

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

LORRANA SOUZA CARDOSO

**SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO DE PROFISSIONAIS DO
TRANSPORTE DE CARGAS NO MUNICÍPIO DE CUNHA PORÃ-SC**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

CURITIBA-PR

2015

LORRANA SOUZA CARDOSO

**SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO DE PROFISSIONAIS DO
TRANSPORTE DE CARGAS NO MUNICÍPIO DE CUNHA PORÃ-SC**

Monografia apresentada para obtenção do título de Especialista no Curso de Pós-Graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho, Departamento Acadêmico de Construção Civil, Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFPR.

Orientador: Adalberto Matoski.

CURITIBA-PR

2015

LORRANA SOUZA CARDOSO

**SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO DE PROFISSIONAIS DO
TRANSPORTE DE CARGAS NO MUNICÍPIO DE CUNHA PORÃ-SC**

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
Departamento Acadêmico de Construção Civil, UTFPR – Câmpus Curitiba.

Prof. Dr. Adalberto Matoski (orientador)
Departamento Acadêmico de Construção Civil, UTFPR – Câmpus Curitiba.

Prof. M.Eng. Massayuki Mário Hara
Departamento Acadêmico de Construção Civil, UTFPR – Câmpus Curitiba.

Curitiba
2015

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

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia a uma pessoa que sempre foi e sempre será
exemplo de caráter e dignidade em minha vida: minha mãe.
“Pai, tenho certeza que de onde estiveres estás feliz e orgulhoso de sua filha.
Você permanecerá eternamente em minha lembrança”.
Vocês são muito especiais para mim.

AGRADECIMENTOS

Este espaço não poderia deixar de existir levando em consideração tudo o que passei para que este momento chegasse. As dificuldades foram muitas, mas as tribulações foram vencidas com a ajuda daqueles a quem estes agradecimentos são direcionados.

Agradeço primeiramente a Deus pela saúde e persistência que me deu, pois sem isso eu jamais conseguiria alcançar todos os objetivos a que me propus. Não poderia deixar de agradecer ao meu namorado Brenno Chiaverini por todo esforço e ajuda para me manter por perto, para me manter em Curitiba, pois ele sabe quantas vezes pensei em desistir e não foram poucas, agradeço por todo apoio e incentivo para que eu alcançasse minha meta. Um agradecimento especial à minha amiga Jéssica Galvan que foi atrás de muita coisa que eu não dei conta ou não tive como ir, que emprestou o quarto para eu ficar mais confortável nos tempos em que morei no Lar das Acadêmicas de Curitiba e que sempre me recebeu com um abraço forte sempre que nos encontramos, foste de uma importância inestimável neste momento. Aos meus padrões Estefânia Denardi e Antônio Denardi por me permitirem ter a primeira aproximação com a área em que pretendo atuar, a segurança do trabalho, sem perceber foram imprescindíveis para minha formação. Agradeço imensamente também professor e orientador Adalberto Matoski por me acolher em um momento tão crítico com uma enorme boa vontade e paciência, foi quem fez isso acontecer, seus ensinamentos, correções e e-mails trocados foram indispensáveis. Por fim, mas não menos importante, agradeço aos meus colegas de classe Aleksa Matoski, Julian Alpendre, Daniela Bastian e Danuza Stall pelas caronas todos os dias depois da aula, sou realmente grata pela paciência de vocês.

A todos acima citados o meu muitíssimo obrigada, vocês estarão para sempre, mesmo que eu perca o contato, em minhas melhores lembranças.

RESUMO

CARDOSO, Lorrana Souza. Saúde e segurança do trabalho de profissionais do transporte de cargas no município de Cunha Porã-SC. 2015. 52 f. Monografia – Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho, Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2015.

O presente trabalho objetivou avaliar as condições de saúde e segurança do trabalho de motoristas do transporte rodoviário de carga que transitam pelo município de Cunha Porã, no estado de Santa Catarina. Para tanto, foram entrevistados 40 profissionais deste setor, utilizando-se como instrumentos conversas informais e um questionário contendo 32 perguntas sobre as possíveis dificuldades encontradas nesta profissão no que diz respeito à saúde e segurança do trabalho de seus atuantes, ou seja, os motoristas. A coleta de informações ocorreu entre Dezembro de 2014 e Janeiro de 2015 em diversos postos de gasolina do município, no momento em que os motoristas paravam para descanso, refeição ou abastecimento. Os resultados demonstraram que os caminhoneiros passam em média 5 dias entre a origem e entrega da carga em veículos de 4 anos de idade aproximadamente. Encontra-se em sobrepeso 43,7% dos entrevistados, 18,3% têm hipertensão e 8,5% têm diabetes, sendo estes considerados os principais problemas de saúde enfrentados neste setor. Além disso, 38,9% se alimentam de forma inadequada, 23,6% dormem pouco e 16,7% trabalham em excesso. Em contrapartida, somente 6,9% fumam em serviço, 5,6% utilizam algum estimulante e apenas 5% não fazem exames periodicamente, embora tenha sido relatada a dificuldade em ir a centros médicos. Na estrada, os principais problemas apontados foram buracos (40%) e poeira (23%). Já no que diz respeito às cabines, 23% relataram que não enfrentam problema algum, mas 16% e 14%, apontaram, respectivamente, trabalho repetitivo e dores no corpo como os principais problemas em seu posto de trabalho. Oferecem auxílio em caso de acidentes 95% das empresas para as quais os entrevistados trabalham, 70% possuem uma política de prevenção de acidentes e 95% fazem manutenção periódica do veículo. Do total, 52,5% já sofreu algum acidente em serviço e 62,5% consideram sua profissão insegura. Em relação a Lei 12619/12, a pausa para almoço é respeitada por 95% dos motoristas, 30% trabalham por mais de 10 horas diariamente, chegando a 14 horas em alguns casos e o descanso semanal de 35 horas é respeitado por apenas 13%. Setenta e cinco por cento (75%) dos entrevistados descumpre algum item da lei. Concluiu-se que os motoristas, no exercício de sua profissão, enfrentam diversos problemas de saúde e de trabalho, sendo os principais relacionados à saúde: obesidade, hipertensão e diabetes, aliados à alimentação inadequada que levam. Já em relação à segurança do trabalho, a presença de buracos e poeira na estrada, além de trabalho repetitivo e dores no corpo enfrentados dentro da cabine, caracterizam condições de trabalho, que foram consideradas desfavoráveis, visto o desconforto que estes problemas causam. Apesar da Lei 12619/12 estar em vigor há quase 3 anos, os motoristas ainda fazem uso de uma carga horária excessiva e dormem pouco, aliás, não há um cumprimento da lei na íntegra por 75% dos profissionais, evidenciando a necessidade de fiscalização por parte do governo e, no que concerne aos motoristas, conscientização, além da adoção e implantação de estratégias de monitoramento e controle das condições de saúde e segurança do trabalho por parte do empregador.

Palavras-chave: Saúde e Segurança. Motoristas. Transporte. Modal Rodoviário.

ABSTRACT

CARDOSO, Lorrana Souza. Occupational health and safety of professionals road transporters in the city of Cunha Porã-SC, Brazil. 2015. 52 f. Monograph – Specialization in Engineering Safety, Academic Department of Civil Engineering, Federal Technological University of Paraná. Curitiba, 2015.

The main objective of this work's research was to evaluate the health and safety conditions of the professional truck drivers on the Brazilian's Highways. Therefore, was made an inquiry of 32 questions and informal conversations with 40 professionals in Cunha Porã, state of Santa Catarina. The rummage was taken during December 2014 and January 2015, on gas stations over the city, when the drivers were stopping for rest, gas, or lunch. The results show that, most of the drivers spend 5 days delivering, and their trucks have in average 4 years old. The principal health problems were that 43,7% of the interviewed were overweight, 18,3% hypertensive and 8,5% diabetics. In addition, 38,9% have an improper diet, 23,6% doesn't sleep enough time, and 16,7 overwork. On the other hand, only 6,9% smoke while working, 5,6% use any kind of substance to stay awake, and just 5% don't go periodically to the doctor, even though most of the them reported a difficulty to attend to medical centers. On the road, the major problems related were the wholes (40%), and excess of dust (23%). When asked about the truck's cabins, their work place, 23% didn't pointed any problems, but 16% complained about repetitive work and 14% about pain over the body. The great majority, 95%, of the workers' companies gives assistant in case of accidents, 70% have politics of accident prevention and 95% do frequently maintenance of their vehicles. Overall, 52,2% of the interviewed had been part of an accident while working and 62,5% find their job unsafe. Relative to the Law 12619/12, the mandatory pause for lunch is respected by 95% of the drivers, 30% work more than 10 hours a day, in some cases reaching 14 hours and only 13% respects the weekly mandatory rest of 35% hours. About 75% of the interviewed violates at least one item of the law. In those terms, concludes that a big amount of the professional truck drivers face a big variety of health and work difficulties, the main health problems are: obesity, hypertension and diabetes combined with a poor diet. Talking about the employees' safety, the big numbers of wholes and dust on the road, repetitive work and pain over the body feature an unfavorable work condition. Even though the law 12619/12 is operating for almost 3 years, the drivers still have sleepless and excessive work journeys, the law is not totally fulfilled by 75% of the professionals, showing the necessity of higher operative oversight by the government and awareness of the drivers besides the implantation of restricted control and monitoring strategies by the companies for their employers.

Key-words: Health and Safety. Drivers. Transportation. Modal Road.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização do município de Cunha Porã no estado de Santa Catarina.....	25
Figura 2: Principais problemas de saúde apontados pelos motoristas de caminhão entrevistados.....	28
Figura 3: Atitudes comuns entre os motoristas que acarretam em problemas de saúde.	30
Figura 4: Principais problemas enfrentados pelos motoristas nas estradas.....	31
Figura 5: Principais problemas enfrentados pelos motoristas nas cabines.....	32
Figura 6: Principais causas de acidentes no transporte rodoviário de cargas sob a visão dos motoristas.....	33
Figura 7: Resumo das principais determinações da Lei 12619/12 - Lei do motorista profissional ou Lei do descanso.	34
Figura 8: Porcentagem de motoristas que respeitam o intervalo de 1 hora para o almoço.	35

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Idade dos motoristas do transporte rodoviário de cargas.	27
Tabela 2: Carga horária seguida pelos motoristas entrevistados.....	34
Tabela 3: Relação das principais pausas recomendadas pela Lei 12619/12 e a porcentagem de motoristas que as cumprem.....	36

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
1.1 OBJETIVOS	14
1.1.1 Objetivo geral	14
1.1.2 Objetivos específicos	14
1.2 JUSTIFICATIVAS	15
2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	18
2.1 A profissão do motorista	18
2.2 Setor de transporte de carga	20
2.3 Saúde e Segurança no trabalho de profissionais do transporte de carga	21
3 MATERIAL E MÉTODOS	25
3.1 Área de estudo	25
3.2 Coleta de informações	25
3.3 Análise e interpretação das informações	26
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES	27
4.1 Carga e veículo	27
4.2 Saúde do motorista	28
4.3 Riscos, problemas enfrentados e perspectivas	31
4.4 Lei 12616/12 e a profissão de motorista	33
5. CONCLUSÃO	37
REFERÊNCIAS	38
APÊNDICES	43
ANEXOS	46

1. INTRODUÇÃO

O transporte de cargas é uma atividade indispensável para o desenvolvimento da economia brasileira, sendo o modal principal o rodoviário, que é aquele realizado sobre rodas nas vias de rodagem pavimentadas ou não para transporte de mercadorias, sendo na maioria das vezes realizado por veículos automotores como: caminhões, carretas, etc. (BANCO DE INFORMAÇÕES E MAPAS DE TRANSPORTE, 2014).

