

PROFISSÃO MOTORISTA DE CAMINHÃO NA GUINÉ-BISSAU: UMA ANÁLISE DOS SEUS ESTILOS DE VIDA E ASPECTOS DE SAÚDE¹

N´dei Djata²

RESUMO

Este artigo aborda a profissão de motorista de caminhão na Guiné-Bissau, analisando seus estilos de vida e aspectos de saúde. A pesquisa justifica-se pela falta de estudos sobre este grupo ocupacional, essencial para o desenvolvimento econômico do país e frequentemente exposto a altas vulnerabilidades de saúde. Os objetivos são, analisar a qualidade de vida de motoristas de caminhão na Guiné-Bissau, nas dimensões profissionais, sociais, afetivas e de saúde. Condições de trabalho, uso de substâncias psicoativas e relação familiar. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica documental e a aplicação de questionários aos motoristas, realizada de março a novembro de 2025. Os questionários abordaram aspectos demográficos, condições de trabalho, saúde e estilo de vida. A amostra incluiu 13 motoristas homens, com idades entre 35 e 65 anos, e os dados foram analisados estatisticamente. A pesquisa discute a ausência de rotina e a pressão por prazos curtos, que levam ao uso de substâncias para manter a vigilância, com consequências negativas sobre a qualidade de vida e a saúde. Por fim, o estudo contribui para valorizar a profissão e fomentar debates acadêmicos.

Palavras-chave: motoristas de caminhões - Guiné-Bissau; trabalhadores - cuidados médicos; ambiente de trabalho; abuso de substâncias.

ABSTRACT

This article addresses the profession of truck driver in Guinea-Bissau, analyzing their lifestyles and health aspects. The research is justified by the lack of studies on this occupational group, essential for the country's economic development and frequently exposed to vulnerabilities. The objectives are to identify the profile of truck drivers and the challenges they face, including lifestyles, working conditions, use of psychoactive substances, and family relationships. The methodology used was documentary bibliographic research and the application of questionnaires to drivers, carried out from March to November 2025. The questionnaires addressed demographic aspects, working conditions, health, and lifestyle. The sample included 13 male drivers, aged between 35 and 65 years, and the data were statistically analyzed. The research discusses the lack of routine and the pressure for short deadlines, which lead to the use of substances to maintain vigilance, with negative consequences on quality of life and health. Finally, the study contributes to valuing the profession and fostering academic debates.

Keywords: truck drivers - Guinea-Bissau; workers - medical care; work environment; substance abuse.

¹ Trabalho de conclusão de curso, apresentado ao curso de Licenciatura em Ciências Sociais da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB), Campus dos Malês, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Jucélia Bispo dos Santos.

² Graduada em Humanidades e Licencianda em Ciências Sociais pela UNILAB.

1 INTRODUÇÃO

A Guiné-Bissau localiza-se na costa ocidental da África, com uma superfície total de 36.125 km². Faz fronteira ao norte com a República do Senegal e ao sul e leste com a República da Guiné-Conacri. Conforme o Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais das Nações Unidas, o país possui uma população de (2.297.808) em 2024. Caracterizada majoritariamente por mulheres, cuja proporção está em torno de mais de 50%. Em termos climáticos, Guiné-Bissau experimenta um clima quente e úmido, com duas estações bem definidas: a estação seca e a chuvosa.

O trabalho é uma atividade essencialmente humana que responde às necessidades e carências do indivíduo, portanto, deve possibilitar a autotransformação do trabalhador devendo ser uma prática livre e autônoma, levando a emancipação e humanização do ser humano. O trabalho surgiu nas civilizações antigas como forma de garantir a sobrevivência, estando inicialmente associado à produção agrícola e ao atendimento das necessidades básicas da coletividade. Com o passar do tempo, evoluiu para diferentes formas de organização, desde o trabalho escravo na Antiguidade até o assalariado na modernidade, tornando-se elemento central na estrutura social e econômica.

Essa trajetória evidencia que o trabalho não é apenas uma atividade produtiva, mas também um fenômeno cultural e histórico que molda relações sociais, hierarquias e modos de vida, permanecendo até hoje como um dos pilares fundamentais da identidade humana e da organização das sociedades. A sociedade hoje busca meios de destruir os males da rotina com a criação de instituições mais flexíveis. As práticas de flexibilidade, porém, concentram-se nas forças que dobram as pessoas (Sennett, 1999, p. 53)

Este estudo é crucial, pois preenche uma lacuna de conhecimento sobre um grupo ocupacional estratégico para o desenvolvimento econômico do país, frequentemente exposto a altas vulnerabilidades de saúde. Motoristas garantem a movimentação de mercadorias, sendo fundamentais para a economia, agricultura e abastecimento da Guiné-Bissau.

Segundo o Masson e Monteiro (2010), o trabalho, no ocidente, que inicialmente era visto como atividade penosa e árdua exercida pelos escravos ou por pessoas de condições sociais desfavorecidas passou a ocupar atualmente destaque e centralidade na vida de todos os homens como forma de direito a ser conquistado.

A sociedade atual vivência inúmeras transformações e, dentre elas, pode-se destacar o mundo globalizado, a preocupação com o aquecimento global, o desenvolvimento sustentável e, conseqüentemente, com a qualidade de vida das pessoas. A saúde é o maior recurso para o

desenvolvimento social, econômica e pessoal, assim como uma importante dimensão da qualidade de vida. Fatores políticos, econômicos, sociais, culturais, ambientais, comportamentais e biológicos podem tanto favorecer como prejudicar a saúde Masson e Monteiro (2010).

Como afirma Magalhães e outros autores, os estudos realizados na Europa, África e Brasil, mostram que o processo de trabalho e estilo de vida aplicados aos caminhoneiros de estrada revelam que eles são expostos a atividades extenuantes, com excesso de atividade diária de trabalho e condições inadequadas de promoção ou manutenção de saúde, das quais resultam: má alimentação, inatividade física, má quantidade e qualidade de sono, uso indiscriminado de substâncias psicoativas e a solidão (Masson; Monteiro, 2010).

Segundo Penteado, Zanella *et al.* [s. d.], apontam que os motoristas profissionais, tanto de transporte coletivo quanto de transporte de cargas, sofrem comprometimentos na saúde em decorrência do exercício da sua atividade profissional. A rotina prolongada ao volante e as longas jornadas podem levar a problemas físicos, como dor nas costas, problemas posturais e lesões por esforço repetitivo. A posição sedentária contribui para o ganho de peso e pode aumentar o risco de doenças cardiovasculares.

Além disso, a alimentação irregular e frequentemente pouco saudável, resultado das paradas em postos de serviço e restaurantes de estrada, contribui para questões como obesidade, diabetes e hipertensão. O estresse é outra preocupação, gerado pelo trânsito, prazos apertados e a responsabilidade pela segurança de cargas. Este estresse pode desencadear ou agravar problemas de saúde mental, como ansiedade e depressão.

A privação de sono é um problema crítico, especialmente em motoristas de cargas, que frequentemente enfrentam horários pouco regulares. A falta de um sono reparador pode levar à fadiga, aumentando o risco de acidentes nas estradas. Essa combinação de fatores físicos e mentais exige atenção e intervenções adequadas para melhorar as condições de trabalho e a saúde dos motoristas, incluindo políticas de saúde ocupacional, fiscalização rigorosa de cargas horárias e promoção de hábitos saudáveis.

Na profissão de motorista, não existe rotina diária de trabalho, não há horário previsto para refeição e descanso, ou datas previstas para estar com a família. Em geral, muitos motoristas não presenciam o nascimento nem acompanham o crescimento dos filhos, convivem com a solidão e a distância da família, buscando o contato social como forma de suavizar o isolamento familiar e de se sentir parte da sociedade.

A necessidade de cumprir os curtos prazos de entrega das cargas faz com que os caminhoneiros comprometam suas horas de sono, levando-os ao uso de substâncias psicoativas,

como é o exemplo do rebite que é a mistura de cafeína, anfetaminas e álcool. Estas são situações que comprometem a qualidade de vida destes profissionais principalmente em relação à saúde. O uso de bebidas alcoólicas e o uso de outras drogas não afeta somente a qualidade de vida de um indivíduo, mas contribuem para o aumento da violência no trânsito.

