

AValiação DA QUALIDADE DE VIDA DECLARADA PELOS MOTORISTAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO.

MARLI TERESINHA BAÚ^{1*}, SAMUEL SCHELESK², GRACIELA APARECIDA PELEGRINI³, KELI DAMIN⁴

¹ Msc. Professora de Engenharia Mecânica-IFSC, Chapecó-SC. Fone: (49) 9917-0076, marlibau@ifsc.edu.br

² Msc. Professor de Engenharia Mecânica- IFSC, Chapecó-SC. Fone:(54) 8401-5483, samuelscheleski@gmail.com

³ Dra. Professora em Engenharia de Produção, IFSC, Chapecó-SC. Fone: (49) 9950-9951, Graciela@ifsc.edu.br

⁴ Msc. Professora de Engenharia de Materiais- IFSC, Chapecó-SC. Fone: (48) 9994-3662, kelivsd@gmail.com

Apresentado no

Congresso Técnico Científico da Engenharia e da Agronomia – CONTECC' 2015
15 a 18 de setembro de 2015 - Fortaleza-CE, Brasil

RESUMO: A abordagem para esta pesquisa está baseada na qualidade de vida dos profissionais que atuam como motoristas de caminhões, que também é norteada por Leis, Legislações que devem ser atendidas na íntegra, buscando investigar as dificuldades de desenvolver esta atividade e o não atendimento as Leis Normativas exigidas. As próprias exigências do mercado competitivo forçam as organizações a alterar a forma de trabalho não, não possibilitando que a qualidade de vida seja preservada em suas exigências mínimas. O resultado é a forma alternativa de alimentação, descumprimento de horários para vencer trajetos, sedentarismo e as enfermidades decorrentes em razão do tempo. O profissional se torna uma vítima do trabalho, sem qualidade de vida, buscando alternativas de definir ou até mesmo conceituar qualidade de vida, causando sono, sedentarismo, abuso ao dirigir, alimentação incorreta. Fazendo parte dos números de profissionais doentes.

PALAVRAS-CHAVE: qualidade de vida, sedentarismo, motorista veicular.

QUALITY OF LIFE ASSESSMENT STATED BY DRIVERS OF ROAD TRANSPORT.

ABSTRACT: The approach for this research is based on the quality of life for professionals who work as truck drivers, which is also guided by Laws, Legislation that must be met in full in order to investigate the difficulties of developing this activity and not the service Normative laws required. The demands of the competitive market forces organizations to change the way of working not, not allowing the quality of life is preserved in its minimum requirements. The result is the alternative form of food, schedules failure to win paths, physical inactivity and disease arising due time. Professional becomes a victim of work, without quality of life, seeking alternatives to define or even conceptualizing quality of life, causing sleep, inactivity, abuse while driving, poor diet. As part of the patient professional numbers.

KEY WORDS: quality of life, physical inactivity, truck driver.

INTRODUÇÃO

A profissão de motorista profissional no transporte rodoviário de cargas caracteriza-se, em geral, como indivíduos sedentários, baixo grau de escolaridade e elevada massa corpórea, principalmente no abdômen. Admitem o consumo de bebidas alcoólicas, muitas vezes associadas ao fumo, alimentação inadequada e consumo de medicamentos sem prescrição médica.

Segundo o DENATRAN (2009) os índices de acidentes são considerados altos com o envolvimento de caminhões, aumentando a violência das colisões. Observando o problema sob o ponto de vista da qualidade de vida do trabalhador motorista, podem-se incluir como fator de análise, a insalubridade das condições de trabalho.

