



[www4.fsanet.com.br/revista](http://www4.fsanet.com.br/revista)

Revista Saúde em Foco, Teresina, v. 7, n. 1, art. 9, p. 155-175, jan./abr. 2020

ISSN Eletrônico: 2358-7946

<http://dx.doi.org/10.12819/rsf.2020.7.1.9>

## Hábitos e Qualidade de Vida de Caminhoneiros que Trafegam pela PR 182-Km 76

### Habits and Life Quality of Truckers who Travel Through PR 182- Km 76

#### **Tainá Casiana Silveira dos Santos**

Graduada em Nutrição pela Universidade Federal da Fronteira Sul

E-mail: [staina299@gmail.com](mailto:staina299@gmail.com)

#### **Thiago Okagawa Silva**

Graduando em Nutrição pela Universidade Federal da Fronteira Sul. Realeza, PR, Brasil

E-mail: [okagawathiago@gmail.com](mailto:okagawathiago@gmail.com)

#### **Luciana Corrêa**

Graduanda em Nutrição pela Universidade Federal da Fronteira Sul

E-mail: [lucianacorrea88@hotmail.com](mailto:lucianacorrea88@hotmail.com)

#### **Victor Augusto da Silva Carneiro**

Graduando em Ciências Biológicas pela Universidade Federal da Fronteira Sul

E-mail: [victor.dm2012@gmail.com](mailto:victor.dm2012@gmail.com)

#### **Dalila Moter Benvegnú**

Doutora em Farmacologia pela Universidade Federal de Santa Maria

Professora adjunta III da Universidade Federal da Fronteira Sul

E-mail: [dalilabenvegnu@yahoo.com.br](mailto:dalilabenvegnu@yahoo.com.br)

---

#### **Endereço: Tainá Casiana Silveira dos Santos**

Universidade Federal da Fronteira Sul - Rodovia PR 182, Km 466, Caixa Postal 253, CEP: 85770-000, Realeza/PR, Brasil.

#### **Endereço: Thiago Okagawa Silva**

Universidade Federal da Fronteira Sul - Rodovia PR 182, Km 466, Caixa Postal 253, CEP: 85770-000, Realeza/PR, Brasil.

#### **Endereço: Luciana Corrêa**

Universidade Federal da Fronteira Sul - Rodovia PR 182, Km 466, Caixa Postal 253, CEP: 85770-000, Realeza/PR, Brasil.

#### **Endereço: Victor Augusto da Silva Carneiro**

Universidade Federal da Fronteira Sul - Rodovia PR 182, Km 466, Caixa Postal 253, CEP: 85770-000, Realeza/PR, Brasil.

#### **Endereço: Dalila Moter Benvegnú**

Universidade Federal da Fronteira Sul - Rodovia PR 182, Km 466, Caixa Postal 253, CEP: 85770-000, Realeza/PR, Brasil.

**Editor-Chefe: Dr. Tonny Kerley de Alencar Rodrigues**

**Artigo recebido em 22/12/2019. Última versão recebida em 06/02/2020. Aprovado em 07/02/2020.**

**Avaliado pelo sistema Triple Review: a) Desk Review pelo Editor-Chefe; e b) Double Blind Review (avaliação cega por dois avaliadores da área).**

**Revisão: Gramatical, Normativa e de Formatação**



## RESUMO

**Objetivo:** verificar hábitos de vida de motoristas de caminhão e sua relação com a qualidade de vida. **Métodos:** estudo observacional, abrangendo uma amostra de 107 homens profissionais de transporte de cargas. Os caminhoneiros foram abordados em um posto de combustível situado na rodovia PR 182 - KM 76, a fim de responderem a uma anamnese e a um questionário de qualidade de vida, bem como de terem coletados seus pesos e estaturas para o cálculo do índice de massa corporal. **Resultados:** A mediana de idade entre os participantes foi de 42 anos. Os indivíduos viajavam a trabalho por volta de 10 dias, dirigindo cerca de 13 horas por dia e 88,8% possuíam excesso de peso. Ainda, 63,6% realizavam refeições em restaurantes e 25,2% optavam sempre por alimentos fritos. A prevalência de uso de substâncias psicoestimulantes para cumprir os exíguos prazos dos fretes foi de 23,37% e 75,70% dos participantes conheciam outros caminhoneiros usuários. Ademais, 59,8% afirmaram possuir uma boa qualidade de vida, fato que gera um pressuposto de uma distorção da autopercepção de qualidade de vida. **Conclusão:** existe a necessidade de orientações, políticas públicas e fiscalização efetiva a esta categoria, para melhorias na rotina dos motoristas de caminhão.