A importância do modal rodoviário reside no fato de que ele é responsável por cerca de 60% da movimentação total dos produtos, que são transportados por 1,2 milhão de caminhoneiros registrados na Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e mais 130 mil empresas de transporte rodoviário, com cerca de 1,6 milhão de veículos segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) (PEDROSA, 2014).

No Brasil, o universo do transporte rodoviário de cargas constitui a forma principal a levar até as mãos dos consumidores bens essenciais de consumo e, até às indústrias, os insumos para a produção de bens de valor agregado, que chegam ao consumidor final principalmente via caminhões e carretas (PEDROSA, 2014). Dessa forma, o transporte rodoviário de cargas se estabelece como um dos mais importantes fatores que contribuem para o crescimento do Brasil (BOTACIN, 2010).

Diante dos fatos apresentados, a quantidade de cargas transportadas e de profissionais envolvidos e ante a efetiva importância deste setor, o esperado seria a existência de um bom planejamento para investimentos na infraestrutura e frota em boas condições de uso (STETTINER et al., 2012), proporcionando aos motoristas qualidade e saúde em seu posto de trabalho, porém isto não é nossa realidade, visto, de imediato, a quantidade de vias em estado precário de conservação em decorrência da escassez de investimentos públicos em conservação, restauração e pavimentação (CORREA & RAMOS, 2010).

Segundo Figueiredo et al. (2003), os investimentos para a manutenção e expansão da infraestrutura não acompanha o crescimento da atividade de transporte e a escassez do investimento resulta em 78% das estradas em condições inadequadas. Além disso, 87% das empresas transportadoras não têm um programa de renovação de frota, resultando em uma grande quantidade de caminhões que apresentam mais de 10 anos de idade, quando a vida útil de um caminhão é de 7 anos.

O resultado disso são motoristas expostos não somente a riscos de acidentes, mas também a problemas de saúde decorrentes das condições ambientais e de trabalho enfrentadas

diariamente. Não obstante, há constantemente relatos de pressão por parte da empresa aos seus motoristas, causando *stress*, maus hábitos alimentares, perturbações do sono, pausas inadequadas e descanso insuficiente entre turnos. Isso, associado a longos períodos de trabalho, solidão e a separação da família e dos amigos, constituem os aspectos característicos do setor dos transportes rodoviários (AGÊNCIA EUROPÉIA PARA SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO, 2015).

Entretanto, vale ressaltar que a ocorrência de acidentes e problemas de saúde não está associada somente aos estados preocupantes em que se encontram as estradas e a frota de caminhões utilizados, mas também à causas como a imprudência, a imperícia e a negligência no comportamento do condutor do veículo (ASSUMPCÃO, 2012), o que vai de encontro ao conceito de Almeida & Binder (2000), que conceituam acidentes do trabalho (AT) como acontecimentos socialmente determinados, ou seja, não são obras do acaso como sugere a palavra “acidente”, pois são previsíveis e preveníveis, dado que os fatores capazes de desencadeá-los encontram-se presentes na situação de trabalho muito tempo antes de serem desencadeados.

De acordo com a Agência Européia para Saúde e Segurança do Trabalho (EU-OSHA), as condições de trabalho dos motoristas podem acarretar no desenvolvimento de problemas nas costas provocados por permanecerem sentados durante muito tempo em cabinas quase sempre desconfortáveis e podem lesionar-se devido a quedas em altura durante a manipulação de cargas ou ao atrelarem/desatrelarem reboques. Enfrentam ainda condições ambientais adversas e perigos físicos como por exemplo o ruído, a trepidação, as temperaturas muito altas ou muito baixas e as substâncias perigosas.

Diante disso, foi publicada no Diário Oficial da União de 02/05/2012, a Lei nº 12619 de 30 de abril de 2012, que regulamenta o exercício da profissão de motorista no Brasil, adequando e disciplinando principalmente a jornada de trabalho e o tempo que o motorista profissional passa ao volante, visando dar qualidade de vida aos motoristas profissionais. A lei também proíbe a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem (FERRARI, 2012).

Pretendeu a legislação, desta forma, evitar que os motoristas profissionais trabalhem até exaurirem completamente física e mentalmente em decorrência do pagamento por entrega ou por distância percorrida (FERRARI, 2012), o que minimizaria em grande parte os problemas de saúde enfrentados por esses profissionais e, de certa forma, os acidentes, pois estariam mais atentos aos imprevistos da estrada. Entretanto, a lei deixou brechas e faltam melhorias nas

rodovias para que estes profissionais respeitem os horários de descanso. Além disso, os motoristas parecem não dar a mínima importância a segurança e saúde próprias.

Em 2014 foi publicado no Blog do Caminhoneiro os impasses que vêm afetando o cumprimento da Lei do Motorista, a qual não estaria funcionando como se havia previsto ou para o fim a que se destina. De acordo com o Blog, “as queixas vêm de todos os lados. Enquanto a entidade de classe aponta falta de estrutura nas estradas, a fiscalização registra desrespeito por parte dos motoristas e comerciantes reclamam da demora na entrega dos produtos”.

Sabe-se que cabe aos empresários donos das transportadoras a responsabilidade pelo controle da jornada e realização de programas de controle do uso do álcool e drogas por parte de seus trabalhadores e estes, por sua vez, são obrigados a realizar exames quando solicitados, mas cabe aos motoristas respeitarem as leis mesmo longe dos olhos dos patrões ou da fiscalização. O mesmo Blog acima citado, revela o depoimento do inspetor da Polícia Rodoviária Federal (PRF) Junior César Cavalcanti sobre a os desrespeitos à Lei do Motorista: “Recentemente fizemos trabalho com o Ministério Público do Trabalho (MPT) e constatamos que muitos caminhoneiros resistem ao descanso para ganhar comissão dos empregadores”.

De acordo com o publicado no site da Revista Proteção em 2013, o cuidado em conferir as condições de trabalho ao qual serão submetidos os motoristas adquire ainda maior relevância depois de um acidente com um ônibus ocorrido em 12 de julho, no qual dois motoristas estavam revezando o volante em uma viagem prevista de mais de 1.300 km.

Depois de 20 horas revezando ao volante sem o descanso adequado, o veículo tombou e 11 pessoas morreram. A empresa estava regularizada, o ônibus partiu com autorização de viagem, mas os motoristas estavam viajando sem as condições de descanso necessárias, disse Paulo Douglas à Revista Proteção (2013).

Não há dúvidas de que a segurança e saúde do trabalho é um assunto de grande relevância, não apenas para profissionais do transporte rodoviário de carga, mas também para os mais diferentes ramos de atividades laborativas, o que torna a sua observação e estudo essenciais para a determinação de um sistema mais seguro e de qualidade, pois os resultados encontrados geram subsídios para análise da saúde e segurança neste setor, onde existe um grande número de acidentes decorrentes do trabalho intenso e fatigante que apresenta esta atividade e diversos relatos de doenças e problemas de saúde provenientes da forma como esta profissão é executada.

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo Geral

O objetivo principal deste trabalho foi avaliar as condições de saúde e segurança do trabalho de motoristas especificamente de veículos transportadores de carga que transitam pelo município de Cunha Porã, no estado de Santa Catarina.

1.1.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos são:

- a) Identificar, por meio de entrevistas, os problemas de saúde e de trabalho enfrentados por motoristas que atuam no transporte rodoviário de cargas;
- b) Descrever as dificuldades encontradas por estes profissionais no exercício de sua profissão, demonstrando um diagnóstico relativo aos aspectos que afetam a saúde e a segurança dos motoristas rodoviários;
- c) Confrontar as informações levantadas com a legislação vigente no que diz respeito à profissão do motorista (Lei 12619/12) a fim de verificar possíveis falhas de qualidade e riscos na Lei do Descanso.

1.2 Justificativas

O Transporte rodoviário é o transporte realizado em estradas, rodovias e ruas, que podem ou não ser pavimentadas e movimenta mercadorias, matérias-primas, animais, pessoas e muitos outros. É o mais usado em vários países do mundo e a revista *As Maiores do Transporte* (2001) ressalta que o transporte brasileiro apresenta uma exagerada dependência do modal rodoviário.

Considera-se “caminhoneiro” o profissional que possui habilitação legal para conduzir veículos motorizados utilizados no transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional, cujo peso bruto total seja maior que três mil e quinhentos quilogramas. São considerados condutores profissionais de mercadorias todos aqueles trabalhadores cuja atividade principal seja conduzir um veículo para o transporte de qualquer tipo de mercadoria mediante retribuição econômica, por conta própria ou de terceiros (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES, 2012).

Uma vez que o motorista é parte essencial do processo do transporte rodoviário de cargas, do qual o transporte brasileiro é dependente, é imprescindível destinar recursos que impactem direta ou indiretamente na saúde e segurança deste trabalhador, oferecendo melhor qualidade de vida ao mesmo, o que permitirá à empresa, conseqüentemente, atender às demandas do mercado.

Segundo o Anuário Estatístico da Previdência Social (AEPS), em 2012 foram registrados 705,2 mil acidentes de trabalho, sendo 54.598 mil só no setor de transporte, revelando uma participação de quase 8% no total de registros de acidentes.

Sabe-se que muitos desses acidentes e até mesmos as doenças adquiridas por profissionais deste setor poderiam ter sido evitadas ou pelo menos minimizadas se a legislação estivesse sendo cumprida no que diz respeito à esta profissão (Lei 12619/12), se a empresa tivesse um programa de segurança e saúde do trabalho voltado aos aspectos que afetam a vida dos motoristas e se os motoristas tivessem consciência de como pequenos “deslizes” cotidianos podem afetar sua qualidade de vida momentânea ou para sempre.

