

**AFYA FACULDADE DE CIÊNCIAS MÉDICAS DE GARANHUNS**

**SUZANE LARA SOARES DE ARAÚJO**

**GERMANA AMORIM VILA NOVA**

**WILY ROGÊ BARBOSA DE ALMEIDA FILHO**

**O IMPACTO DO USO DE SUBSTÂNCIAS ESTIMULANTES NA QUALIDADE DE  
VIDA DOS CAMINHONEIROS**

**GARANHUNS – PE**

**2025**

**AFYA FACULDADE DE CIÊNCIAS MÉDICAS DE GARANHUNS**

**SUZANE LARA SOARES DE ARAÚJO**

**GERMANA AMORIM VILA NOVA**

**WILY ROGÊ BARBOSA DE ALMEIDA FILHO**

**O IMPACTO DO USO DE SUBSTÂNCIAS ESTIMULANTES NA QUALIDADE DE  
VIDA DOS CAMINHONEIROS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns (Afya Garanhuns), como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Medicina.

Linha de pesquisa: Estudos em manejo clínico de agravos à saúde.

**Orientador(a):** Dr. José Adelson do Nascimento Junior

**GARANHUNS – PE**

**2025**

Catálogo na Fonte: Biblioteca Afya Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns- Afya Garanhuns

A663i ARAUJO, Suzane Lara Soares de

O Impacto do Uso de Substâncias Estimulantes na Qualidade de Vida dos Caminhoneiros/  
Suzane Lara Soares de Araujo; Germana de Amorim Vila Nova; Willy Rogê Barbosa  
de Almeida Filho. – Garanhuns/PE, 2025.

13f.: il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Medicina) Afya Faculdade de  
Ciências Médicas de Garanhuns- Afya Garanhuns.

Orientação: José Adelson do Nascimento Junior.

1. Caminhoneiros. 2. Qualidade de vida. 3. Anfetaminas. I. Nascimento junior,  
José Adelson do. II. Afya Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns. III. Título.

CDU: 178.8

Ficha Catalográfica elaborada pela Bibliotecária  
Maria Jessica Freire da Silva CRB-4/2212

**SUZANE LARA SOARES DE ARAÚJO**

**GERMANA AMORIM VILA NOVA**

**WILY ROGÊ BARBOSA DE ALMEIDA FILHO**

**O IMPACTO DO USO DE SUBSTÂNCIAS ESTIMULANTES NA QUALIDADE DE  
VIDA DOS CAMINHONEIROS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns  
(Afya Garanhuns), como requisito obrigatório para  
obtenção do título de Bacharel em Medicina.

Aprovado em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof.(a). Dr. José Adelson do Nascimento Junior

Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns (Afya Garanhuns)

## RESUMO

Os caminhoneiros fazem parte de uma categoria profissional de extrema importância, pois são profissionais que ajudam a aumentar a economia nacional. O presente trabalho busca compreender o impacto do uso de substâncias estimulantes na qualidade de vida de caminhoneiros. Trata-se de uma revisão integrativa de literatura, de caráter descritivo e observacional, com pesquisa nas bases de bibliotecas virtuais: PubMed e BVS. A baixa qualidade de vida dos motoristas de caminhão, associada a longas jornadas de trabalho, estresse e sedentarismo, contribui diretamente para a alta prevalência de condições como obesidade, tabagismo, hipertensão, diabetes e apneia do sono. O uso indevido de drogas ilícitas e substâncias psicoativas é um fator significativo para a carga global de doenças, sendo especialmente preocupante no setor de caminhões, devido à necessidade de atenção e neutralização do sono em decorrência das longas horas de trabalho. Foi identificado, nas publicações selecionadas, um grande risco de acidentes, riscos ergonômicos e riscos psicossociais, advindos das longas jornadas de trabalho, condições desfavoráveis das estradas, distanciamento da convivência com a família e amigos, entre outros fatores, o que mostra a fragilidade e o alto risco dessa profissão. A promoção de um ambiente de trabalho saudável e seguro para essa categoria não só beneficiará os motoristas, mas também contribuirá para a redução dos acidentes de trânsito, melhorando a segurança rodoviária como um todo.