As entrevistas com os motoristas para diagnosticar as medidas de monitoramento feitas pelas empresas, os aspectos sociais, hábitos alimentares, vícios, consumo de bebidas alcoólicas e medicamentos com ou sem prescrição médica. Em complemento as informações, questionou-se o tempo médio no volante, os controles de carga horária de trabalho e o uso de monitoramento por

satélite para controlar a jornada de trabalho. A Norma OHSAS 18001 (2007), cuja sigla em inglês significa *Occupational Health and Safety Assessment Service*, que traduzido ao português se tem Avaliação de Saúde e Segurança Ocupacional, estabelece para as organizações um sistema de gestão da saúde e segurança ocupacional, baseado em planos, objetivos, indicadores e metas, que auxiliam a busca por melhoria de desempenho. Silva (2009) aponta que a informática em muito colaborou com o desenvolvimento dos sistemas de informações possibilitando o acesso rápido às mesmas. Não se deve correr o risco de se ter um amontoado de dados e pouca informação.

MATERIAL E MÉTODOS

A pesquisa foi conduzida em campo, dentro de quatro empresas do transporte rodoviário de cargas frigorificadas, denominadas como empresa A, B, C e D, com unidades instaladas no Oeste Catarinense. Tratou-se de uma pesquisa básica pura ou fundamental, pois procurou o progresso científico e a ampliação dos conhecimentos teóricos. A pesquisa bibliográfica e estudo de campo. A pesquisa bibliográfica “é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (GIL, 1999, p. 65), e, atualmente, com material disponibilizado na Internet. Constam nesta etapa discussões acerca de Processo e Controle de Produção (PCP), Tecnologia da informação (TI) e Segurança e Saúde no trabalho (SST). A técnica da observação foi realizada em três etapas: conhecimento da empresa; identificação do setor e realização de pesquisa de campo. Na primeira etapa foi necessário conhecer a empresa no que se refere ao funcionamento do seu sistema de produção, especificamente no setor de PCP e SHT.

A coleta de dados foi feita dentro das empresas, primeiramente buscando identificar o monitoramento da qualidade de vida dos motoristas pela empresa, através de coleta de informações junto ao departamento de recursos humanos e documentos disponibilizados pelas empresas. Num segundo momento, foram feitas entrevistas diretamente com os motoristas através de formulário específico visualizado na Tabela 1, buscando identificar a auto-avaliação, como exames de saúde periódicos, tipo de alimentação, hábitos, jornada de trabalho, condições de higiene em local de paradas, segurança e local de pernoite.

Na terceira etapa realizou-se entrevista com o operário. Conforme Ribeiro e Milan (2007), a entrevista permite ao entrevistador ficar frente a frente com o respondente, tendo a oportunidade de explorar em profundidade um determinado tema ou objeto de pesquisa. A população de estudo é representada pelos motoristas de caminhões para transporte de cargas frigorificadas, que possuem vínculo empregatício com a empresa. Os dados dos veículos os quais os motoristas estão conduzindo são 100% monitorados através da tecnologia da informação, ou seja, como o motorista se sente sendo seguido o tempo todo e ao mesmo tempo tendo a possibilidade de poder ter essa ferramenta em suas mãos. Os motoristas condutores de veículos para o transporte de cargas frigorificadas com percursos de no mínimo 450 km de distância percorrida, ter habilitação de categoria. Os dados foram coletados no período de 40 dias consecutivos, com entrevistas e preenchimento de formulários com profissionais ligados aos motoristas na empresa, gerentes, supervisores e/ou técnicos em segurança do trabalho. Ao todo participaram do diagnóstico preliminar cerca de 60 motoristas, profissionais de caminhões para transporte de cargas frigorificadas. A opinião do trabalhador quanto a sua visão de como é realizado as tarefas; como ocorrem as relações informais e a sua satisfação com a remuneração e possibilidades de crescimento que a empresa oferece. A entrevista com a equipe de segurança teve como objetivo analisar o funcionamento da gestão de segurança da empresa. Para este fim utilizou-se um roteiro de perguntas abertas apresentadas.

