5. Na figura 6 nota-se que 45% está razoavelmente satisfeito com o salário, 44% está satisfeito mas 11% está insatisfeito, o que pode gerar desânimo e descontentamento.

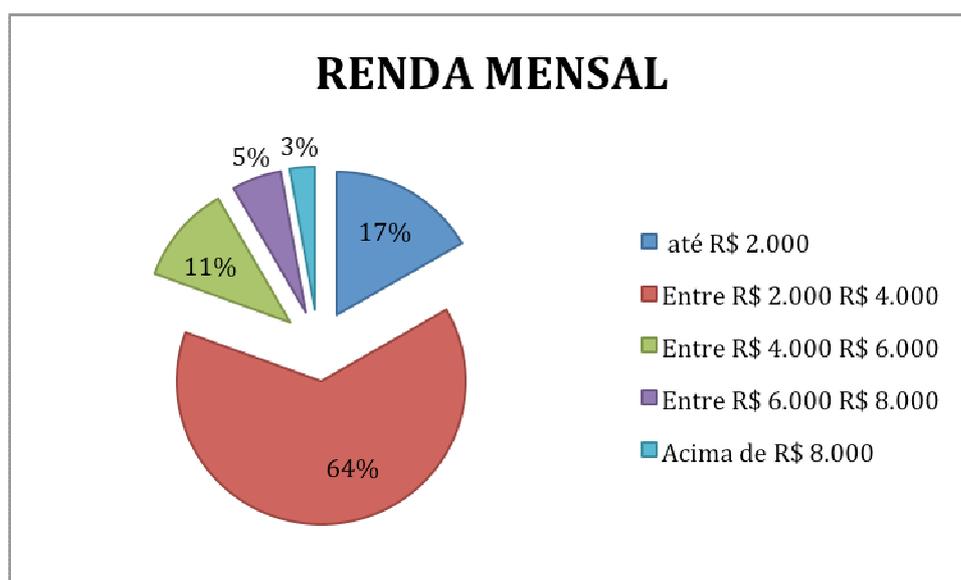


Figura 5 - Gráfico com a porcentagem da renda mensal dos motorista entrevistados

Fonte - Autora

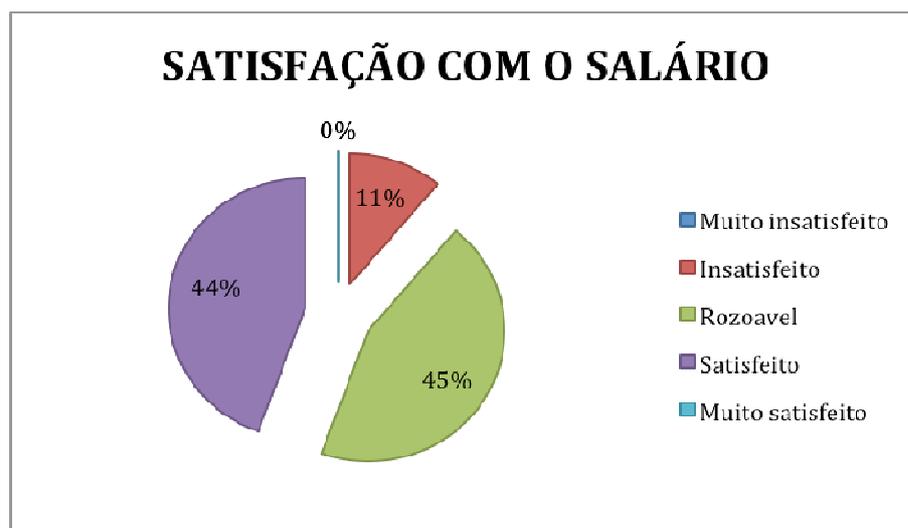


Figura 6 - Gráfico com a porcentagem de satisfação dos motorista com relação ao salario

Fonte - Autora

A maioria dos motoristas entrevistados são bastante experientes, tendo mais de 10 anos de profissão, apenas 8% dos entrevistados são novatos com menos de 5 anos de carreira, conforme mostra figura 7.

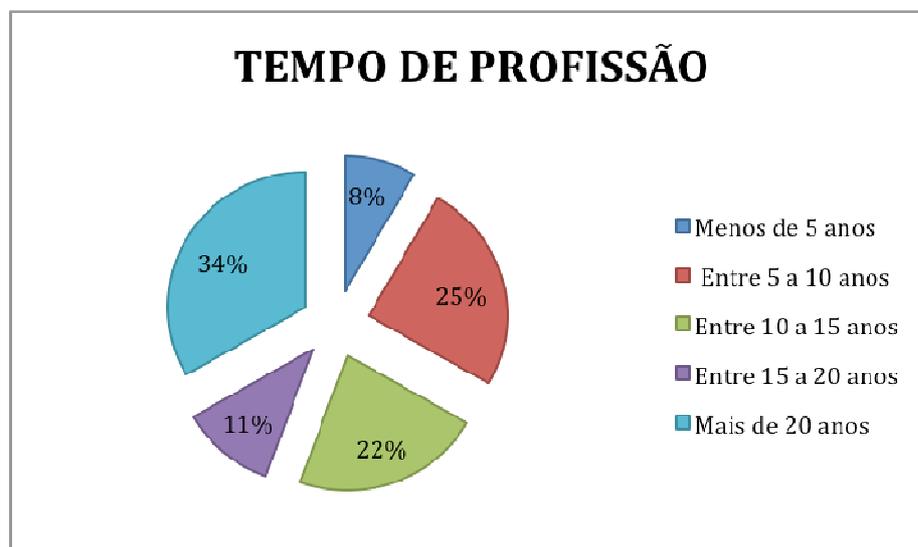


Figura 7 - Gráfico com a porcentagem do tempo de profissão como motoristas de transporte de carga

Fonte - Autora

Nesta empresa a grande maioria dos motoristas são registrados. Dos que foram entrevistados, 89% são registrados, CLT, e apenas 11% prestam serviços como autônomo. Existem dois tipos de contrato, um de viagens curtas, Curitiba e região metropolitana, o que corresponde a 69% dos entrevistados, e outro para viagens longas, em todo território nacional, o que corresponde 31% dos entrevistados. A grande maioria dos veículos são de propriedade da empresa, como confirmado pela pesquisa, 92%. Quando perguntados sobre as condições do veículo em que trabalham a maioria disse que os caminhões estão em bom estado, conforme gráfico da figura 8, isso é bastante positivo, já que é o instrumento de trabalho e um fator de segurança, visto que veículos sem manutenção são mais propensos a causar acidentes. Com relação a carga horaria, a grande maioria, 75% respondeu que trabalha 12 horas por dia, figura 9.

