

## Uma análise da qualidade de vida, saúde e trabalho dos motoristas do segmento de transportes de cargas

João Marcos Heggler - Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) [jmheggler@hotmail.com](mailto:jmheggler@hotmail.com)

**Resumo:** O Objetivo deste artigo foi analisar detalhes das leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que regulam o exercício da profissão de motorista e a literatura encontrada nos periódicos da CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior em relação à qualidade de vida, saúde e trabalho dos trabalhadores do segmento de transportes de cargas. A pesquisa é predominantemente qualitativa e básica. Foram localizados quinze artigos em relação ao cotidiano desses trabalhadores e foram sistematizados para discussão dos assuntos: satisfação, medicamentos e anfetaminas, comportamentos, saúde, sono/sonolência, problemas de audição. Como resultado, foram apontadas constatações e sugestões para uma melhoria das condições de vida, saúde e trabalho desses profissionais.

**Palavras chave:** Motoristas, Transportes de cargas, Vida, Saúde, Trabalho.

## An analysis of the quality of life, health and work of drivers in the freight transport segment

**Abstract:** The objective of this paper was to analyze details of laws 12.619/2012 and 13.103/2015 that regulate the practice of the driver's profession and the literature found in the journals of CAPES - Coordination for the Improvement of Higher Education Personnel in relation to the quality of life, health and work of workers of the cargo transport segment. The research is predominantly qualitative and basic. Fifteen articles were found in relation to the daily life of these workers and were systematized for discussion of the subjects: satisfaction, medications and amphetamines, behaviors, health, sleep / drowsiness, hearing problems. As a result, were pointed findings and suggestions for an improvement of living conditions, health and work of these professionals.

**Key-words:** Drivers, Freight Transportation, Life, Health, Work.

### 1. Introdução

O Objetivo deste trabalho foi analisar detalhes das leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que regulam o exercício da profissão de motorista e a literatura sobre o tema encontrada nos periódicos da CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior em relação à qualidade de vida, saúde e trabalho dos trabalhadores do segmento de transportes de cargas.

A pesquisa se justifica porque percebe-se a lacuna existente entre a legislação e a prática cotidiana desses trabalhadores. Alguns problemas causadores dessa dificuldade são: especificidade do trabalho e falta de estrutura fiscalizatória, entregas emergenciais, salários

por produtividade, perigo de assaltos, falta de locais para descanso nas estradas, entre outros problemas. Outra questão preocupante são os compromissos assumidos pelos empresários dessa área, fazendo com que os motoristas trabalhem por várias horas ininterruptas, em desacordo com as leis e condições ideais de trabalho e saúde.

Apresenta-se inicialmente uma breve exposição sobre qualidade de vida no trabalho, posteriormente, alguns detalhes das Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 em relação a essa atividade profissional. Ao final, discute-se os dados obtidos nos quinze artigos selecionados por meio da revisão da literatura encontrada nos periódicos da CAPES.

## 2. Qualidade de vida no Trabalho – QVT

A partir de 1950 na Inglaterra a expressão QVT fez parte dos trabalhos de Eric Trist e de seus colaboradores quando estudavam e tentavam compreender as relações do indivíduo e trabalho com as organizações. A partir de 1960 o termo QVT teve destaque quando emergiu a necessidade de buscar alternativas para melhorar a organização do trabalho e diminuir os seus efeitos negativos na saúde e bem estar dos empregados (FERNANDES, 1996; RODRIGUES, 1999 citado por DAL FORNO, FINGER, 2015, p. 3).

Entretanto, a expressão qualidade de vida no trabalho só foi introduzida, publicamente, no início da década de 70, então com isso surge um movimento pela qualidade de vida no trabalho, principalmente nos EUA, devido à preocupação com a competitividade internacional e o grande sucesso dos estilos e técnicas gerenciais dos programas de produtividade japonesa, centrado nos empregados (MASSOLLA, CALDERARI, 2011, p.1).

O conceito de qualidade de vida no trabalho abrange o aspecto físico, ambiental e psicológico, para eles, e sobre esse assunto Ribeiro e Santana (2015, p.76) mencionam, “[...] a escolha da profissão, cultura, valores, infraestrutura familiar, relações interpessoais são fatores relevantes para a Qualidade de Vida no Trabalho”.

O grande problema de alguns empresários é a busca desenfreada por lucros sem proporcionar o bem estar e saúde aos seus funcionários, os programas de QVT devem se preocupar com essas questões, Ribeiro e Santana (2015, p.76) mencionam que esses programas:

[...] têm como finalidade proporcionar ambientes de trabalhos mais agradáveis, condições melhores nos aspectos: saúde, físico, emocional, social; além de tornar equipes mais comunicativas, integração dos setores com seus superiores, entre outras vantagens favoráveis a satisfação de todos aqueles inseridos na organização.