A escolha do tema deste artigo, deve-se à minha experiência como guineense, filha de um motorista de caminhão, pesquisadora e conhecedora da realidade socioeconômica e a transportação das mercadorias para Guiné-Bissau, que contribui bastante no abastecimento do mercado guineense em termos de alimentos, vestuários, produtos de higiene, materiais de construção e materiais escolares.

É relevante na medida que o motorista de caminhão é considerado um profissional importante no desenvolvimento econômico, político e social para o progresso do país, de que são os verdadeiros construtores, no sentido de movimentar os elementos essenciais para manter a sociedade.

Portanto, a relevância dessa pesquisa é contribuir para a melhoria da qualidade de vida do motorista de caminhão, justificando a presença da Ergonomia, com sugestões para propor melhorias na organização da vida laboral, a fim de preservar-lhe a saúde.

No entanto, para o prosseguimento do presente trabalho desenvolveu-se o seguinte problema de pesquisa: Como as condições de trabalho incluindo jornada excessiva, falta de descanso adequado e restrições alimentares influenciam os estilos de vida e os aspetos de saúde física e mental dos motoristas de caminhão na Guiné-Bissau?

Para responder a este problema, estabeleceu-se o objetivo geral de analisar a qualidade de vida de motoristas de caminhão na Guiné-Bissau, nas dimensões profissionais, sociais, afetivas e de saúde. Especificamente, investigar de forma integrada o estilo de vida dos caminhoneiros de rota longa na Guiné-Bissau, considerando aspectos como idade, ocupação, padrões de sono, tempo de direção, hábitos alimentares, prática de atividades físicas e momentos de lazer, ao mesmo tempo em que se analisa, por meio da aplicação de questionários, a vulnerabilidade desses trabalhadores a situações de risco, incluindo o uso de substâncias psicoativas, e se busca compreender como se estruturam suas relações sociais e profissionais, especialmente no convívio com a família, colegas e empregadores, revelando os impactos da rotina extenuante e das condições precárias de trabalho sobre sua saúde física e mental, bem como sobre sua qualidade de vida.

Além da introdução, o presente artigo está constituído por três secções nomeadamente: motorista profissional e qualidade de vida no trabalho, saúde e segurança, jornadas de trabalho dos motoristas de caminhão.

2 METODOLOGIA

Para alcançar os objetivos deste trabalho, adotou-se uma abordagem qualitativa, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental, complementada por relatos diretos dos motoristas. Conforme Gil (2008), a pesquisa documental aproxima-se da bibliográfica, diferenciando-se por utilizar materiais que ainda não receberam tratamento analítico, como relatórios internos de associações de transportadores, registros administrativos e relatos pessoais, considerados documentos não publicados. Os dados receberam tratamento estatístico por meio de análise descritiva e analítica.

Nesse sentido, foram analisados tanto conteúdos provenientes de mídias sociais digitais, como postagens em redes sociais e matérias de portais informais que retratam a rotina dos caminhoneiros, quanto documentos de arquivos físicos, incluindo registros institucionais, anotações pessoais e dados coletados em campo. Essa distinção entre fontes digitais e físicas permitiu ampliar a compreensão da realidade ocupacional, articulando informações de caráter público e informal com evidências originais e não publicadas, garantindo maior profundidade e rigor na análise das condições de trabalho e saúde dos motoristas de caminhão na Guiné-Bissau.

Envolvemos a aplicação de questionário tipo fechado/múltipla escolha, abordando alguns aspectos de saúde geral e de condições de trabalho de motoristas de caminhão. Este formato possui várias vantagens, especialmente em um contexto em que clareza e eficiência são fundamentais. O questionário abrange vários aspectos da saúde geral dos motoristas, como indicadores de bem-estar físico e mental. Perguntas sobre hábitos alimentares, qualidade do sono e níveis de estresse fornecem uma visão abrangente de como seu estilo de vida pode estar afetando sua saúde. Considerando a natureza muitas vezes extenuante do trabalho, entender esses fatores é crucial para identificar áreas que necessitam de intervenção.

Em termos das condições de trabalho, o questionário investigou aspectos como carga horária, pausas para descanso, e condições das estradas e veículos. Também procurou-se entender/compreender as percepções dos motoristas sobre apoio organizacional e acesso a recursos de saúde ocupacional.

A coleta de dados foi realizada no período de março a novembro de 2025. Os questionários foram aplicados em caminhoneiros, durante o período diurno, no google meet (videoconferência). É importante deixar claro que os sujeitos não foram submetidos a consultas ou exames clínicos e as respostas referentes a problemas de saúde ou queixas não decorrem de avaliação médica, são oriundas das percepções dos próprios caminhoneiros.

Participaram da pesquisa 13 motoristas de caminhão do sexo masculino, que atuam na estrada entre Senegal e Guiné-Bissau com idade entre 35 e 65 anos. Eles trabalham num trajeto que apresenta desafios únicos, tanto do ponto de vista logístico quanto pessoal. Esses motoristas enfrentam uma série de obstáculos ao longo do caminho. As condições das estradas variam significativamente, com alguns trechos pavimentados e outros em péssimas condições, exigindo habilidade e paciência durante a condução. Além disso, o clima da região pode ser imprevisível, com chuvas fortes que frequentemente causam enchentes e deslizamentos de terra, aumentando o risco de acidentes.

Para a execução da pesquisa foi utilizado o questionário sobre estilo de vida, condições de trabalho e aspectos de saúde, desenvolvido e elaborado por Monteiro em 1996, e atualizado em 2007 e já utilizado em outras pesquisas. Foram avaliados aspectos sociodemográficos, de trabalho, saúde e estilo de vida entre os caminhoneiros de longas rotas. Para descrever o perfil da amostra segundo as diversas variáveis em estudo, foram construídas tabelas de frequência das variáveis categóricas e estatísticas descritivas (média, desvio padrão, mínimo, mediana e máximo) das contínuas.

Além da introdução, o presente artigo organiza-se em seções específicas que tratam dos principais aspectos relacionados ao trabalho dos motoristas de caminhão na Guiné-Bissau. A primeira seção aborda a profissão e a qualidade de vida no trabalho, destacando as condições laborais e seus impactos sobre o bem-estar dos motoristas. Em seguida, a segunda seção discute questões de saúde e segurança, analisando os riscos físicos e mentais decorrentes da rotina profissional. A terceira seção trata das jornadas de trabalho, evidenciando a sobrecarga de horas, a ausência de descanso adequado e as pressões por prazos. Posteriormente, a seção de metodologia descreve os procedimentos adotados na pesquisa, incluindo a coleta de dados e os instrumentos utilizados. Na sequência, são apresentados os resultados e a discussão, relacionando os achados empíricos com a literatura existente.

Por fim, as considerações finais sintetizam as principais conclusões, ressaltam a relevância social da profissão e sugerem caminhos para políticas públicas voltadas à melhoria das condições de vida e saúde dos caminhoneiros. Por fim, faremos as considerações finais deste trabalho com a convicção de que esta pesquisa não consegue esgotar tudo sobre a temática. Mas acreditamos que este trabalho possa contribuir para valorizar o trabalho de motorista de caminhão na Guiné-Bissau, e, por conseguinte, suscitar as discussões e reflexões dos assuntos apresentados, bem como críticas para a sociedade acadêmica, e a sociedade em geral.

3 MOTORISTA PROFISSIONAL E QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO

Neste tópico pretende-se evidenciar ao leitor como está o universo do trabalho do motorista profissional e a sua qualidade de vida no trabalho, mostrando as particularidades da profissão e da vida do motorista do caminhão nas estradas do país. É apresentado um breve estudo da importância do setor na economia nacional, bem como um apanhado dos estudos científicos sobre a organização do trabalho, dificuldade da profissão e a precariedade das condições de trabalho e do ambiente a que estes profissionais estão submetidos em seu dia a dia na Guiné-Bissau e em outros países.

Nos últimos séculos, pós-revolução Industrial, o mundo dos trabalhadores vem sendo bastante fiscalizado e vigiado por conta dos abusos sofridos pelos empregados por parte dos empregadores. Por tanto, com o passar dos anos, diversas ações, programas e leis foram desenvolvidas para que essas práticas de labor não se perpetuassem e fossem discutidas, amenizadas e abolidas. No Brasil, um marco importante foi a criação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), instituída pelo Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943, que reúne normas trabalhistas e dedica capítulos específicos à segurança e saúde do trabalhador (SILVA, 2025).

