



Universidade Federal Fluminense

ESCOLA DE ENFERMAGEM  
AURORA DE AFONSO COSTA



## Vivência de caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas: estudo descritivo

Edilene Aparecida Araújo da Silveira<sup>1</sup>, Franciele Cristina Corrêa Chagas<sup>1</sup>, Jéssica Maria Dalivete Silva<sup>1</sup>, Leiliane Rodrigues Magalhães<sup>1</sup>, Sara Batista de Jesus<sup>1</sup>, Patrícia Peres de Oliveira<sup>1</sup>

*1 Universidade Federal de São João Del Rei.*

### RESUMO

**Objetivo:** compreender a vivência e os motivos que levaram ao uso de substâncias psicoativas por caminhoneiros. **Método:** estudo descritivo com abordagem qualitativa, realizado por meio da técnica em cadeias, norteada pelo referencial teórico do interacionismo simbólico. Os dados foram coletados por meio de entrevistas com 30 entrevistas caminhoneiros, que transitam por toda malha rodoviária do Brasil, no período de março a agosto de 2016. Para a análise dos elementos, foi utilizada como estratégia a análise temática. **Resultados:** emergiram três categorias analíticas: "facilitador para o desenvolvimento do trabalho", "repercussão das substâncias psicoativas na saúde" e "alterações comportamentais e impacto nas relações interpessoais". Verificou-se que a trajetória profissional do motorista de caminhão interfere em sua saúde, uma vez que o torna vulnerável ao uso de substâncias psicoativas. **Conclusão:** a manutenção da saúde ou sua promoção não deve ser somente responsabilidade do setor saúde, mas resultado de ações intersetoriais e multidisciplinares apoiadas por políticas públicas saudáveis.

**DESCRITORES:** Saúde do trabalhador; Saúde Mental; Psicotrópicos; Riscos Ocupacionais.

## INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de mercadorias impulsiona o desenvolvimento econômico em vários países, especialmente naqueles com grandes territórios e insuficientes e/ou inadequados transporte ferroviário, como é o caso do Brasil<sup>(1)</sup>. Os motoristas de caminhão são os principais agentes desse sistema de transporte e sua atividade tem características únicas sobre a organização do trabalho, tais como metas e prazos curtos para alcançá-los, e também as horas de trabalho extenuante<sup>(2)</sup>. Esses motoristas são submetidos a inúmeros fatores que influenciam sua prática profissional, entre os quais o uso de substâncias psicoativas se destaca<sup>(3)</sup>, utilizado para reduzir a sonolência durante as viagens e aumentando a disposição para o trabalho e a socialização<sup>(1,3)</sup>.

No sistema de Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), em 2017, foram registrados 1.680.219 transportadores<sup>(4)</sup>. Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em 2018, mostraram a existência de quase 500 mil caminhoneiros autônomos ou cooperados. O número exato de caminhoneiros é desconhecido, mas estima-se que mais de um milhão de pessoas trabalhem no transporte rodoviário de cargas<sup>(5)</sup>. O uso de substâncias psicoativas pode provocar efeitos nocivos para o indivíduo e a sociedade, uma vez que aumenta o risco de acidentes de trânsito<sup>(6)</sup>. Ressalta-se que as vulnerabilidades suscitadas pelo uso de substâncias psicoativas resultam em transtornos mentais, alterações cognitivas, além de possíveis prejuízos físicos, isolamento social, violência, degradação física, prejuízo nos laços afetivos, que corro-

boram para minimizar a qualidade de vida<sup>(7)</sup>. Estudos apontam que o álcool e as anfetaminas, respectivamente, são as substâncias psicoativas mais utilizadas pelos caminhoneiros, sendo que, as anfetaminas, quando usadas para ajudar na redução de sonolência, podem causar agitação, taquicardia, vertigens e alucinações. Ambas as substâncias alteraram as percepções e reações do corpo, aumentando assim o risco de acidentes de trânsito<sup>(2,8)</sup>.

Diante do exposto, é primordial a atuação de uma equipe multiprofissional, a fim de minimizar as vulnerabilidades advindas do uso de substâncias psicoativas. Essa equipe necessita propor intervenções específicas com metas para reduzir manifestações e consequências do uso e abuso das substâncias psicoativas<sup>(7)</sup>. O sucesso das intervenções com esses profissionais exige políticas educacionais e assistenciais que contemplem a participação dos caminhoneiros e que possibilitem adequar sua maneira de viver ao cotidiano social<sup>(7,9)</sup>.