O conhecimento das condições de saúde e de trabalho podem trazer como principal consequência a reestruturação do trabalho dos motoristas, implicando diretamente nas condições de trabalho a que está submetido este profissional. Mas afinal, como "andam" as condições de trabalho e saúde dos motoristas? (BATTISTON et al., 2006)

As condições de trabalho do motorista de transporte de cargas estão diretamente relacionadas ao ambiente no qual o mesmo é realizado. Segundo Battiston et al. (2006), diferente dos profissionais que desempenham suas atividades em ambientes fechados como salas, escritórios ou lojas, muitas vezes climatizados e relativamente confortáveis, os motoristas desempenham suas atividades em um ambiente público, a rodovia, sem, portanto, um local limítrofe e bem definido para realizar suas tarefas, ao contrário, trabalha fora dos portões da empresa, estando sujeito a intempéries como o clima, as condições de tráfego e do trajeto das vias.

Além disso, diversos fatores socioeconômicos como dívidas pessoais, crise no setor de transportes e exigências de entrega de cargas em curto prazo levam muitos caminhoneiros a rodar 18 horas por dia ou mais para cumprir horários e para tanto recorrem ao uso associado de anfetaminas e álcool para reduzir o sono e aliviar a ansiedade, respectivamente (NASCIMENTO et al., 2007).

Segundo Rocha (2008) é de extrema relevância a sensibilização e conscientização sobre a importância dos profissionais que atuam neste setor e pesquisas aprofundadas no campo da saúde do caminhoneiro, considerando-a em uma concepção ampliada que englobe o bem estar físico, psíquico e social. Esses aspectos assumem especial importância principalmente para motoristas de estradas, que passam grande parte de seu tempo trabalhando fora de casa.

Diante do exposto acima é incontestável os transtornos causados pela condução da atividade de motorista sem as condições de saúde e segurança do trabalho adequadas. Além disso o trabalho desses indivíduos é importante tanto em questões sociais quanto em econômicas, o que remete à importância deste estudo (OTTANI, 2012).

De acordo com Hoffmann (2003) “os motoristas de caminhões são considerados profissionais importantes no desenvolvimento econômico, político e social para o progresso do país. Eles são verdadeiros construtores no sentido de transportar e movimentar elementos essenciais para o abastecimento da sociedade”.

O fato de que no Brasil o transporte rodoviário é sem dúvida um dos principais meios de locomover as riquezas produtivas, demonstra que há uma grande massa de trabalhadores congregando este setor (ROCHA, 2008), sendo evidente a necessidade de boas condições de saúde e segurança para estes profissionais que são de fundamental importância para a continuidade dos serviços de transporte rodoviário de cargas.

Sendo assim, a realização deste estudo proporcionou o conhecimento das questões de saúde e segurança voltadas a estilo de vida e situações encontradas nos postos de trabalho de profissionais do transporte rodoviário, popularmente conhecidos como caminhoneiros, além

dos agravos de saúde mais comuns entre estes profissionais, gerando subsídios para que estes trabalhadores possam desenvolver a atividade de transportar cargas com saúde, segurança e qualidade de vida.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 A profissão do motorista

A profissão é o trabalho que alguma pessoa exerce e pelo qual recebe uma recompensa econômica. Segundo Freidson (1996), independente da forma de definir “profissão” ela é, principalmente, um tipo específico de trabalho especializado. O mesmo autor define ainda profissão como sendo “qualquer ofício e ocupação, uma profissão é uma especialização: um conjunto de tarefas desempenhadas por membros da mesma ocupação, ou donos do mesmo ofício”.

No que diz respeito ao trabalho, existem três tipos de postura: sentada, semi-sentada e em pé. A escolha por umas dessas posturas depende de diversos fatores, como: posição dos materiais manuseados, do tipo de manobras a serem executadas, do espaço disponível para os joelhos, etc.

Segundo Krause et al. (1997), dentre as profissões que são exercidas na posição sentada, a dos motoristas é uma das que mais ocasionam constrangimento postural e desconforto corporal. Essa predisposição pode estar associada a uma combinação de fatores, como manutenção de posturas, movimentos repetitivos, alta concentração e tensão, situação econômica, administrativa e social, que fazem parte da rotina do motorista, podendo ser considerados uma perturbação da vida profissional.

Segundo o Ministério Trabalho e Emprego, considera-se motorista os trabalhadores que conduzem veículos automotores para o transporte de passageiros, de carga, de materiais e de matérias-primas. Dentre as suas funções estão: conduzir bondes, automóveis, ônibus e outros veículos automotores, para transporte de passageiros; conduzir caminhões, camionetas e carretas, para transporte de carga a curta ou a longa distância; conduzir motocicletas ou triciclos a motor, equipados para o transporte de mercadorias; conduzir outros veículos, como ambulância e viaturas policiais.

O profissional do trânsito rodoviário, assim denominado pelo Código Brasileiro de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego, seja como motorista ou como caminhoneiro, exerce papel fundamental para o crescimento de nosso país, visto que o Brasil está entre os países em que mais se utiliza a malha rodoviária para o transporte de cargas (RIBEIRO, 2008).

São eles, os caminhoneiros, que dinamizam a economia do país através do sistema de transporte rodoviário. Portanto, os mesmos encontram-se expostos as mais distintas situações de risco através das condições inadequadas de trabalho, das longas jornadas de trabalho permanecendo distantes de casa por vários dias, vítimas da violência e dos acidentes de trânsito (BOTELHO et al., 2011).

O que o autor acima enfatiza é que apesar de ser uma profissão de fundamental importância para o país, os profissionais desta categoria não são valorizados como se deve. Ribeiro (2008) considera que o exercício da profissão de motorista expõe o profissional a uma diversidade de ambientes e condições de trabalho, das quais decorrem vários agravantes a sua saúde e ameaçam a sua integridade física, psicológica e social, além do risco de morte.

Ainda sobre as condições de trabalho a que os profissionais que exercem esta profissão estão sujeitos, Milosevic (1997) *apud* Ottani (2012) destaca que a profissão de motorista é uma tarefa de vigilância, porque deste exige-se atenção contínua por tempo prolongado. Assim, esses trabalhadores têm a sua qualidade de vida extremamente afetada pela indisposição que o trabalho cansativo lhes proporciona (OTTANI, 2012).

É importante ressaltar as condições ambientais desfavoráveis, que interferem na execução das tarefas dos motoristas e são consideradas uma grande fonte de tensão em qualquer situação de trabalho. Estes fatores, aliados aos diversos outros que estão presentes na vida do motorista, podem causar desconforto, insatisfação, aumentar o risco de acidentes, diminuir a produtividade, aumentar os custos e causar danos consideráveis à saúde (IIDA, 2005).

Masson & Monteiro (2010) mencionam ainda que a obrigação em cumprir os curtos prazos de entrega das cargas resulta em caminhoneiro comprometendo suas horas de sono e, conseqüentemente, levando-os à ingestão de substâncias psicoativas, como é o exemplo do rebite que trata-se da mistura de cafeína, anfetaminas e álcool.

De acordo com o exposto, a profissão de motorista configura-se como rotineiro e por apresentar condições de trabalho inadequadas, ou seja, jornadas excessivas, noites mal dormidas, hábitos alimentares inadequados e violência urbana (MENDES, 1999). E o resultado disso são não somente motoristas do transporte rodoviário com a saúde afetada, mas também e pior, a causa de muito acidentes, alguns até mesmo fatais.

Em decorrência dos fatos apresentados e a situação preocupante evidente nesta profissão, começou-se a se discutir inúmeros projetos que amenizassem os desconfortos vivenciados por motoristas diariamente em seus postos de trabalho, ou seja, em caminhões. Estes projetos tramitaram durante vários anos no Congresso Nacional e culminou na criação, em 2012, da Lei 12619, que trata da Profissão do Motorista Profissional.

Segundo Silva (2012), a principal justificativa para tantos projetos e conseqüente criação da Lei foi o elevado índice de acidentes e as exorbitantes cargas horárias dos motoristas, proporcionando aos mesmos um elevado desgaste físico e mental.

Assim, a Lei 12619/12 foi criada abordando como pontos principais: jornada diária de 8 horas (até 2 extras) e semanal de 44 horas; Intervalo mínimo de uma hora para refeição;

Repouso diário de 11 horas a cada 24 horas obrigatoriamente com o veículo estacionado; Descanso semanal de 35 horas; e Intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção.

A Lei pretende evitar que os motoristas profissionais trabalhem excessivamente por conta do comissionamento oferecido pelos empresários, o que conseqüentemente minimizaria os problemas de saúde e até os acidentes, visto que estariam mais cautelosos aos imprevistos diários da estrada. Contudo, falta muito para que a lei seja efetivamente cumprida, não somente no que diz respeito às estradas, à frota ou donos de transportadoras, mas na conscientização dos próprios motoristas, que parecem não se importar com sua segurança e saúde e seguem desrespeitando a fiscalização.

2.2 Setor de transporte de carga

O transporte de cargas é o principal elemento dos sistemas logísticos das empresas. Pode-se medir sua relevância por, pelo menos, três indicadores financeiros: custo, faturamento e lucro. O transporte representa, em média, 64% dos custos logísticos, 4,3% do faturamento e, em alguns casos, mais que o dobro do lucro (BOWERSOX et al. 1999 *apud* WANKE & FLEURY, 2006).

Segundo os mesmos autores, os modais de transporte de cargas são cinco: rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo. Cada modal possui características operacionais e estruturas de custos específicas, tornando-os mais adequados para determinados tipos de produtos e de operações. Na escolha do modal devem ser levadas em consideração diversas variáveis qualitativas e/ou quantitativas que intervêm nesse processo, como: as características de mercado, a infraestrutura de transporte e as tecnologias disponíveis (RODRIGUES, 2002).

De acordo Fleury (2003), a qualidade do serviço proporcionado pelos diferentes modais de transporte pode ser analisada por meio, principalmente, do tempo médio de entrega (velocidade), variabilidade do tempo de entrega (consistência), capacitação, disponibilidade e frequência.

Em termos de **velocidade**, o modal aéreo é o mais veloz, seguido pelo rodoviário, ferroviário, aquaviário e dutoviário. A **consistência**, que representa a capacidade de cumprir os tempos previstos, tem o duto como a melhor opção. A dimensão **capacitação** está relacionada à possibilidade de um determinado modal trabalhar com diferentes volumes e variedades de produtos. A **disponibilidade** se refere ao número de localidades onde o modal se encontra presente. Quanto à **frequência**, ou seja, o número de vezes em que o modal pode ser utilizado em um dado horizonte de tempo, o duto é o que apresenta o melhor desempenho (FLEURY, 2002).

No Brasil, o principal modal de transporte de cargas é o rodoviário e, segundo Schroeder & Castro (1996) a ênfase no transporte rodoviário no Brasil consolida-se na década de 50 e está associada à implantação da indústria automobilística no país e à mudança da capital para a região Centro-Oeste, que foram seguidas de um amplo programa de construção de rodovias. “Esta ênfase traduziu-se não só na prioridade, mas na quase exclusividade das políticas de transporte voltadas para o modal rodoviário, pelo menos até a década de 70”.