**Palavras-chave:** caminhoneiros, qualidade de vida, anfetaminas.

## ABSTRACT

Truck drivers are part of a highly important professional category, as they contribute significantly to boosting the national economy. This study aims to understand the impact of stimulant substance use on the quality of life of truck drivers. It is an integrative literature review, with a descriptive and observational approach, based on research in virtual library databases: PubMed and BVS. The low quality of life among truck drivers, associated with long working hours, stress, and physical inactivity, directly contributes to the high prevalence of conditions such as obesity, smoking, hypertension, diabetes, and sleep apnea. The misuse of illicit drugs and psychoactive substances is a significant factor in the global burden of disease and is especially concerning in the trucking sector due to the need for alertness and sleep suppression during long work hours. The selected publications identified a high risk of accidents, ergonomic risks, and psychosocial risks arising from long work shifts, poor road conditions, and social isolation from family and friends, among other factors, which highlights the vulnerability and high risk of this profession. Promoting a healthy and safe work environment for this category will not only benefit the drivers but also contribute to reducing traffic accidents and improving road safety overall.

**Keywords:** truck drivers, quality of life, amphetamines.

## SUMÁRIO

|                              |    |
|------------------------------|----|
| INTRODUÇÃO .....             | 8  |
| MATERIAL E MÉTODOS .....     | 10 |
| RESULTADOS E DISCUSSÃO ..... | 11 |
| CONCLUSÃO .....              | 18 |
| REFERÊNCIAS.....             | 19 |
| ANEXO A.....                 | 21 |

O PRESENTE TRABALHO ESTÁ APRESENTADO NO FORMATO DE ARTIGO REQUERIDO PELA REVISTA BRAZILIAN JOURNAL OF HEALTH REVIEW ISSN: 2595-6825, CUJAS NORMAS PARA SUBMISSÃO DE ARTIGOS SE ENCONTRAM NO ANEXO A.

**O impacto do uso de substâncias estimulantes na qualidade de vida dos caminhoneiros**

**The impact of stimulant substance use on the quality of life of truck drivers**

**El impacto del uso de sustancias estimulantes en la calidad de vida de los camioneros**

**Suzane Lara Soares de Araújo**

Graduanda em Medicina

Instituição de formação: Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns - Afya

Endereço: Garanhuns, Pernambuco, Brasil

E-mail: suzanelaras@icloud.com

**Germana Amorim Vila Nova**

Graduanda em Medicina

Instituição de formação: Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns - Afya

Endereço: Garanhuns, Pernambuco, Brasil

E-mail: germanamedicina@gmail.com

**Wily Rogê Barbosa de Almeida Filho**

Graduando em Medicina

Instituição de formação: Faculdade de Ciências Médicas de Garanhuns - Afya

Endereço: Garanhuns, Pernambuco, Brasil

E-mail: wilyroge@gmail.com

**José Adelson do Nascimento Junior**

Doutor em Ciências Biológicas

Instituição de formação: Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

Endereço: Garanhuns, Pernambuco, Brasil

E-mail: jose.adelson@afya.com.br

## **INTRODUÇÃO**

O sistema de transporte de cargas no Brasil é fundamental para a movimentação da economia, contando com cerca de mais dois milhões de quilômetros de rodovias, concentradas principalmente na região Sudeste, especialmente no Estado de São Paulo (Santos et al., 2019). Com a previsão de triplicação da demanda por mercadorias até 2050, a indústria de transportes deve investir nos trabalhadores e enfrentar os riscos à saúde da profissão. Melhorar as condições dos motoristas beneficiará tanto eles quanto a estabilidade do transporte rodoviário (Van Vreden et al., 2022).

A partir de um relatório feito pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 2010, foi apontada a ocorrência de 182 mil acidentes em rodovias federais, sendo

os que envolvem veículos de carga 79.374 casos. Muitos destes acidentes podem ser atribuídos ao uso de drogas psicoativas e à longa jornada de trabalho. No Brasil, o uso de anfetaminas por caminhoneiros, popularmente conhecidas por "rebite", é frequente, sendo esse uso com objetivo de diminuir o cansaço durante as longas viagens. A utilização crescente tem se tornado um grande problema de saúde pública. (Santos et al., 2017). Os riscos ocupacionais dessa profissão são amplamente documentados, demandando estratégias para garantir condições de trabalho mais seguras e sustentáveis (Van Vreden et al., 2022).