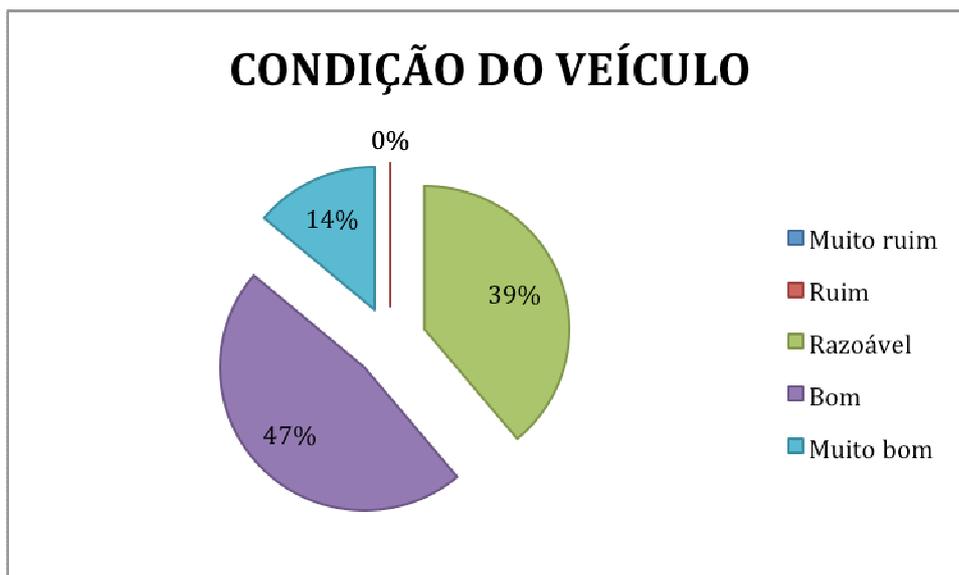


Figura 8- Gráfico com a porcentagem das condições do veículo utilizado de acordo com os motoristas

Fonte - Autora

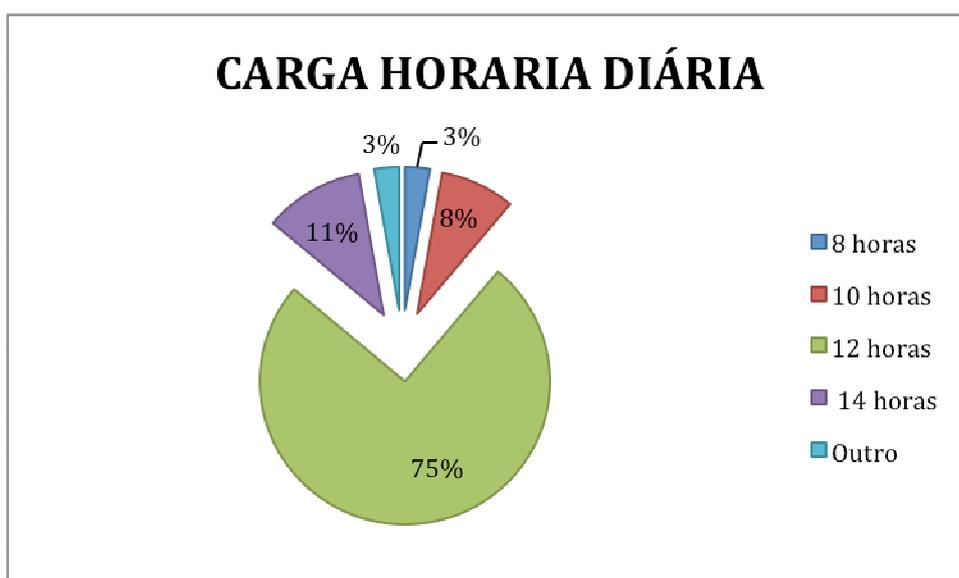


Figura 9 - Gráfico com a porcentagem da carga horária diária dos motoristas entrevistados

Fonte - Autora

Questionou-se aos caminhoneiros, o que eles consideram como fator de risco na profissão, e a maioria respondeu que as estradas mal conservadas e a falta de manutenção nos veículos são os piores fatores de risco, entre outros como mostra a figura 10.

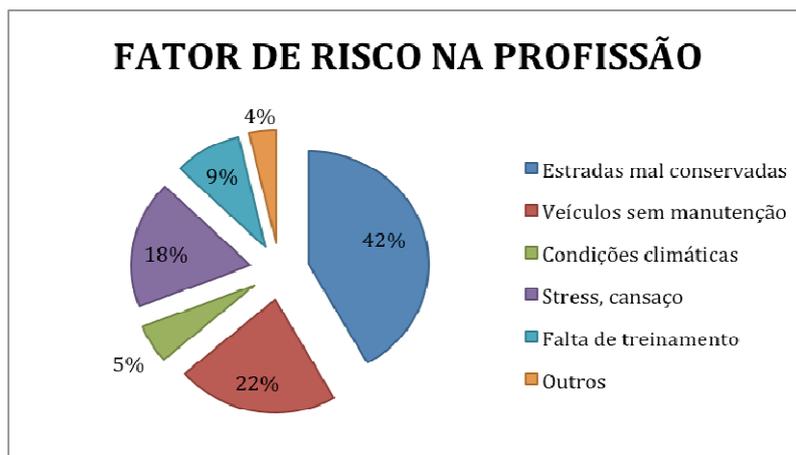


Figura 10 - Gráfico com a porcentagem dos principais fatores de riscos na profissão segundo os entrevistados

Fonte - Autora

Algumas perguntas foram elaboradas para conhecer aspectos do trabalho dos entrevistados, 42% consideram que trabalham em excesso, contra 58% que consideram que não trabalham em excesso, a maioria, 63% não tem medo de perder o emprego e 91% já trabalhou em outras empresas.

Quando perguntados se realizam serviços que não pertencem a sua função diária, 39% respondeu que sim e 61% respondeu que não.

A totalidade dos entrevistados afirmam que se sentem bem na função que realizam e apenas 20% tem vontade de mudar de função. Confirmando isso, a figura 11 mostra que a maioria, 89% está satisfeito com seu trabalho na empresa e ninguém está insatisfeito.

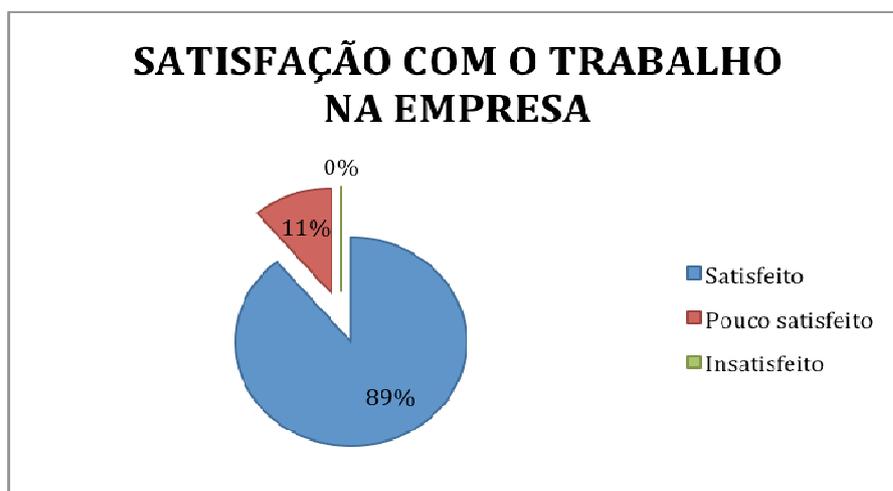


Figura 11 - Gráfico com a porcentagem da satisfação dos empregados na empresa

Fonte - Autora

4.3 HÁBITOS, COSTUMES E VÍCIOS

Todo trabalhador tem seus hábitos, costumes e vícios de acordo com suas profissões, classe social, ambiente que vive. Este tópico fale-se sobre o perfil dos motoristas entrevistados.

Sabe-se que em viagens longas, os motoristas têm dificuldade em encontrar lugar adequado para dormir, na maioria das vezes o descanso é feito na própria cabine do caminhão, quando perguntados quantas horas costumam dormir, apenas 25% colocou 8 horas, quantidade ideal de sono, e 6% disse dormir menos de 6 horas por dia, figura 12. Apesar disso, 72% dos entrevistados consideram suficiente o período de sono, 79% consideram bom o lugar que dorme durante as viagens e 81% afirmam que a qualidade do seu sono é bom (64%), muito bom (11%) ou excelente (6%), e apenas 19% diz que é ruim.