Não é possível desvincular os resultados da empresa da satisfação dos trabalhadores, de acordo com Carvalho (2014) o termo Qualidade de Vida no Trabalho pode ser entendido como um programa que atenda as necessidades do trabalhador para que ele possa exercer suas atividades diárias dentro da empresa, salientando que as pessoas são mais produtivas quando estão satisfeitas e comprometidas com o trabalho.

Deve-se ter cuidado em tentar estabelecer um conceito padrão para a QVT, pois para isso, seria necessário neutralizar as influências do ambiente, a subjetividade do indivíduo e as atividades do trabalho, ideia também defendida por Bom Sucesso (2002 citado por Corrêa et al, 2012) quando mencionam que para avaliar o que é viver bem e com qualidade é necessário levar em conta os interesses individuais das pessoas.

Nessa transformação rápida de interesses e evolução dos pensamentos, a organização já percebeu que o funcionário é o agente transformador dentro da empresa, cabe aos gestores à condução dessas pessoas para que os objetivos sejam plenamente atingidos; proporcionando ao trabalhador sempre condições dignas de trabalho, valorização e remuneração justa.

O bom relacionamento entre os gestores e colaboradores, a perfeita condução das tarefas e respeito às leis por todos os envolvidos são determinantes para equilibrar as situações advindas da realização do trabalho e da necessidade do bem-estar e saúde dos funcionários.

Em se tratando da profissão de motoristas de transportes não será diferente, a preocupação com a QVT deles é bastante presente, pois essa atividade é uma das principais do país, movimentando toda a logística de coletas e entregas e abastecimento do mercado e da população, por isso: “As empresas devem buscar alternativas para melhorar as questões relacionadas ao trabalhador” (SÍMMONDS, 2015, p. 7).

### **3. Discussões: Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 em relação à QVT**

Antes da edição dessas leis o trabalho realizado pelos motoristas transportadores de cargas era considerado como trabalho externo, sem controle de horário, bastando que constasse essa condição na Carteira de Trabalho de Pessoas Físicas – CTPS, conforme se percebe no Decreto 5.452/1943 – CLT, artigo 62, inciso I. “[...] os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados”.

Esse profissional trabalhava nesse regime e não dispunha de nenhuma proteção relacionada ao controle de horário, tinha dificuldades em receber as horas extras trabalhadas, para comprovar a sua jornada de trabalho efetiva precisava de outros meios probatórios. Esses direitos poderiam às vezes ser recuperados quando o empregado propunha uma ação trabalhista, cabendo às partes provar a veracidade das alegações.

Mesmo assim, na época surgiam alternativas para comprovar a realização de atividades executadas além das oito horas diárias, como exemplo: “Tacógrafos, rastreadores eletrônicos, equipamentos de posicionamento e funcionamento do caminhão, análise das viagens cumpridas pelo caminhoneiro calculando-se pela velocidade média, tempo estimado do percurso” (FENATRACOOP, 2015, s/p).

Não bastava apenas repor financeiramente o motorista com o valor das horas extras trabalhadas, seria necessário muito mais, estava em jogo o bem estar e saúde do caminhoneiro, a segurança pública também corria risco devido aos excessos de horários das viagens, motoristas com sono e cansados, defeitos nos equipamentos pelo uso excessivo e prolongado e que poderiam culposamente ou dolosamente ocasionar acidentes de trânsito.

Posteriormente, devido às pressões do trabalhador, da classe, do direito e da sociedade houve a necessidade de se estabelecer regras para normalizar essa profissão. Inicialmente ocorreu a edição da lei 12.619/2012 que dispunha principalmente sobre o exercício da profissão de motorista, alterando alguns dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e regulando a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional e apontou outras providências (BRASIL, 2012).

As autoridades ficaram preocupadas com os acontecimentos do passado e editaram essa lei

tentando evitar excessos, buscaram resguardar os direitos relacionados à jornada de trabalho e intervalos para repouso, inserindo através do texto legal, vários direitos trabalhistas para o caminhoneiro que antes dessa lei não eram garantidos integralmente, conforme segue:

Jornada de Trabalho sujeita aos limites da Constituição Federal de 1988 (8 horas diárias e 44 semanais), com possibilidade de prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias; consequente imposição ao empregador do ônus jurídico do controle de jornada, uma vez que limitada;
Tempo à disposição do empregador considerado como jornada efetiva de trabalho, excetuados período de refeição, repouso, espera e descanso;
Direito ao pagamento de horas extras;
Possibilidade de compensação de horas extras com horas de folga;
Direito à hora noturna reduzida de 52min30s entre as 22h00 e término da jornada, com direito ao adicional noturno;
Pagamento do valor da hora acrescido de adicional de 30% (trinta por cento) para os períodos de espera para carga e descarga;
Viagens de mais de 24 (vinte e quatro) horas fora da base da empresa ou residência: intervalo de descanso de 30 (trinta) minutos a cada 4 (quatro) horas de direção, intervalo de 1 (uma) hora para refeição e período de repouso diário com caminhão parado;
Viagens com duração superior a 1 (uma) semana: descanso semanal de 36 (trinta e seis) horas por semana quando do retorno à base;
Proibição da remuneração do motorista em razão da distância percorrida ou quantidade de produtos transportados quando implicar em violação de segurança (pagamento por comissão);
Intervalo de descanso de no mínimo de 11 (onze) horas, a cada período de 24 (vinte e quatro) horas.

Fonte: FENATRACOOP-2015

Quadro 1 - Principais tópicos da Lei 12.619/2012

Posteriormente, houve a necessidade de mudanças e adequações, por isso foi publicada a lei 13.103/2015 que dispõe sobre o exercício da profissão, altera parte da CLT e do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e revoga dispositivos da lei 12.619/2012, assim como encaminha outras providências (BRASIL, 2015).

### 3.1 Mudanças ocorridas através da lei 13.103/2015

Com o intuito de corrigir alguns problemas encontrados pela edição da lei anterior e pela difícil aplicação de seu texto integral ao caso concreto, os legisladores tentaram com a aprovação dessa nova lei, responder aqueles que pediam por soluções urgentes, com isso alteraram e ou enfatizaram alguns dispositivos contidos da lei anterior conforme se demonstra a seguir:

A obrigatoriedade de controle de jornada passou a ser expressamente exigida, obrigando as transportadoras a implementação de controle mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos;
A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.
Consideração como tempo de espera o tempo gasto na fiscalização da mercadoria transportada;
Redução da remuneração dos períodos de espera, para indenização de apenas 30% (trinta por cento) do

salário-hora normal (antes era o valor da hora mais um adicional de 30%);
Garantia de salário básico independentemente dos períodos gastos em espera;
Possibilidade de consideração como período de intervalo ou repouso durante a espera se houver instalações adequadas para tanto;
Responsabilidade civil do caminhoneiro pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo;
Modificação do intervalo de repouso semanal de 36 (trinta e seis) horas após viagens de duração superior a 7 (sete dias), para repouso de 24 (vinte e quatro) horas, sem prejuízo de repouso diário de 11 (onze) horas, usufruído pelo Caminhoneiro quando do retorno da viagem;
Possibilidade de tempo de repouso ser efetuado mediante revezamento quando houver 2 (dois) motoristas trabalhando em cada veículo, garantindo-se repouso de 6 horas com o veículo estacionado;
Intervalo de 30 (trinta) minutos de descanso a cada 6 (seis) horas de condução;
Proibição de condução ininterrupta por mais de 5 horas e meia;

Fonte: FENATRACOOP-2015

#### Quadro 2 - Principais tópicos da Lei 13.103/2015

Ainda, de acordo com a Federação Nacional dos Trabalhadores Celetistas nas Cooperativas no Brasil, com o advento da Lei 13.103/2015 houve algumas reduções nos direitos dos motoristas transportadores, outros foram preservados. “Percebe-se que na prática as transportadoras estão tendo dificuldade para efetiva implementação e respeito a estes direitos básicos” (FENATRACOOP, 2015, s/p).

A lei 13.103/2015, contrariando o que determinava a lei anterior possibilita o pagamento da remuneração ao motorista através de comissão (BRASIL, 2015), essa questão gerou um grande problema porque o empregador se utiliza dessa brecha para pagar um salário fixo baixo e complementa com pagamento de comissões pelos valores dos fretes, fazendo com que os motoristas tenham que aumentar o seu tempo de viagem com a finalidade de garantir um salário maior; dando indícios que essa prática dos empregadores poderá afetar consideravelmente a saúde do trabalhador.

É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei. (BRASIL, 2015, p.5)

Esta lei menciona o controle de horário através de papeletas ou controle por algum tipo de equipamento eletrônico à distância ou instalado no caminhão, o que passou a ser um problema porque muitos veículos de cargas não possuem esses equipamentos em função do seu alto custo, ou também porque o tacógrafo (aparelho que registra a velocidade e tempo de funcionamento do veículo) não funciona adequadamente, ou esse tipo de registro não permite o tipo de controle esperado. A lei menciona como deve ser o controle de tempo: “(...) mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo (BRASIL, 2015, p. 6)”.