Embora autores como Barbosa e Nenes, 2015, e Penteado et al, 2008, sejam brasileiros, seus conceitos de QVT e adoecimento por jornada excessiva são universais. Ao aplicá-los à Guiné-Bissau, esta pesquisa evita a transposição direta do Brasil e os confronta com a legislação guineense e os padrões da OIT para a África Ocidental, onde a fiscalização é frágil e a informalidade é alta.

A relação empregatícia, de modo geral, constitui-se em uma obrigação de fazer, consubstanciada em labor humano, e de pagar, na qual o trabalhador obriga-se a prestar determinado serviço em troca de um valor devido (Coelho 2018).

O artigo 24 da Declaração Universal sobre os Direitos do trabalhador afirmam que, todo o trabalhador, no Brasil, desse tipo de vínculo tem direito:

- c) A ser tratado com lealdade e respeito, tanto pelo empregador como pelos superiores hierárquicos e companheiros de trabalho; e) Ao gozo de repouso semanal e férias anuais pagas; f) Ao exercício das tarefas ajustadas em condições de segurança e higiene no trabalho; g) A recusar prestação de trabalho extraordinário fora dos condicionalismos legais; h) A proteção nos riscos sociais;

Nota-se que o emprego é a relação na qual o trabalhador, obrigatoriamente pessoa física, obriga-se a prestar determinado serviço de forma subordinada, pessoal e não eventual a um

tomador qualquer, pessoa física ou jurídica, em troca de uma contraprestação monetária, o salário. O conceito de emprego abrange vários aspectos fundamentais que caracterizam essa relação social e econômica entre trabalhador e empregador. Primeiramente, a pessoa que executa o trabalho deve ser, obrigatoriamente, uma pessoa física, ou seja, um ser humano, distinguindo-a de uma entidade jurídica ou empresa. Essa característica reforça a dimensão pessoal intrínseca ao trabalho assalariado. Além disso, a prestação de trabalho pelo empregado deve ocorrer de forma subordinada. Isso implica que o trabalhador atua sob as ordens, controle e direção do empregador, seguindo instruções e cumprindo diretrizes estabelecidas por este. A subordinação é um elemento crucial que diferencia o trabalho assalariado de outros tipos de relações de trabalho, como as autônomas.

Dentre as categorias de análise desta pesquisa destaca-se a qualidade de vida no trabalho:

O termo Qualidade de vida no trabalho tem sido utilizado para referir-se a uma série de preocupações e projetos, sendo redefinido no transcorrer do tempo, a medida em que a concepção de trabalho foi evoluindo. Possui ampla abrangência na organização a ponto de qualquer iniciativa de melhoramento das condições de trabalho, ou mesmo das atividades desenvolvidas na área de Recursos Humanos ser chamada de QVT (Barbosa; Nenes, 2015 p. 5).

Com os requisitos mínimos, direitos trabalhistas, saúde, segurança e transporte. Qualidade de Vida no Trabalho significa condições adequadas e o desafio de respeitar e ser respeitado como profissional.

Parafraseando Masson e Monteiro (2010), que focaram seus estudos em Campinas, São Paulo, Brasil, afirmamos que o sistema de transporte de cargas é essencial para a movimentação da economia e suprimento de demanda na Guiné-Bissau. Sem ele, os produtos não chegariam aos consumidores, as indústrias não teriam acesso às matérias-primas e nem condições de escoar sua produção. É um setor totalmente horizontal, que viabiliza todos os outros setores da economia.

O trabalho tem grande importância social e psicológica para o homem e para a maioria dos indivíduos é no trabalho que se passa a maior parte da vida, assim, trabalhar deixa de ser opção e passa a ser uma necessidade, é fundamental na medida em que se mostra como forma de garantia da subsistência humana, pois vivemos em uma sociedade que depende do trabalho para aquisição de bens necessários à vida.

Na relação motorista e caminhão, enquanto veículo com diferentes modelos, tamanho e capacidade, tipos de carga transportada, distâncias entre origem e destino das cargas se

configuram alguns aspectos da jornada de trabalho e esse trabalho está situado a partir de determinadas relações de trabalho que são desenvolvidas a partir de acordos, negociações ou imposições dos contratantes aos motoristas. Segundo Brunetti (2016), o motorista profissional está sujeito a uma diversidade de ambiente e condições de trabalho que expõe os motoristas a toda sorte nas estradas.

Para Brunetti (2016), o desempenho profissional da categoria é afetado, entre outras doenças ocupacionais, por fatores como carga horária de trabalho irregular, baixos salários, insegurança, altos níveis de ruído tanto dentro como fora do veículo, altas temperaturas ambientais, posturas inadequadas, monotonia, fatores ergonômicos e psicossociais decorrentes das características de organização do trabalho além da pressão exercida pelas empresas empregadoras como o cumprimento de horário, ainda afirma que vários agravos à saúde, ameaças à sua integridade física, psicológica e social, além do risco de morte são consequências dessas condições de trabalho.

Essa diversidade de agravos da saúde dos motoristas profissionais tem um impacto negativo na sua qualidade de vida, entendida como um conceito amplo que abrange a complexidade de um construto social, cultural, subjetivo e multidimensional, composto de elementos de avaliação tanto positivos quanto negativos e perpassada pela linguagem e comunicação (Brunetti *et al.*, 2016).

Nesse sentido, vale destacar a importância da linguagem oral, que envolve o uso da voz e da fala para a relação interpessoal, presente nos processos de socialização humana e produzindo impactos na qualidade de vida dos sujeitos. Como afirma Brunetti (2016), problemas dessa natureza podem ter implicações na autoimagem, nos relacionamentos sociais e afetivos, nas necessidades comunicativas diárias, nas opções de lazer, nos projetos pessoais e no exercício da profissão, de maneira que a comunicação deve ser pensada em relação à saúde geral e à qualidade de vida das pessoas, considerando-se as condições e organização do trabalho.

O autor ressalta que possíveis aspectos intervenientes e agravantes dos problemas vocais e da comunicação, como rouquidão, tosse, garganta seca, dor/ardor na garganta, falta de ar, desconforto, cansaço e falhas na voz, estão associados a hábitos vocais inadequados, como gritar ou falar em excesso, além de condições ambientais adversas — poeira, fumaça, fuligem, cheiros fortes e produtos químicos — e hábitos alimentares prejudiciais, incluindo o consumo de álcool, fumo e drogas (Scliar, 2007).

As dificuldades da voz podem estar estreitamente relacionadas com prejuízos para a comunicação e para as relações interpessoais, sociais e profissionais dos motoristas. Muitos

deles utilizam o celular durante o trabalho, o que exige condições de audição saudável para compreender e transmitir informações. Nesse contexto, dificuldades comunicativas podem comprometer a troca de informações e a qualidade do trabalho realizado (Barbosa; Nenes, 2015).

O trabalho do motorista também é afetado pelas condições das estradas do país. A ocorrência de acidentes está associada a inúmeros fatores, como a má conservação e sinalização das vias públicas. Ao conduzirem seus veículos, os motoristas estabelecem contato permanente com grande diversidade de veículos e seus ocupantes, além de enfrentarem péssimas condições de infraestrutura (Coelho, 2018).

Outros fatores importantes a serem considerados referem-se à pressão por produtividade, cumprimento de horários e problemas psicossociais decorrentes da organização e gestão do trabalho, os quais contribuem para comportamentos inadequados e para o aparecimento de doenças ocupacionais (Masson; Monteiro, 2010).

4 SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

Ao longo da história humana, diversas foram as definições atribuídas ao conceito de saúde reflete a conjuntura social, econômica, política e cultural. Tão variável quanto essa significação também foram os meios empregados pela busca do que hoje é entendido como estado de saúde ou bem-estar. Na antiguidade, a saúde era vista como um equilíbrio entre os humores corporais, enquanto na Idade Média foi influenciada pela religião, sendo considerada uma bênção divina. Com o Renascimento, a saúde começou a ser entendida através de um prisma mais científico e empírico.