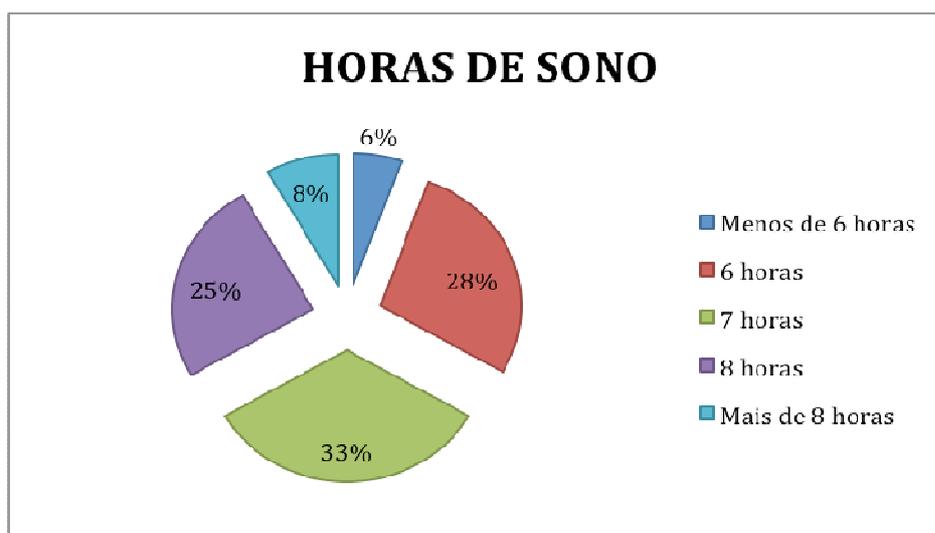


Figura 12 - Gráfico com a porcentagem de horas que os entrevistados constuma dormir

Fonte - Autora

Com relação as refeições feitas diariamente, 58% dos entrevistados fazem 3 refeições ao dia, sendo as principais, café da manhã, almoço e jantar, porém o estudo mostra que 20% dos motoristas fazem duas refeições por dia, e 14% apenas uma refeição, gráfico figura 13. Esse déficit na alimentação não é saudável. Quanto a qualidade da alimentação 78% dos caminhoneiros acham que é de boa qualidade, 8% muito boa, 6% exelente e apenas 8% ruim, sendo que muito ruim nem foi cogitado.

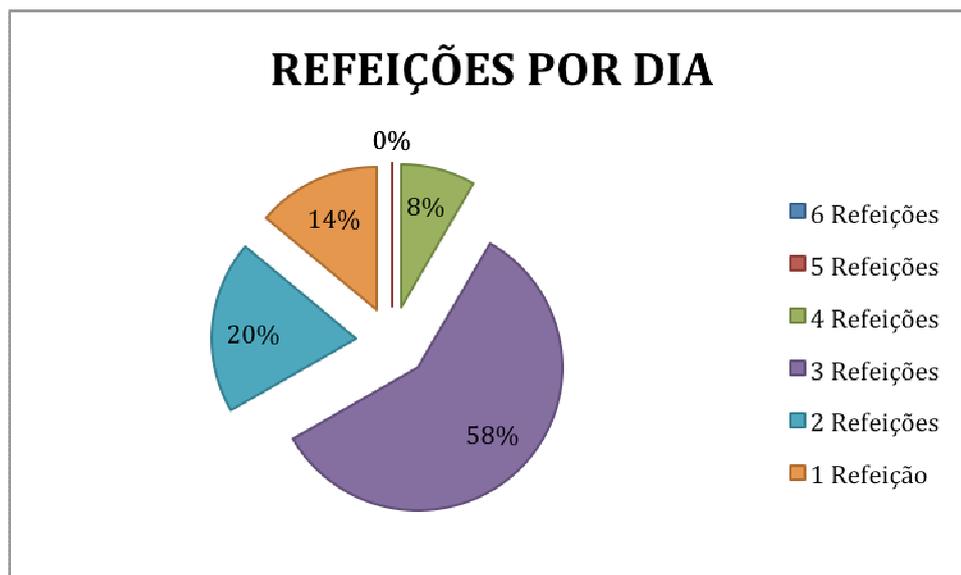


Figura 13 - Gráfico com a porcentagem de quantas refeições os caminhoneiros entrevistados fazem por dia

Fonte - Autora

A grande maioria dos caminhoneiros entrevistados, 77%, não fumam, 6% fumam raramente, 3% as vezes, 8% com frequência e 6% sempre. Sobre os que consomem bebida alcoólica, 51% respondeu que sim e 49% não. Dos que afirmaram consumir bebida alcoólica, ninguém assumiu fazer isto em horário de expediente como mostra a figura 14.

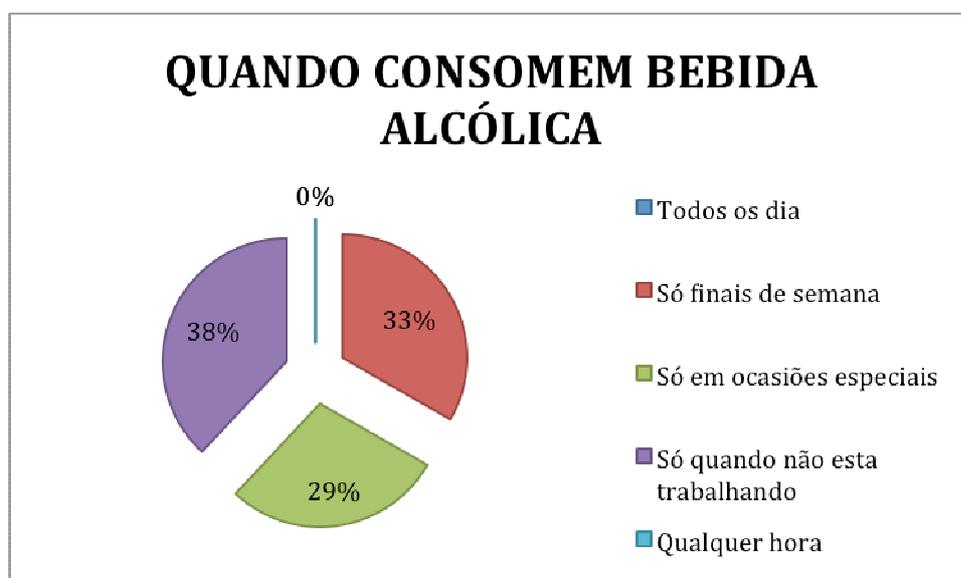


Figura 14 - Gráfico com a porcentagem de quando os motoristas consomem bebida alcólica.

Fonte - Autora

A maioria dos entrevistados, 74%, não costumam tomar cafezinho para se manter acordado, e 89% diz nunca ter usado algum tipo de estimulante. Dos 11% que afirmaram ter usado algum tipo de estimulante, 25% usou uma vez no mês, 25% duas ou mais vezes no mês, 25% uma vez na semana, 25% duas ou mais vezes na semana, ninguém respondeu que usava todos os dias. Apenas 1 motorista dos entrevistados assumiu ter usado alguma substância ilícita, uma vez ao mês, e que há mais de 3 meses não usa nada.

4.4 SAÚDE DOS MOTORISTAS

A saúde e o bem estar do empregado além de ser um direito, é um benefício para empresa já que, sendo assim, diminui o número de afastamentos e a falta de produtividade.