O uso indevido de drogas ilícitas e substâncias psicoativas é um fator significativo para a carga global de doenças, sendo especialmente preocupante no setor de caminhões. Os motoristas de caminhão são uma população vulnerável, exposta a diversos riscos físicos e ergonômicos, como distúrbios musculoesqueléticos, hipertensão, apneia obstrutiva do sono, privação do sono e exposição a gases tóxicos, elevando o risco de câncer de pulmão (Dini et al., 2019; Silva et al., 2019). Além disso, condições estressantes, como horários irregulares, turnos noturnos, longos períodos longe da família e alta exigência de produtividade, contribuem para comportamentos de risco, incluindo tabagismo, consumo de álcool, uso de substâncias psicoativas e relações sexuais casuais (Nascimento, Nascimento, Silva, 2007).

A baixa qualidade de vida dos motoristas de caminhão, associada a longas jornadas de trabalho, estresse e sedentarismo, contribui diretamente para a alta prevalência de condições como obesidade, tabagismo, hipertensão, diabetes e apneia do sono. Estudos indicam que 88% desses profissionais apresentam pelo menos uma dessas condições, sendo que obesidade e tabagismo são duas vezes mais comuns entre eles do que na população em geral. Esses fatores não apenas comprometem a saúde dos motoristas, mas também aumentam os riscos de acidentes e reduzem a longevidade na profissão, reforçando a necessidade de melhorias nas condições de trabalho e promoção de hábitos mais saudáveis (Snyder et al., 2024).

As longas jornadas de trabalho dos motoristas de caminhão comprometem a segurança no trânsito, sendo a fadiga um fator de risco para acidentes fatais. Globalmente, entre 7% e 30% das mortes no trânsito estão relacionadas à sonolência. No Brasil, a legislação trabalhista sofreu alterações que aumentaram o tempo máximo de direção contínua de 4 para 5h30 (Leis n.º 12.619/2012 e n.º 13.103/2015, respectivamente), o que pode comprometer a atenção dos motoristas. Estudos mostram que jornadas superiores a 12 horas e menos de 6 horas de sono aumentam significativamente os riscos de fadiga e acidentes, reforçando a necessidade de regulamentações mais rígidas para garantir a segurança viária (Narciso; Mello, 2017).

Diante desse cenário, torna-se essencial investigar os impactos das condições de trabalho dos motoristas de caminhão na sua saúde e segurança. Este estudo tem como objetivo

revisar a literatura e analisar o impacto do uso de substâncias psicoativas na qualidade de vida dos caminhoneiros. Assim, possibilita-se a criação medidas para melhorar a qualidade de vida desses profissionais, promovendo um transporte mais seguro e sustentável, diminuindo a ocorrência de acidentes rodoviários.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

Este estudo trata-se de uma revisão integrativa de literatura, com caráter observacional e descritivo, utilizando uma abordagem integrativa para examinar as informações disponíveis sobre o impacto do uso substâncias psicoativas na qualidade de vida dos caminhoneiros. Primeiro, formulou-se a questão da pesquisa: quais são os hábitos que interferem na qualidade de vida dos caminhoneiros? A pesquisa foi realizada por meio de consulta bibliográfica em bases de dados científicas, como PubMed e Biblioteca Virtual de Saúde (BVS).

Para a realização do estudo, foram utilizados os seguintes descritores, segundo o DECS: “Caminhoneiros”, “Qualidade de Vida”, “Anfetaminas”, “Truck Drivers”, “Quality of Life”, “Amphetamines”. Além disso, nas buscas, aplicou-se o operador booleano AND para a combinação dos termos. As estratégias de pesquisas foram “(Truck Drivers) AND (Quality of Life)” e “(Truck Drivers) AND (Amphetamines)”, uma vez que no idioma português não havia muitos artigos disponíveis.

Os critérios de inclusão para a seleção dos artigos foram: disponibilidade nos idiomas Português, Inglês e Espanhol; pertinência ao tema central; artigos publicados entre 2015 e 2025, nos últimos 10 anos; disponibilidade do texto completo e fornecimento de informações abrangentes sobre o tema. Já os critérios de exclusão incluíram artigos duplicados, aqueles que não atendiam ao objetivo desta revisão, além de editoriais e cartas ao editor.