Nessa perspectiva, a relevância desta pesquisa traduz-se em compreender a vivência dos caminhoneiros frente ao uso de substâncias psicoativas, levando-se em consideração seus motivos, com o propósito de identificar as prioridades desse cliente. O presente estudo tem como questões: "Como é a vivência dos caminhoneiros frente ao uso de substâncias psicoativas?" e "Quais os motivos que o levaram ao uso de substâncias psicoativas no seu cotidiano do trabalho?".

O desenvolvimento deste estudo justifica-se por se tratar de um tema amplo e atual, pela grande prevalência de abuso de substâncias psicoativas por parte dos profissionais caminhoneiros, com o intuito de procurar

alternativas para minimizar as dificuldades dos trabalhadores quanto ao bem-estar psicossocial e a saúde, incluindo as alterações laborais<sup>(1,8,10)</sup>.

Diante do exposto, o objetivo do presente estudo foi compreender a vivência e os motivos que levaram ao uso de substâncias psicoativas por caminhoneiros.

## MÉTODO

Trata-se de um estudo descritivo, qualitativo, norteado pelo referencial teórico do interacionismo simbólico. Este referencial propõe a compreensão da maneira como o homem faz suas interpretações sobre os objetos e as pessoas com as quais se relacionam, e como essa interpretação interfere no comportamento individual em situações iguais<sup>(11)</sup>. É um referencial que auxilia em estudos de vida social que visa compreender vivências, mudanças de opiniões, comportamentos, expectativas e exigências sociais<sup>(12)</sup>. Este foi escolhido por possibilitar melhor alcance dos objetivos do estudo ao ter como diferencial a interpretação de significados e as interações como base para explicar comportamentos e experiências.

Inicialmente, os caminhoneiros foram selecionados com o auxílio de um informante-chave (*key informants*). Neste caso, foi um profissional que faz parte da rede social de uma das pesquisadoras. Ressalta-se que ele não participou da entrevista devido à probabilidade de gerar viés. Entretanto, este profissional caminhoneiro indicou o primeiro participante da pesquisa<sup>(13)</sup>.

A continuidade da seleção deu-se por meio da técnica em cadeias (*snowball*)<sup>(14)</sup>, isto é, a partir da identificação e da localização de

um caminhoneiro que fizesse uso de substância psicoativa no contexto do trabalho, o que foi usado como critério de inclusão, além de profissionais com idade superior a 21 anos, trabalhando a mais de um ano na profissão, pois entende-se que é preciso um tempo mínimo para que a pessoa consiga se adaptar às necessidades da profissão e sinta as dificuldades decorrentes da mesma. Esses caminhoneiros entrevistados também se constituíram em informantes para a identificação de outros participantes com as mesmas características para serem incluídos na investigação, sendo o processo repetido sucessivamente, a fim de identificar o maior número de caminhoneiros que pudessem contribuir para a realização do estudo<sup>(13)</sup>.

A escolha desse método de recrutamento se justificou devido a que a população de caminhoneiros, geralmente, faz uso de substâncias psicoativas de forma oculta, uma vez que esses trabalhadores pouco frequentam serviços de saúde, viajam para diferentes lugares em um curto espaço de tempo e têm conhecimento de que o consumo desse tipo de substância é proibido.

Primeiramente, fez-se um contato informal, com o objetivo de verificar a disponibilidade do profissional para fazer parte da pesquisa; posteriormente, cada entrevista foi realizada em local privado escolhido pelos participantes, de acordo com a disponibilidade de cada um deles. As entrevistas foram gravadas e, posteriormente, transcritas na íntegra. Ressalta-se que os entrevistados não tinham entre si nenhum tipo de vínculo de parentesco. Os critérios de exclusão foram: caminhoneiros que não tinham disponibilidade pessoal para participar da entrevista e sem uso de

substâncias psicoativas no cotidiano laboral. Os dados foram coletados por meio de entrevistas semiestruturadas elaboradas pelas autoras e baseadas nos objetivos do trabalho, no período de março a agosto de 2016, residentes no Estado de Minas Gerais, maior malha rodoviária brasileira (269.546 km de rodovias)<sup>(4)</sup>, porém, ressalta-se que todos os participantes do estudo transitavam por toda malha rodoviária do país. O roteiro constituía-se de duas partes; a primeira parte com dados para caracterização dos participantes e, na segunda parte, as questões norteadoras: Como você vivencia o uso de substâncias psicoativas no cotidiano de seu trabalho? Quais são os motivos que o levam a fazer uso de substâncias psicoativas no seu trabalho? Há consequências desse uso no seu trabalho e na saúde? E nas suas relações familiares e sociais?