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

## ABSTRACT

**Objective:** to examine life habits of truck drivers and its relation with their life quality. **Methods:** observational study, analysing a sample of 107 freight transport professionals. The truck drivers were approached in a gas station in PR 182 - KM 76 to answer an anamnesis and a questionnaire about their life quality, as well as to have their weight and height measured to calculate their body mass index. **Results:** the age median of the participants was of 42 years old. The individuals were traveling for work for about 10 days, driving about 13 hours a day and 88,8% of them were overweight. Moreover, 63,6% ate their meals in restaurants and 25,2% always chose fried food. The use of psychostimulants to accomplish narrow freight deadlines prevalence was of 23,37% and 75,70% of the participants knew another trucker users. Furthermore, 59,8% of them stated that they had a good quality life, a fact that results in the assumption that there is a distortion on their life quality self-perception. **Conclusion:** there is a necessity on orientation to truck drivers, public policies for them and effective control to this professional category, in order to improve their routine.

**Keywords:** Drivers. Lifestyle. Health. Stimulants. Life quality.

## 1 INTRODUÇÃO

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

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

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

Uma forma de garantir os prazos exíguos nas transições de cargas, fato ao qual os caminhoneiros estão comumente submetidos, pode ser por meio do uso de substâncias psicoestimulantes, habitualmente à base de anfetaminas. O uso de tais drogas pode ainda estar associado a outras substâncias, como a cocaína e/ou outros estimulantes, como cafeína e bebidas energéticas (KNAUTH *et al.*, 2012).

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

Outro fator que se destaca nesta profissão como uma característica secundária, também com origem no tempo diário curto, é a alimentação desregrada dos motoristas. Esta é

uma das causas do excesso de peso e seus agravos (NOTTO *et al.*, 2017). Ademais, estudos demonstram que estes indivíduos são pouco ativos, o que pode contribuir para o cenário da obesidade (BEDESCHI, 2014).

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

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

## 2 METODOLOGIA

Trata-se de um estudo quantitativo, de caráter transversal, com amostragem não probabilística. Abrangendo homens entre 21 a 59 anos de idade, motoristas caminhoneiros, que comumente trafegam pela Rodovia PR 182, Km – 76, situada no sudoeste do estado do Paraná. A pesquisa ocorreu no período de março de 2017 a junho de 2018, às segundas-feiras, duas vezes ao mês, das 09:00 às 16:00 horas. Os procedimentos do projeto seguiram as Normas e Diretrizes Regulamentadoras da Pesquisa Envolvendo Seres Humanos (CNS 466/2012), sendo aprovado pelo Comitê de Ética sob protocolo CAAE número 62432816.1.0000.5564.

A seleção dos participantes foi realizada de forma aleatória em um posto de combustível localizado às margens da rodovia mencionada, em um espaço reservado. A escolha do local se deu pela grande movimentação de motoristas de caminhão para fins de

reabastecimento de combustível e realização de refeições, bem como pela facilidade de acesso. Somente foram incluídos no estudo os caminhoneiros que firmaram sua participação no estudo, mediante assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Ao total participaram 111 caminhoneiros, com a exclusão de 4 indivíduos devido ao preenchimento incorreto dos questionários, totalizando, ao final do estudo, 107 participantes.

Não houve qualquer potencial conflito de interesse relativo à elaboração deste trabalho.