O resultado disso hoje no Brasil é uma oferta de infraestrutura de transporte insuficiente para atender as necessidades do país e bem inferior se comparada a de outros países de dimensões territoriais similares. Outra consequência resultante da escassez de investimentos é o estado de conservação das vias, onde grande quantidade das rodovias encontra-se em condições inadequadas de tráfego (FLEURY, 2003).

Essa distribuição modal no transporte de carga excessivamente centrada na rodovia no que diz respeito ao Brasil, decorre de um processo onde se predominou o crescimento rápido e desproporcional do segmento rodoviário em relação ao conjunto das demais modalidades, estendido por várias décadas (SCHROEDER & CASTRO, 1996).

No que diz respeito ao prós e contras do modal rodoviário para transporte de carga, Ribeiro & Ferreira (2002) destacam como vantagens a possibilidade de transporte integrado porta a porta e o ajuste aos tempos solicitados, assim como a frequência e a disponibilidade dos serviços. Entretanto, a possibilidade de transportar somente pequenas cargas constitui a sua principal desvantagem.

É inegável que os problemas apontados distanciam o exercício deste modal no Brasil como modelo a ser seguido, entretanto, positivamente, os mesmos autores destacam que ainda existem sim muitas mudanças a serem atingidas para que o Brasil alcance os padrões internacionais, porém observa-se que estas vêm ocorrendo, mesmo que de forma lenta. Destacam ainda que ainda há muito espaço para as empresas brasileiras conquistarem, apesar de todas os problemas e escassez de investimentos que vem sendo observadas há muito tempo no setor de transportes.

2.3 Saúde e Segurança no trabalho de profissionais do transporte de carga

É inegável que a vida moderna tenha trago inúmeros benefícios para a sociedade, como a tecnologia da informação e a automação industrial, entre outros. Entretanto, paralelamente a esses benefícios, ocorreu um aumento na carga horária de trabalho, intensificando-se as mudanças nos hábitos de vida das pessoas, aumentando também os níveis de estresse e o

isolamento social, acarretando conseqüentemente em uma manifestação negativa em relação à qualidade de vida dos trabalhadores (ASSUNÇÃO, 2003).

De acordo com Mendes (1991), desde o século XX no Brasil, a sociedade tem vivenciado importantes mudanças demográficas, sociais e econômicas. O impacto dessas mudanças atinge diretamente as relações entre o trabalho e o processo saúde-doença, acarretando em alterações nos padrões de morbidade e mortalidade em trabalhadores.

Dessa forma, com origem na medicina social latino-americana e na saúde coletiva e apresentando como premissa o enfoque na relação saúde/trabalho, surgiram os estudos sobre a saúde do trabalhador, buscando compreender o processo de adoecimento dos trabalhadores por meio dos estudos sobre os processos de trabalho (LAURELL & NORIEGA, 1989).

No Brasil, o tema Segurança do Trabalho ganhou ênfase a partir de 1970, quando o país passou a ser recordista mundial em número de acidentes, em decorrência das más condições do trabalho e da ausência de uma política preventiva eficiente, tornando-se a partir de então uma preocupação a mais para o governo, que passaram a reunir esforços para reverter tal quadro, juntamente com trabalhadores e empresários (PACHECO, 2010).

De acordo com Dragoni (2005), a Segurança no Trabalho deve ser tratada pela empresa como um investimento e não como despesa, uma vez que a prevenção de acidentes de trabalho reduz despesas, pois evita gastos com acidentes envolvendo funcionários, patrimônio, máquinas e equipamentos, além de indenizações por acidente podendo representar perdas consideráveis.

Pode-se dizer que em situações de incidência elevada de acidentes e doenças do trabalho, é possível identificar a maioria dos problemas com relativa facilidade, por meio de inspeções de saúde e segurança, pois se tratam de situações nas quais o desrespeito à legislação é flagrante (ALMEIDA; BINDER, 2000).

Os mesmos autores ressaltam que boas condições de segurança e baixa incidência de acidentes dependem da ocorrência de várias alterações, simultâneas ou sequenciais, na forma de desenvolvimento do trabalho que, por não estarem presentes na situação de trabalho habitual, dificilmente são identificadas por meio de inspeções de segurança clássicas.

Entretanto, é importante ressaltar que atos inseguros como atitudes, ações ou comportamento dos trabalhadores contrários as normas de segurança resultam em riscos à sua saúde e/ou integridade física ou de outros colegas de trabalho. Atitudes ou atos inseguros são comumente definidos como a causa de acidentes que residem predominantemente no fator humano (OLIVEIRA, 1999).

Na área da Saúde do Trabalhador, busca-se modificar e/ou adequar os processos de trabalho nos seus diversos aspectos, extinguindo ou minimizando os riscos e buscando maneiras

de inclusão dos trabalhadores no seu trabalho, propiciando saúde e qualidade de vida aos mesmos (ALVES, 2003).

Segundo Bellusci & Fischer (1999), o trabalhador submetido a condições de trabalho desfavoráveis é vítima de sofrimento físico e psíquico que se manifesta por mecanismos pouco conhecidos e por sintomas inespecíficos, afetando diversas partes do organismo, prejudicando-o, além do ambiente de trabalho, nos momentos da vida social, familiar e de lazer.

Dentre os profissionais que têm diversas reclamações em relação à profissão e ao seu posto de trabalho estão os motoristas profissionais, que segundo Penteado et al. (2008), sejam motoristas de transporte coletivo ou de transporte de cargas, ambos sofrem comprometimentos na saúde em decorrência do exercício da sua atividade profissional.

A jornada de trabalho de um motorista de caminhão transportador de cargas envolve vários problemas sociais, dentre eles as condições precárias das estradas, a carga horária de trabalho excessiva, a polícia corrupta, a prostituição, entre outros (BOTACIN, 2010).

Segundo Melo et al. (2000) *apud* Penteado et al. (2008), o excesso de atividade de trabalho nesta categoria é considerado um fator propício para o aparecimento de doenças como os distúrbios do sono, varizes, hérnia de disco e hemorroidas, devido a intensa jornada de trabalho.

A fadiga, causada também pela jornada de trabalho intensa, de acordo com Iida (2005), tende a fazer com que as pessoas aceitem menores padrões de precisão e segurança, causando redução da precisão na discriminação de sinais, retardando as respostas sensoriais e aumentando a irregularidade das respostas.

Leyton et al. (2002) relata que com o intuito de driblar a fadiga e diminuir o sono e o cansaço em longas viagens, muitos motoristas recorrem ao uso de medicamentos estimulantes popularmente conhecidos como “rebites”, aumentando assim o tempo de vigília.

Os motoristas de caminhões transportadores de carga estão ainda expostos a sérios problemas de saúde físicos e psíquicos em decorrência da sua rotina de trabalho, a qual os levam a se alimentarem em restaurantes à beira das estradas, que normalmente ofertam de alimentos de alto valor calórico e baixo valor nutritivo, além das bebidas alcoólicas; dirigem um grande número de horas seguidas; dormem pouco e, enfatizando o dito pelo autor anterior, fazem uso de medicamentos com o intuito de se manterem em estado de alerta (CAVAGIONI et al., 2009).

Além disso, Zanelato & Oliveira (2003) salientam que esses fatores contribuem para a conduta inadequada do motorista nas rodovias e para o surgimento de doenças ocupacionais, como: estresse, fadiga, ansiedade, depressão, doenças cardiovasculares, gastrointestinais, dores

nas costas e pescoço, problemas pessoais, alterações do ritmo biológico, aquisição de hábitos de fumo e bebida dentre outros.

Estas são as condições que caracterizam a saúde e a segurança do trabalho de motoristas do transporte de cargas, que têm sua qualidade de vida altamente afetada, seja pelas condições de trabalho a que estão submetidos, seja pelos comportamentos inadequados dos mesmos ou até mesmo pelo lento acultramento que pode estar ainda em processo de perspectivas positivas para esta profissão, mas que atualmente é quase imperceptível.

A pesquisa de campo realizada teve caráter exploratório descritivo com abordagem quanti-qualitativa, a mesma foi desenvolvida no Município de Cunha Porã, no estado de Santa Catarina, com caminhoneiros frequentadores de diversos postos de gasolina do aludido município, a qual possibilitou uma aproximação maior com a realidade observada.

A coleta de informações consistiu na aplicação de questionários à quarenta (40) motoristas de transporte de carga, ou seja, a caminhoneiros, nos meses de Dezembro de 2014 a Janeiro de 2015 em diversos períodos, escolhidos aleatoriamente no momento em que paravam para descanso, refeição ou abastecimento em um dos postos de gasolina localizados no município citado. O questionário elaborado totalizou 32 perguntas abertas e fechadas divididas em 7 tópicos (*Profissão, Lei, Carga, Veículo, Risco, Saúde e Problemas enfrentados e perspectivas*), visando abordar de forma objetiva e ao máximo os aspectos que mais afetam a saúde e a segurança desses profissionais. Simultaneamente à aplicação dos questionários foram realizadas conversas informais com o intuito de não induzi-los a uma resposta premeditada, onde foram obtidas informações complementares aos questionários.

3.3 Análise e interpretação das informações

Após a aplicação dos questionários e conversas informais, os dados obtidos foram tabulados, possibilitando caracterizar a situação das condições de saúde e segurança dos profissionais analisados e se estas condições atendem às solicitações de segurança do trabalho junto ao mercado atual.

Os dados foram agrupados em uma planilha no *software* Excel 2010, visando uma sistematização para que fosse possível a análise, interpretação e discussão dos mesmos. Os dados foram ainda demonstrados graficamente e em tabelas aplicando frequência percentual.

Com as informações tabuladas, estas foram confrontadas com a Lei nº 12.619 de 30 de Abril de 2012 (ANEXO A), que trata da Profissão do Motorista Profissional, enfatizando o descanso destes profissionais, a fim de verificar possíveis falhas e apresentação de um diagnóstico das condições de saúde e segurança atual dos motoristas, verificando assim a situação de trabalho dos profissionais do transporte rodoviário de cargas nos tópicos sugeridos.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Fizeram parte da pesquisa 40 caminhoneiros frequentadores de diversos postos de gasolina localizados em Cunha Porã-SC. Dos motoristas entrevistados, 70% tinham o estado de Santa Catarina como residência; 14% provinham do Paraná; 5% do estado do Rio Grande do Sul e os outros 11% eram procedentes de outros países. Todos eram do sexo masculino.

A maioria dos entrevistados tinha de 30 a 49 anos, compondo 57,5% do total de 40 entrevistados (Tabela 1). A média das idades correspondeu a 38,9 anos e as idades mínima e máxima encontradas foram de 23 e 60 anos, respectivamente. Os dados vão de encontro ao demonstrado por Ferreira (2003) em uma pesquisa realizada com motoristas do transporte de cargas em geral e de produtos perigosos, onde 61% dos motoristas se concentraram na mesma faixa etária encontrada neste estudo.