CONCLUSÕES

Para a análise e interpretação dos dados, utilizou-se o método qualitativo, a partir das três categorias indicadas por Ribeiro e Nodari (2009): (i) descrição; (ii) análise, que busca entender as características essenciais do sistema em estudo proposto, como ele está funcionando ou como pode funcionar melhor e (iii) interpretação, que busca o significado das informações coletadas e o entendimento do contexto geral. A Tabela 1 mostra as características de idade dos motoristas, tempo de profissão, jornada de trabalho e tempo de empresa. Verificou-se que a idade média dos motoristas está entre 32,5 anos, e o tempo de trabalho na empresa, em média, é de 10 anos, como o tempo de profissão em média de 20 anos, isso não significa que este motorista trabalhou os 20 anos na mesma empresa e também como motorista de caminhão, ou como este tipo de caminhão, pois a tecnologia da

informação trás diariamente inovações, exigindo dos usuários constante atualização, permanecendo em média 10 dias fora de casa em viagem, percorrendo em média 750 km/dia, dirigindo em média 9 horas por dia e repousando em média 8 horas por dia. Estes dados comprovam que atualmente a jornada de trabalho do motorista apresenta muitas situações de desconforto, pois permanecem por um longo período fora de casa, local onde geralmente existe conforto e companheirismo, como é estudado, qualidade de vida.

Tabela 1 : Características relacionadas aos motoristas

VARIÁVEIS	MÍNIMO	MÁXIMO
- Idade	24	65
- Tempo na atual empresa (anos)	1	20
- Tempo de profissão (anos)	01	40
- Permanência da viagem (dias)	3	20
- Distância percorrida (km/dia)	250	1500
- Horas dirigindo por dia	01	15
- Horas de repouso por dia	01	16

Fonte: Adaptado de BAÚ, (2007).

Também está caracterizado os hábitos dos motoristas em monitorar a pressão arterial, glicemia e colesterol total. Verifica-se que 60% dos motoristas entrevistados, somente monitoram a pressão arterial e controlam a glicemia, onde 71,7% controlam o colesterol, sendo que 40% não medem a pressão e nem controla a glicemia, seguidos de 28,3% de motoristas que não controlam o colesterol. As empresas descrevem que tem dificuldade em conseguir monitorar a saúde dos motoristas, justificando que pelo fato de os mesmos se consideram jovens, acreditam não possuírem problemas de saúde, como estão trabalhando a muitos anos como motoristas, os mesmos descrevem que sempre viveram neste ritmo, não havendo problema algum. As empresas destacam que realmente o maior problema e o monitoramento dos exames periódicos em função das longas jornadas que os motoristas permanecem fora de casa viajando em média 10 dias, mas podendo chegar a 60 dias. A Tabela 2 mostra dados relativos às características dos hábitos alimentares dos motoristas de transporte de cargas frigorificadas das empresas pesquisadas. Pode observar que 55% dos motoristas entrevistados preferem comprar alimentos processados, sendo que 28,3% preferem adquirir alimentos *in natura*. Além disto, 21,7% dos motoristas preferem alimentos cozidos e ainda 23,3% fritam seus próprios alimentos e, acrescentam sal após o preparo. Dos 86,7% dos motoristas entrevistados, onde 81,7% deles ainda acrescentam sal como tempero. A maioria dos entrevistados, 85% realiza suas refeições em restaurantes e 78,3% realiza até 3 a 4 refeições diariamente de forma adquirida pronta (pasteis, croquetes, cochas).

Tabela 2– Características dos hábitos alimentares dos motoristas profissionais de transporte de cargas frigorificadas, das empresas A, B, C e D.

VARIÁVEIS	N	%
Forma preferencial de aquisição		
- <i>In natura</i>	17	28,3
- Processados	33	55
- Ambos	10	16,7
Forma preferencial de preparo		
- Cozido	13	21,7
- Assado	4	6,7
- Grelhado	2	3,3
- Frito	14	23,3
Acrescenta sal aos alimentos depois de preparados		
- Sim	52	86,7
- Não	2	3,3
- Às vezes	6	10
Usa sal aos temperos		
- Sim	49	81,7
- Não	11	18,3

Onde realiza as refeições		
Restaurante	51	85,0
Faz a própria refeição	9	15,0
Realiza quantas refeições diariamente		
- 1 a 2	13	21,7
- 3 a 4	47	78,3

Fonte: Adaptado de BAÚ, (2007).