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

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

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

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

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

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

### 3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

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

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

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

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

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

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

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

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

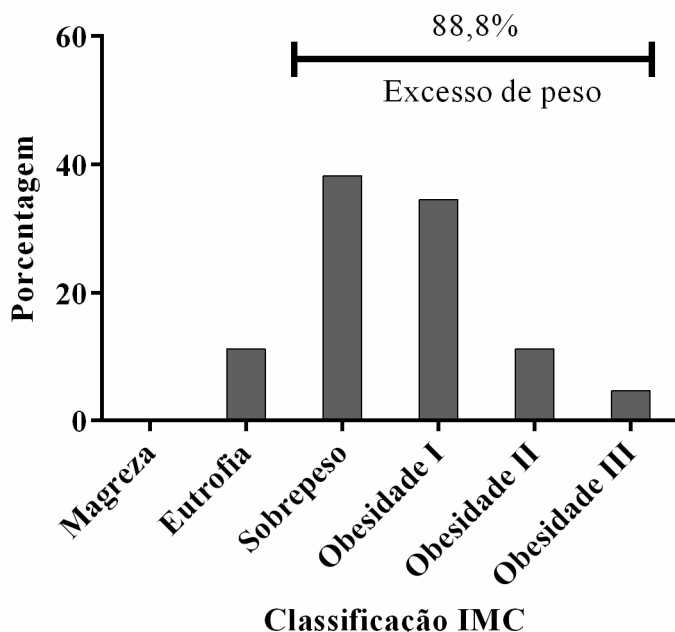
A respeito do tempo de condução diário quando somados, os motoristas que excedem as horas de direção permitidas pela LEI nº 13.103/2015, que limita jornada diária de 8 horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 4 horas, chega-se a 47,8% do total de indivíduos com jornada diária de trabalho ilegal.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

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

De acordo com a pesquisa “Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel)”, 57,7% dos homens entrevistados estavam com o peso acima do recomendando (BRASIL, 2016c). Quando a pesquisa é feita somente entre homens caminhoneiros, esse dado tende a ser mais elevado. Tal dado está em acordo com o presente estudo, cujos resultados apontam que 88,8% dos caminhoneiros entrevistados estavam com o peso acima do normal (Figura 1). Resultados similares foram encontrados por Notto *et al.*, (2017) em uma pesquisa no Rio Grande do Sul, na qual 81,7% dos motoristas apresentaram sobrepeso ou algum grau de obesidade. O percentual elevado de excesso de peso nos caminhoneiros pode levar a prejuízos à saúde, pois o acúmulo anormal de gordura corporal é um dos principais riscos a doenças e mortalidade no mundo inteiro (KEARNS, 2014).



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



IMC = Índice massa corporal

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

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

A obesidade está entre os principais fatores de risco para o desenvolvimento de doenças crônicas não transmissíveis (DCNT): doenças cardiovasculares, como hipertensão arterial sistêmica (HAS), dislipidemias, diabetes *mellitus* tipo 2 (DM2) e câncer. Tais patologias exercem efeitos adversos à saúde, pois desencadeiam complicações que geram incapacidade, perda de qualidade de vida e óbito (MARIATH *et al.*, 2007). Assim, este estudo também vai de encontro ao exposto, uma vez que, após teste de qui-quadrado de Pearson houve uma associação significativa entre as variáveis “HAS” e “IMC” ( $p = 0,001$ ) e “DM2” e “IMC” ( $p = 0,000$ ), ou seja, quanto maior o valor de IMC; em outras palavras, quanto mais obeso for o indivíduo estudado, maior será o seu risco de desenvolvimento de tais doenças.

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

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

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

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

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

O DM2 é considerado uma epidemia, já que se estima que até 2040 atinja 23,3 milhões de pessoas no Brasil (INTERNATIONAL DIABETES FEDERATION, 2015). Deste modo, em relação a esta patologia, a prevalência neste estudo foi coincidente com o estudo de Paris *et al.* (2012), no Rio Grande do Sul, onde 3% dos caminhoneiros entrevistados possuíam DM2.