Tabela 1: Idade dos motoristas do transporte rodoviário de cargas.

Idade	N	%
18 - 29	9	22,5
30 - 49	23	57,5
50 - 69	8	20,0
70 ou mais	0	0,0
Total	40	

FONTE: Própria do autor.

4.1 Carga e veículo

O tempo de permanência fora de casa, ou seja, entre o despacho e a entrega da carga atingiu uma média de 5 dias, com o relato de apenas 4 do total de 40 entrevistados com mais de 15 dias longe de seus lares, sendo estes devido a viagens longas que se originam no Sul com entrega no Norte ou Nordeste do país.

A idade média dos veículos em que os motoristas entrevistados trafegavam foi de 4 anos, com apenas três relatos de profissionais que circulam com caminhões com mais de 8 anos. Esses valores comparados ao da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC), que admite como vida útil para caminhões pesados 84 meses, ou seja, 7 anos, estão dentro dos padrões e em idade ideal para circulação, não sendo enquadrados como frota velha.

São comuns comentários de que os autônomos representaram a parcela de profissionais deste setor que mais utilizam frota velha ou em más condições de trabalho, entretanto, neste

estudo foram entrevistados alguns autônomos e os mesmos estavam em caminhões com no máximo 5 anos, o que não condiz com o fato apresentado.

Mais de 65% dos entrevistados relataram que o veículo possui pneus em meio uso e 77,5% afirmaram que o veículo não possuía adaptações. Estes resultados por ora podem ser considerados positivos, já que nenhum veículo foi flagrado circulando com pneus “carecas” ou com adaptações que pudessem comprometer a segurança do motorista.

4.2 Saúde do motorista

O estudo revelou que 43,7% dos motoristas afirmam estar em sobrepeso. Hipertensão atinge 18,3% dos entrevistados, seguida do diabetes que foi apontada por 8,5% dos motoristas, sendo enquadrada com o terceiro problema de saúde mais comum entre os entrevistados (Figura 2). Um fato preocupante é a porcentagem de profissionais em sobrepeso neste setor, que é um fator contribuinte para o desenvolvimento da obesidade, considerado um caso mais avançado e que exige maiores cuidados.

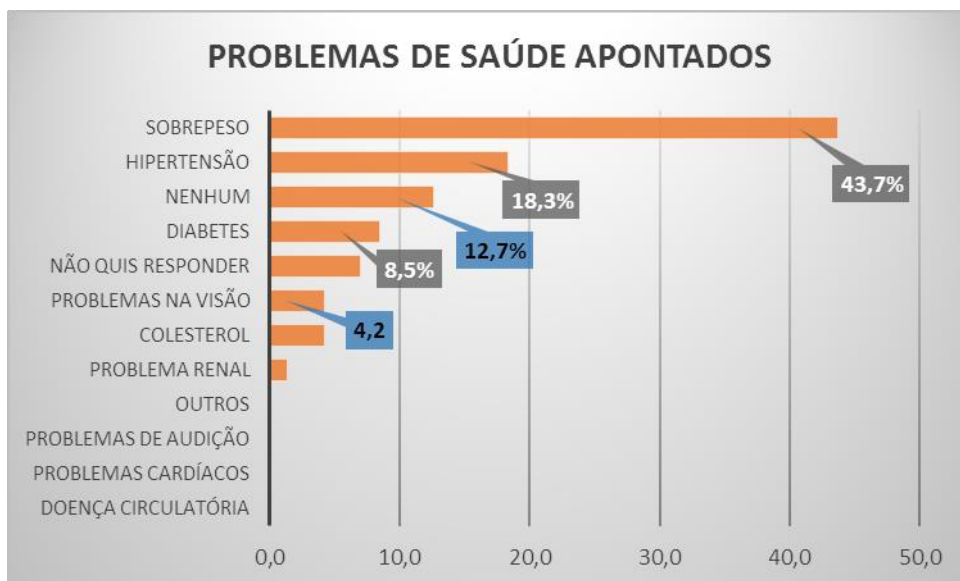


Figura 2: Principais problemas de saúde apontados pelos motoristas de caminhão entrevistados.

FONTE: Própria do autor.

Comer de forma inadequada aliada a pouca atividade física e o uso de substâncias como álcool, tabaco ou estimulantes, são fatores contribuintes para o sobrepeso e, posteriormente, a obesidade. É inegável a quantidade de caminhoneiros considerados em sobrepeso e o perigo que isto significa para estes profissionais.

Os dados assemelham-se aos relatados por Brasil (2003) *apud* Rocha et al. (2008) em pesquisa realizada com profissionais deste setor, na qual afirmaram que 30% dos caminhoneiros

estão acima do peso ideal em decorrência da má alimentação e o longo período ao volante. Os autores constataram ainda que a hipertensão é o problema de saúde que mais aflige os motoristas, o que se assemelha ao encontrado neste estudo, cujo problema foi relatado por 18,3% dos entrevistados, ficando em segundo lugar entre os mais apontados. Os motoristas entrevistados pelos autores apontaram falta de tempo disponível para zelar da saúde e a dificuldade de acessibilidade aos centros de saúde, o que também foi apontado por alguns motoristas entrevistados neste estudo.

Uma observação importante a ser feita é o resultado positivo de 12,7% dos motoristas que afirmaram não possuírem nenhum dos problemas de saúde citados. Embora este fato deva ser comemorado, uma pequena parcela de 4,2% aponta ter problemas na visão e argumentaram não usar óculos por falta de tempo em ir à um oculista.

O estudo demonstrou que apenas 5,6% costuma tomar algum tipo de estimulante (Figura 3) e apenas 6,9% afirmam fumar em serviço, o que contradiz o estudo realizado pela Agência Brasil (2007), que revelou que “cerca de 30% dos caminhoneiros fazem uso frequente de alguma substância ilícita. Depois das anfetaminas, a droga mais consumida é a cocaína. Com objetivo de dirigir várias horas seguidas, sem descanso, para cumprir prazos predeterminados ou até faturar um extra no final de cada viagem, os motoristas de caminhão utilizam o rebite, uma droga que pode ser considerada como um dos principais inimigos das estradas”.

Além disso, 90% costuma realizar exames periódicos, que são resultados muito superiores e positivos se comparados com o encontrado por Ribeiro (2008), onde 62,7% dos motoristas participantes de seu estudo responderam que não fazem regularmente exames de saúde.

Um fato é que muitos motoristas que apontaram ter algum problema de saúde, através de conversas informais, relataram a falta de tempo de ir aos centros médicos, mesmo que apenas 4 tenham revelado, através dos questionários, não realizar exames periódicos. Entretanto, com periodicidade na realização de exames de rotina ou não, é evidente que se deve considerar a dificuldade de acesso destes profissionais aos centros de saúde e/ou acompanhamento médico devido ao seu constante deslocamento

Uma quantidade considerável dos motoristas entrevistados trabalha excessivamente (16,7%), é elevado o percentual de motoristas que afirmam dormir pouco (23,6%) e mais ainda dos que afirmam se alimentar de forma inadequada (38,9%), conforme Figura 3.

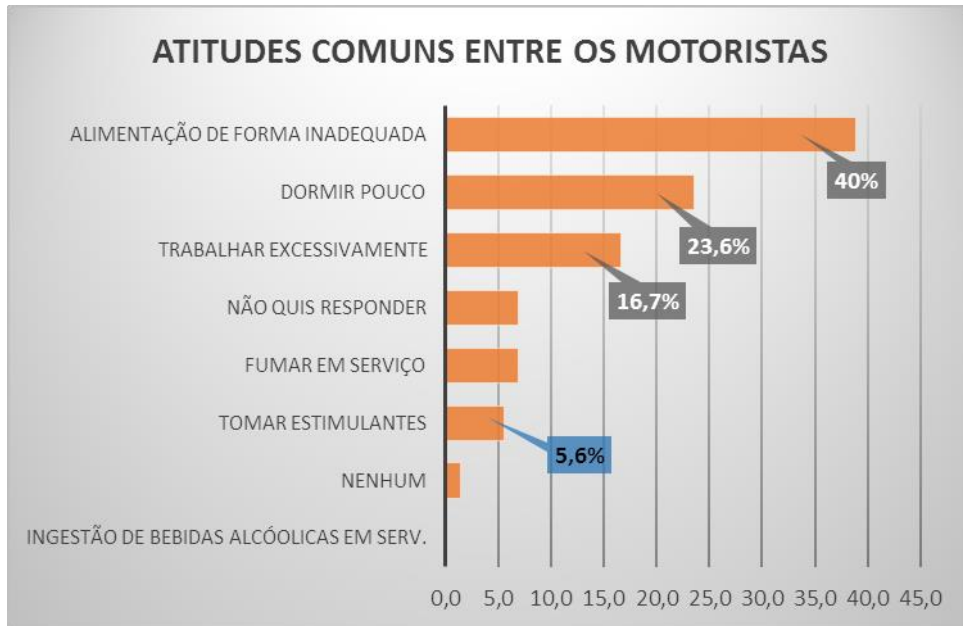


Figura 3: Atitudes comuns entre os motoristas que acarretam em problemas de saúde.

FONTE: Própria do autor.

Os 23,6% que afirmaram dormir pouco atribuem esse fato à intensa carga horária de trabalho a que se submetem. Batista & Silva (2005) relataram em um estudo semelhante que os motoristas que trafegam na rodovia BR 040, trabalham em média quinze horas diárias e seis dias por semana, o que vai de encontro ao identificado neste estudo, como será mostrado mais adiante.

A alimentação inadequada por um grande número de profissionais deste setor também é relatada por Ribeiro (2008), totalizando 43,4% de seus entrevistados, um resultado muito semelhante ao encontrado nesta pesquisa (40%).

Conforme exposto na figura acima, estes profissionais rotineiramente se alimentam de forma inadequada, constituindo-se em um fator de risco na saúde dos motoristas, podendo desenvolver, inclusive, doenças cardiovasculares. Além disso, voltando à questão da obesidade, a alimentação inadequada associada a falta de exercícios físicos, também pode ser a responsável pelo desenvolvimento deste problema em muitos caminhoneiros.

Mas será que essa culpa deve ser atribuída somente aos caminhoneiros? Vale ressaltar que, pelo horário apertado em entregar a carga, há uma tendência em motoristas de rodovias fazerem suas refeições em restaurantes que situam-se na beira das estradas, pela facilidade de acesso, onde a alimentação ofertada é geralmente composta por alimentos extremamente calóricos. Diante disso, depara-se com a falta de um programa de incentivo para que estes restaurantes comercializem uma alimentação mais nutritiva e saudável ao mesmo tempo ou até

mesmo padrões que cedam um tempo maior para refeição de seus motoristas, sendo possível inclusive uma caminhada ou um descanso antes de retomar a viagem.