A elaboração das questões foi baseada no interacionismo simbólico já que se buscou compreender a vivência que o caminhoneiro traz sobre o uso de drogas. Neste âmbito, bem como na condução da investigação, considerou-se os seguintes aspectos do interacionismo simbólico: 1. As pessoas orientam suas ações em direção às coisas/pessoas conforme o significado atribuído. 2. O comportamento humano é permeado por comunicações simbólicas que dependem da situação em que se atua e consequentes expectativas<sup>(12)</sup>.

Os caminhoneiros, ancorados no significado que a droga significa para eles, desenvolvem ações e interações. Essas interações possibilitam que suas perspectivas individuais sejam ressignificadas ou não numa deter-

minada situação, embasando a tomada de decisões sobre o uso ou não das substâncias psicoativas.

Para a análise das informações, foi empregada como estratégia a análise temática, reconhecimento de padrões dentro dos dados, em que os temas que emergem se formam em categorias<sup>(14)</sup>. Incluso nessa avaliação têm diferentes maneiras de abordagem, como a dedutiva, baseada em modelos de códigos antecipadamente determinados (*template*); e a indutiva, conduzida pelos dados. Neste estudo, o método escolhido foi um modelo híbrido, que alia a dedutiva e a indutiva<sup>(13)</sup>. Dessa maneira, primeiramente analisaram-se os dados indutivamente, originando códigos/temas, e posteriormente aplicou-se o *template*. Nesta pesquisa utilizou o interacionismo simbólico, com o objetivo de identificar unidades de texto significativas de forma dedutiva<sup>(14)</sup>.

O modelo de códigos, elaborado previamente, foi baseado nas questões de pesquisa e no referencial teórico. Portanto, o interacionismo simbólico direcionou o modelo de códigos que, posteriormente à transcrição, foi aplicado aos dados brutos. Nesse processo interpretativo emergiram os temas e de seu agrupamento resultaram três categorias principais descritas na figura 1.

O fechamento amostral se deu por saturação teórica<sup>(15)</sup>. Participaram da pesquisa 30 caminhoneiros.

O desenvolvimento do estudo ocorreu conforme os preceitos éticos. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal de São João del-Rei, parecer n.º 1.350.248, CAEE: 51214315.4.0000.5545.

## RESULTADOS

Os 30 caminhoneiros tinham idade entre 23 e 65 anos. Exerciam a profissão há pelo menos três anos, com máximo período laboral de 39 anos, e fazia uso de substâncias psicoativas por um período entre quatro meses e 32 anos, média de 12 anos. A maioria era solteira e com filhos.

A apreensão sobre a vivência dos caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas no trabalho foi dividida em três categorias principais: "fator facilitador para o desenvolvimento do trabalho"; "repercussão das substâncias psicoativas na saúde"; e "alterações comportamentais e impactos nas relações interpessoais" (**Figura 1**).



**Figura 1** – Categorias sobre a vivência dos caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas no trabalho. Minas Gerais, Brasil. 2016.

Fonte: Elaboração dos autores, 2016.

### Fator facilitador para o desenvolvimento do trabalho

As substâncias psicoativas foram descritas como um componente indispensável para a realização do trabalho na estrada. O cansaço

físico e mental que adveio das longas jornadas de trabalho, principalmente, noturna, as responsabilidades que lhes foram impostas pelas empresas no âmbito da entrega das cargas em um tempo pré-determinado ou mesmo, para os autônomos, fatores econômicos do cotidiano, foram mencionados pelos entrevistados para o uso de substâncias psicoativas:

Primeiro motivo é a pressão das empresas sobre o carregamento e descarga [...] Motoristas acabam utilizando essa substância para cumprir esses horários. Infelizmente, o seu patrão fala só o seguinte: "Se você não faz, vai ter outro que vai chegar e fazer". (E12).

Motivo de aperto financeiro [...] dívida! Para ver se pagava as dívidas, devendo caminhão. (E10).

O serviço, para mim foi o serviço, só rodo à noite, esses trem (substâncias psicoativas), tem que ser [...] tem que usar. Infelizmente, se não dorme [...] o trabalho parece que leva você a usar, entendeu? (E22).

No meu trabalho só foi benefício [...] tinha que fazer horário, ai toma o "ribite" pra chegar [...] porque senão morre [...]. (E21).

Teve consequência positiva porque através do horário eu consegui juntar, assim como eu trabalhava muito, 21 ou 22 horas por dia. Então eu conseguia dobrar o meu salário [...] consegui comprar minha casinha, hoje trabalho por conta própria. (E16).

## **Repercussão das substâncias psicoativas na saúde**

Houve participantes que referiram que o uso de substâncias psicoativas interferiu diretamente em sua saúde, evidenciado nos relatos a seguir:

Na minha saúde prejudicou, é porque acelera o coração. Substância acelera o coração da gente e tudo mais. É, atrapalhou um pouquinho, mas como se diz: tem que trabalhar. (E4).