Referente à análise da glicemia pós-prandial, foi realizado o teste em 19 caminhoneiros, sendo que desses, 4 (21,05%) indivíduos apresentavam DM2, conforme relatado por parte dos mesmos na anamnese. Assim, o teste de glicemia revelou que 100% destes indivíduos, apresentaram valores de glicemia pós-prandial muito acima do limite de referência (<160mg/dL). A respeito dos demais, 15 (36,84%) indivíduos também apresentaram valores de glicemia pós-prandial acima do recomendado (máximo 126mg/dL).

Tradicionalmente o diabetes tem sido responsabilizado por complicações como amputação de membros inferiores, cegueira, tuberculose e insuficiência renal (BRASIL, 2017-2018b).

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

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

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

A realização diária das refeições fora de casa tem favorecido a ingestão de alimentos com alta densidade calórica por parte dos motoristas de caminhão. Um estudo, no qual ocorreu a quantificação de óleo adicionado na cocção em 3 restaurantes distintos, comprovou que em todos os estabelecimentos estudados a quantidade *per capita* de óleo ultrapassou o limite recomendado pelo “Guia Alimentar Para a População Brasileira” (KUNERT *et al.*, 2013).

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

Os caminhoneiros também foram interrogados ao que estavam habituados a consumir em restaurantes e, deste modo, 13,1% relataram comer *buffet* e lanches; o mesmo percentual afirmou consumir apenas lanches ou salgados fritos e, ainda, 3,7% indicaram consumo diário

de churrasco. Azevedo *et al.* (2014) alertam sobre os riscos destes padrões dietéticos, uma vez que o consumo diário e ilimitado de gordura saturada e carne vermelha podem estar fortemente associados ao desencadeamento de enfermidades, como doenças cardiovasculares, DM2 e câncer, especialmente de colorretal. Desta maneira, observa-se que caminhoneiros apresentam grande vulnerabilidade a doenças crônicas.

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

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

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

Quando questionados sobre o uso de psicoestimulantes, 23,37% dos caminhoneiros admitiram fazer uso de substâncias para manterem-se despertos. Devido ao fato de os caminhoneiros sentirem-se envergonhados, poderiam ter omitido a informação acerca do uso de substâncias psicoestimulantes e, portanto, neste estudo, tal percentual poderia estar sendo subestimado. Além disso, esta suposição é confirmada pela pesquisa de Takitane *et al.* (2013), em que apenas 42,9% dos caminhoneiros cuja amostra de urina foi detectada positiva para anfetaminas declararam realmente ter feito o uso dentro do período de tempo em que a substância pôde ser detectada.

Quando indagados sobre ter conhecimento de colegas de profissão que fazem o uso destas substâncias, o número de caminhoneiros foi discrepante ao número que afirmou fazer o

uso também: 75,70% dos entrevistados conhecem outros caminhoneiros que utilizam psicotrópicos ou outras substâncias.

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

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

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

<b>Substâncias inibidoras do sono</b>	<b>n (%)</b>
<b>Uso pelos entrevistados</b>	
Rebite	13 (12,17)
Rebite e energéticos	10 (9,4)
Cocaína	01 (0,9)
Cápsula de cafeína	01 (0,9)
Nenhuma substância	82 (76,63)
<b>Uso por colegas dos entrevistados</b>	
Rebite	46 (42,90)
Rebite e cocaína	19 (18,0)
Rebite e crack	01 (0,9)
Rebite, cocaína e energéticos	01 (0,9)
Não soube informar o nome da substância	14 (13,0)
Não conhece colegas que utilizam tais substâncias	26 (24,30)

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Sobre a frequência do uso de psicoestimulantes pelos caminhoneiros em cada viagem, o que se destaca é que 8% dos sujeitos afirmam consumir todos os dias em que estão transportando cargas. E, em relação ao tempo de duração do efeito da droga, o período que