4.3 Riscos, problemas enfrentados e perspectivas

Neste estudo observou-se que 62,5% dos motoristas consideram sua profissão insegura e 52,5% já se envolveu em algum tipo de acidente. Além disso, muitos são os problemas enfrentados por estes profissionais tanto nas estradas como nas cabines.

Em relação aos problemas das estradas, 40% apontou a ocorrência de buracos, caracterizando-o como o principal problema enfrentado por estes profissionais no que diz respeito às estradas, seguido de Poeira, que totalizou 23% (Figura 4).

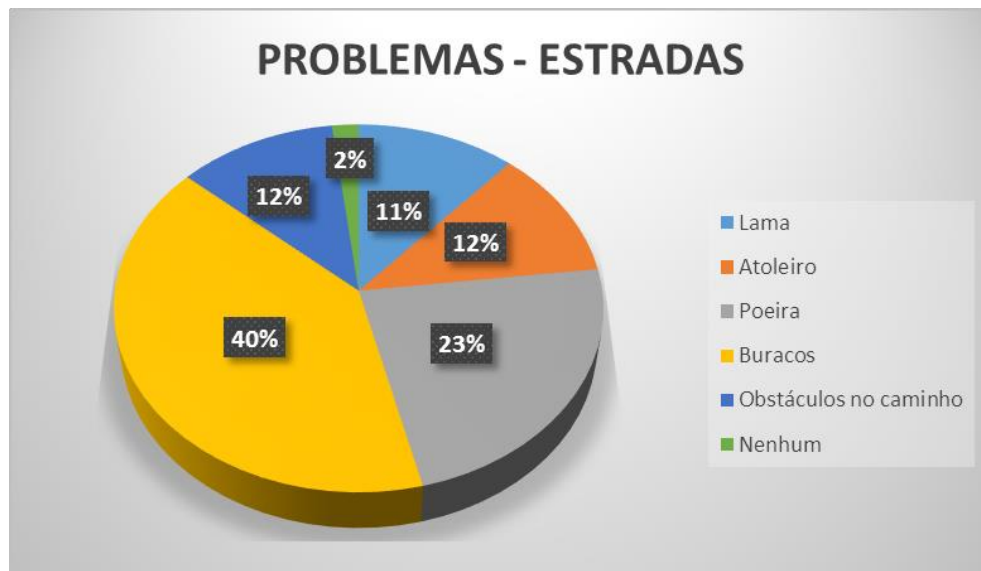


Figura 4: Principais problemas enfrentados pelos motoristas nas estradas.

FONTE: Própria do autor.

A má qualidade das rodovias de nosso país é um problema que vem se arrastando por anos e pouco se tem visto em ações que amenizem esta situação. Os motoristas profissionais, dessa forma, são obrigados a conviver diariamente com estradas ruins e péssimas, se expondo, conseqüentemente, às mais variadas situações de risco, inclusive de morte por acidente.

Dessa forma, fica evidente a necessidade de investimentos para a modernização e recuperação da infraestrutura rodoviária no Brasil. Investimentos com este reduziria não somente a quantidade de acidentes de trabalho na profissão do motorista, mas de todos os usuários da malha rodoviária. Além disso, secundariamente, seria possível economia em óleo diesel e redução da emissão de CO₂, pois vias em péssimo estado de conservação influenciam

na forma com que os veículos operam, exigindo de constantes acelerações e desacelerações, aumentando o consumo e, conseqüentemente, as emissões.

No que diz respeito às cabines, a maioria dos motoristas afirmou não enfrentar nenhum problema, somando 23% do total de entrevistados. Em relação aos que apontaram algum problema, mais apontados foram trabalho repetitivo (16%) e dores no corpo, que aflige 14% dos entrevistados, conforme Figura 5.

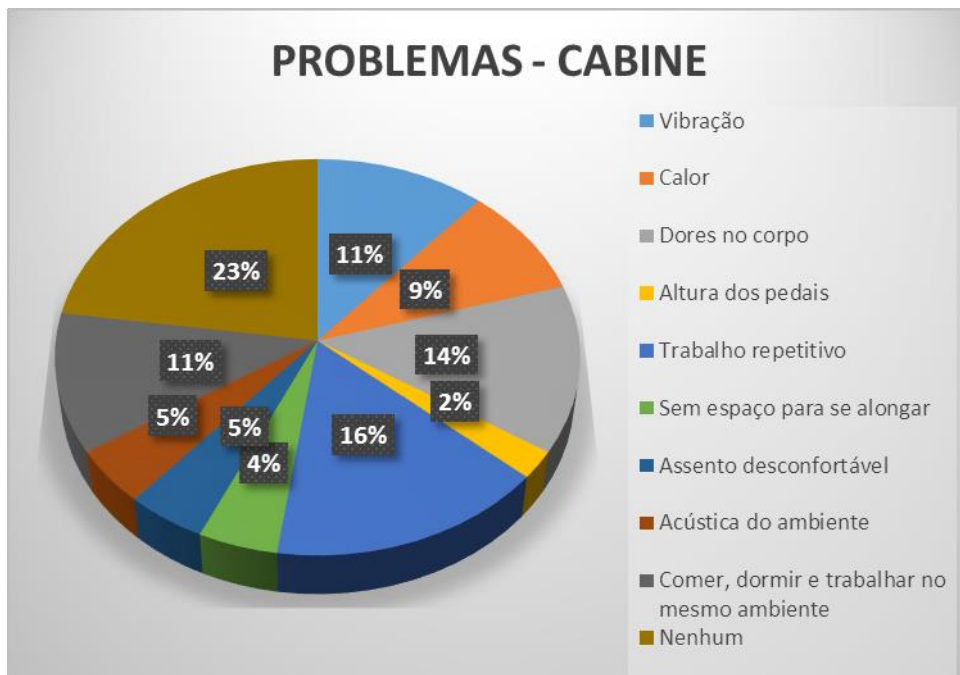


Figura 5: Principais problemas enfrentados pelos motoristas nas cabines.

FONTE: Própria do autor.

Postura inadequada e longos períodos em uma mesma posição associados a ações repetitivas e contínuas enfrentadas pelos motoristas profissionais diariamente podem acarretar, a longo prazo, no que é conhecido como LER, ou seja, Lesão por Esforço Repetitivo. É um processo lento, a LER muitas vezes passa despercebida durante grande parte da vida profissional e quando é notada, a área afetada já está comprometida ou em estado severo.

Um ponto positivo observado é que 70% das empresas e/ou profissionais autônomos possuem política de prevenção de acidentes e 95% fazem manutenção periódica do veículo. Além disso, 95% dos profissionais que trabalham para empresas afirmaram que as mesmas oferecem auxílio em caso de acidentes e cobrem os prejuízos causados em ocorrências deste tipo.

Do ponto de vista dos motoristas entrevistados, as três principais causas dos acidentes envolvendo veículos de carga são, em ordem: má conservação das estradas, motorista sem experiência e excesso de velocidade (Figura 6).

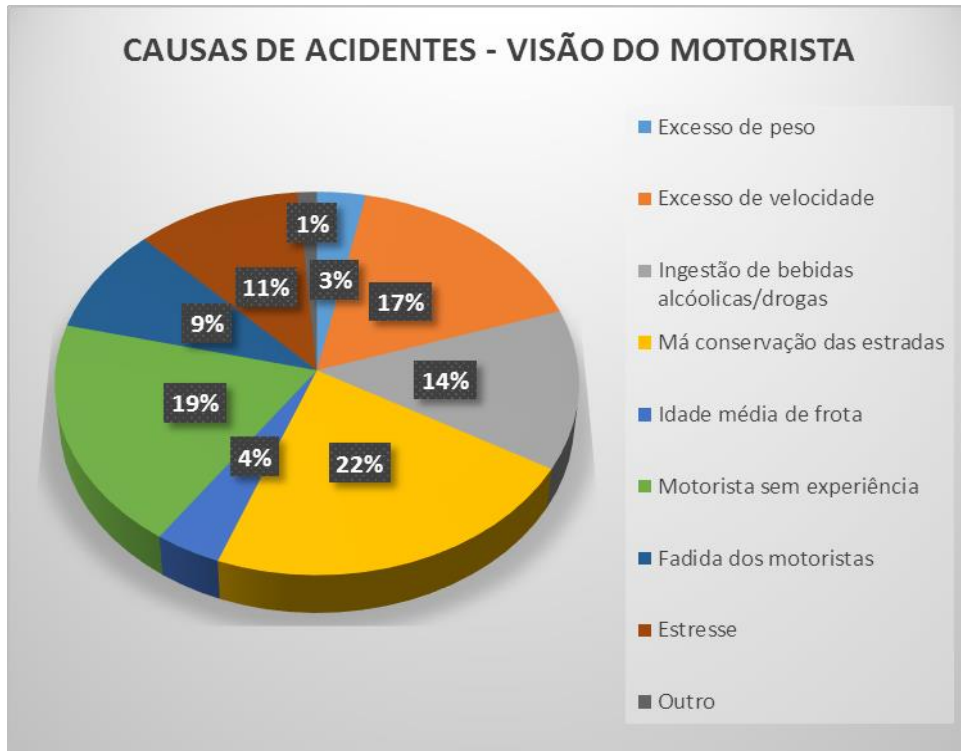


Figura 6: Principais causas de acidentes no transporte rodoviário de cargas sob a visão dos motoristas.
FONTE: Própria do autor.

Mais uma vez retoma-se o citado no início deste estudo, que ressalta que a infraestrutura interfere grandemente na saúde do motorista, sendo este o fator, de acordo com a visão dos mesmos, o que costuma ser a maior causa dos acidentes.

4.4 Lei 12616/12 e a profissão de motorista

Em resumo, os principais pontos abordados pela Lei 12619/12 (Figura 7), a lei que regulamenta a profissão do motorista profissional, no que diz respeito ao descanso, são:

- a) Jornada diária de 8 horas (até 2 extras) e semanal de 44 horas;
- b) Intervalo mínimo de uma hora para refeição;
- c) Repouso diário de 11 horas a cada 24 horas obrigatoriamente com o veículo estacionado;
- d) Descanso semanal de 35 horas;
- e) Intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção.



Figura 7: Resumo das principais determinações da Lei 12619/12 - Lei do motorista profissional ou Lei do descanso. **FONTE:** Blog do Caminhoneiro (2014).

Neste estudo, as informações obtidas demonstraram que 30% dos motoristas trabalham em média 10,1 - 12 horas por dia, o que não condiz com o especificado pela Lei, na qual a carga horária recomendada é de apenas 8 horas diárias e até 2 horas extras (Tabela 2). Além disso, é importante salientar que 10% destes motoristas revelaram trabalhar mais de 14 horas por dia, um resultado que, apesar de caracterizar apenas uma minoria, não deve ser deixado de lado.

Tabela 2: Carga horária seguida pelos motoristas entrevistados.