No questionário aplicado, perguntou-se aos motoristas se eles têm algum tipo de problema de saúde, 83% responderam que não e 17% sim. Também se constatou que 64% não usam óculos e 36% usam, destes que usam, 55% não enxerga de perto, 18% não enxerga de longe e 27% de ambas as distâncias. Com relação a dores ou irritação na região dos olhos, 83% dos entrevistados não sentem nada e 17% sente alguma irritação.

Sobre as perguntas se sentem dificuldade para ouvir quando estão trabalhando ou se sentem dor no ouvido, todos os entrevistados disseram que não.

Problemas respiratórios 97% afirma que não tem e apenas 3% tem algum problema respiratório.

Quando questionados se sentem sono durante o trabalho, 23% disseram que nunca, 26% raramente, 51% às vezes e ninguém sente sono com frequência, nem sempre. Com respeito ao turno que se sente mais sono 62% sente de noite, 32% de tarde e 6% pela manhã. Seguindo a sequência do questionário, 48% acham que o trabalho como motorista é levemente monótono, 31% acha que razoavelmente monótono, 7% acha que é monótono e 14% nem um pouco monótono.

Para conhecer melhor o motorista, foi perguntado se o mesmo se acha estressado, visto que 26% respondeu quem nunca se sente estressado, 20% raramente, 54% às vezes. Nenhum dos entrevistados se sente estressado sempre

ou com frequência. Então foram questionados quais os principais motivos de estresse, o resultado segue na figura 15.

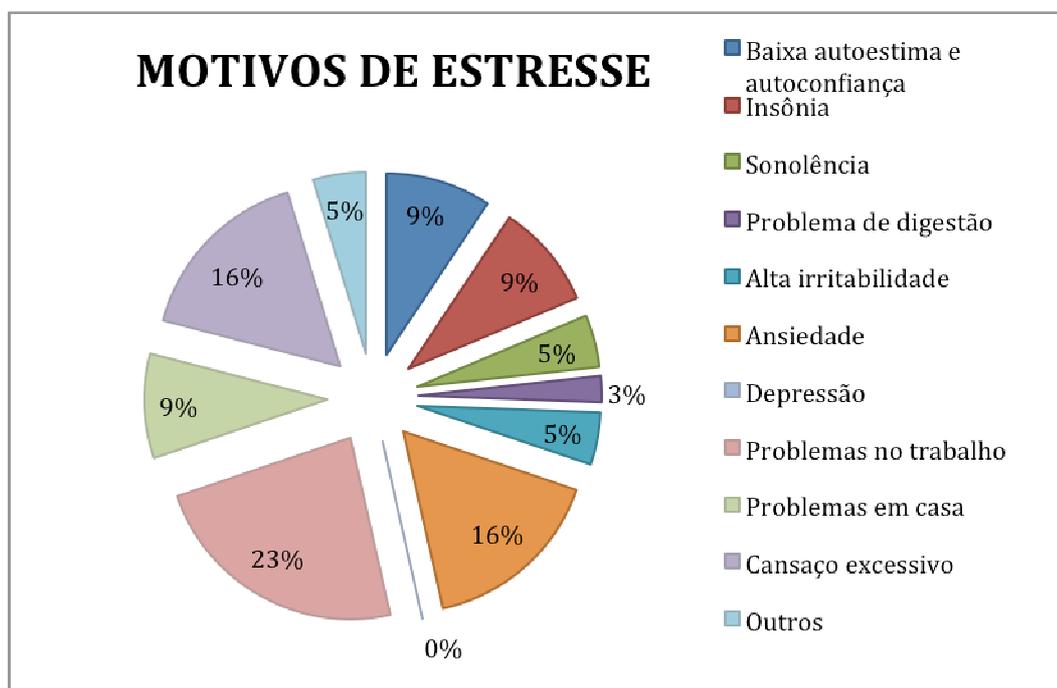


Figura 15- Gráfico com a porcentagem de quais os principais motivos de estresse na opinião dos motoristas.

Fonte - Autora

Como já descrito anteriormente, todos os entrevistados gostam da atividade que desempenham e todos realizaram exames preadmissionais antes de serem contratados pela empresa.

Foram questionados se sentem cansaço físico após a jornada de trabalho e 81% se diz pouco cansado, 8% razoavelmente cansado, 5% cansado e 6% muito cansado. As regiões do corpo onde mais sentem dores esta demonstrado a seguir no gráfico da figura 16. Dos entrevistados 73% acreditam que as dores estão relacionadas a atividade que exerce, e 27% acha que não.

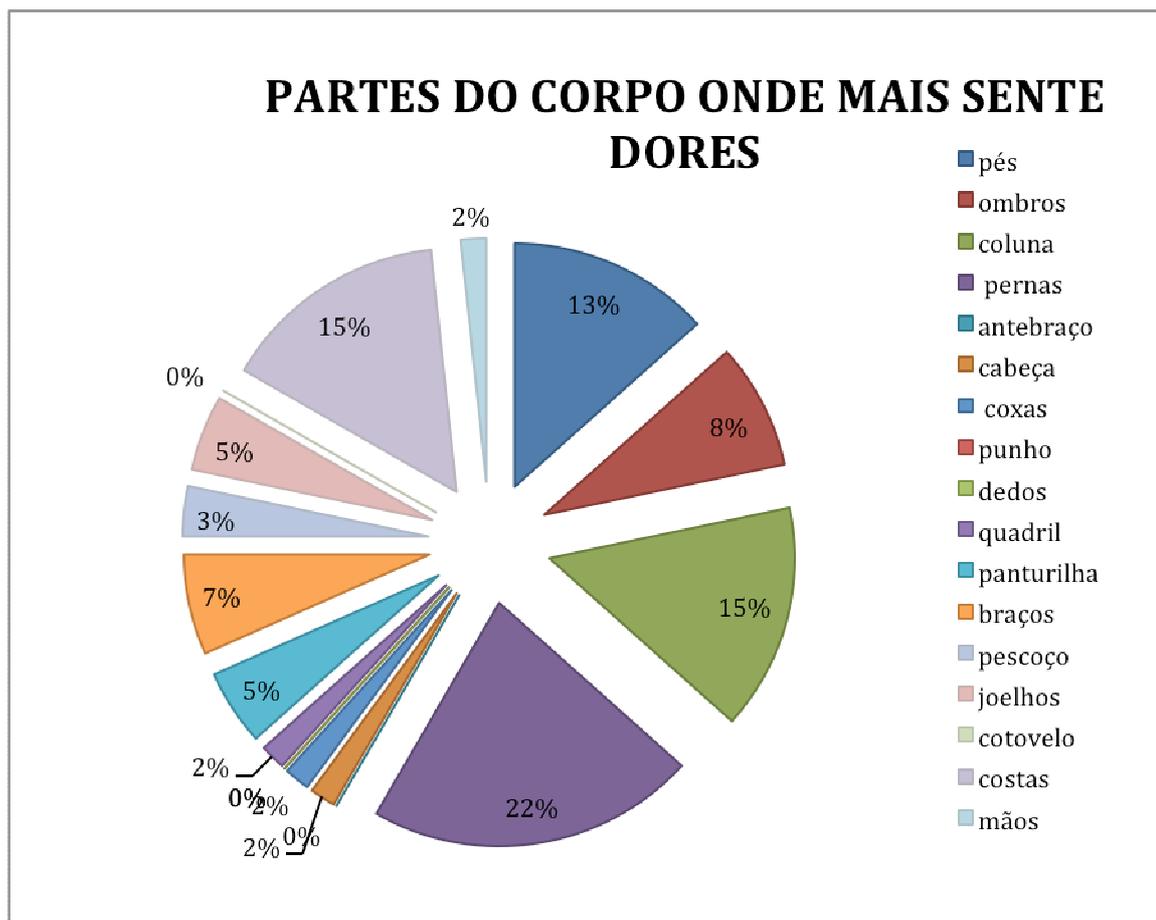


Figura 16- Gráfico com a porcentagem de partes do corpo onde mais sentem dores

Fonte - Autora

Com relação a pratica de atividades físicas, nenhum motorista pratica sempre ou com frequencia, 62% pratica as vezes e 38% raramente. Em contra partida 85% dos entrevistados gostariam de praticar alguma atividade física, mas 15% não.