A condução desta revisão de literatura seguiu as seguintes etapas: determinação do tema e definição da variável motivadora; pesquisa e seleção da literatura; avaliação e análise dos estudos. Além disso, a revisão integrativa respeitou todos os princípios éticos, garantindo a devida citação dos autores dos artigos analisados ao longo do texto e o cumprimento das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Os dados foram analisados através de quatro leituras: 1) exploratória, na qual os resultados obtidos através da busca na base de dados foram analisados de acordo com os objetivos da pesquisa; 2) seletiva, na qual foram selecionados apenas aqueles que de fato interessam à pesquisa; 3) analítica, que teve como finalidade ordenar e sumariar as informações contidas nas fontes, possibilitando a obtenção de respostas às questões de pesquisa; e 4)

interpretativa, na qual foi-se relacionando o que o autor afirmava com as questões propostas neste estudo).

Os dados coletados foram analisados de forma sistemática, com o objetivo de identificar padrões, tendências e lacunas na literatura referente ao impacto na qualidade de vida dos caminhoneiros pelo o uso de substâncias psicoativas.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

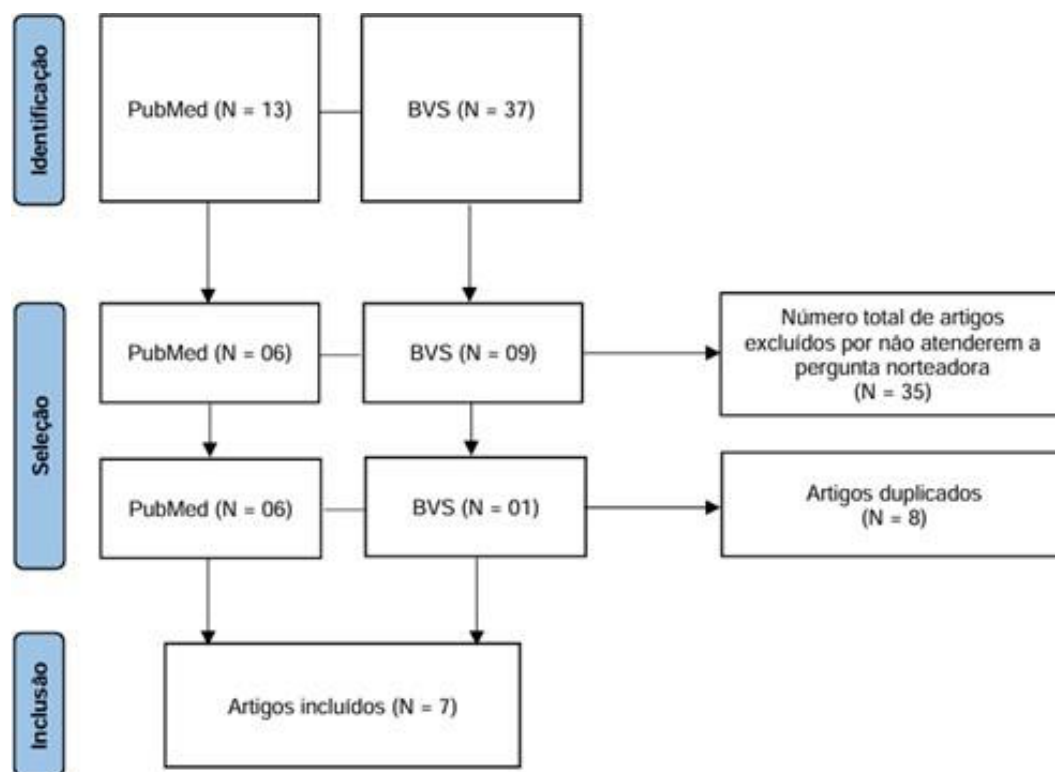
A partir da pesquisa nas bases de dados e bibliotecas foram coletados os artigos conforme o fluxograma expresso na Figura 1. De um total de 50 artigos, foram selecionados 37 artigos que apresentavam texto completo. Após a leitura dos títulos e resumos, foram selecionados 15 artigos e, após aplicados os critérios de exclusão por não atenderem ao questionamento da pesquisa ou serem duplicados, restaram 7 artigos para a análise final. A Tabela 1 mostra a quantidade de artigos encontrados em cada base de dados ou biblioteca a partir da estratégia de pesquisa utilizada.