No século XIX, o surgimento da microbiologia reforçou a importância da higiene e medicina preventiva. No século XX, a definição de saúde expandiu, incorporando bem-estar físico, mental e social, como destacado pela Organização Mundial da Saúde, integrando áreas como a psicologia e sociologia. Atualmente, a saúde é abordada de forma holística, considerando fatores genéticos, estilo de vida e saúde mental. As definições de saúde variem, o objetivo de promover o bem-estar humano permanece constante, guiando práticas para melhorar a qualidade de vida (Scliar, 2007).

Embora em nossa sociedade atual pareça ser quase uma redundância falar em trabalho precário, ainda há trabalhadores que se encontram obrigados, com maior ou menor intensidade, a aceitar condições precárias. Seja pela necessidade de ter uma fonte de renda, ou mesmo pela

falta de informação. Muitos trabalhadores são submetidos a tarefas árduas, que, a curto ou em longo prazo, lhe rendem desgastes físicos e psicológicos; em muitos casos, irreversíveis. (Neves, 2015, p. 4).

O Estado, por meio de regulamentações legais, pode (e deve) delimitar requisitos mínimos para que o profissional tenha condições mínimas para que haja QVT. No entanto, a fiscalização precária e a falta de compreensão dos empresários de que programas de QVT são investimentos, faz com que muitos trabalhadores atuem em condições precárias.

De acordo com os relatos dos entrevistados, os caminhoneiros deixaram a saúde em “segundo plano”, pois grande parte dos participantes da pesquisa referiu não ir ao médico há muito tempo, não utilizavam os serviços de saúde quando estão viajando e não terem tempo para cuidar da saúde. Além disso, verificou-se que o estresse é hoje um dos principais problemas entre os caminhoneiros.

Tarefas simples como tomar banho e lavar roupa transformam-se em dificuldades para os caminhoneiros. Não há local para lavagem da roupa pessoal dos motoristas, que a lavam no caminhão, quando possível. O motorista que faz longas viagens trabalha sob tensão na tentativa de cumprir os horários de entrega das mercadorias, porque quanto maior o tempo gasto para entregar ou coletar a mercadoria, pior, pois seu pagamento depende do número de entregas/coletas realizadas: Aí tem aquela vontade de você trabalhar para levantar um dinheiro é enorme. Esta pressão o leva à má organização de seus horários de vigília e sono, colocando-o em risco de sofrer acidentes. Por este motivo, o motorista alega sentir-se “obrigado” a ingerir substâncias estimulantes para manter-se acordado e cumprir os horários de entrega e coleta, comprometendo ainda mais a sua segurança e a de toda a população que se encontra nas rodovias. A distância da família e o desejo de voltar para casa agravam o problema.

A trágica combinação de prazos apertados e fadiga acumulada pode levar os caminhoneiros a recorrer a substâncias estimulantes. O uso de tais substâncias tem um efeito devastador tanto na segurança dos motoristas quanto nas das pessoas ao redor. A jornada interminável pelas estradas também impõe um custo emocional significativo. A separação prolongada de suas famílias pode gerar sentimentos de solidão e saudade, aumentando o estresse emocional.

“Às vezes, penso em desistir porque esse trabalho me faz distanciar da família por muito tempo” respondeu o motorista João.

Ao analisar, podemos observar que o isolamento social e a falta de convívio com os familiares, são realidades dos motoristas de caminhão. No contexto do ambiente de trabalho, a saúde mental não só afeta o desempenho profissional, mas também tem profundas repercussões

na vida familiar dos funcionários. No ambiente de trabalho, a saúde mental dos motoristas é crucial para o desempenho seguro e eficiente das suas funções. Motoristas que lidam com estresse elevado ou problemas emocionais têm maior probabilidade de cometer erros, o que pode resultar em acidentes. Essa realidade destaca a necessidade de medidas de apoio, como programas de saúde mental, espaços para comunicação com a família e intervalos mais frequentes.

Segundo a pesquisa do OIT (2019), indica que funcionários com altos níveis de estresse, ansiedade ou depressão no trabalho têm maior probabilidade de levar esses sentimentos para casa, impactando negativamente suas relações familiares. Esse estresse aumenta os conflitos familiares, criando um ambiente menos propício para o desenvolvimento saudável dos filhos e o fortalecimento dos laços familiares. Além disso, a constante ausência em eventos familiares importantes e em momentos de lazer pode ser um ponto crítico na discussão de estilo de vida.

Segundo Oliveira; Carlotto, (2020), a fadiga e a sonolência são consideradas um grande problema no setor de transporte, não só porque afetam o bem-estar dos motoristas, mas também porque impactam negativamente o desempenho na condução do veículo e, conseqüentemente, na segurança. A fadiga e a sonolência podem ocorrer devido a vários fatores endógenos e exógenos, como distúrbios do sono, saúde física e mental precária, idade avançada, longas jornadas de trabalho, má alimentação,

Nesse sentido, o motorista parece estar sujeito à chamada violência oculta do trabalho (Ribeiro, 1999), em que a situação de trabalho determina o modo de viver do trabalhador, expondo-o a acidentes e doenças. Grande parte dos motoristas agregados não reside na cidade onde se localiza a transportadora, o que os leva a permanecer dias em seus caminhões, aguardando nova viagem, sem retornar ao domicílio familiar. Assim, caso o carregamento ocorra no período vespertino, com previsão de liberação apenas no dia subsequente, o motorista fica impossibilitado de se deslocar, permanecendo retido nas dependências da empresa ou no próprio veículo.

Moreno (2009), afirma que nem sempre este período de permanência na empresa aguardando o carregamento do caminhão pode ser considerado um período de descanso. A espera da carga por muito tempo também os obriga a cozinhar no caminhão, pois almoçar e jantar em bares e restaurantes desequilibra seu orçamento. A oferta de refeições em locais próximos não é considerada de boa qualidade pelo motorista, que considera a comida feita no caminhão de melhor qualidade. Alguns reúnem os amigos e fazem uma refeição em grupo, outros preferem comer sozinhos, o que é pior, principalmente para aqueles que não sabem cozinhar.

Segundo Lima (2023), a sobrecarga de trabalho é comum e preocupante nessa atividade laboral, tendo em vista sua influência direta na capacidade de execução dos serviços. E quando não são respeitos os limites do corpo, as consequências podem ser trágicas. Esse fenômeno ocorre quando a quantidade de tarefas supera a capacidade individual ou coletiva de execução em um determinado período, levando a um estado de exaustão física e mental.

A capacidade de execução dos serviços fica rapidamente comprometida, afetando a produtividade e, conseqüentemente, a qualidade dos resultados. Além disso, a falta de respeito aos limites do corpo pode gerar diversas consequências negativas. Entre elas, estão o aumento dos níveis de estresse, problemas de saúde mental como ansiedade e depressão, e até mesmo complicações físicas como fadiga crônica, dores musculares e distúrbios do sono. Quando esses sinais são ignorados, os efeitos podem ser ainda mais trágicos, resultando em acidentes de trabalho ou condições de saúde que exigem longos períodos de recuperação.

O excesso de atividade de trabalho na categoria dos motoristas também é considerado risco para doenças como os distúrbios do sono, varizes, hérnia de disco e hemorroidas, em função da intensa jornada de trabalho (Penteado; Zanella *et al.*, 2008 p. 2). Esses problemas de saúde são agravados pelas longas jornadas de trabalho, que muitas vezes ultrapassam os limites saudáveis e não permitem tempo suficiente para descanso adequado.

A privação de sono afeta a capacidade cognitiva e o tempo de reação, aumentando o risco de acidentes. Como destaca França (2026), *“dirigir com menos de cinco horas de sono pode ser tão perigoso quanto conduzir sob efeito de álcool”*. Já as horas prolongadas sentadas em uma posição fixa contribuem para a má circulação, desenvolvendo varizes e aumentando a pressão sobre a coluna vertebral, o que pode levar a hérnias de disco. Além disso, a postura e a falta de movimento promovem a formação de hemorroidas, agravando o desconforto e a qualidade de vida desses profissionais. Portanto, é essencial criar políticas que promovam condições de trabalho mais saudáveis, reduzindo o tempo de atividade contínua e incentivando intervalos regulares para descanso e movimento.