Quando questionados sobre o que eles mais sentem, contrariando um dado anterior, onde a maioria, 81% disse que sentia pouco cansado, aqui 69% dos entrevistados disse que o que mais sentem é cansaço como mostra a figura 17.

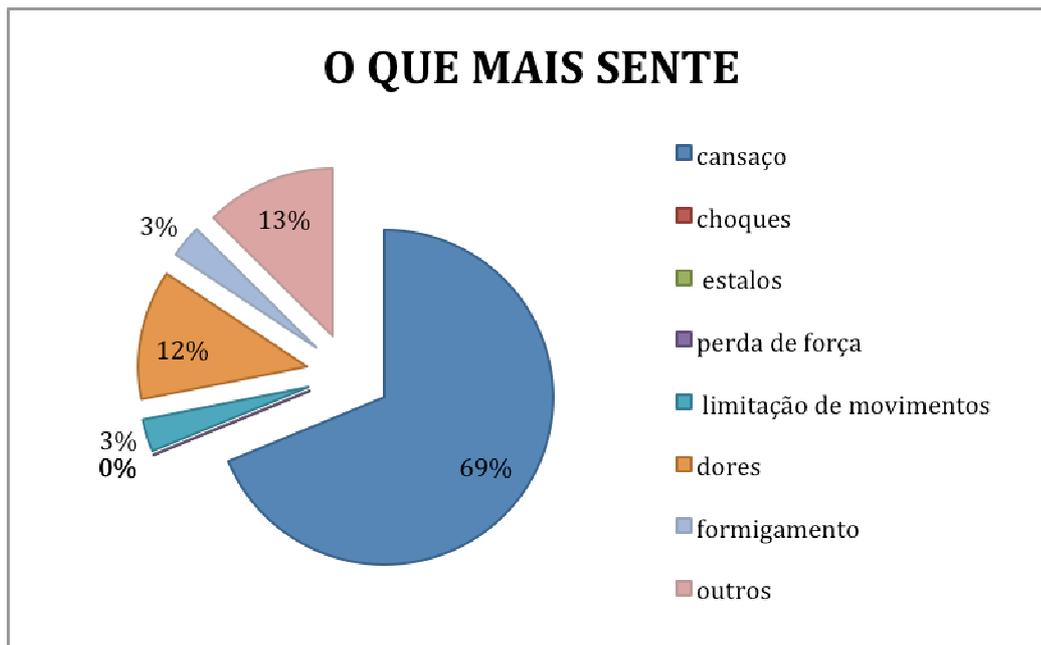


Figura 17- Gráfico com a porcentagem do que o motorista mais sente com relação ao trabalho.

Fonte - Autora

4.5 SEGURANÇA NO TRABALHO

A profissão de motorista de transporte de carga se depara com vários perigos inerentes da profissão, a cada dia se deparam com obstáculos diferentes, novas estradas, trânsito em constante mudança, um dia nunca é igual ao outro. Existe também o risco de acidentes e assaltos no percurso. Para 69% dos entrevistados a profissão é insegura, e para 31% é segura. Dos profissionais que responderam as perguntas 3% já se envolveu em acidente mais de três vezes, 8% duas vezes, 26% pelo menos uma vez e 48% nunca se acidentou. Com relação a assaltos, mais da metade já sofreu algum tipo de assalto, sendo 9% mais de três vezes, 9% mais de duas vezes, 34% uma vez e 48% nunca. Quando perguntados sobre o que eles consideram como item de proteção o mais citado foi o rastreador 31% como mostra a figura 18. Informalmente, porque não estava no questionário, mas quando o motorista respondia nenhuma das anteriores, na maioria das vezes ele se referia a qualidade das estradas, estradas de boa qualidade, bem sinalizadas são de extrema importância na segurança dos motoristas, caso contrário, são grande contribuinte para ocorrências de acidentes.

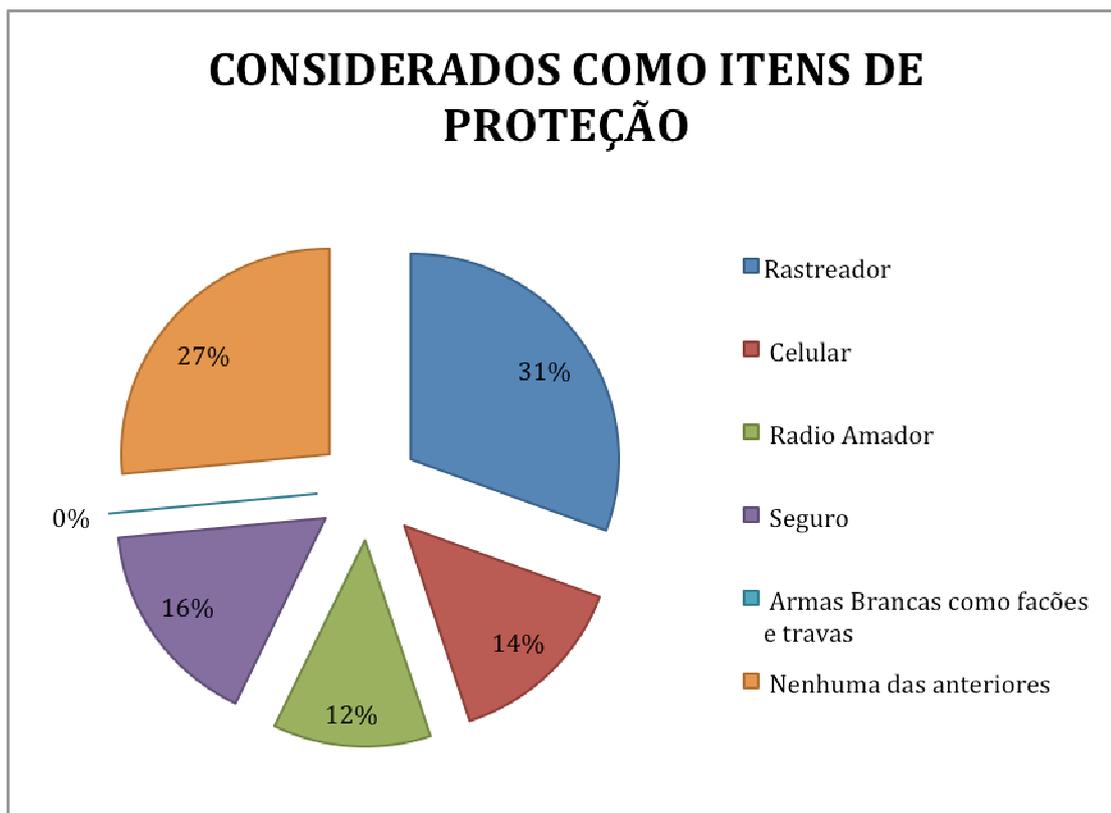


Figura 18- Gráfico com a porcentagem do que o motorista considera como itens de proteção.