Relacionado ao tempo de espera, a nova lei estipula um pagamento extra de apenas 30%, calculando pelo preço da hora normal trabalhada (BRASIL, 2015, p. 3), o texto a lei anterior previa um adicional do valor de 01 hora mais 30%, o texto anterior garantindo uma remuneração maior. Para esse assunto do novo texto da lei poderia ter estudos mais

aprofundados para analisar a forma de remuneração porque no tempo de espera pode estar compreendida carga, descarga e fiscalização que em algumas situações demoram além do tempo normal esperado, nesses casos, às vezes horas, noites inteiras, até mesmo dias; infere-se que o pagamento de um adicional de apenas 30% não compensaria todo esse trabalho.

Em relação aos locais em que os motoristas poderão estacionar os seus caminhões para poder descansar ou pernoitar, a lei menciona em seu artigo 10º que o Governo Federal teria até cinco anos para ampliar a disponibilidade de pontos de parada, como exemplo, por meio de contratos de concessão de exploração de rodovias para a construção de pontos de parada ao longo das rodovias. Com isso o Governo tenta transferir ao setor privado a responsabilidade por essa estruturação, situação que dependerá da burocracia da administração pública.

Outra possibilidade de ponto de parada que o Governo menciona são os postos de combustíveis, conforme artigo 9º, parágrafo 2º, inciso “V”, muitos deles não permitem que os motoristas que não sejam clientes parem em seus pátios, aqueles que não abastecem não podem parar ou devido estarem lotados. Esse é um grande dilema, pois a lei determina a parada obrigatória para respeitar os horários de viagens, no entanto, não existem locais próprios e livres para isso; sugere-se que o ideal seria primeiro disponibilizar e estruturar completamente os locais e depois exigir o cumprimento da lei nesse quesito.

Ainda, em relação à necessidade dos locais de parada, destaca-se que o motorista encontra dificuldades na hora de se alimentar, aqueles que não possuem recursos para efetuar suas refeições em restaurantes utilizam a chamada “caixa de boia”, que seria uma caixa acoplada à carroceria do caminhão onde ele prepara ou aquece suas refeições, muitos lugares são inapropriados para essa prática. Essa constatação é confirmada por:

Além do estado de alerta contínuo, a alimentação inadequada, locais inseguros para dormir, ausência de sanitários higienizados, o trabalho isolado, o sedentarismo e outros fatores situam os motoristas de caminhões como trabalhadores com alto risco de sofrer acidentes. (SÍMMONDS, 2015, p. 7).

A discussão sobre essas leis não tem como objetivo a contestação de suas validades, eficácias e conteúdos. A intenção é iniciar um debate que poderá tornar-se público e alertar às autoridades e toda a sociedade da necessidade de se manter o bem-estar desses profissionais, reconhecer a importância que eles têm para a sua família; para as empresas, para o abastecimento de alimentos e mercadorias e para a economia do país.

#### 4. Metodologia

A pesquisa é predominantemente qualitativa, e básica (MICHEL, 2009). Analisaram-se alguns detalhes das leis 12.619/2012 e 13.103/2015 em relação à qualidade de vida, saúde e trabalho dos motoristas de transportes de cargas, consulta à bibliografia e mais uma revisão da literatura sobre esse assunto encontrada nos periódicos da CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior.

Na pesquisa dos periódicos foram utilizados os descritores: qualidade, vida, motorista, 12.619 e 13.103, com a intenção de identificar e sistematizar os artigos pertinentes à pesquisa. Localizaram-se 255 publicações e desse total, 15 artigos atenderam ao objetivo da pesquisa conforme quadro 3, pois discutem assuntos relacionados à profissão dos

motoristas de transportes, convém destacar que dentre as publicações desprezadas estavam àquelas relacionadas aos motoristas de ônibus, veículos leves, motocicletas, entre outros.

Para a compreensão e interpretação dos dados foi utilizada a análise textual discursiva com a desconstrução dos textos, a unitarização e categorização, mais a elaboração do texto final também denominado de metatexto (MORAES, GALIAZZI, 2007).