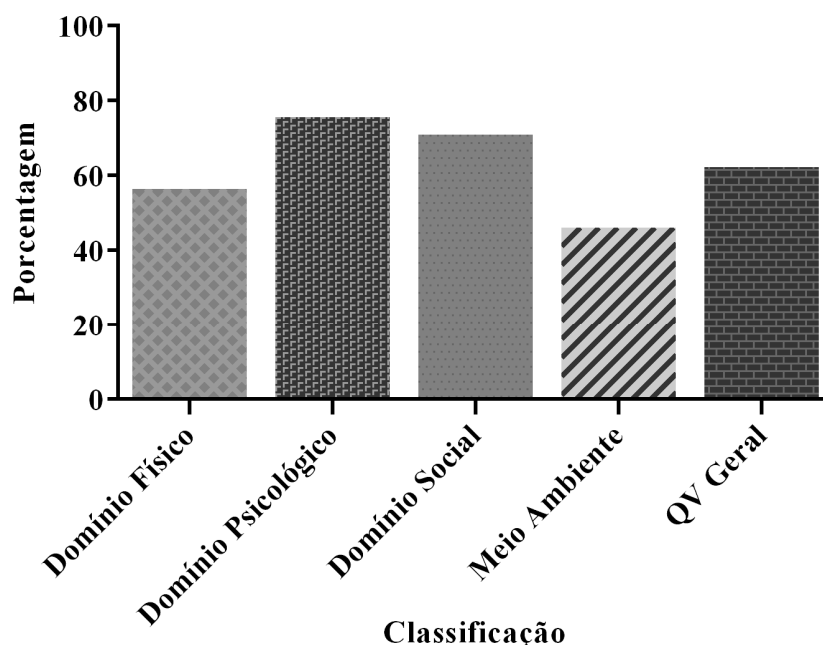
prevaleceu foi de 3 a 6 horas, relatado por 48% dos indivíduos, seguido de 28% que afirmaram sentir-se sob efeito 7 a 12 horas.

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

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

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

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



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

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

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

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

controle do estresse, a nutrição equilibrada, a atividade física regular, os cuidados preventivos com a saúde e o cultivo de relacionamentos sociais.

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

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

#### REFERÊNCIAS

AZEVEDO, E.C.C. *et al.* Padrão alimentar de risco para as doenças crônicas não transmissíveis e sua associação com a gordura corporal - uma revisão sistemática. **Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 05, maio 2014. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1590/1413-81232014195.14572013>> Acesso em: 11 ago. 2018.

BEDESCHI, L.B. **Interface entre consumo e comportamento alimentar, inflamação e os fatores de risco cardiovascular entre indivíduos com excesso de peso.** 2014. 134 p.



Dissertação (Mestrado em saúde e enfermagem) - Curso de Enfermagem, Escola de Enfermagem, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <<http://www.enf.ufmg.br/pos/defesas/808M.PDF>> Acesso em: 11 ago. 2018.

BORJES, L.C.; TASCA, F. J.; ZAMPROGNA, P.E. Alimentos industrializados fontes de sódio utilizados no preparo de refeições em restaurantes comerciais de Chapecó-SC. **Demetra: alimentação, nutrição & saúde**, Chapecó, v. 9, n. 01, p.83-97, 2014. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/demetra/article/view/7249/8816>> Acesso em: 11 ago. 2018.