Carga Horária	N	%
Até 8 horas	6	15
8,1 - 10 horas	8	20
10,1 - 12 horas	12	30
12,1 - 14 horas	10	25
Acima de 14 horas	4	10
Total	40	

FONTE: Própria do autor.

Isso demonstra que, apesar da lei estar em vigor desde 2012, muitos motoristas ainda continuam fazendo seu próprio horário e comprometendo as horas de descanso ou de sono. Neste caso, tanto os motoristas quanto os patrões podem ser os culpados, pois o motorista tem pressa em entregar a carga e voltar pra casa ou recarregar o veículo e há também a pressão dos patrões para que esta entrega seja rápida. Muitas horas ao volante associado ao sono ou fadiga concretiza-se como um fator de grande risco de acidentes, muitos fatais.

No que diz respeito ao descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas no mínimo que a lei recomenda, a pesquisa demonstrou que este é respeitado por apenas 13% dos entrevistados. Em conversa informal, muitos motoristas revelaram descansar apenas 6 horas por noite, com alguns relatos de descanso de apenas 5 horas no período noturno, rodando diariamente uma média de 3500 quilômetros por semana.

Este resultado revela o que muitos motoristas vêm discutindo desde a implantação da lei, que a falta de um local seguro para fazer estas pausas tem se tornado um empecilho para que a lei se cumpra. As paradas são geralmente em postos de gasolina, porém a maioria dos postos não tem estrutura suficiente para acomodar todos os motoristas durante as pausas obrigatórias exigidas pela lei. Há também alguns casos, embora não seja a maioria, de patrões que dão o dinheiro do hotel para seus trabalhadores, mas os mesmos preferem embolsar o dinheiro e dormir dentro do caminhão, independente do desconforto e da sua segurança.

Em relação à pausa de 1 hora para alimentação (almoço) os resultados são positivos, pois apenas 5% apontaram não respeitá-la, conforme Figura 8:

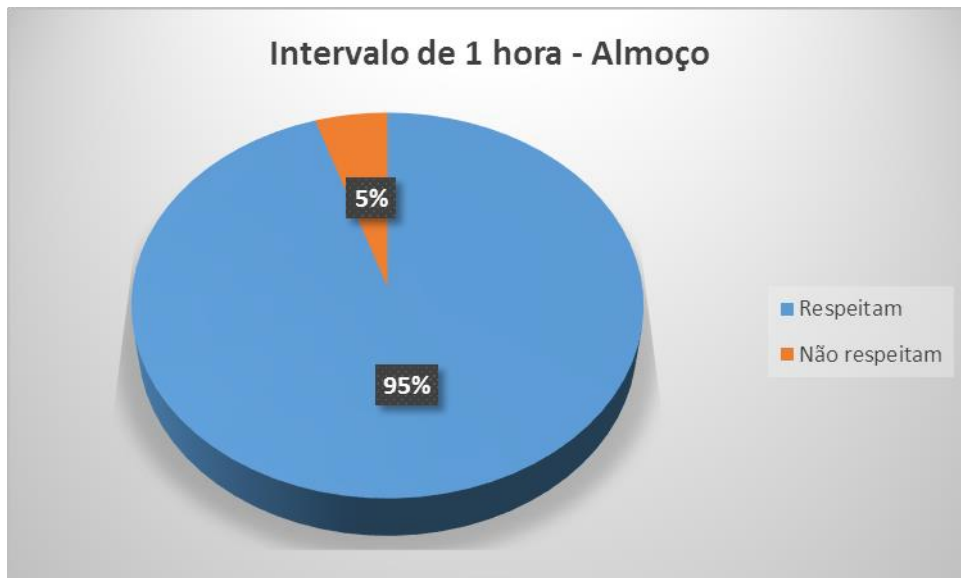


Figura 8: Porcentagem de motoristas que respeitam o intervalo de 1 hora para o almoço.
FONTE: Própria do autor.

Os motoristas foram ainda questionados sobre as pausas em geral recomendadas pela Lei 12619/12 e os resultados não foram favoráveis, demonstrando o quão ineficiente a fiscalização vem sendo e que não está havendo conscientização por parte desses profissionais. Na Tabela 3 é possível observar que apenas 25% cumprem o que pede a legislação.

Tabela 3: Relação das principais pausas recomendadas pela Lei 12619/12 e a porcentagem de motoristas que as cumprem.

Pausas respeitadas	N°	%
Todas	10	25,0
Nenhuma	3	7,5
Somente de 30 minutos a cada 4 horas	19	47,5
Somente de 11hs seguidas a cada 24 hs ao volan	3	7,5
Somente a de 35hs semanais	5	12,5
Total	40	

FONTE: Própria do autor.

Um dado importante a ser levado em consideração é o tempo de serviço dos motoristas entrevistados, onde a maioria (56%) apontou ter entre 5 e 15 anos de profissão, caracterizando-os como profissionais com certa experiência. É sabido que experiência é um fator que muitas vezes ajuda no aparecimento dos acidentes por estes profissionais se julgarem competentes demais ou com conhecimento além do necessário da sua atividade laboral.

5. CONCLUSÃO

O estudo revelou que mais de 40% dos motoristas entrevistados encontram-se em sobrepeso, o que se deve possivelmente à alimentação inadequada que faz parte da vida cotidiana dos mesmos, que em grande parte tem relação com o que é servido nos restaurantes de beira de estrada, local de mais fácil acesso para as refeições de motoristas rodoviários. No que diz respeito à segurança do trabalho, trabalho repetitivo, dores no corpo, além de buracos e poeira na estrada, são os principais problemas, o que demonstra não somente condições desfavoráveis de trabalho, mas também a má conservação das rodovias, que foi considerada a principal causa de acidentes neste setor sob o ponto de vista dos motoristas entrevistados.

Em contrapartida, fumar em serviço, utilizar algum estimulante, não fazer exames periodicamente revelaram-se como práticas incomuns entre os motoristas que participaram do estudo, onde nenhuma chegou a atingir 10% dos entrevistados. Entretanto, apesar de terem consciência de seus problemas de saúde e demonstrarem fazer exames regularmente, os motoristas encontram dificuldade em ir a centros médicos e até mesmo oculistas, devido à falta de tempo decorrente da intensa jornada de trabalho a que se submetem.

Considera-se como pontos positivos deste setor no que diz respeito aos entrevistados: o auxílio em caso de acidentes oferecido pelas empresas, a manutenção periódica do veículo, a frota de veículos em circulação que encontra-se na média de vida útil e o fato de nenhum motorista ter sido flagrado trafegando com pneus carecas. Entretanto, a porcentagem de motoristas entrevistados que já sofreu algum acidente em serviço ultrapassou os 50% e 62,5% consideram sua profissão insegura.

Pode-se concluir ainda que a Lei 12619/12, embora tenha a pausa para almoço respeitada, não está sendo seguida na íntegra por 75% dos profissionais entrevistados a quem a mesma se destina. Os mesmos obedecem a uma carga horária própria, fazendo até 14 horas diárias ao volante. Dos pontos recomendados pela Lei, o repouso de 11 horas a cada 24 horas ao volante se revelou irrelevante sob o ponto de vista dos motoristas que participaram do estudo, onde 92,5% confessaram não seguir.

O estudo demonstrou a necessidade de fiscalização e conscientização por parte dos motoristas, bem como a adoção e a implantação de estratégias de monitoramento e controle das condições de saúde e segurança do trabalho por parte do empregador, visando uma melhoria, mesmo que gradual, na vida dos motoristas do transporte rodoviário de cargas, que são profissionais essenciais para o desenvolvimento da economia deste país.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **30% dos caminhoneiros usam drogas no trabalho.** 2007. Disponível em: <<http://www.bonde.com.br/bondenews/bondenewsd.php?id=987&dt=20071129>>. Acesso em: 16 de Janeiro de 2015.

AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO - EU-OSHA. **Introdução à gestão dos riscos a que os motoristas de veículos de transporte rodoviário estão expostos.** *s/d.* Disponível em: <https://osha.europa.eu/pt/sector/road_transport/introduction-to-managing-risks-to-road-transport-drivers>. Acesso em 02 de Janeiro de 2015.

ALMEIDA, Ildeberto Muniz de; BINDER, Maria Cecília Pereira. **Metodologia de Análise de Acidentes: Investigação de Acidentes do Trabalho.** IN: Combate aos Acidentes Fatais Decorrentes do Trabalho. Departamento de Saúde Pública da Faculdade de Medicina de Botucatu – UNESP, p. 35-51, 2000.

ALVES, R. B. **Vigilância em saúde do trabalhador e promoção da saúde: aproximações possíveis e desafios.** Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 19, n. 1, p. 319-322, 2003.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL - AEPS, Ministério da Previdência Social, Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social, Brasília-DF, v.21, 888 p., 350 (tiragem), 2012.

AS MAIORES DO TRANSPORTE. **A melhor de cada Segmento.** Revista As Maiores do Transporte, Editora OTM, nº 14, p. 11, 2001.

ASSUNÇÃO, A. A. **Uma contribuição ao debate sobre as relações saúde e trabalho.** Ciência Saúde Coletiva, v.8, n.4, p. 1005-1018, 2003.

ASSUMPÇÃO, Edson Eli de. **Acidente de transporte de carga de produto perigoso em rodovia tendo como causa principal o motorista/conductor.** Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Monografia de especialização, Curitiba-PR, 78 p., 2012.

BANCO DE INFORMAÇÕES E MAPAS DE TRANSPORTE – BIT. **Transporte Rodoviário do Brasil.** 2014. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/rodo.html>>. Acesso em: 16 de Dezembro de 2014.

BATISTA, M. A. S.; SILVA, F. A. B. **Nível de saúde de caminhoneiros que trafegam pela BR 040, com base em dados obtidos durante o VI Comando Rodoviário Federal, na cidade de Brasília – DF.** Um Estudo de Caso, Trabalho de Conclusão de Curso - FACESA – Faculdade de Ciência e Educação Sena Aires, 2005.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano.** Revista Scielo, Estudos de Psicologia, Natal, v.11, n.3, 2006.

BELLUSCI, S. M.; FISCHER, F.M. **Envelhecimento funcional e condições de trabalho em servidores forenses.** Revista Saúde Pública, v.33, n.6, p. 602-609, 1999.

BLOG DO CAMINHONEIRO. **Lei do Descanso não é cumprida por condutores.** 2014. Disponível em: <<http://blogdocaminhoneiro.com/2014/01/lei-do-descanso-nao-e-cumprida-por-condutores/>>. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

BOTACIN, Camila Bellon. **Construção da imagem social dos caminhoneiros: A rotina e as dificuldades dos profissionais que atuam no transporte de cargas no Espírito Santo.** Universidade Federal do Espírito Santo, Projeto de Pesquisa, Vitória-ES, 12 p., 2010.