## 5. Coleta de Dados

nº	Títulos dos artigos	Objetivos	Metodologias
1	Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão (Rev. CEFAC, São Paulo, v.9, n.4, 532-542, out./dez., 2007)	Estudar a audição e a sua relação com a qualidade de vida em motoristas de caminhão.	Estudo epidemiológico do tipo transversal de inquérito, 75 motoristas de caminhão, questionário sobre Qualidade de vida (WHOQOL-bref) e se submeteram a audiometria.
2	Sono, qualidade de vida e acidentes em caminhoneiros brasileiros e portugueses (Psicologia em Estudo, Maringá, v. 13, n. 3, p. 429-436, jul./set. 2008)	Avaliar os hábitos de vida e de sono, a QV e o índice de acidentes entre os caminhoneiros do Brasil e de Portugal e determinar as relações entre os hábitos de sono, de vida, de trabalho e os acidentes.	Foi aplicado um questionário demográfico, a Escala de Sonolência de Epworth, o questionário genérico de qualidade de vida Medical Outcomes Study Short-form - SF-36, o questionário de hábitos de sono Pittsburgh Quality of Sleep Index (PSQI).
3	Trabalho e Saúde em Motoristas de Caminhão no Interior de São Paulo (Rev. Saúde Soc. São Paulo, v.17, n.4, p.35-45, 2008)	Analisar alguns aspectos de saúde e de trabalho de caminhoneiros, identificando possíveis relações, determinantes e/ou agravantes, de impactos negativos na sua qualidade de vida.	Foram entrevistados 400 caminhoneiros do interior de São Paulo, na Rodovia SP-330. Utilizou-se um questionário fechado, que aborda aspectos da percepção dos motoristas sobre a sua saúde e trabalho.
4	As condições de trabalho e sua relação com a saúde dos trabalhadores condutores de transporte (Rev. Pesq.: cuid. fundam. online. Out./dez. 2(Ed. Supl.) 904-907, 2010)	Discutir os fatores condicionantes relativos à saúde dos trabalhadores condutores de transporte.	Pesquisa bibliográfica, com características descritivo-analíticas.
5	Prevalência de perda auditiva induzida por ruído em motoristas (Int. Arch. Otorhinolaryngol., São Paulo, v.16, n.4, p. 509-514, Out./Nov./Dez, 2012)	Avaliar a prevalência de perdas auditivas nas audiometrias admissionais de motoristas.	A prevalência de exames alterados foi de 22,36% com piores limiares para a média tritonal de 3.000, 4000 e 6.000Hz. Quanto maior a idade, maior os limiares auditivos.
6	Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do Estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? (Rev. Ciência & Saúde Coletiva, 18(5):1247-1254, 2013)	Estimar a prevalência do uso de anfetaminas entre caminhoneiros.	Motoristas (N = 134) foram abordados em duas rodovias do Estado de São Paulo e solicitados a responder um questionário, assim como a fornecer uma amostra de urina para realização de análises toxicológicas. Todos os dados foram analisados em Stata 8.0. Todos os participantes eram do sexo masculino, de idade média de 40,8

			anos e de baixa escolaridade.
7	Satisfação no trabalho entre profissionais do transporte rodoviário: estudo comparativo entre autônomos e empregados (Rev. de Psicol., Fortaleza, v. 5 n. 1, p. 109-120, jan./jun. 2014)	Analisar a satisfação com o trabalho de profissionais motoristas de caminhão autônomos e funcionários de empresas transportadoras.	Foram entrevistados 342 motoristas de diversos Estados do Brasil, com média de idade de 44 anos.
8	Relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros (Rev. Bras. Promoç. Saúde, Fortaleza, 27(4): 462-469, out./dez., 2014)	Analisar a relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros do Estado do Ceará.	Tratou-se de um estudo epidemiológico transversal desenvolvido com 165 caminhoneiros. Aplicou-se um questionário com perguntas fechadas, abordando os temas relacionados ao processo de trabalho, saúde e estilo de vida. Os dados foram organizados em tabelas e analisados com o auxílio do programa EPI-INFO.
9	Avaliação da relevância da implantação de programa de qualidade de sono em empresa de transporte (XV Brazilian Congress., Brazilian Sleep Society, 2015)	Identificar a relevância da implantação de programa de qualidade do sono numa empresa de transporte do município de Recife.	O estudo foi realizado no mês de junho de 2014, através da aplicação de 192 questionários de EPWORTH, que analisa a sonolência excessiva, associados às queixas de qualidade de sono, da perimetria de pescoço, descrição dos hábitos e rotina diária dos pacientes.
10	Uso contínuo de medicamentos e condições de trabalho entre motoristas de caminhão (Rev. Ciência & Saúde Coletiva, 21(12):3769-3776, 2016)	Determinar o uso contínuo de medicamentos, por motoristas de caminhão, e identificar as características profissionais associadas.	Conduziu-se um estudo transversal com motoristas de caminhão estacionados no Pátio de triagem do Porto de Paranaguá, Paraná, Brasil. Uma entrevista com obtenção de dados socioeconômicos, problemas de saúde, condições de trabalho e uso contínuo de medicamentos.
11	Acidentes de trânsito envolvendo motoristas de caminhão no Estado de São Paulo: prevalência e preditores (Rev. Ciência & Saúde Coletiva, 21(12):3757-3767, 2016)	Estimar a prevalência de AT e preditores em uma amostra de 684 motoristas recrutados no Estado de São Paulo, durante 2012 e 2013.	Participantes responderem um instrumento de pesquisa sobre informações pessoais, ocupacionais e envolvimento em violações de trânsito e AT. Um modelo de regressão logística foi desenvolvido para identificar os preditores de AT.
12	Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil (Rev. Saúde Pública 51-26, 2017)	Discutir as Leis dos motoristas profissionais nº 12.619/12 e 13.103/15, aspectos ref. ao sono, jornadas de trabalho e segurança dos motoristas que trafegam nas rodovias brasileiras.	Saúde e segurança dos motoristas, foi utilizado neste estudo o índice de risco de fadiga (IRF) (Fatigue/Risk Index, software Quineti Q for HSE) 7.
13	Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros (Acta Biomédica Brasiliensia/ v.8, n.2, Dez. 2017)	Analisar a prevalência do uso de anfetaminas por motoristas de caminhões, efeitos toxicológicos das anfetaminas, os riscos e	Para melhor entendimento, foram entrevistados 80 caminhoneiros, sendo 40 em 2013 e 40 em 2016, para visualização das mudanças ocorridas após a legislação sobre a necessidade