Afeta a minha pressão, tem afetado bastante. (E14).

Agora na saúde, me deu problema no estômago, uma gastrite brava, foi através do arrebite [...]. (E21).

Na época que eu tomei isso eu tive depressão, fiz tratamento psiquiátrico [...]. (E17).

Hoje eu estou com problema de diabetes, deve ser por causa do pâncreas, por causa do uso do arrebite. (E3).

Ah! Emagrece um tiquinho (risos). (E6).

Há não, a gente sente [...] a gente não sente bem. Dá bateadeira, tem hora que você está animado na hora que você toma, vai acabando o efeito, dá um tipo de uma depressão na gente [...]. (E10).

Apesar de vários entrevistados relatarem tais prejuízos, houve participantes que não sentiram nenhuma consequência na saúde até o momento da entrevista:

A saúde [...] toda vida foi boa nunca tive problema [...] de saúde não, eu nunca cheguei a ser internado nunca, graças a Deus. Até hoje nunca fui internado, nunca fui em hospital. Eu, por mim mesmo, que notei que era bom parar de tomar o arrebite. (E7).

Até hoje não tive nenhum tipo de problema ainda não. (E8).

## **Alterações comportamentais e impacto nas relações interpessoais**

Alterações comportamentais como estresse, discussões, impaciência e isolamento, além do pouco tempo para as atividades de lazer, ocasionaram prejuízos nas interações com familiares e amigos:

As consequências nas minhas relações familiares são devido ao estresse, chegava e não tinha paciência, ficava muito nervoso, alterava com os meus pais, com minha família, com meus irmãos. (E16).

Perdi um relacionamento de cinco anos porque eu não tinha tempo para nada, só viajar [...] só faturar, não tinha vida. Então era já para "mim" estar casado, ter filhos, uma família, então hoje eu sinto ausência disso, de ter uma família. (E16).

[...] a gente tem pouco tempo para sair [...] vida social. (E14).

[...] tinha vergonha de estar perto das pessoas, achava que o pessoal estava me olhando com olhares diferentes, é como se fosse a droga mesmo, como se fosse a cocaína. (E16).

Como se diz, a gente chegava em casa nervosa, irritada, brigava, às vezes, sem motivo. Sono, queria dormir, às vezes, não dormia, isso atrapalhava um pouco. (E17).

Infelizmente essa substância te dá alteração [...] você fica com o sono atrasado, acontece dá gente rodar aí, duas, três noites direto, você chega em casa; até você recuperar, o que você teve, isso te atrapalha, porque você chega alterado em casa, você pode dar um grito [...] seu olho está aberto, mas seu cérebro está quase desligando. (E12).

## DISCUSSÃO

O cotidiano vivenciado pelos transportadores de cargas é intenso, permeado por específicos significados, com desgaste físico e emocional, como apontado nas falas. Verificou-se que a motivação para o uso de substâncias psicoativas, principalmente as anfetaminas, decorreu da pressão exercida pelas empresas que exigiam agilidade a qualquer custo, acrescido pelo medo de perder o serviço por não conseguir realizar no tempo adequado, além das cobranças econômicas do cotidiano vivenciado pelos motoristas autônomos.

O significado é um importante elemento na compreensão do comportamento humano, dos processos e das interações. A interação simbólica se dá por meio da interpretação das ações e dos gestos do outro, tendo como base o significado que é atribuído<sup>(12)</sup>. A interpretação dos símbolos presentes no cotidiano ocupacional como a pressão exercida pelas empresas, o risco de desemprego e outras condições presentes evocaram significados para o caminhoneiro.

Estes significados influenciaram suas ações, motivando-os a buscar estratégias para modificar a situação. Dentre essas táticas está o uso de substâncias psicoativas. Os depoimentos corroboram com estudos que apontam que, a fim de combater os efeitos nocivos da fadiga, alguns caminhoneiros utilizam estimulantes lícitos e ilícitos<sup>(3,9)</sup>.

Outras pesquisas sugerem que os estimulantes podem melhorar o desempenho cognitivo e o desempenho motriz quando usados para combater a fadiga<sup>(10,16)</sup>. Embora os estimulantes possam melhorar as funções cognitivas, tais como vigilância, atenção, funcionamento psicomotor, memória e habilidades, criam problemas sérios na condução de veículos<sup>(1,3-5,16)</sup>. Os estimulantes são frequentemente detectados em testes realizados com motoristas de caminhão mortos em acidentes de trabalho<sup>(2,16)</sup> e em condutores falecidos considerados culpados em tais acidentes<sup>(4,6)</sup>. Nesse sentido, no Brasil, desde final de setembro de 2017, a partir da resolução n.º 691 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que dispõe sobre o exame toxicológico de larga janela de detecção, em amostra queratínica, para a habilitação, renovação ou mudança para as categorias C, D e E, decorrente da Lei n.º 13.103, de 02/03/2015, destinado à verificação do consumo, ativo ou não, de substâncias psicoativas, com análise retrospectiva mínima de 90 dias, realizado por laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), devidamente acreditados junto ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro)<sup>(17)</sup>.