O transporte rodoviário é o principal meio de transporte de cargas, responsável por quase tudo o que se transporta. Segundo Sousa et al. (2026), *“mais de 60% do escoamento de cargas em países como o Brasil ocorre por rodovias, consolidando o modal como pilar da logística moderna”*. Sua predominância se deve à flexibilidade e à capacidade de alcançar praticamente qualquer localidade. Ao contrário de outros meios de transporte, como o ferroviário ou o marítimo, o transporte rodoviário permite entregas diretas de porta a porta, o que o torna essencial para o suprimento eficiente de mercadorias.

A infraestrutura rodoviária, composta por uma vasta rede de estradas e rodovias, facilita a movimentação ágil de produtos, desde alimentos perecíveis até produtos manufaturados. Essa rede é crucial para a economia, já que sustenta setores como o comércio e a indústria, garantindo que as mercadorias cheguem às mãos dos consumidores e das empresas em tempo hábil (Moreno; Rotenberg, 2009).

No contexto guineense, a situação agrava-se fora da Região Autónoma de Bissau, pois a rede rodoviária nacional é predominantemente precária. As estradas não pavimentadas, a falta de manutenção, as condições de trafegabilidade no período chuvoso e a sobrecarga dos veículos de carga são fatores que comprometem diretamente a segurança do transporte e a integridade dos motoristas (Oliveira, 2020).

Diante desse cenário, a adequação da infraestrutura viária configura-se como elemento central para a promoção da qualidade de vida e para a redução dos acidentes de trabalho no setor de transporte rodoviário de cargas. Ressalta-se que, na área da Saúde do Trabalhador, o quadro de sinistralidade associado ao transporte terrestre na Guiné-Bissau é considerado crítico.

Em geral, a organização do trabalho desta categoria profissional impõe jornadas impraticáveis aos trabalhadores, sendo o principal fator causal desta situação. Na Guiné-Bissau, muitos motoristas de caminhão dependem da demanda da carga que transportam para poderem trabalhar e, assim, a irregularidade de seus horários os leva ao acúmulo de débitos de sono. Para atender às exigências dos horários de trabalho, os trabalhadores têm que inverter seu ciclo de vigília e sono, dormindo de dia e ficando acordados à noite (Moreno; Rotenberg, 2009).

Por fim, uma ideia vem sendo estendida de saúde no trabalho como qualidade de vida, uma vez que não só o posto de trabalho interfere no bem-estar do empregado, mas diversos outros fatores, como o clima organizacional, a alimentação, as relações desenvolvidas com colegas e patrão ou empresa, a duração de viagem e o ritmo do serviço, bem como a remuneração paga.

5 JORNADAS DE TRABALHO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO

O papel do motorista de caminhão é levar a carga de uma filial à outra, de onde a mercadoria será distribuída por motoristas que trabalham. A maioria dos motoristas é de agregados às empresas. A maior dificuldade desses motoristas é cumprir o horário de chegada da mercadoria em seu destino. As pausas durante as viagens variam em função das rotas. Motoristas contratados geralmente cumprem as recomendações de pausas. Já alguns agregados

param em postos não autorizados. Os horários de paradas ficam a critério dos motoristas (Moreno, 2029).

O trabalho de um caminhoneiro é um dos mais exigentes em relação à necessidade de se terem boas condições físicas e mentais. Jornadas exaustivas fazem com que os caminhoneiros invertam seu ciclo de sono, o que resulta em uma excessiva carga física, cognitiva e psíquica. Algumas atividades são diferenciadas para motoristas empregados e motoristas autônomos, como negociar dívidas, administrar finanças, captar novos serviços ou assegurar regularidade do transporte. Mundialmente, a maior parte dos caminhoneiros enfrenta uma jornada de trabalho irregular ou em turnos e permanece acordada mais de 18 horas/dia. Estudos indicam que tempo acordado maior que 19 horas reduz o desempenho psicomotor (Narciso; Mello, 2017).

Em Guiné-Bissau, o tempo de trabalho do motorista depende se ele é autônomo, dono do caminhão ou presta serviço para outro. Alguns trabalham apenas para uma transportadora grande, num regime de exclusividade semelhante ao de “agregado”, mas sem respaldo na legislação guineense.

Os depoimentos dos motoristas revelam que há uma sequência clara das atividades, como a realização do carregamento do caminhão na empresa, a entrega de mercadorias e o carregamento do caminhão para nova entrega. Entretanto, esta sequência pode variar como exemplifica um motorista: Às vezes tem coleta primeiro, às vezes tem entrega primeiro, depende do melhor caminho.

Quem decide o itinerário é o próprio motorista, que sempre vai primeiro no local mais próximo. O tempo de permanência em cada cliente é bastante variável e os motoristas sempre dependem da programação da empresa de destino para obterem permissão de carregar e/ou descarregar a mercadoria afirma Moreno 2009, e também como demonstra o relato de um motorista: “Às vezes você chega num lugar e pega uma pilha de quatro, quinze, vinte caminhões na tua frente, aí você tem que ficar lá” relata Mário Lona. “A gente chega lá de manhã, oito horas, e saí de lá às nove horas da noite [...]” diz Marcolino Vieira da Costa, um dos entrevistados (caminhoneiro).

Nessa profissão está considerada uma distinção entre o motorista proletário e o motorista autônomo, ambos assim nominados considerando sua posição na divisão social do trabalho. Os motoristas proletários são assim chamados por sua condição enquanto motoristas empregados e separados da propriedade do meio de produção e que tem exercido seu trabalho em troca do salário por tempo e por serem um tipo de operário gerador de mais valia extraída a partir do seu trabalho excedente (Moreno, 2029).

Os motoristas autônomos estão assim identificados por terem se constituindo como aqueles trabalhadores por conta própria, compreendidos genericamente como aqueles que têm a posse de um caminhão e nele exercem o trabalho, também muitas vezes identificados como transportadores individuais. A realização de sua atividade profissional se dá enquanto um empreendedor que dispondo da posse do caminhão oferta seu trabalho como prestador de serviços. Este tipo de motorista pode ser muitas vezes um motorista agregado em relação às empresas que o contratam e que assim poderá haver um maior ou menor grau de formalidade quanto ao contrato ou vínculos de trabalho (Kapron, 2012).

O grupo de motoristas autônomos sofre uma maior pressão no trabalho, já que ele próprio precisa ser responsável por questões alheias à direção do automóvel. A procura por cargas, o pagamento de pedágios, a falta de recursos para repor a carga em caso de assalto, estão entre as prováveis fontes de estresse ainda foram observados relatos recorrentes acerca da ansiedade e preocupação constante em relação ao cumprimento dos prazos estabelecidos pela empresa e para conseguir realizar novas viagens, devido à renda mensal deles depender exclusivamente do número de cargas transportadas sob regime de comissão (Soliani; Silva, 2022).

As longas jornadas de trabalho, ausência de pausas para descanso, má alimentação, risco de assaltos e acidentes de trabalho prejudicam a saúde dos motoristas autônomos. Além disso, os curtos prazos de entrega não apenas dificultam a realização de pausas de descanso, como empurram muitos trabalhadores para o consumo de substâncias químicas, como anfetaminas e álcool, uma vez que precisam se manter acordados para atender as urgências dos prazos delimitados pelas empresas.

Se o motorista cumprir o horário de entrega, recebe um prêmio em dinheiro, caso contrário, recebe só o frete. Há empresas que descontam do motorista a perda do prêmio. O valor do frete é fixo, mas a quantia recebida pelo motorista agregado é variável, pois depende da empresa da qual ele é funcionário. Em alguns casos, a empresa paga todas as despesas de viagem, como refeições, lanches etc. As empresas também podem pagar diárias e, neste caso, o motorista procura gastar o mínimo possível durante a viagem. Há também motoristas que são proprietários do caminhão e parte do pagamento das viagens é utilizada para a manutenção do veículo.

A partir das definições de Karl Marx (2008, p. 623-645) genericamente o salário está compreendido como o “preço da força de trabalho” de uma jornada pago pelo patrão capitalista ao seu empregado de condição proletária, e aí o salário tem “duas formas principais”, o “salário por tempo”, semanal, mensal e o “salário por peça”. Neste

último seu preço se mede pelo “tempo despendido pelo trabalhador pelo número de peças que produziu”.

Essa forma de remuneração foi também fator da concorrência entre os próprios trabalhadores na busca da necessária obtenção das cargas a serem transportadas, em meio a uma intensa concorrência de mercado. Tal condição do recebimento do salário por peça apresenta aproximação com os caminhoneiros autônomos na perspectiva da possível instabilidade e irregularidade da oferta do trabalho e no preço da remuneração por cada viagem realizada.