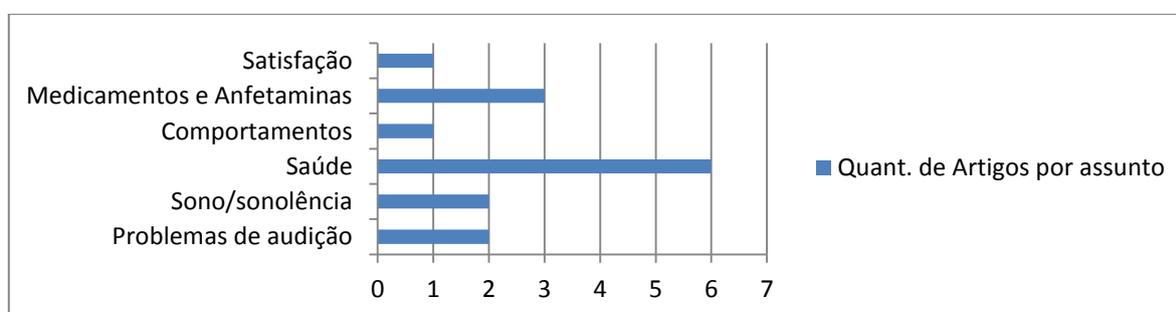
		benefícios do consumo de anfetaminas por motoristas profissionais e analisando o perfil socioeconômico, comorbidades, uso de bebidas alcoólicas e tabaco; o uso de anfetaminas, e sua frequência e origem de obtenção.	de exames laboratoriais para presença de drogas e as delimitações da comercialização de anfetaminas.
14	Globalização por Caminhões (Rev. Latinoamericana de Estudios en Cultura y Sociedad v. 3, ed. especial, dez., 2017)	Esse trabalho é uma etnografia produzida com caminhoneiros, contempla compreender como aspectos da cultura de trabalho dos motoristas se relacionam com a globalização, bem como dar voz a esses profissionais.	Em um período de quatro meses foram conduzidas entrevistas semiestruturadas com sete motoristas, quatro deles em ambiente de trabalho e três em ambientes de lazer ou descanso. Todas as entrevistas aconteceram na cidade de Florianópolis, entre 2015 e 2016.
15	Condições de trabalho e saúde dos motoristas de caminhões no Brasil (Jornada Independente de Gestão e Produção v.10, n.3, mai./jun. 2019)	Descrever as políticas de saúde pública e as condições de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário.	O método utilizado foi a revisão de literatura encontrada em bases científicas, apontando dados que norteiam as discussões. CAPES, SCIELO artigos e em SCIELO livros e PUBMED.

Fonte: Portal de Periódico da CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Quadro 3 – Títulos, objetivos e resumos das metodologias dos artigos pesquisados

## 6. Resultados

Com a utilização dos descritores, localizaram-se 255 artigos no portal da CAPES e, desse total, 15 publicações do período de 2007 a 2019 mencionados no quadro 3 e gráfico 1, se relacionaram diretamente com o assunto pesquisado (satisfação, medicamentos e anfetaminas, comportamentos, saúde, sono/sonolência, problemas de audição), mais precisamente, sobre qualidade de vida, trabalho e saúde dos motoristas de transportes rodoviários, sendo que 05 desses artigos, números (11, 12, 13, 14, 15), fazem menção em seus textos à Lei 12.619/12 e/ou 13.103/2015 com o propósito de ampararem as suas discussões.