Fonte - Autora

A pressão no trabalho pode gerar um descontentamento no empregado, e até gerar atitudes inseguras para que se cumpra a meta desejada. Na entrevista questionava se o motorista se sentia pressionado a respeito de prazos de entrega, e 39% respondeu que não se sente pressionado, 25% levemente pressionado, 11% razoavelmente pressionado, 22% se sente pressionado e 3% muito pressionado.

A nova Lei 13.103/2015 veio com intuito de beneficiar o motorista dando mais qualidade de vida e mais segurança. Segundo o levantamento do questionário 63% conhecem as novas regras mas 37% não sabem o que diz essa Lei. Quando perguntados se a redução de jornada por força da Lei 12.619/2012 melhorou as condições de trabalho, 54% disse que sim, pois ficou menos cansativo, 20% disse que não, pois reduziu a remuneração e 26% são indiferentes ao assunto. Sobre se os intervalos de 30 minutos para descanso a cada 4 horas de tempo de direção, conforme a Lei 12.619/2012, melhorou as condições de trabalho, 56% respondeu que sim, pois ficou menos cansativo, 15% não, pois atrapalha o trabalho e 29%

disseram que são indiferente ao assunto. Mesmo tendo força de lei, 45% dos entrevistados não cumprem esses intervalos.

Treinamentos são de suma importância para as empresas e empregados, visto que o conhecimento trás melhorias a conduta sempre visando evitar, ou saber resolver algum imprevisto. Nesta empresa, dos entrevistados, 86% ja fizeram algum tipo de treinamento, e 80% gostaria de ter mais treinamento a respeito de segurança no trabalho.

4.6 AMBIENTE DE TRABALHO

As condições ambientais de trabalho devem estar adequadas a característica fisiológicas dos trabalhadores e a natureza do trabalho a ser executado.

Foram feitas algumas perguntas relacionadas ao ambiente de trabalho do motorista, ou seja, o caminhão.

Na visão dos motoristas 45% dos entrevistados sente vibração, contra 55% que acredita não ter nenhuma vibração. Quando se pergunta se eles consideram a vibração excessiva 74% disse que não e 26% disse que sim.

Quanto a temperatura 5% acha ser ideal, 24% acha que é boa, 42% razoável, 24% acha ruim e 5% acha muito ruim. 74% dos entrevistados utilizam ar condicionado, e apenas 26% não utiliza.

Em todos os locais de trabalho deve haver iluminação adequada, natural ou artificial, geral ou suplementar, apropriada a natureza da atividade. Com relação a iluminação 6% considera ideal, 65% boa, 23% razoável e 6% ruim, nenhum dos entrevistados considera muito ruim a iluminação.

Sobre a ventilação, 6% consideram ideal, 50% boa, 31% razoável, 10% ruim e 3% muito ruim.

O ruído é considerado ideal por 7% dos entrevistados, bom por 21%, razoável por 52%, ruim por 17% e muito ruim por 3%. Mas, no entanto, 70% acreditam que não atrapalha na atividade, e 30% sim atrapalha.

Quando pergunta se há poeira no ambiente de trabalho, 64% dizem que não e 36% diz que sim.

5 CONCLUSÃO

Conforme apurado e analisado neste estudo, todos os entrevistados eram do sexo masculino, a maioria entre 40 e 49 anos, casado e com dois filhos. O grau de escolaridade dividiu-se em metade com ensino médio e outra metade com ensino fundamental.

Com relação aos aspectos do trabalho, a média salarial dos motoristas entrevistados é de 2 a 4 mil Reais, e eles se sentem satisfeitos. Identificou-se que nessa empresa 92% tem dez ou mais anos de profissão e 89% são registrados. A carga média diária de trabalho é de 12 horas, e 42% acredita que trabalha em excesso. Os fatores de risco na profissão mais citados são as estradas mal conservadas, a falta de manutenção dos veículos, seguido de stress, cansaço. Eles se sentem bem e estão satisfeitos com seu trabalho na empresa.

Sobre os hábitos, costumes e vícios, identificou-se que 25% apenas dorme 8 horas, mas 72% consideram suficiente o período de sono. Com relação as refeições diárias, 58% fazem 3 refeições ao dia e 78% consideram de boa qualidade. A grande maioria, 77% não fuma, 89% diz nunca ter usado estimulante, e 51% admite beber mas apenas quando não esta trabalhando.

A saúde dos motorista entrevistados é muito boa, sendo que 83% não tem nenhum problema de saúde, não sente dores ou irritação nos olhos enquanto dirige e em nenhum deles possui dificuldade para ouvir ou dores no ouvido. Com relação ao stress 54% se acha estressado as vezes, os motivos do stress são problemas no trabalho, 23%, ansiedade e cansaço excessivo, 16%, insônia, baixa auto estima e problemas em casa, 9%, seguido de sonolência, irritabilidade entre outros.

Dos entrevistados, 69% acredita que a profissão de caminhoneiro é insegura, 37% já se envolveu em acidentes e 53% já sofreu assaltos.

Sobre o ambiente de trabalho, aspectos como temperatura, iluminação, ventilação e ruído são considerados bons ou razoável pela maioria.

Considerando os resultados do presente trabalho, e sendo constatado que os maiores fatores de stress do motorista da empresa são externos, será sugerida a empresa, que comece a promover atividades de integração entre os motoristas e seus familiares de convívio social, como aulas de alongamento nos períodos de espera carga/descarga e campeonatos esportivos. Entende que essas práticas podem reduzir o grau de estresse sofrido pelos motoristas no exercício da profissão.

REFERÊNCIAS

ACIDENTES - NÚMEROS - O PORTAL DO TRANSITO BRASILEIRO, 2010. Disponível em http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=9> Acesso em 28 de março de 2016.

ANTT FAZ BALANÇO DE TRANSPORTADORAS DE CARGA NO PAÍS - SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS NO ESTADO DA BAHIA, Bahia, 2011. Disponível em: <<http://www.transportedigitalnews.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/Jornal-Bahia-Transporte-n172.pdf>> Acesso em 27 de março de 2016.

BRASIL. Ministério do Trabalho em Emprego. **Norma Regulamentadora NR 17 - Ergonomia**. Segurança e Medicina do Trabalho - Manual de Legislação Atlas. 75.ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2015.

BARRETOS, Antonio Carlos; Rebeca Santos, Estresse conheça este inimigo. <<http://www.saude.com.br>> Acesso em 27 de março de 2016.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, lei 9.503 de 1997.

BRASIL. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

BRASIL. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.

BRASIL, Decreto-lei n.96044, de 18 de maio de 1988. Aprova o regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos, e dá outras providências. **Diário Oficial da União, 19 mai.1988.**

BRASIL TEM MAIS DE UM MILHÃO DE CAMINHONEIROS CADASTRADOS, 2014. Disponível em <<http://www.radarnacional.com.br/brasil-tem-mais-de-um-milhao-de-motoristas-cadastrados-para-transporte-de-cargas/>> Acesso em 4 de abril de 2016.

CHIAVENATO, Idalberto. Gestão de Pessoas. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

CLASSIFICAÇÃO BRASILEIRA DE OCUPAÇÕES - MINISTERIO DO TRABALHO E EMPREGO, Brasília, 2016. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/home.jsf>> Acesso em 29 de março de 2016.

CNT DIVULGA PESQUISA SOBRE PERFIL DOS CAMINHONEIROS - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2016. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/Noticia/cnt-divulga-pesquisa-sobre-perfil-dos-caminhoneiros>> Acesso em 27 de março de 2016.