A afirmação sobre o uso de medicamento pelos motoristas para inibir o sono, por parte dos motoristas do transporte de cargas frigorificadas das empresas em estudo. Os dados mostram que 58% dos motoristas já fizeram uso de algum tipo de medicamento para inibir o sono. Entretanto, o uso atualmente foi abandonado por 100% dos entrevistados, segundo declaração dos pesquisados. As questões feitas aos motoristas do transporte de cargas frigorificadas e, que resultaram nos dados apresentados até o momento, permitem observar aspectos relacionados a qualidade de vida destes profissionais e hábitos para preservar a saúde, mesmo através de autodiagnóstico. O que foi exposto neste item mostra um panorama superficial, que exige melhor atenção, tanto por parte do profissional, quanto por parte das empresas as quais estes motoristas representam.

Tabela 3: Uso de medicamento para inibir o sono dos motoristas profissionais de transporte de cargas das empresas A, B, C e D.

Variável	n	%
Já fez uso de medicamentos para inibir o sono		
• Sim	35	58,3
• Não	25	41,7
Usa atualmente medicamentos para inibir o sono		
• Sim	0	0
• Não	60	100,0

Fonte: Adaptado de BAÚ, (2007).

Conclui-se que os motoristas do transporte rodoviário de cargas frigorificadas, possuem fatores que diminuem significativamente a qualidade de vida e expõe este profissional a riscos físicos até problemas de doenças cardiovasculares, que podem ser favorecidas pelo sedentarismo, aumento de peso, hipertensão arterial e altos índices de colesterol. Tais fatores estão fortemente relacionados ao estilo de vida que os motoristas desempenham que aos olhos médicos são inadequados, e que podem ser minimizados com a implementação de programas e ações que possibilitem monitorar e mensurar os riscos, para adoção de ações preventivas. Atualmente a legislação de trânsito causou euforia ao proibir o motorista que possua qualquer dosagem alcoólica a dirigir. É necessário inibir a ingestão de bebidas alcoólicas, o consumo de remédios sem orientação médica, fazer uso de alimentos naturais e mais saudáveis e estimular a responsabilidade do motorista quando está dirigindo, para reduzir os índices de acidentes nas estradas.

Atualmente a legislação de trânsito causou euforia ao proibir o motorista que possua qualquer dosagem alcoólica a dirigir. Entretanto, esta euforia foi temporária, reduzindo os índices de acidentes temporariamente. É necessário inibir a ingestão de bebidas alcoólicas, o consumo de remédios sem orientação médica, fazer uso de alimentos naturais e mais saudáveis e estimular a responsabilidade do motorista quando está dirigindo, para reduzir os índices de acidentes nas estradas.

REFERÊNCIAS

- BAÚ, M. T., Avaliação da Insalubridade em Cabines de Caminhões para o Transportes de Cargas Frigorificadas no Oeste de Santa Catarina sob Três Parâmetros (Emissão de Ruídos, Concentração de Gases Tóxicos e Qualidade de Vida Declarada). Chapecó-SC, 2009.
- DENATRAN, **Anuário RENAEST 2006** em <http://www2.cidades.gov.br/renaest/DetailheNoticia.do?noticia.codigo=245> Acessado em 12 de abril de 2009.
- GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999, p.65.
- OHSAS 18001 – Occupational health and safety management systems: requirements. London, 2007.
- RIBEIRO, J. L. D. e NODARI, C. T. (2009) Tratamento de dados qualitativos: técnicos e aplicações. Apostila de curso. Porto Alegre: FENG/UFRGS, 2009.