**Tabela 1.** Número de artigos por estratégia de pesquisa nas bases de dados/bibliotecas.

| <i>Base de dados/Bibliotecas</i> | <i>Estratégia de pesquisa</i>                | <i>Número de artigos</i> |
|----------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------|
| BVS                              | <i>(Truck Drivers) AND (Quality of Life)</i> | 23 artigos               |
| BVS                              | <i>(Truck Drivers) AND (Amphetamines)</i>    | 14 artigos               |
| PubMed                           | <i>(Truck Drivers) AND (Quality of Life)</i> | 10 artigos               |
| PubMed                           | <i>(Truck Drivers) AND (Amphetamines)</i>    | 3 artigos                |

Fonte: Autor.

**Figura 1.** Fluxograma de inclusão de artigos na revisão a partir da identificação e aplicação de critérios de exclusão.



Fonte: Autor.

De acordo com o objetivo geral desta revisão integrativa da literatura, a Tabela 2 apresenta um resumo das principais características dos estudos encontrados após aplicação dos filtros para seleção dos artigos.

**Tabela 2.** Resultados dos artigos incluídos na revisão.

| AUTOR, ANO                | RESULTADOS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Van Vreden, et al., 2022. | O estudo revelou que cerca de 80% dos motoristas de caminhão estavam com sobrepeso ou obesidade, enquanto a média entre homens australianos é de 70%. Fatores como longas jornadas, pouca atividade física e acesso limitado a alimentos saudáveis contribuem para esse quadro, além do alto risco de condições musculoesqueléticas devido à carga de trabalho e privação de sono. A saúde mental também é um problema relevante: 1 em cada 2 motoristas relatou sofrimento psicológico, superior à média de 1 em cada 3 homens australianos. Depressão e ansiedade foram associadas a condições musculoesqueléticas multissítio. A relação entre saúde e direção é preocupante, pois obesidade, múltiplas condições médicas e transtornos mentais foram associados a um maior risco de acidentes evitáveis. No grupo estudado, 79,5% tinham sobrepeso ou obesidade, e as principais condições |

relatadas foram dores nas costas, hipertensão e transtornos mentais. Além disso, 29,5% relataram mais de duas condições de saúde.

Matsumoto et al.,  
2022.

Mais da metade dos motoristas estudados eram fumantes (53,4%) e bebedores habituais (67,6%), enquanto apenas 19,3% praticavam exercícios regularmente. Além disso, 44,3% relataram horários irregulares para refeições nos dias úteis e 14,4% afirmaram comer tarde da noite. Quanto ao estilo de trabalho, 59% trabalhavam principalmente em turnos diurnos locais, enquanto outros 39,2% tinham jornadas irregulares, incluindo turnos noturnos e direção de longa distância. O excesso de trabalho foi evidente, com 2,8% ultrapassando 101 horas extras mensais e 7,1% excedendo 81 horas. Os hábitos de descanso também foram analisados: nos dias úteis, a média de sono foi de 6,7 horas, com 20,6% dormindo menos de 6 horas. Nos feriados, a média subiu para 8 horas, e 57,9% dormiram mais de 8 horas. Contudo, 29,4% relataram não dormir o suficiente nos dias úteis e 13,7% nos feriados. A maioria (66,4%) tinha um dia de folga ou menos por semana, e 50% preferiam descansar em casa. Foram observadas correlações entre privação de sono, despertar noturno e obesidade, além de associações entre falta de atividade nos dias de folga e hipertensão. A privação de sono e menos de 6 horas de descanso nos feriados também foram ligadas ao excesso de trabalho e fadiga.

Silva et al., 2019.