Estudo internacional afirma que esses exames podem efetivamente colaborar para a

diminuição de acidentes com motoristas sob efeito de substância psicoativa, beneficiar a vida familiar desses profissionais e a segurança de todos os usuários das rodovias<sup>(16)</sup>. O ritmo intenso resultante das condições de trabalho dos caminhoneiros, a distância dos lugares destinados, uma vez que vivem em um país continental, jornada múltipla de horários, exigência de pontualidade na entrega, insegurança tanto do veículo quanto da carga, além dos riscos de acidentes nas estradas evocam significados que podem resultar em comportamentos inadequados como o uso de substâncias psicoativas<sup>(1,3)</sup>, verificado neste estudo.

Outro motivo apontado pelos entrevistados que os levam a recorrer ao uso de substâncias psicoativas foi o fator socioeconômico, realizam várias entregas com rapidez, a fim de auxiliar no aumento da renda e no pagamento de dívidas adquiridas até mesmo com a manutenção do caminhão. Este trabalhador representa, em muitos casos, a única fonte de renda da família. Estudos realizados com caminhoneiros do Brasil<sup>(1,3-4)</sup>, da Colômbia<sup>(6)</sup> e da Nova Zelândia<sup>(16)</sup> sugerem que, o consumo de anfetaminas, possibilita o trabalho por horas seguidas aumentando a renda, ou seja, esse acréscimo na remuneração implica em uma maior carga de trabalho.

Essa informação é compartilhada não somente no meio acadêmico, mas também entre os caminhoneiros, em suas interações. As palavras possuem significados compartilhados socialmente possibilitando a comunicação, compreensão e transferência de informações<sup>(11)</sup> e experiências. Dessa forma, o caminhoneiro significa a substância psicoativa como possibilidade para modificar a situação

em que se encontra para conseguir benefícios e reduzir os fatores percebidos como negativos. Entretanto, o excesso de trabalho pode produzir um esgotamento físico e emocional, fazendo com que os caminhoneiros busquem uma solução temporária para esse problema no consumo de estimulante<sup>(2,4)</sup>.

Percebeu-se que, com o intuito de legitimar o uso de substâncias psicoativas, os participantes relataram que ela proporciona segurança para ele e outros motoristas, uma vez que, ao permanecerem acordados sob o efeito de estimulantes, reduz a vulnerabilidade de adormecer no volante e causar um acidente durante seu percurso é minimizado. Assim, o uso da substância psicoativa foi significado pelo caminhoneiro em seus aspectos positivos. Porém, estudos apontam que quando a capacidade física do motorista aumenta devido ao uso da substância psicoativa, eles se sentem eufóricos e com disposição para enfrentar mais riscos, aumentar a velocidade e, conseqüentemente, aumentar a probabilidade de acidentes<sup>(2,6)</sup>.

A fadiga após o efeito das substâncias psicoativas é maior, como referido pelos entrevistados e, caso o motorista usuário deseje continuar com a sensação de menos cansaço, uma nova dosagem se faz necessária, a fadiga reduz e ele consegue desenvolver suas atividades. No entanto, devido à tolerância farmacológica, são necessárias doses cada vez maiores para a obtenção do bem-estar e da manutenção do estado de vigília<sup>(1,5)</sup>.

Quando os caminhoneiros entrevistados foram abordados em relação ao uso do mesmo e de suas conseqüências na saúde, todos os participantes sabiam que o uso contínuo alterava as funções orgânicas, principalmente



referentes ao sistema circulatório e neurológico. Além disso, houve relatos acerca do prejuízo ocasionado pelo uso da substância psicoativa no passado e no presente. Os sintomas mais relatados por eles foram a taquicardia, o aumento da pressão arterial, a depressão, o emagrecimento, distúrbios gastrointestinais e diabetes. Pesquisas que avaliaram o uso de substâncias psicoativas relacionadas à sociedade contemporânea, ao se referirem aos motoristas que fazem uso de anfetaminas, observaram que além de inibir o sono e aumentar o estado de alerta, o consumo excessivo pode ocasionar alucinações, tremores e taquicardia<sup>(3,6,16)</sup>.