BOTELHO, Lúcio José; DIESEL, Lilian Elizabeth; ADAMCZYK, Jaira Freixiela; ZEFERINO, Maria Terezinha. **Profissão motorista de caminhão: uma visão (im)parcial.** Sau. & Transf. Soc., ISSN 2178-7085, Florianópolis, v.2, n.1, p.108-113, 2011.

CAVAGIONI, Luciane Cesira; PIERIN, Angela Maria Geraldo; BATISTA, Karla de Melo; BIANCHI, Estela Regina Ferraz; COSTA, Ana Lucia Siqueira. **Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão.** Revista Esc. Enferm., USP, v. 43, p. 1267-1271, 2009

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES-FETROPAR. **Motorista: Profissão Regulamentada.** Cartilha: Regulamentação da Profissão de Motorista. 36 p., 2012.

CORREA, Vivian Helena Capacle; RAMOS, Pedro. **A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas.** 2010. Rev. Econ. Sociol. Rural, vol.48, n.º.2, Brasília, 2010.

DRAGONI, J. F. **Segurança, Saúde e Meio Ambiente em Obras: diretrizes voltadas à gestão eficaz de segurança patrimonial e meio ambiente em obras de pequeno, médio e grande porte.** São Paulo: Editora LTr, 2005.

FERRARI, João Manuel Pasqual. **Regulamentada a profissão de motorista – Lei 12619**. 2012. Disponível em: <<http://www.targetamericas.com/regulamentada-a-profissao-de-motorista-lei/>>. Acesso em 14 de Janeiro de 2015.

FERREIRA, Carlos Eugenio de Carvalho. **Acidentes com motoristas no transporte rodoviário de produtos perigosos**. 2003. São Paulo Perspectivas, v.17, n.2, São Paulo-SP, 2003.

FIGUEIREDO, Kleber Fossati; FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; MARQUES, Vitor; LACERDA, Leonardo; RIBEIRO, Aline. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Planejamento do Fluxo de Produtos e dos Recursos**. 1ª ed., 3ª reimpressão. São Paulo: Atlas, 2003.

FLEURY, Paulo Fernando. **Gestão Estratégica do Transporte**. 8 p., 2002.

FLEURY, Paulo Fernando. **Terceirização logística no Brasil**. In: FIGUEIREDO, K. F.; FLEURY, P. F.; WANKE, P. (Eds.). Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos. São Paulo: Editora Atlas, p. 313-324, 2003.

FREIDSON, Eliot. **Para uma análise comparada das profissões: a institucionalização do discurso e do conhecimento formais**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v.11, n.31, p.141-145, 1996.

HOFFMANN, André Luiz. **Qualidade de vida dos motoristas de caminhão usuários do programa RODOPAC: um estudo de caso**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis-SC, 2003.

IIDA, Itiro. **Ergonomia - Projeto e Produção**. São Paulo: Edgard Blucher Ltda, 630 p., 2005.

KRAUSE, Niklas M. D.; RAGLAND, David R.; GREINER, Birgit A.; FISHER, June M.; HOLMAN, Barbara L.; SELVIN, Steve. **Physical workload and ergonomic factors associated With the prevalence of back and neck pain in urban transit operators**. Spine, v. 18, n.22, p. 2117 – 2127, 2007

LAURELL, A. C.; NORIEGA, M. **Processo de produção e saúde**. Trabalho e desgaste operário. Hucitec, São Paulo, p. 109-119, 1989.
LEYTON, Vilma; CARVALHO, Débora Gonçalves de; JESUS, Maria das Graças Silva de; MUÑOZ, Daniel Romero. **Uso de anfetamínicos por motoristas profissionais brasileiros: aspectos gerais**. Saúde, Ética & Justiça, 5/7(1-2):32-6, 2002.

MASSON, V. A.; MONTEIRO M. I. **Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros.** Revista Brasileira de Enfermagem, v.63, n.1, p.79-83, 2010.

MENDES R.; DIAS, E. C. **Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador.** Revista Saúde Pública, v.25, n.5, p. 341-349, 1991.

MENDES, L. R. **O trabalho do motorista de ônibus: reflexões sobre as condições de trabalho no transporte coletivo.** Em J. R. Sampaio (Org.), Qualidade de vida, saúde mental e Psicologia Social, São Paulo: Casa do Psicólogo, p. 153-180, 1999.

NASCIMENTO, E. C. do; NASCIMENTO, E.; SILVA J. P. **Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada.** Revista Saúde Pública, São Paulo, v.41, n.2, 2007.

OLIVEIRA, C. A. D. **Passo a passo da segurança do trabalho nos contratos de empresas prestadoras de serviço.** São Paulo: LTr, 1999.

OTTANI, Karen Patrícia. **Motoristas profissionais no trânsito e suas consequências.** 2012. Monografia de Especialização, Centro Universitário “Dr. Edmundo Ulson” – UNAR, Araras, 63 p., 2012.

PACHECO, Augusto Cesar de F. **O uso dos equipamentos de proteção individual e coletivo conforme programa de condições e meio ambiente de trabalho – PCMAT.** Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana-BA, 72 p., 2010.

PEDROSA, Sérgio. **A importância do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil e no abastecimento urbano e os riscos das restrições de tráfego.** 2014. Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais. Disponível em: <<http://fetcemg.org.br/?p=8248>>. Acesso em: 29 de dezembro de 2014.

PENTEADO, Regina Zanella; GONÇALVES, Claudia Giglio de Oliveira; COSTA, Daniele Damaris da; MARQUES, Jair Mendes. **Trabalho e Saúde em Motoristas de Caminhão no Interior de São Paulo.** Saúde Soc., São Paulo, v.17, n.4, p.35-45, 2008.

REVISTA PROTEÇÃO. **Orientações do MPT sobre a Jornada Mundial e a Lei do Motorista.** 2013. Disponível em: <http://www.protecao.com.br/noticias/geral/orientacoes_do_mpt_sobre_a_jornada_mundial_e_a_lei_do_motorista/AJyAJyji>. Acesso em: 22 de Janeiro de 2015.

RIBEIRO, Fabio Henrique. **Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos motoristas de caminhão em Rio Verde-GO.** 2008. Dissertação de Mestrado, Universidade Católica de Goiás, Goiânia-GO, 92 p., 2008.

RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral; FERREIRA, Karine Araújo. **Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro.** 2002. IN: XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção, Curitiba-PR, 8 p., 2002.

ROCHA, Elias Marcelino da. **DST e Aids em região de fronteiras: um estudo com caminhoneiros no Estado de Rondônia.** Dissertação de Mestrado em Ciências da Saúde, Universidade de Brasília, Cacoal-RO, 149 p., 2008.

ROCHA, Elias Marcelino da; BATISTA, Elizeth Souza; PERSCH, Fabiane Cristina. **Caracterização socioeconômica e cultural de caminhoneiros de estradas frequentadores do Auto Posto Machado em Cacoal-RO.** Trabalho de Conclusão de Curso - FACIMED, Cacoal-RO, 15p., 2008.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução dos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional.** Ed. Aduaneiras, São Paulo, 2002.

SCHROEDER, Élcio Mário; CASTRO, José Carlos de. **Transporte Rodoviário de Carga: Situação Atual e Perspectivas.** 1996. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/>>. Acesso em: 26 de Janeiro de 2015.

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **Lei do Motorista Profissional: tempo de trabalho, tempos de descanso e tempo de direção.** Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, n.41, p. 103-120, 2012.

STETTINER, Caio Flavio; NAKAMOTO, Fernanda Aiko; SANTOS, Robson dos; SILVA, Rosângela Emilianá da; SANTOS, Valdirene Oliveira dos. **Qualidade no transporte rodoviário de medicamentos.** 10 p., 2012.

WANKE, Peter; FLEURY, Paulo Fernando. **Transporte de cargas no Brasil: estudo exploratório das principais variáveis relacionadas aos diferentes modais e às suas estruturas de custos.** Apostila de Transportes, Capítulo 12, 56 p., 2006.

ZANELATO, Luciana Silva; OLIVEIRA, Luiz Carlos de. **Fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano.** In: II Seminário Internacional de Estudos e Pesquisa Qualitativos, 2004, Bauru-SP. Anais do II Seminário Internacional de Estudos e Pesquisa Qualitativos, v.1, 7 p., 2004.

APÊNDICES

SOBRE O RISCO

- 1) Você considera sua profissão segura?
 Sim Não
- 2) A empresa possui política de prevenção de acidentes de trânsito?
 Sim Não
- 3) Veículos possuem manutenção mecânica periódica no mínimo a cada 6 meses?
 Sim Não
- 4) Já se envolveu em algum acidente em serviço nesta profissão?
 Sim Não
- 5) Se sim, quantas vezes? _____
- 6) O que considera ter sido a causa principal do(s) acidente(s)? _____
-
- 7) A empresa oferece auxílio em caso de acidentes?
 Sim Não Parcialmente

SOBRE A SAÚDE

- 1) Quais desses problemas de saúde você tem?
 Colesterol Diabetes
 Hipertensão (pressão alta) Problemas cardíacos
 Problemas na visão Problemas de audição
 Doença circulatória Sobrepeso (Apenas olhar, não perguntar)
 Problema renal Outro(s): _____
- 2) Você costuma fazer exames periódicos?
 Sim Não
- 3) Quais dessas "atitudes" você costuma praticar?
 Dormir pouco Trabalhar excessivamente
 Tomar estimulantes Se alimentar de forma inadequada
 Fumar em serviço Ingerir bebidas alcólicas em serviço

PROBLEMAS ENFRENTADOS E PERSPECTIVAS

- 1) Quais os problemas enfrentados na estrada?
 Lama Buracos
 Atoleiro Obstáculos no caminho (árvores, galhos, etc.)
 Poeira Não enfrento problemas na estrada
- 2) Quais os problemas enfrentados na cabine?
 Vibração Falta de espaço para alongamento
 Calor Assento desconfortável
 Dores no corpo Acústica do ambiente
 Altura dos pedais Comer, dormir e trabalhar no mesmo ambiente
 Trabalho repetitivo Não enfrento problemas na cabine
- 3) Quais suas perspectivas em relação ao futuro da profissão?

- 4) Em sua opinião, qual a principal causa dos acidentes envolvendo veículos de carga?
 Excesso de peso Motoristas sem experiência
 Excesso de velocidade Fadiga dos motoristas
 Ingestão de bebidas alcoólicas / drogas Estresse
 Má conservação das estradas Outro: _____
 Idade média da frota

ANEXOS

ANEXO A

LEI DO DESCANSO, LEI FEDERAL Nº 12619/2012

Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.

Mensagem de veto (Vigência)

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - transporte rodoviário de passageiros;
- II - transporte rodoviário de cargas;
- III - (VETADO);
- IV - (VETADO).

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;

III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

“TÍTULO III

.....
CAPÍTULO I
.....

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - (VETADO);

VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º (VETADO).

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.”

Art. 4º O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 71.

.....

§ 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

“CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.