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte (CNT). **Pesquisa Rodoviária**, 2005. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2005/Relat%C3%B3rios%20Anal%C3%ADticos%20das%20Liga%C3%A7%C3%B5es%20Rodovi%C3%A1rias/ligacao065.pdf>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Resolução da Diretoria Colegiada nº 52, de 06 de outubro de 2011. Dispõe sobre a proibição do uso das substâncias anfepramona, femproporex e mazindol, seus sais e isômeros, bem como intermediários e medidas de controle da prescrição e dispensação de medicamentos que contenham a substância sibutramina, seus sais e isômeros, bem como intermediários e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 10 out. 2011, Seção I, p. 55. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/31323731/pg-55-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-10-10-2011>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Resolução da Diretoria Colegiada nº 50, de 25 de setembro de 2014. Dispõe sobre as medidas de controle de comercialização, prescrição e dispensação de medicamentos que contenham as substâncias anfepramona, femproporex, mazindol e sibutramina, seus sais e isômeros, bem como intermediários e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 26 set. 2014, Seção I, p. 66. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/77290812/dou-secao-1-26-09-2014-pg-66>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte (CNT). **Perfil dos Caminhoneiros**. Brasília: CNT, 2016a. Disponível em: <[http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/Pesquisa\\_CNT\\_de\\_Profil\\_dos\\_Caminhoneiros\\_2016\\_Completo.pdf](http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/Pesquisa_CNT_de_Profil_dos_Caminhoneiros_2016_Completo.pdf)>. Acesso em: 03 nov. 2018

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

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte (CNT). **Transporte é o maior segmento do setor de serviços**. Brasília: CNT, 2017a. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/transporte-maio-segmento-setor-servicos>>. Acesso em: 17 set. 2018.

BRASIL. Sociedade Brasileira de Diabetes. **Diretrizes Sociedade Brasileira de Diabetes (SBD) 2017- 2018.** São Paulo: sbd, 2017b. Disponível em: <<https://www.diabetes.org.br/profissionais/images/2017/diretrizes/diretrizes-sbd-2017-2018.pdf>> . Acesso em: 03 nov. 2018.

BRASIL. Sociedade Brasileira de Diabetes. **Conduta terapêutica no diabetes tipo 2: algoritmo sbd. São Paulo: sbd, 2018a.** Disponível em: <<https://www.diabetes.org.br/publico/images/2018/posicionamento-oficial-sbd-tratamento-do-dm2-versao-final-e-definitiva-10-mai-2018.pdf>> . Acesso em: 03 nov. 2018.

BRASIL. Secretaria de Vigilância em Saúde. Ministério da Saúde. **Boletim Epidemiológico Acidentes de trânsito relacionados ao trabalho.** 2018b. Disponível em: <<http://portalarquivos2.saude.gov.br/images/pdf/2018/junho/20/2017-033-publicacao.pdf>> Acesso em: 03 nov. 2018.

BUXTON, O.; MARCELLI, E. Short and long sleep are positively associated with obesity, diabetes, hypertension, and cardiovascular disease among adults in the United State. **Social Science & Medicine**, Boston, v. 71, p.1027-1036, 2010. Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/20621406>> Acesso em: 03 nov. 2018.

CAHILL, L.C. *et al.* Fried-food consumption and risk of type 2 diabetes and coronary artery disease: a prospective study in 2 cohorts of US women and men. **The American Journal Of Clinical Nutrition**, v. 100, n. 2, p.667-675, ago. 2014. Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/24944061>> Acesso em: 03 nov. 2018.

CORRÊA, G. S. O. **Qualidade de vida dos motoristas rodoviários de Pernambuco. 52 p.** Monografia (Especialização em Psicologia do Trânsito) - Curso de Psicologia, Universidade Paulista, Maceió, 2013. Disponível em: <[http://www.netrantransito.com.br/arq\\_download/Monografia%20de%20Gilvania%20FINAL.pdf](http://www.netrantransito.com.br/arq_download/Monografia%20de%20Gilvania%20FINAL.pdf)> Acesso em: 03 nov. 2018.

CORRÊA, M. **Com greve dos caminhoneiros transporte de cargas tem maior queda em 19 anos. O Globo**, 2018, Seção Economia, 08 jun. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/com-greve-de-caminhoneiros-transporte-de-carga-tem-maior-queda-em-19-anos-22758083>>. Acesso em: 17 set. 2018.