Sabe-se que os efeitos das anfetaminas sobre o sistema circulatório dependem da dose ingerida<sup>(2)</sup>. Apesar de estarem cientes da ocorrência desses sintomas, os caminhoneiros os veem como transitórios e passageiros, mas não descartam que as piores consequências poderão ocorrer futuramente.

A base do significado esteve presente na condução social, na qual os símbolos significantes emergiram. Quando o indivíduo identificou os símbolos, tornando-se consciente do significado e de sua ação, adquiriu sentido<sup>(11)</sup>. Apesar de ter conhecimento sobre as consequências negativas da substância psicoativa, o significado atribuído à realidade ocupacional de cumprir com os prazos e satisfazer o desejo das empresas é mais forte do que o significado atribuído às consequências negativas sobre a própria saúde. Diante da continuidade do uso, a saúde física e mental sofreu com outros agravos como a depressão. A depressão, em decorrência do uso de substâncias psicoativas, foi um transtorno vivenciado por alguns participantes deste

estudo. Os estimulantes do Sistema Nervoso Central (SNC) à medida que aumentam a concentração plasmática, menor é o desempenho do caminhoneiro quando dirige e, quando finalizado o efeito estimulante, o usuário será submetido a um efeito "rebote" sobre o SNC, que envolve a indução de depressão, fadiga e sono<sup>(1,3,16)</sup>. A associação da anfetamina e do álcool foi relatada por alguns participantes do presente estudo, trazendo uma preocupação maior, pois o álcool também apresenta efeito rebote e, quando o efeito no organismo acaba, o indivíduo entra em um estado de extenuação, levando ao sono repentino<sup>(4,6)</sup>.

O emagrecimento relatado pelos participantes desta pesquisa deve-se a um efeito do uso de estimulantes, que possui uma ação anorexígena. Estudo de revisão sistemática mostrou que o padrão nutricional de usuários de substâncias psicoativas é inadequado, visto que durante o uso da mesma o apetite fica suprimido. Quando esse efeito cessa e o apetite retorna, eles se alimentam mais comumente de carboidratos em detrimento de outros nutrientes<sup>(2)</sup>.

O uso de substâncias psicoativas não causa somente distúrbios orgânicos, alterações comportamentais importantes foram relatadas pelos entrevistados como o que influenciou diretamente em sua qualidade de vida e nas relações sociais, uma vez que percebiam-se estressados e irritados. Essas alterações são justificadas pela maioria dos caminhoneiros como decorrentes das condições de trabalho e não em consequência do uso de substâncias psicoativas, como encontrado em estudo realizado na Nova Zelândia com caminhoneiros<sup>(16)</sup>.

Os transportadores de cargas sofrem com o afastamento de seus familiares e amigos, possuem dificuldades para ter uma relação estável com intuito de constituir uma família e acabam convivendo com a solidão e a presença apenas de seus companheiros de trabalho<sup>(1,4)</sup>. Associado a isso, as longas jornadas de trabalho, o consumo de substâncias psicoativas podem contribuir para o isolamento social, levando os caminhoneiros a optarem pelo descanso em detrimento da interação familiar e social<sup>(6)</sup>.

Na perspectiva interacionista, as pessoas são atores sociais, que levam em conta os demais quando agem. Comunicamo-nos simbolicamente em nossas ações e interpretamos as ações uns dos outros<sup>(11)</sup>. A interação ocorre em um fluxo contínuo de ações entre os atores, tornando-se a base para o que decidimos fazer nas situações<sup>(12)</sup>.

No interacionismo simbólico, o significado das coisas tem posição central na racionalidade da ação humana e, mais precisamente, na fonte dos significados, ou seja, emerge no processo de interação; assim, esses caminhoneiros, após terem vivenciado o uso de substâncias psicoativas, impactam-se diante do sentimento de isolamento social, depressão e estresse.

O estresse e a irritabilidade vêm como consequência da falta do sono ocasionada tanto pelo uso da medicação psicoativa quanto pelas longas jornadas de trabalho<sup>(3,8)</sup>. Esses fatores foram percebidos como fonte de transtornos familiares e discussões sem motivo aparente, favorecendo o isolamento e falta de atividades de lazer, uma vez que devido ao cansaço, a necessidade de repouso era intensa<sup>(2,9)</sup>, corroborando com o que foi