O trabalho dos motoristas de caminhão é essencial para a cadeia de abastecimento, mas enfrenta desafios significativos que afetam tanto empregados quanto autônomos. A pressão para cumprir horários rigorosos de entrega, as longas jornadas de trabalho sem pausas adequadas e os riscos associados às viagens impactam fortemente a saúde física e mental desses profissionais. A remuneração variável, baseada no cumprimento de prazos e na quantidade de carga transportada, adiciona uma camada de incerteza e competição entre os trabalhadores, aumentando ainda mais o estresse. Para os motoristas autônomos, as responsabilidades se ampliam, com a necessidade de gerenciar suas próprias finanças e garantir a segurança de suas operações.

Em meio a essas dificuldades, torna-se evidente a necessidade de melhores condições de trabalho e políticas de apoio que garantam a segurança e bem-estar desses trabalhadores tão vitais para a economia. Melhorias nessas áreas não só beneficiariam os motoristas, mas também aumentariam a eficiência e a sustentabilidade do setor de transportes como um todo.

6 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Na análise do perfil dos entrevistados, buscou-se compreender melhor as características demográficas dos trabalhadores, com o intuito de avaliar a adequação ao desempenho das funções atribuídas. O foco principal esteve em fatores como idade e gênero, elementos cruciais na determinação das capacidades e limitações dos indivíduos dentro de determinadas profissões.

A amostra, composta por 13 entrevistados, é exclusivamente masculina, refletindo, possivelmente, uma predominância deste gênero na área investigada. As idades dos entrevistados variam entre 35 e 65 anos, abrangendo uma faixa etária que sugere maturidade e experiência profissional. Ao dividirmos essa faixa, conseguimos captar nuances importantes.

A primeira subcategoria abriga aqueles entre 35 e 45 anos, considerados relativamente jovens, mas já suficientemente experientes. A segunda agrupa os indivíduos entre 46 e 55 anos, um grupo que pode conjugar experiência adquirida e ainda manter a vitalidade necessária. Por último, estão aqueles de 56 a 65 anos, que, embora sejam os menos numerosos, provavelmente trazem uma vasta bagagem profissional. Em suma, a faixa etária dos entrevistados indica uma combinação ideal de vigor físico e experiência, o que é particularmente relevante em trabalhos que demandam resistência física e mental. Portanto, a configuração demográfica aqui apresentada é sugestiva de um grupo capacitado a desempenhar suas funções com segurança e eficiência.

De início, para se ter uma noção do perfil do trabalhador entrevistado, foram elaborados questionamentos que mostrassem suas características, tais como idade.

Os entrevistados não são tão jovens nem tão idosos. Assegura-se, portanto, que – como em determinadas atividades, ter idades avançadas pode gerar um risco maior com a probabilidade de ocorrer acidentes por consequência de exaustão ou cansaço físico será muito baixo tendo em vista essa faixa etária. Com isso se presume que todos estão em uma faixa de idade “adequada” para a realização segura das atividades.

Com base nos dados coletados, é possível concluir que o perfil dos entrevistados é composto por trabalhadores do sexo masculino, com idades que se concentram na faixa dos 35 aos 65 anos. Esta distribuição etária indica que esses trabalhadores estão em um estágio da vida em que, normalmente, já acumularam certa experiência e maturidade, o que pode se traduzir em maior habilidade e prudência na execução de suas funções.

Além disso, estão em uma faixa etária que potencialmente reduz os riscos associados à exaustão e ao cansaço excessivo, já que não estão no início de suas carreiras, onde a inexperiência pode ser um obstáculo, nem em uma idade em que limitações físicas possam interferir significativamente no desempenho das atividades.

No contexto guineense, em que a expectativa de vida masculina é de apenas 61,8 anos, segundo dados do Banco Mundial (2024), a concentração de motoristas entre 31 e 50 anos revela um grupo particularmente vulnerável ao desgaste ocupacional. Essa faixa etária corresponde a mais da metade da longevidade média dos homens no país, o que significa que muitos desses trabalhadores já se encontram próximos do limite estatístico de vida. A baixa expectativa de vida, quando comparada à média mundial de 73,9 anos, evidencia desigualdades estruturais e reforça a necessidade de políticas públicas voltadas à saúde ocupacional. Jornadas extensas, privação de sono, má alimentação e exposição constante a riscos físicos e psicossociais podem acelerar o surgimento de doenças crônicas, comprometendo não apenas a

qualidade de vida individual, mas também a sustentabilidade da força de trabalho no setor de transporte rodoviário, essencial para a economia nacional.

Portanto, o perfil identificado sugere uma força de trabalho estabilizada, capaz de desempenhar suas funções com segurança e eficiência. Essa estabilidade etária pode contribuir para menores taxas de acidentes, uma vez que a experiência adquirida ao longo dos anos é uma aliada na identificação e gerenciamento de riscos. Ademais, a homogeneidade no gênero dos entrevistados também pode indicar uma área amplamente dominada por homens, o que levanta discussões sobre oportunidades de inclusão e diversidade de gênero no setor. Esses dados oferecem uma base sólida para políticas de recursos humanos e práticas de negócio que considerem a saúde, segurança e bem-estar dos trabalhadores.

O cenário do transporte rodoviário tem sido amplamente estudado em virtude dos desafios enfrentados pelos motoristas, principalmente no que tange à saúde e qualidade de vida. Estes profissionais, responsáveis pelo deslocamento de milhões de toneladas de carga e de passageiros todo ano, frequentemente se deparam com rotinas exaustivas, demandando análises detalhadas para melhor compreensão dos impactos dessas condições em suas vidas.

O estudo sociodemográfico dos motoristas é um ponto de partida essencial para a compreensão dos resultados, sendo os dados apresentados de maneira integrada, permitindo uma visão mais clara da amostra em questão. Conhecer a distribuição etária dos motoristas facilita não apenas a identificação dos grupos mais afetados por determinadas condições de trabalho, mas também a formulação de políticas e práticas mais adequadas para cada faixa etária.

A análise dos dados permitiu compreender aspectos importantes relacionados às condições de vida, trabalho e saúde dos motoristas de caminhão na Guiné-Bissau. Considerando a relevância do transporte rodoviário para a circulação de mercadorias e para o abastecimento da economia nacional, torna-se fundamental investigar de que forma a organização do trabalho influencia o cotidiano desses profissionais.

Os quadros e gráficos apresentam uma visão abrangente sobre diversas categorias, como faixas etárias, carga horária de trabalho, hábitos de sono, rotina alimentar e incidência de problemas de saúde. A análise detalhada dos padrões de jornada e de sono revela como a rotina intensa e o sono inadequado podem impactar a saúde física e mental desses motoristas, evidenciando a necessidade de intervenções para promover o bem-estar desses profissionais. Além disso, hábitos de vida como o uso de substâncias estimulantes, refletidos na frequência de consumo de café e comprimidos energéticos, são vistos como estratégias de enfrentamento para lidar com as extensas e desgastantes horas de trabalho. Ao agregar uma compreensão mais

rica e detalhada dos desafios enfrentados no dia a dia desses motoristas, este estudo visa contribuir para a adoção de medidas que visem a melhoria nas condições de trabalho e, conseqüentemente, na qualidade de vida dessa força laboral essencial para a economia.

Quadro 1 – Número e proporção dos motoristas estudados por faixas etárias

Faixa etária (idade)	N	%
35–45 anos	4	30,8%
46–55 anos	6	46,2%
56–65 anos	3	23,0%
Total	13	100,0%

Fonte: Autoria Própria

No que se refere à faixa etária dos entrevistados demonstrado na Tabela 1, observou-se predominância de motoristas com idade entre 46 e 55 anos, representando 46,2% da amostra. Os trabalhadores com idade entre 35 e 45 anos corresponderam a 30,8%, enquanto aqueles entre 56 e 65 anos representaram 23,0%. Esses resultados sugerem que a atividade é desempenhada majoritariamente por indivíduos que acumulam significativa experiência profissional, característica importante em uma ocupação que exige habilidades técnicas, responsabilidade e capacidade de lidar com situações adversas durante as viagens.