FREEMAN, D. The effects of improving sleep on mental health (OASIS): a randomised controlled trial with mediation analysis. **The Lancet**, v. 4 n. 10, p.749-759, Oct. 2017.. Disponível em: <[https://www.thelancet.com/journals/lanpsy/article/PIIS2215-0366\(17\)30328-0/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanpsy/article/PIIS2215-0366(17)30328-0/fulltext)>. Acesso em: 17 set. 2018.

FTOUNI, S. *et al.* Objective and subjective measures of sleepiness, and their associations with on-road driving events in shift workers. **Journal Of Sleep Research**, Australia, v. 22, n. 1, p.58-69, Feb. 2012. Disponível em: <<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1365-2869.2012.01038.x>>. Acesso em: 11 set. 2018.

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

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

KEARNS, K. *et al.* Chronic disease burden associated with overweight and obesity in Ireland: the effects of a small BMI reduction at population level. **BMC Public Health**, v. 14, n. 143, feb. 2014. Disponível em: <<https://bmcpublihealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/1471-2458-14-143>>. Acesso em: 20 set. 2018.

KJELDSE, S. Hypertension and cardiovascular risk: General aspects. **Pharmacological Research**, Oslo, v. 129, p.95-99, mar. 2017. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1043661817311180?via%3Dihub>>. Acesso em: 20 set. 2018.

KNAUTH, D. R. *et al.* Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. **Revista de Saúde Pública**, Porto Alegre, v. 46, n. 5, p.886-893, jan. 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-89102012000500016](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102012000500016)> Acesso em: 20 set. 2018.

KOLHS, M. *et al.* Perfil dos Trabalhadores Motoristas e Fatores para Doenças Cardiovasculares. **Journal Of Health Sciences**. v. 19, n. 1, p.9-13, jan. 2017. Disponível em: <<https://revista.pgsskroton.com.br/index.php/JHealthSci/article/view/3545/3506>> Acesso em: 20 set. 2018.

KUNERT, C. S. *et al.* **Teores de sal e gordura nas preparações de restaurantes comerciais da cidade de Goiânia-go.** **Revista Brasileira em Promoção da Saúde**, Fortaleza, v. 26, n. 1, p.19-25, mar. 2013. Disponível em: <<https://periodicos.unifor.br/RBPS/article/view/2614>> Acesso em: 25 set. 2018.

LIMA, Eliane M. G. **Qualidade de vida no cotidiano de caminhoneiros e sua correlação com o cronotipo**. 94fl. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) - Curso de Enfermagem, Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012. Disponível em:<<http://repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/311328>> Acesso em: 25 set. 2019.

MARIATH, A. B. *et al.* **Obesidade e fatores de risco para o desenvolvimento de doenças crônicas não transmissíveis entre usuários de unidade de alimentação e nutrição.** **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 4, abr. 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X2007000400017](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2007000400017)> Acesso em: 01 out. 2018.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. **Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão.** **Revista Brasileira de Enfermagem**, Brasília, v. 63, n. 4, ago. 2010. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-71672010000400006>> Acesso em: 01 out. 2018.

MOREIRA, R. S.; GADANI J. A. A. B. **A prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros que passam pela cidade de Dourados-MS.** **Interbio**, Dourados, v. 3, n. 2,

p.27-34, jan. 2009. Disponível em: <<https://docplayer.com.br/8529687-A-prevalencia-do-uso-de-anfetaminas-por-caminhoneiros-que-passam-pela-cidade-de-dourados-ms.html>> Acesso em: 01 out. 2018.

NOTTO, Vinicius O. *et al.* **Associação entre índice de massa corporal e circunferência da cintura com hipertensão arterial sistêmica em caminhoneiros.** *Cereus*, Gurupi, v. 9, n. 2, p.163-177, abr. 2017. Disponível em: <[10.18605/2175-7275/cereus.v9n1p.163-177](https://doi.org/10.18605/2175-7275/cereus.v9n1p.163-177)> Acesso em: 05 out. 2018.

PARIS, P. *et al.* **Sono, estado nutricional e hábitos de vida de caminhoneiros.** *Ciência e Saúde*, Porto Alegre, v. 6, n. 3, p.197-205, dez. 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.15448/1983-652X.2013.3.13000>> Acesso em: 05 out. 2018.