relatado pelos entrevistados. Ao suspender o uso das anfetaminas, o usuário pode dormir de dois a três dias continuamente; entretanto, ao entrar em abstinência, pode apresentar comportamento instável, variando entre irritabilidade, ansiedade, até obsessões<sup>(8,10)</sup>. Diante dos problemas supracitados, foi aprimorada a Lei sobre o exercício da profissão de motorista, no Brasil, no ano de 2015, abarcando a obrigatoriedade de controle de jornada dos caminhoneiros, obrigando as transportadoras a implementar controle por meio de anotação em diário de bordo, ficha de trabalho externo ou sistema eletrônico instalado nos veículos, além da garantia de um salário básico, independentemente dos períodos gastos para entrega e proibição de jornada de trabalho condução ininterrupta por mais de cinco horas e trinta minutos<sup>(18)</sup>. Além de leis trabalhistas, com a intenção de buscar ações para melhorar as condições de vida e atuar de forma a diminuir o uso de substâncias psicoativas, como a participação da empresa na escala e no rodízio dos caminhoneiros, evitando assim a sobrecarga de trabalho e a disputa entre os mesmos<sup>(1,10)</sup>. Lamentavelmente, verifica-se que a sociedade e as autoridades brasileiras ainda não têm conhecimento da vulnerabilidade para acidente de trânsito relacionado à falta de sono e ao excesso de tempo de vigília que os motoristas profissionais são induzidos a praticar<sup>(4)</sup>. Nesse sentido, observa-se complacência dos empregadores e negligência da legislação brasileira, bem como a falta de compromisso do próprio motorista com a prudência ao volante e para com os usuários da rede viária.

A abordagem interacionista defende que, ao

confrontar o mundo de objetos que o rodeia, o ator social interpreta-o com o intuito de agir<sup>(12)</sup>. O fenômeno em questão tratou da vivência de caminhoneiros frente ao uso de substâncias psicoativas, decifrando uma série de símbolos que envolveram a situação vivida. Os resultados levantaram a necessidade de se intervir, por meio da educação em saúde, para escolhas autônomas em relação à prática de promoção da saúde e prevenção de agravos. Salienta-se a urgência de intervenções em relação a acidentes e mortes no trânsito, causados principalmente por excesso de trabalho e sono insuficiente como: redução efetiva do tempo de condução do veículo; maior número de pausas para descanso durante a jornada de trabalho; mais folgas aos finais de semana; atividades de lazer e prática de atividade física; sono noturno (qualidade e tempo), a fim de respeitar o ciclo circadiano biológico; além de ações educativas e de conscientização dos motoristas e dos empregadores.

Uma vez que, dentro da perspectiva do interacionismo simbólico, o mundo existente para os indivíduos são compostos por objetos físicos, sociais e abstratos, sendo que os objetos podem assumir significado diverso para diferentes pessoas<sup>(12)</sup>, pois a interação social é um processo que orienta a conduta humana e é válida para os envolvidos no uso de substâncias psicoativas: profissionais de saúde e caminhoneiros devem interagir e vivenciar ações preventivas de agravos e promocionais da saúde.

## CONCLUSÃO

A apreensão da vivência dos caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas, pau-

tada no interacionismo simbólico, possibilitou conhecer os motivos do uso das mesmas e a influência em seu cotidiano de trabalho, nas relações familiares e em sua saúde física e emocional.

Verificou-se que a trajetória profissional do motorista de caminhão interfere em sua saúde, uma vez que o torna vulnerável ao uso de substâncias psicoativas. A maioria dos participantes estudados fazia uso de drogas psicoativas, há mais de uma década. O trabalho do caminhoneiro pode levar a prejuízos à saúde, pois acaba favorecendo a adoção de estilos de vida pouco saudáveis como o sedentarismo, os hábitos alimentares inadequados e o uso de álcool e tabaco, associado ao uso de substâncias ilícitas.

A profissão também interfere na convivência familiar e na vida social do motorista profissional, pois o afasta de sua família, seus amigos e datas importantes. Por outro lado, o isolamento familiar traz a necessidade de buscar maior sociabilização nos locais de trabalho.

Tendo em vista que os resultados analisados mostraram condições de vida e trabalho não favoráveis à saúde do caminhoneiro, é primordial que sejam discutidas políticas de prevenção de doenças e promoção da saúde específica para essa categoria profissional. Vale salientar as limitações do estudo, pois, apesar de abranger as vivências de caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas, essa não é uma realidade absoluta para todos os que estão vivenciando esse fenômeno, trata-se de uma pequena amostra aqui abordada.