COUTO, Hudson de Araújo. **Stress e qualidade de vida dos executivos**. Rio de Janeiro: COP, 1987.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Dispõe sobre os Cursos de Treinamento Específico e Complementar para Condutores de Veículos Rodoviários Transportadores de Produtos Perigosos. **Resolução nº91, 04 de maio de 1999**.

DETRAN PR – DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ. **Anuário Estatístico**. Curitiba, 2010. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/estatisticasdetransito/anuario/anuario2010.pdf>> Acesso em 27 de março de 2016.

DETRAN ALERTA CAMINHONEIROS SOBRE ACIDENTE DE TRANSITO - PORTAL DO TRANSITO, Curitiba, 2015. Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/transporte-de-carga/detran-alerta-os-caminhoneiros-sobre-seguranca-no-transito-2/>> Acesso em 27 de março de 2016.

DIRIGINDO SEGURO. Disponível em: <<http://www.dirigindoseguro.com.br/?p=198>> Acesso 31 de março 2016.

ESTATÍSTICA DE ACIDENTES - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, Brasília, 2015. Disponível em: <<https://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviarias/estatisticas-de-acidentes>> Acesso em 27 de março de 2016.

FERREIRA RONCONI, Edson Francisco. A inaplicabilidade do art. 62, inciso I da CLT à atividade dos motoristas carreteiros, possibilidades e limites. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XV, n. 98, mar 2012. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11245>. Acesso em 6 de abril de 2016.

FIDLER, N. C.; GUIMARAES, P. P.; ALVES, R. T.; WANDERLEY, F. B. Avaliação ergonômica do ambiente de trabalho em marcenarias no sul do Estado do Espírito Santo. Revista Árvore. Viçosa: v. 34, n. 5, p. 907-915, 2010.

IIDA, I. Ergonomia: projeto e produção. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: E. Blucher, 2005.

KOMPIER, M.A.J. Bus drivers: occupational stress and stress prevention. Geneva: International Labour Office, 1996. Disponível em: <<http://www.itfglobal.org/roadtransport/busalert.cfm>>. Acesso em 27 de março de 2016.

MARTINEZ, M. C.; PARAGUAY, A. I. B. B.; LATORRE, M. R. D. O. Relação entre satisfação com aspectos psicossociais e saúde dos trabalhadores. Revista Saúde Pública. v.38, n. 1, p. 55-61, 2004.

MÁSCIA, F. L.; SANTOS, N. Análise ergonômica de um centro de controle. In: SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ERGONOMIA, 4., 1989, Rio de Janeiro, RJ.

MOTORISTAS CADASTRADOS - RADAR NACIONAL, 2014. Disponível em: <www.radarnacional.com.br/brasil-tem-mais-de-um-milhao-de-motoristas-cadastrados-para-transporte-de-cargas/> Acesso em 27 de março de 2016.

NOVA LEI DO MOTORISTA RETROCESSO E PRECARIZAÇÃO, Curitiba, 2015. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/justica-e-direito/artigos/nova-lei-dos-motoristas-131032015-retrocesso-e-precarizacao-6wjkc1puipvu9sdbq8wqmt1g4>> Acesso em 2 de abril de 2016.

NERI, M.; SOARES, W. L.; SOARES, C. Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado em Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílio. Caderno de saúde pública. Rio de Janeiro: v. 1, n. 4, p.1107-1123, 2005.

NUMERO DE VITIMAS DE ACIDENTE DE TRANSITO NO BRASIL - VIVER SEGURA NO TRANSITO, 2015. Disponível em: <<http://www.viverseguronotransito.com.br/2015/03/sobe-para-763-mil-o-numero-de-vitimas-de-acidentes-de-transito-no-brasil-em-2014-indenizadas-pelo-seguro-dpvt-2/>> Acesso em 27 de março de 2016.

O BRASIL SOBRE RODAS - INFORME PUBLICITARIO, 2009. Disponível em: <http://www.guiadotrc.com.br/pdf/brasil_srodas.pdf> Acesso em 27 de março de 2016.

PANORAMA DA LOGÍSTICA NO BRASIL - LOGÍSTICA DESCOMPLICADA, 2011. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/panorama-da-logistica-no-brasil/>> Acesso em 30 de março de 2016.

PESQUISA RODOVIAS - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, Brasília, 2015. Disponível em:

<http://pesquisarodoviascms.cnt.org.br/Relatorio%20Geral/PESQUISA_CNT2015_BAIXA.pdf> Acesso em 27 de março de 2016.

SERVIÇO SOCIAL DO TRANSPORTE (SEST) E SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE (SENAT), Brasília, 2016. Disponível em: <<http://www.sestsenat.org.br/Paginas/conheca-o-sest-senat>> Acesso em 28 de março de 2016.

SETOR DE TRANSPORTE NECESSITA DE GRANDES INVESTIMENTOS EM 2015, São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://www.portaintc.org.br/industria-de-transportes/setor-de-transporte-necessita-de-grandes-investimentos-em-2015/55357>> Acesso em 28 de março de 2016.

TEM QUE REAPRENDER A SER MOTORISTA, 2011. Disponível em: <<http://www.cargapesada.com.br/edicoesanteriores/edicao132/mercado132.php>> Acesso em 5 de abril de 2016.

TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Curitiba, 2016. Disponível em: <<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2062408.PDF>> Acesso em 27 de março de 2016.

ESCÓSSIA, Fernanda da, MENEZES Maiá. Um terço dos acidentes evolva caminhões. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.coppead.ufrj.br/pt-br/coppead/na-midia/336/>> Acesso em 30 de março.

XAVIER, A. A. de P. Ergonomia. Material didático para a disciplina de Ergonomia. UTFPR, 2015.

APÊNDICE A - Questionário de Pesquisa

PERFIL DO TRABALHADOR

1- Sexo

 Masculino Feminino

2- Qual sua faixa etária (idade)?

- De 18 a 29 anos
 Entre 30 e 39 anos
 Entre 40 e 49 anos
 Entre 50 e 59 anos
 Acima de 60 anos

3- Estado Civil

- solteiro
 casado
 divorciado
 viúvo

4- Quantos filhos tem?

- Nenhum
 1 filho
 2 filhos
 3 filhos
 4 filhos
 Acima de 5 filhos

5- Qual seu grau de escolaridade:

- Analfabeto
 Ensino Fundamental
 Ensino Médio
 Técnico
 Graduado

ASPECTOS DO TRABALHO

6- Qual sua renda mensal bruta aproximadamente?

- até R\$ 2.000
 Entre R\$ 2.000 R\$ 4.000
 Entre R\$ 4.000 R\$ 6.000
 Entre R\$ 6.000 R\$ 8.000
 Acima de R\$ 8.000

7- Vc esta satisfeito com esse salario?

- Muito insatisfeito
 Insatisfeito
 Razoável
 Satisfeito
 Muito satisfeito

8- Quanto tempo exerce a profissão de caminhoneiro?

- menos de 5 anos

- Entre 5 a 10 anos
 Entre 10 a 15 anos
 Entre 15 a 20 anos
 Mais de 20 anos

9- Qual sua carga horária diária de trabalho em média?

- 8 horas
 10 horas
 12 horas
 14 horas
 outra: _____

10- Você é:

- Autônomo
 Registro CLT

11- De quem é o caminhão que vc trabalha?

- próprio
 da empresa
 arrendado

12- Você é contratado para viagens:

- longas
 curtas

13- Qual a condição do veículo de trabalho?

- 1 muito ruim
 2 ruim
 3 razoável
 4 bom
 5 muito bom

14- O que vc considera como fator de risco na sua profissão:

- estradas mal conservadas
 veículos sem manutenção
 condições climáticas
 stress, cansaço
 falta de treinamento
 outros _____

15- Você considera que trabalha em excesso?