Fonte: Autoria própria - 2019

Gráfico 1 – Categorização dos 15 artigos pesquisados por assuntos

Independente da data de publicação dos artigos, se antes ou depois das Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 convém destacar algumas constatações e conclusões encontradas nos artigos conforme quadro 4, elas refletem a preocupação dos autores no sentido de alertar sobre as situações de risco em que os motoristas estão submetidos nessa profissão devido às horas extras excessivas, sonolência, uso de medicamentos e anfetaminas, consumo de álcool, drogas, problemas de saúde, comportamentos de risco, medo, depressão, entre outros fatores.

Temas	Constatações/Sugestões encontradas nos artigos pesquisados
Satisfação	A satisfação dos motoristas está relacionada com períodos fora de casa, tempo de carga e descarga (filas), benefícios trabalhistas, plano de saúde, tempo para lazer, treinamentos, oferta de fretes, condições viárias, remuneração, relacionamento com a chefia, plano de carreira, segurança, etc. É extremamente importante melhorar as condições de trabalho desses profissionais (artigo nº 7).
Medicamentos/ Anfetaminas	No artigo nº 10, de um total de 665 entrevistados, 21,1% declararam utilizar medicamentos, convém nesse caso uma vigilância constante e preventiva da saúde dos motoristas, com melhorias das condições de trabalho e diminuição dos riscos de acidentes. O artigo nº 13 analisou dois períodos de 2013 e 2016 e mesmo após a legislação que exige exame toxicológico dos motoristas e aquelas que controlam a comercialização de certas anfetaminas o consumo desses produtos ainda continua elevado. O artigo nº 6 pesquisou 134 motoristas no Estado de São Paulo, nos exames de urina de 10,8% deles constataram-se a presença de anfetaminas e segundo eles, o uso era para manter a vigília; essa constatação serve de alerta da necessidade de políticas públicas que possam prevenir, reverter e evitar o uso desses produtos e de drogas pelos motoristas.
Comportament os	No artigo nº 11, 684 motoristas foram pesquisados, 11% deles sofreram algum tipo de acidente de trânsito - AT no período de 2012 - 2013 no Estado de São Paulo. A pesquisa identificou alguns comportamentos que podem evoluir para AT: pouca experiência profissional, transgressões das regras de trânsito, trabalhar horas excessivas. Sugere-se que todos os envolvidos organizem e coordenem os trabalhos desta classe para evitar, corrigir e reduzir esses comportamentos.
Saúde	Nesta categoria de análise, nos artigos números 3, 4, 8, 12, 14, 15 foram detectados que, as condições de trabalho (fadiga), hábitos e comportamentos dos motoristas contribuem para a obtenção ou não de um bem estar social e qualidade de vida deles. Com a aplicação das Leis deveria diminuir os riscos, melhorar condições de saúde e trabalho e conseqüentemente reduzir os acidentes. O artigo 12 salientou que o risco de acidentes dobra a partir de doze horas trabalhadas, contrariando o que determina a Lei nº 13.103/2015, artigo 235-C quando permite prolongar em mais 4 horas como hora extra mediante acordo coletivo. As pesquisas apontam para necessidade de respeitar os períodos de folga, descanso e jornadas legais de trabalho e o tempo de sono, evitando com isso eventuais problemas de saúde e acidentes.
Sono/sonolênci a	Nos artigos nº 2 e 9 uma constatação de que os motoristas transportadores estão sofrendo com o excesso de trabalho e sonolência devido a isso. No artigo nº 2, 206 motoristas do Brasil e 200 de Portugal participaram da pesquisa, houve problemas relacionados ao sono em 35,4% dos brasileiros 21,5% dos portugueses. Sugerem-se programas de prevenção e fiscalização para tentar resolver esses problemas.
Problemas de audição	No artigo nº 1 foram pesquisados 75 motoristas para investigar a audição em relação com qualidade de vida, 58,7% com boa qualidade de vida e 24% muito boa; 33,3% apresentaram audiogramas com alterações, o autor não percebeu uma relação dos exames com a qualidade de vida apresentada. O artigo nº 5 ao pesquisar nos motoristas a perda auditiva induzida pelo ruído detectou-se 22,36% exames estavam alterados em relação a 76 motoristas, salientado que (de acordo com o artigo) quanto maior a idade, maior será a

	alteração. Sugerem-se ações coordenadas envolvendo instituições de saúde e públicas, segurança do trabalho no sentido de preservar a saúde desses trabalhadores.
--	--

Fonte: Portal de Periódico da CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Quadro 4 – Constatações e sugestões contidas nos 15 artigos pesquisados (adaptado)

Com base no exposto ao longo desse artigo, destacam-se algumas situações influenciadoras dos acontecimentos e do cotidiano dos motoristas, nas condições de saúde e trabalho desses profissionais; jornada excessiva de trabalho, situação viária, comportamentos e consumo de medicamentos e drogas ilícitas (SÍMMONDS, 2015).