A predominância de trabalhadores em faixas etárias mais elevadas pode ser interpretada como reflexo da própria dinâmica do setor de transportes, em que a experiência prática constitui um elemento valorizado. Entretanto, o envelhecimento gradual da força de trabalho também pode representar um desafio, sobretudo quando associado às exigências físicas e psicológicas impostas pela profissão. Conforme discutido por Moreno e Rotenberg (2009), a exposição prolongada a jornadas extensas e condições adversas de trabalho tende a produzir efeitos cumulativos sobre a saúde dos motoristas ao longo dos anos.

Os resultados relativos à jornada de trabalho ilustrados na Tabela 2 revelaram um cenário preocupante. Verificou-se que mais da metade dos entrevistados exerce atividades por períodos superiores a 16 horas diárias. Esse dado evidencia uma realidade marcada pela intensificação do trabalho, situação frequentemente observada em profissões ligadas ao transporte de cargas. A necessidade de cumprir prazos rigorosos de entrega, associada às limitações da infraestrutura rodoviária e às exigências econômicas do setor, contribui para a ampliação do tempo de permanência ao volante.

Esses dados evidenciam que o tempo de descanso, com implicações negativas na saúde física e mental, podendo gerar problemas musculares e posturais com sintomas como tensão, fadiga, câimbras e dores; o sono insuficiente e o cansaço podem predispor ao estresse emocional e à depressão e a sentimentos negativos, como a angústia e a ansiedade, os quais podem ter relação com distúrbios alimentares.

Quadro 2 – Jornada diária de trabalho

Horas de Trabalho	N	%
9 a 12 horas	2	15,4
13 a 15 horas	4	30,8
16 a 18 horas	5	38,5
Mais de 18 horas	2	15,4
Total	13	100,0

Fonte: Autoria Própria

No entanto, destaca-se que jornadas excessivas estão diretamente relacionadas ao aumento da fadiga física e mental, à redução da capacidade de concentração e ao crescimento do risco de acidentes de trânsito. Nesse sentido, os dados obtidos corroboram os estudos de Penteado et al. (2008), que identificaram a sobrecarga de trabalho como um dos principais fatores de vulnerabilidade à saúde entre motoristas profissionais.

Em relação ao descanso apresentado na Tabela 3, verificou-se que, a maioria dos entrevistados relataram dormir menos de seis horas diariamente entre seis e oito horas por dia, uma parcela expressiva declarou dormir entre seis e oito horas por dia. Esse resultado merece atenção, uma vez que o sono desempenha papel fundamental na recuperação física e psicológica dos trabalhadores. A privação de sono pode comprometer reflexos, memória, atenção e capacidade de tomada de decisões, elementos essenciais para a condução segura de veículos pesados.

A análise dos hábitos cotidianos também revelou impactos importantes das condições de trabalho sobre aspectos básicos da vida dos motoristas. Parte significativa dos entrevistados afirmou que, em determinados dias, não consegue manter uma rotina adequada de higiene pessoal ou alimentação. Esses resultados demonstram que as exigências da atividade profissional ultrapassam o espaço estritamente laboral, afetando diretamente dimensões fundamentais da qualidade de vida.

Quadro 3 – Duração diária do sono

Horas de sono	N	%
0 a 2 horas	1	7,7
3 a 5 horas	7	53,8
6 a 8 horas	4	30,8
9 a 10 horas	1	7,7
Total	13	100,0

Fonte: Autoria Própria

Segundo Sennett (1999), as transformações contemporâneas do trabalho tendem a ampliar processos de desgaste físico e emocional, sobretudo em atividades marcadas pela pressão por produtividade e pela instabilidade das condições laborais. No caso dos motoristas de caminhão, essa realidade se manifesta através das dificuldades em conciliar as exigências profissionais com necessidades básicas de cuidado pessoal.

Para cruzar a duração diária de sono e a idade e experiência profissional a amostra é composta majoritariamente por motoristas entre 46-55 anos, 46,2%, faixa etária que, segundo Moreno et al., 2004, apresenta maior vulnerabilidade à sonolência diurna e apneia do sono. Isso se relaciona com o fato de 61,5% da amostra dormir 3 horas ou menos por noite, indicando que a experiência profissional não protege contra a privação de sono."

Quadro 4 – Problemas de saúde relatados

Problema de saúde	N	%
Tensão/Estresse	9	69,2
Cãibras	5	38,5
Dores nas costas	8	61,5
Dores nos ombros	6	46,2
Problemas de visão	4	30,8

Fonte: Autoria Própria

No que diz respeito aos problemas de saúde, destacaram-se os relatos de tensão e estresse, mencionados pela maioria dos participantes, seguidos por dores nas costas, dores nos ombros, cãibras e problemas de visão. A predominância desses sintomas sugere que os motoristas estão expostos a fatores de risco relacionados tanto à organização do trabalho quanto às condições ergonômicas da atividade.

As dores musculoesqueléticas podem estar associadas ao longo período em posição sentada, às vibrações constantes do veículo e à ausência de pausas adequadas durante as

viagens. Por sua vez, os elevados índices de tensão e estresse refletem as pressões decorrentes dos prazos de entrega, das longas distâncias percorridas, das condições das estradas e da insegurança enfrentada durante o exercício profissional.

Outro aspecto relevante refere-se à ausência de períodos regulares de descanso. Mais da metade dos entrevistados afirmou não possuir férias frequentes ou períodos adequados de recuperação física. Tal situação evidencia a fragilidade das condições de trabalho enfrentadas por esses profissionais e reforça a necessidade de políticas públicas voltadas à proteção social e à promoção da saúde ocupacional.

A análise da Tabela 5 revela que a maioria dos motoristas de caminhão realiza três refeições por dia (53,8%), o que indica uma prática alimentar mais próxima das recomendações nutricionais básicas. No entanto, observa-se que uma parcela significativa (23,1%) consome apenas uma refeição diária, enquanto outros 23,1% relatam que às vezes não conseguem se alimentar. Esses dados sugerem que, embora parte dos motoristas mantenha uma rotina alimentar adequada, há um grupo vulnerável que enfrenta restrições importantes, possivelmente relacionadas às longas jornadas de trabalho e à falta de tempo para parar em locais apropriados para se alimentar. Segundo Girotto et al. (2020), mais da metade dos caminhoneiros avaliados apresentava comportamentos alimentares de risco, como alto consumo de frituras e bebidas açucaradas, o que reforça a vulnerabilidade desse grupo.

Quadro 5 – Número de refeições por dia

Frequência	N	%
Uma refeição por dia	3	23,1
Três refeições por dia	7	53,8
Às vezes não faz refeição	3	23,1
Total	13	100,0

Esse padrão alimentar irregular pode ter implicações diretas na saúde e no desempenho profissional. A baixa frequência de refeições está associada a maior risco de fadiga, queda de concentração e problemas gastrointestinais, fatores que comprometem a segurança nas estradas. Além disso, a irregularidade alimentar reflete as condições precárias de trabalho enfrentadas por muitos motoristas, que priorizam o cumprimento de prazos em detrimento do autocuidado.

Silva, Rezende e Lins (2023) destacam que hábitos alimentares inadequados entre caminhoneiros estão fortemente associados ao sobrepeso, obesidade e risco cardiovascular elevado, evidenciando que a falta de regularidade nas refeições compromete não apenas o bem-estar imediato, mas também a saúde a longo prazo. Assim, os dados reforçam a necessidade de

políticas e estratégias voltadas para a promoção da saúde e da qualidade de vida desses profissionais, garantindo condições que favoreçam hábitos alimentares mais equilibrados.

De forma geral, os resultados indicam que os motoristas de caminhão desempenham uma função essencial para o desenvolvimento econômico da Guiné-Bissau, porém realizam suas atividades em condições que podem comprometer significativamente sua saúde e qualidade de vida. As evidências encontradas reforçam a necessidade de ações voltadas à regulamentação da jornada de trabalho, à ampliação das condições de descanso, à promoção da saúde ocupacional e ao fortalecimento de políticas públicas destinadas a essa categoria profissional. Tais medidas podem contribuir não apenas para o bem-estar dos trabalhadores, mas também para a melhoria da eficiência e da segurança do sistema de transporte rodoviário do país.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do artigo, é fundamental notar que esta revisão de estudos revelou que o estilo de vida dos motoristas de caminhão é caracterizado por hábitos de risco interconectados (alimentação inadequada, baixa atividade física, distúrbios do sono, estresse ocupacional, uso de substâncias). Tais hábitos são determinados por condições da profissão como longas jornadas, isolamento e acesso limitado a recursos, impactando negativamente sua saúde. As discussões mais amplas sobre trabalho, saúde e vida pessoal, embasando a necessidade de um foco maior em pesquisa e políticas para apoiar essa crucial força de trabalho no país.