RODRIGUES, F. F.L. *et al.* **Relação entre conhecimento, atitude, escolaridade e tempo de doença em indivíduos com diabetes mellitus.** *ACTA Paulista de Enfermagem*. N.2 v. 25. P. 284-290, 2012. Disponível em:<<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-21002012000200020>> Acesso em: 05 out. 2018.

RUBIO-GUERRA, A. F. *et al.* **Depression increases the risk for uncontrolled hypertension.** *Experimental & Clinical Cardiology*, v. 18, n. 1, p.10-12, 2013. Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3716493/>> Acesso em: 05 out. 2018.

RUST, P.; EKMEKCIOGLU, C. **Impact of Salt Intake on the Pathogenesis and Treatment of Hypertension.** *Advances In Experimental Medicine And Biology*, v.956 p.61-84, 2017. Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/27757935>> Acesso em: 10 out. 2018.

SANTOS, R. S. **Nível de saúde e qualidade de vida de motoristas do transporte rodoviário, participantes do porto seco de Uruguaiana-rs.** 80fl. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Educação Física) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Uruguaiana. 2008. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/view/5093>>

SILVA, J. B. *et al.* Perfil nutricional de um grupo de caminhoneiros brasileiros. **Revista Científica da Faminas, Muriaé**, v. 7, n. 3, p.45-59, 16 set. 2010. Disponível em: <<http://periodicos.faminas.edu.br/index.php/RCFaminas/article/view/280/256>> Acesso em: 15 out. 2018.

SINAGAWA, D. M. **Uso de substâncias psicoativas por motoristas profissionais no Estado de São Paulo.** 100fl. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Faculdade de Medicina, USP, São Paulo, 2015. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/5/5160/tde-10062015-103435/publico/DanieleMiyumiSinagawa.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2018.

TAKITANE, J. **Verificação do uso de anfetaminas (“rebite”) por motoristas profissionais através da análise toxicológica em urina.** 95fl. Dissertação (Mestrado em Ciências) - Faculdade de Medicina, USP, São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/5/5160/tde-24102014-121944/publico/JulianaTakitane.pdf> . Acesso em: 15 out. 2018.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Obesity:** preventing and managing the global epidemic. Report of a WHO consultation, Geneva 3-5 Jun 1997. Geneva: World Health Organization, 1998. 178p. Disponível em:  
<<https://apps.who.int/iris/handle/10665/63854>> Acesso em: 05 nov. 2018.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Division of Mental Health. **WHOQOL-BREF:** introduction, administration, scoring and generic version of the assessment: field trial version. Geneva: World Health Organization, 1996. 16p. Disponível em:  
<<https://apps.who.int/iris/handle/10665/63529>> Acesso em: 05 nov. 2018

WARREN, T. *et al.* Sedentary behaviors increase risk of cardiovascular disease mortality in men. **Medicine And Science In Sports And Exercise**, v. 42, n. 5, p.879-885, may. 2010. Disponível em:  
< <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2857522/>>. Acesso em: 10 nov. 2018.

#### Como Referenciar este Artigo, conforme ABNT:

SANTOS, T. C. S; SILVA, T. O; CORRÊA, L; CARNEIRO, V. A. S; BENVENÚ D. M. Hábitos e Qualidade de Vida de Caminhoneiros que Trafegam pela PR 182-Km 76. **Rev. Saúde em Foco**, Teresina, v. 7, n. 1, art. 9, p. 155-175, jan./abr.2020.

Contribuição dos Autores	T. C. S. Santos	T. O. Silva	L. Corrêa	V. A. S. Carneiro	D. M. Benvegnú
1) concepção e planejamento.	X	X	X	X	X
2) análise e interpretação dos dados.	X	X			X
3) elaboração do rascunho ou na revisão crítica do conteúdo.	X	X			X
4) participação na aprovação da versão final do manuscrito.	X	X	X	X	X