- sim
 não

16- Vc tem medo de perder seu emprego?

- sim
 não

17- Você já trabalhou em outras empresas?

- sim
 não

18- Você realiza serviços que não pertencem a sua função diária?

- () sim
() não

19- Se sente bem nessa função?

- () sim
() não

20- Você é quem controla seu ritmo de trabalho?

- () sim
() não

21- Tem vontade de mudar de função?

- () sim
() não

22- Você esta satisfeito com seu trabalho na empresa?

- () Satisfeito
() Pouco satisfeito
() Insatisfeito

HABITOS, COSTUMES E VÍCIOS

23- Quantas horas você costuma dormir diariamente?

- () Menos de 6 horas
() 6 horas
() 7 horas
() 8 horas
() Mais de 8 horas

24- Você considera suficiente seu período de sono?

- () sim
() não

25- Como você considera o lugar onde dorme, durante as viagens a trabalho:

- () Muito ruim
() Ruim
() Bom
() Muito Bom
() Excelente

26- Como você considera a qualidade do seu sono?

- () Muito ruim
() Ruim
() Bom
() Muito Bom
() Excelente

27- Quais refeições faz por dia?

- () Café da manha
() Lanche da manha
() Almoço
() Lanche da tarde
() Jantar
() Lanche da noite

28- Como você considera a qualidade da sua alimentação?

- () Muito ruim
() Ruim
() Boa
() Muito Boa
() Excelente

29- Você fuma?

- () Nunca
() Raramente
() As vezes
() Com frequência
() Sempre

30- Você consome bebidas alcoólicas?

- () sim
() não

() todos os dia
() só finais de semana
() só em ocasiões especiais
() só quando não esta trabalhando
() qualquer hora

31- Vc bebe cafezinho pra se manter acordado?

- () sim
() não

32- Já tomou algum tipo de estimulante?

- () sim
() não

33- Com qual frequência?

- () uma vez no mês
() duas ou mais vezes no mês
() uma vez por semana
() duas ou mais vezes por semana
() todo dia

34- Já tomou algum tipo de substancia ilícita?

- () sim
() não

35- Com qual frequência?

- () uma vez no mês
 () duas ou mais vezes no mês
 () uma vez por semana
 () duas ou mais vezes por semana
 () todo dia

Quanto tempo não usa nenhum tipo de estimulante?

SEGURANÇA NO TRABALHO

36- Você acha que caminhoneiro é uma profissão:

- () Segura
 () Insegura

37- Você já sofreu algum tipo de acidente de trabalho? Quantas vezes?

- () Nenhuma vez
 () Uma vez
 () Duas vezes
 () Três vezes
 () Mais de três

38- Você já sofreu assaltos ou ameaças de assalto no trabalho? Quantas vezes?

- () Nenhuma vez
 () Uma vez
 () Duas vezes
 () Três vezes
 () Mais de três

39- Você se sente pressionado a respeito de prazos de entregas?

- () Não sou pressionado
 () Levemente pressionado
 () Razoavelmente pressionado
 () Pressionado
 () Muito pressionado

40- Quais itens você considera como item de proteção:

- () Rastreador
 () Celular
 () Radio Amador
 () Seguro
 () Armas Brancas como facões e travas
 () Nenhuma das anteriores

41- Você conhece a nova Lei do Motorista? Lei 13.103/2015

- () Sim () Não

42- Você acha que a redução na jornada de trabalho por força da Lei número 12.619/12 melhorou as condições de trabalho do motorista?

- () Sim, pois ficou menos cansativo
 () Não, pois reduziu a remuneração
 () Sou indiferente

43- Você acha que o intervalo de 30 minutos para o descanso a cada 4 horas de tempo de direção por força da Lei 12.619/12 melhorou as condições de trabalho?

- () Sim, pois ficou menos cansativo
 () Não, pois atrapalha o trabalho
 () Sou indiferente

44- Você costuma cumprir esses intervalos?

- () Sim
 () Não

45- Você já teve algum tipo de treinamento a respeito direção ou segurança no trabalho?

- () Sim
 () Não

46- Você gostaria de ter mais treinamento a respeito da segurança no trabalho?

- () Sim
 () Não

SAÚDE

47- Vc tem algum problema de saúde ultimamente?

- () sim
 () não

48- Vc usa óculos de grau?

- () sim
 () não

49- Por qual motivo?

- () Não enxerga perto
 () Não enxerga longe
 () Ambos

50- Vc sente dores ou irritação na região dos olhos decorrentes do esforço visual enquanto dirige?

- () sim
 () não

51- Vc possui dificuldade para ouvir quando esta trabalhando?

- () sim
 () não

52- Sente dor no ouvido?

- sim
 não

53- Tem problemas respiratórios?

- sim
 não

54- Vc sente sono durante o trabalho?

- Nunca
 Raramente
 As vezes
 Com frequência
 Sempre

55- Em qual turno sente mais sono?

- Manhã
 Tarde
 Noite

56- Vc acha que seu trabalho é monótono?

- Nem um pouco monótono
 Levemente monótono
 Razoavelmente monótono
 Monótono
 Muito monótono

57- Vc se acha estressado?

- Nunca
 Raramente
 As vezes
 Com frequência
 Sempre

58- Principais motivos do estresse:

- baixa autoestima e autoconfiança
 insônia
 sonolência
 problema de digestão
 alta irritabilidade
 ansiedade
 depressão
 problemas no trabalho
 problemas em casa
 cansaço excessivo
 outros

59- O seu trabalho é reconhecido pela empresa?

- Sim
 Não

60- Vc gosta da atividade que desempenha?

Sim

Não

61- Vc realizou exames pré admissionais antes de ser contratado pela empresa?

- Sim
 Não

62- Vc sente cansaço físico após a jornada de trabalho?

- Não me sinto cansado
 Levemente cansado
 Razoavelmente cansado
 Cansado
 Muito Cansado

63- Quais partes do corpo você sente mais dores?

- pés quadril
 ombros panturrilha
 coluna braços
 pernas pescoço
 antebraço joelhos
 cabeça cotovelo
 coxas costas
 punho mãos
 dedos outros

64- Você acha que as dores são relacionadas a atividade que exerce?

- Sim
 Não

65- O que você sente mais?

- cansaço dores
 choques formigamento
 estalos
 perda de força
 limitação de movimentos
 outros

66- Pratica algum atividade física?

- Nunca
 Raramente
 As vezes
 Com frequência
 Sempre

67- Gostaria de praticar alguma atividade física?

- sim
 não

AMBIENTE DE TRABALHO

68- Existe alguma vibração decorrente ao uso do veículo?

- Sim
 Não

69- A vibração é considerada excessiva?

- Sim
 Não

70- Vc utiliza ar condicionado?

- Sim
 Não

71- Quanto a temperatura no ambiente de trabalho, você considera:

- Muito Ruim
 Ruim
 Razoável
 Boa
 Ideal

72- Quanto a iluminação você considera:

- Muito Ruim
 Ruim

- Razoável
 Boa
 Ideal

73- Quanto a ventilação você considera:

- Muito Ruim
 Ruim
 Razoável
 Boa
 Ideal

74- Quanto ao ruído vc considera:

- 1 Muito Ruim
 2 Ruim
 3 Razoável
 4 Boa
 5 Ideal

75- Atrapalha na execução da atividade?

- Sim
 Não

76- Existe poeira no ambiente de trabalho?

- Sim
 Não