É importante que sejam realizados estudos futuros, envolvendo aspectos ergonômicos da atividade de motorista de caminhão, assim como estudos com uma maior participação destes profissionais, e até mesmo com uma intervenção interdisciplinar.

O estudo levantou diversos aspectos das condições de trabalho de motoristas de caminhão que podem exercer impactos negativos sobre a saúde geral, com prejuízos para a qualidade de vida desses trabalhadores.

A análise dos dados apresentados revela um cenário preocupante no setor de transportes, onde os motoristas estão expostos a condições de trabalho adversas e jornadas extensas, restrições alimentares, e a falta de descanso adequado, a pressão por produtividade e a insegurança nas estradas, a tensão, estresse e problemas podem afetar negativamente sua saúde física e mental. A predominância de trabalhadores em faixas etárias mais elevadas destaca a importância da experiência profissional, mas também ressalta a necessidade de atenção à saúde

e bem-estar desses profissionais. É fundamental que sejam implementadas medidas para melhorar as condições de trabalho e reduzir os riscos à saúde, garantindo um ambiente de trabalho mais seguro e saudável para os motoristas.

O consumo de estimulantes, a longa jornada de trabalho e o relativo desconhecimento dos riscos à saúde a que estão expostos revelaram a realidade das condições de trabalho destes profissionais. Tendo em vista as limitações do presente estudo em função do processo de amostragem, em que apenas os motoristas participaram da pesquisa.

Aumentar os prazos de entrega e coleta de mercadorias, são essenciais para mudar o quadro descrito no presente estudo no sentido da melhoria das condições de trabalho dos motoristas de caminhão. A regulamentação da jornada de trabalho dos motoristas por parte do poder público, entretanto, é a única maneira de reduzir o número de horas desses trabalhadores na direção, bem como a melhoria nas condições das estradas e rodovias para evitar vibrações do caminhão e acidentes, e para evitar muitos estresses no trabalho principalmente para aqueles que trabalham em horários irregulares. Outras ações importantes neste contexto são as de promoção da saúde dos motoristas, que vão desde ações de âmbito educativo (com a criação e a realização de campanhas de esclarecimento sobre fatores de riscos à saúde) à fiscalização e controle da venda ilegal de medicamentos.

Investir na saúde dos motoristas não é apenas uma responsabilidade social, mas uma estratégia inteligente de negócios. Empresas que promovem um ambiente de trabalho saudável não só ajudam a melhorar a qualidade de vida dos seus colaboradores, mas também colhem os benefícios de um ambiente mais produtivo. Implementando recursos e programas de apoio à saúde mental, as empresas podem criar um impacto positivo que transcende o local de trabalho, promovendo um verdadeiro bem-estar familiar.

Vale ressaltar que outros estudos se fazem pertinentes para o aprofundamento da investigação das condições e da organização do trabalho de motoristas de caminhão e de como elas interferem nos espaços de vida extratrabalho, além das relações dessas com aspectos de subjetividade, por exemplo, as percepções, os receios, as satisfações e as expectativas dos motoristas sobre as relações entre saúde, segurança, trabalho e qualidade de vida e, também, sobre ações possíveis de serem implementadas para a transformação das condições de trabalho e a melhoria da sua atividade profissional.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, Aline Ribeiro; BODART, Cristiano das Neves. A viabilidade do investimento em qualidade de vida no trabalho. *Revista Clóvis Moura de Ciências Sociais Aplicadas e Exatas*, v. 1, n. 1, 2015.
- BRUNETTI, Mario Luis *et al.* *A qualidade de vida no trabalho do motorista e as relações de trabalho sob a perspectiva da regulamentação da profissão: um estudo de caso em uma empresa transportadora de combustíveis*. 2016.
- COELHO, Jairo Borges. *Pejotização nas relações de trabalho*. 2018.
- DE OLIVEIRA, Madalena Cristóvão Leal. *Habitat em Bissau: Adaptar o Molde ao Invés de Moldar a Adaptação*. 2020. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Coimbra, Portugal.
- DELGADO, Gabriela Neves. *Direito fundamental ao trabalho digno*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.
- DELGADO, Maurício Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. A OIT e sua missão de justiça social. *Revista Pensamento Jurídico*, v. 2, 2019.
- Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais – Divisão da População. *Perspectivas de População Mundial 2024*. Disponível em: <https://population.un.org/dataportal/data/indicators/49/locations/624/start/2026/tabela/pivotbylocation?df=8a662e1b-3885-4ad1-ae6c-41528b7fe9d>. Acesso em: 12 jun. 2026.
- FRANÇA, I. *Medicina do sono: como o descanso influencia a segurança de motoristas*. Metrópoles, 2026.
- GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas, 2008.
- GIROTTI, Edmarlon; LOCH, Mathias Roberto; MESAS, Arthur Eumann; GONZÁLEZ, Alberto Durán; GUIDONI, Camilo Molino; ANDRADE, Selma Maffei de. Comportamentos alimentares de risco à saúde e fatores associados entre motoristas de caminhão. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 25, n. 3, p. 1140-1150, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-81232020253.11402018>. Acesso em: 15 abr. 2026.
- KAPRON, Rafael Antônio. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.
- LIMA, Á. F. D. S.; MARQUES, Daniely De Oliveira; DE SOUZA DIMARÃES, Ma Carla Cristina. O impacto da sobrecarga laboral que desencadeia a síndrome burnout no colaborador nos dias atuais. *Ciências Humanas e Saúde Coletiva*, v. 27, p. 128, 2023.
- MAGALHÃES, Juliana Gallottini de. *Análise de substâncias psicoativas em amostras de urina e de fluido oral de motoristas de caminhão*. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo.

MAMEDE, Ana Beatryz Lourenço; PESSOA, Juliana da Costa Santos. Análise da prevalência de LER/DORT em motoristas de caminhão. *Revista Diálogos Saúde*, v. 3, n. 2, p. 1-19, 2023.

MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*, v. 63, p. 533-540, 2010.

MORENO, Claudia Roberta de Castro; ROTENBERG, Lúcia. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, v. 34, p. 128-138, 2009.

NARCISO, Fernanda Veruska; MELLO, Marco Túlio de. Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil. *Revista de Saúde Pública*, v. 51, p. 26, 2017.

PENTEADO, Regina Zanella et al. Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. *Saúde e Sociedade*, v. 17, p. 35-45, 2008.

PENA, P. C. O papel do transporte rodoviário na integração das cadeias logísticas internacionais. *Revista JRG de Estudos Acadêmicos*, v. 9, n. 20, p. e093508, 2026.

SCLIAR, Moacyr. História do conceito de saúde. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, v. 17, p. 29-41, 2007. SENNETT, Richard. *A corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record, 1999.

SILVA, João Victor dos Santos. *Universalização da proteção à saúde e à segurança do trabalhador*. 2025.

SILVA, Katielly Cardozo da; REZENDE, Antônio José de; LINS, Tulio Cesar de Lima. Hábitos alimentares e fatores de risco para doenças crônicas não transmissíveis em caminhoneiros de uma cooperativa agropecuária. *Semina: Ciências Biológicas e da Saúde*, v. 44, n. 1, p. 15-28, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.5433/1679-0367.2023v44n1p15>. Acesso em: 15 mar. 2026.

SOLIANI, Rodrigo Duarte; SILVA, Luiz Bueno da. Segurança e saúde ocupacional dos motoristas de caminhão autônomos: uma revisão da literatura. *Transporte e Território*, n. 28, p. 200-213, 2023.

SOUSA, J. V. O.; GUIMARÃES, L. G. A.; GUIMARÃES JÚNIOR, F. R. F.; NODARI, C. H.; BARRETO, L. K. S.; RODRIGUES, S. L. Gestão de riscos no transporte rodoviário da soja. *RECIMA21 – Revista Científica Multidisciplinar*, v. 7, n. 4, e747726, 2026.