## REFERÊNCIAS

1. Andreuccetti G, Leyton V, Carvalho HB, Sinagawa DM, Allen KA, Hyder AA. Drinking and driving in Brazil: same problem, same loophole. *Addiction*. 2016;111(7):1308-9.
2. Girotto E, Mesas AE, Andrade SM, Birolim MM. Psychoactive substance use by truck drivers: a systematic review. *Occupational and Environmental Medicine*. 2014;71(1):71-76.
3. Sinagawa DM, Carvalho HB, Andreuccetti G, Prado NV, Oliveira KC, Yonamine M, et al. Association between travel length and drug use among Brazilian truck drivers. *Traffic Inj Prev*. 2015;16(1):5-9.
4. Narciso FV, Mello MT. Safety and health of professional drivers who drive on Brazilian highways. *Rev Saude Publica* [Internet]. 2017 [cited 2017May 8];51:26. Available from: <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v51/0034-8910-rsp-S1518-87872016050006761.pdf>
5. Agência Nacional de Transportes Terrestres(BR). Registro nacional de transportadores rodoviários de cargas:Transportadores, frota de veículos [Internet]. 2018 [cited 2018 May 16]. Available from:[http://appweb2.antt.gov.br/rntrc\\_numeros/rntrc\\_emnumeros.asp](http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_emnumeros.asp)
6. Torregroza-Vargas NM, Bocarejo JP, Ramos-Bonilla JP. Fatigue and crashes: the case of freight transport in Colombia. *Accid Anal Prev*. 2014;72:440-8.
7. Silveira EAA, Oliveira PP, Correio PM, Santos WJ, Rodrigues AB, Costa DARS. The care for chemically dependent: with words from health professional of centers of psychosocial on alcohol and drugs. *Rev Pesq Cuid Fundam* [Internet]. 2016 [cited2017May16]; 8(2):4347-64. Available from:[http://www.seer.unirio.br/index.php/cuidadofundamental/article/view/4405/pdf\\_1881](http://www.seer.unirio.br/index.php/cuidadofundamental/article/view/4405/pdf_1881)
8. Yonamine M, Sanches LR, Paranhos BA, Almeida RM, Andreuccetti L, Leyton V. Detecting alcohol and illicit drugs in oral fluid samples collected from truck drivers in the state of São Paulo, Brazil. *Traffic Inj Prev*. 2013;14:127-31.
9. Gates J, Dubois S, Mullen N, Weaver B, Bédard M. The influence of stimulants on truck driver crash responsibility in fatal crashes. *Forensic Sci Int*.2013; 228(1-3):15-20.
10. Martins LT, Agli BAVD. Valores de motoristas de caminhão: o que lhes causa admiração e indignação? *Psicol. cienc. prof.* 2014;34(4):894-915.
11. Fitzpatrick J. Doing Symbolic Interactionism: engaging students to foster comprehension of theoretical concepts and principles. *Family Scie Review*. 2016;21(1):90-100.
12. Kotarba JA. Symbolic interaction and applied social research: a focus on translational science. *Symb Interact* [Internet]. 2014 [cited 2017May16];37(3):412-25. Available from:<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4159952/>
13. Oliveira PP, Gesteira ECR, Silveira EAA, Amaral L, Moreira MMC, Rodrigues AB. Evaluation of families with two or more mastectomized women: a case study. *Online Braz J Nurs* [Internet] 2016 [cited 2017 May 03];15(1):83-95. Available from:<http://www.objnursing.uff.br/index.php/nursing/article/view/5231>
14. Mendes-Castillo AMC, Bousso RS, Silva LR. Family management for transplantation children patients with grandparents as caregivers: a case study. *Online Braz J Nurs* [Internet]. 2014 Sep [cited 2017 May 03];13(4):667-76. Available from:<http://www.objnursing.uff.br/index.php/nursing/article/view/4752>
15. Minayo MCS. Sampling and saturation in qualitative research: consensuses and controversies. *Rev Pesq Qualitativa* [Internet]. 2017 [cite 2017 May 19];5(7):1-12. Available from:<http://rpq.revista.sepq.org.br/index.php/rpq/article/view/82/59>
16. Poulsen H, Moar R, Pirie R. The culpability of drivers killed in New Zealand road

crashes and their use of alcohol and other drugs. *Accid Anal Prev.* 2014; 67:119-28.

17. Brasil. Resolução nº691, de 27 de setembro de 2017, do Contran. Dispõe sobre o exame toxicológico de larga janela de detecção, em amostra queratínica, para a habilitação, renovação ou mudança para as categorias C, D e E, decorrente da Lei nº13.103, de 02 de março de 2015. *Diário Oficial União.* 28 set 2017 [cited 2019 May 24]. Available from: <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6912017.pdf>

18. Brasil. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho-CLT, aprovada pelo

Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943[...] e dá outras providências. *Diário Oficial União.* 2 mar 2015 [cited 2017 May 20]. Available from: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm)

Recebido: 26/05/2017

Revisado: 31/10/2019

Aprovado: 31/10/2019

Copyright © 2018 Online  
Brazilian Journal of Nursing



This article is under the terms of the Creative Commons Attribution License CC-BY-NC-ND, which only permits to download and share it as long the original work is properly cited.