É necessário que o tema como um todo seja debatido amplamente pela sociedade e pelas autoridades para que as soluções apareçam, todos precisam se envolver nessas situações para a garantia da Qualidade de Vida e Saúde desses trabalhadores, não basta apenas à edição de leis, é preciso que elas sejam seguidas e cumpridas sem nenhum tipo de exceção, somente dessa maneira e boa vontade dos empregadores, somados à eficiência dos órgãos fiscalizadores é que o setor evoluirá, cumprirá o seu papel e conquistará o respeito de todos.

## 7. Considerações finais

Todas essas constatações influenciam diretamente nas condições de saúde e bem estar físico e mental do motorista. A qualidade de vida no trabalho desses profissionais é influenciada pelas características inerentes à profissão e pelo cumprimento ou não das regras e legislações sobre o assunto.

Convém salientar a grande pressão que os motoristas sofrem na sua profissão, pois o horário de trabalho excede a capacidade humana, uma vez que os serviços de transportes funcionam vinte e quatro horas e, com isso, os caminhoneiros precisam acompanhar essa rotina, influenciando e prejudicando totalmente as suas condições de trabalho e de saúde (SÍMMONDS, 2015).

A realidade apresentada apenas demonstra uma pequena lista dos problemas enfrentados pelos caminhoneiros no seu cotidiano de trabalho, apresenta indícios de que alguma coisa está errada e que as ações, controle, fiscalização e condições de trabalho precisam ser revisadas. A qualidade de vida no trabalho que o motorista merece é aquela que permita a ele conduzir a sua vida com saúde e dignidade, estar satisfeito e feliz, e proporcionar estabilidade para si e sua família, colhendo os frutos de seu trabalho e, assim, crescer e progredir junto com o seu país.

## Referências

BRASIL. **Decreto - Lei 5.452** de 01 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho, publicada no DOU em 9 de agosto de 1943. São Paulo: Saraiva, 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei 12.619** de 30 de abril de 2012. 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 no 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, publicada no DOU em 02 de maio de 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei 13.103** de 2 de março de 2015. 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 no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências, publicada no DOU em 03 de março de 2015.

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. **Periódicos CAPES/MEC**. Disponível em: <<http://www.periodicos.capes.gov.br>> Acesso em: 08 Set. 2019.

CARVALHO, M. de F. de S. **Gestão de pessoas: Implantando qualidade de vida no trabalho sustentável nas organizações**. Disponível em: <<http://www.itpac.br/arquivos/Revista/71/6.pdf>> Acesso em: 08 Out. 2016.

CORRÊA, D. A. **A Importância da qualidade de vida no trabalho e sua influência nas relações humanas**. Disponível em: <<http://www.transformare.adm.br/anais/Artigo-Dalila-et-al.-Qualidade-de-vida.pdf>> Acesso em: 07 Out. 2016.

DAL FORNO, C; FINGER, Igor da Rosa. **Qualidade de vida no trabalho: conceito, histórico e relevância para a gestão de pessoas**. Disponível em: <<file:///C:/Users/Usu%C3%A1rio/Downloads/3015-8778-2-PB.pdf>> Acesso em: 10 Set. 2019.

FENATRACOP. **Leis nº. 12.619/2012 e nº. 13.103/2015**. Disponível em: <<http://fenatracoop.com.br/site/index>> Acesso em: 08 Out. 2016.

MASSOLLA, M.F.; CALDERARI, P. **Qualidade de vida no trabalho**. Disponível em: <<http://www.unisalesiano.edu.br/simposio2011/publicado/artigo0059.pdf>> Acesso em: 10 Set. 2019.

MICHEL, M. H. **Metodologia e pesquisa científica em ciências sociais**. 2. Ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MORAES, R.; GALIAZZI, M. do C. **Análise textual discursiva**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2007. – 224.p.

RIBEIRO, L. A.; SANTANA, L. C. de. **Qualidade de Vida No Trabalho: Fator decisivo para o sucesso organizacional**. Disponível em: <[http://www.cairu.br/riccairu/pdf/artigos/2/06\\_qualidade\\_vida\\_trabalho.pdf](http://www.cairu.br/riccairu/pdf/artigos/2/06_qualidade_vida_trabalho.pdf)>. Acesso em: 08 Out. 2016.

SÍMMONDS, E. G. S. **Fatores determinantes da Qualidade de Vida no Trabalho de motoristas de transporte de cargas em trânsito pela região de Barra do Garças – MT**. Congresso Internacional de Administração -2015. Disponível em: <<file:///C:/Users/Usu%C3%A1rio/Downloads/01434370897.pdf>> Acesso em: 07 Set. 2019.