A pesquisa identificou que o uso de anfetaminas entre motoristas de caminhão é um tema controverso e recorrente, sendo encarado por alguns como essencial para suportar longas jornadas e, por outros, como um risco grave à segurança. O uso dessas substâncias é justificado por parte dos motoristas como uma forma de evitar acidentes causados pelo sono ao volante, enquanto outros apontam seus perigos, incluindo alucinações, delírios e o risco de cochilar quando o efeito cessa repentinamente. O estudo também observou debates acalorados entre motoristas sobre o uso de estimulantes, com relatos de agressões verbais entre aqueles que defendem e aqueles que condenam seu consumo. Além disso, a etnografia permitiu identificar comportamentos suspeitos, como motoristas que afirmam não usar anfetaminas, mas demonstram resistência excessiva ao cansaço, sugerindo um uso oculto dessas substâncias. Além das anfetaminas, outras drogas como cocaína, crack e álcool também são consumidas por motoristas, embora em menor escala. Alguns entrevistados reconhecem os danos causados pelo uso contínuo, mas o consideram uma escolha necessária para manter-se produtivos e evitar acidentes fatais.

Santos et al., 2017.

A pesquisa revelou que 99,4% dos caminhoneiros entrevistados eram homens, com idade média de 42,6 anos ( $\pm 10,7$  anos). A maioria se autodeclarou branca (60,9%), enquanto 14,9% se identificaram como negros e o restante como mestiços ou mulatos. Quanto à escolaridade, 50,9% concluíram o Ensino Fundamental e 45,3% o Ensino Médio. Os motoristas percorriam, em média, 639 km por dia, com maior concentração nos estados de Goiás (43,8%), Rio Grande do Sul (13%), Mato Grosso (10,5%), São Paulo (7,4%) e Minas Gerais (5,6%). Sobre o uso de substâncias, 47,2% relataram consumo de derivados do tabaco, 73,9% de bebidas alcoólicas, 9,9% de maconha e 5% de cocaína e/ou crack. O uso de anfetaminas nos últimos três meses foi reportado por 32,9% dos entrevistados, sendo que

14,2% utilizavam duas vezes ao dia, 3,7% faziam uma dose diária e 13% consumiam semanalmente. O acesso a essas substâncias foi considerado fácil por 38,3%, principalmente em postos de combustível (31,5%), farmácias (8,6%) e com colegas de trabalho (7,4%). Tentativas de interromper o consumo foram relatadas por 9,9% dos fumantes, 6,8% dos consumidores de álcool, 0,6% dos usuários de cocaína ou crack e 1,2% dos que usavam anfetaminas. A preocupação de familiares ou amigos foi mais comum entre consumidores de álcool (10,5%) e tabaco (8,7%). Não houve relatos de uso de drogas inalantes, injetáveis, alucinógenas ou opioides.

Costa et al., 2022. O estudo contou com a participação de 354 motoristas profissionais de caminhão, todos do sexo masculino, com idade média de 42 anos ( $\pm 9,6$ ). A maioria trabalhava no turno da noite (53,7%) e possuía renda per capita familiar inferior a um salário mínimo (79,1%). Além disso, 45,8% transportavam carga seca/não perecível. Os motoristas viajavam, em média, por 3,7 dias ( $\pm 3,5$ ) a trabalho, trabalhavam 13 horas diárias ( $\pm 3,4$ ) e descansavam 6,3 horas por dia ( $\pm 1,7$ ). Quanto ao uso de substâncias psicoativas, 14,3% relataram consumo de bebidas alcoólicas, 2,6% de anfetaminas e 0,9% de cocaína/crack pelo menos uma vez por semana. Observou-se uma associação positiva entre o número de horas diárias de trabalho e o uso de anfetaminas e cocaína/crack ( $p < 0,01$ ), enquanto o tempo de descanso mostrou uma associação negativa com o uso de anfetaminas ( $p < 0,01$ ). No entanto, não houve associação significativa entre horas de trabalho ou descanso e o consumo de bebidas alcoólicas ( $p > 0,30$ ).

Oliveira et al., 2015. Em relação à saúde mental, 77,0% dos motoristas relataram consumo de álcool no último ano, enquanto 4,7% fizeram uso de drogas ilícitas (excluindo anfetaminas) no mesmo período. Além disso, 56,0% apresentaram má qualidade do sono, 33,7% relataram sonolência diurna moderada a grave, 11,1% sofreram estresse emocional e 6,6% foram diagnosticados com transtornos psiquiátricos. O uso de anfetaminas ao longo da vida foi relatado por 58,0% dos entrevistados, enquanto 29,0% consumiram a substância no último ano e 14,4% no último mês. Entre aqueles que usaram anfetaminas no último ano, 38,9% apresentaram problemas relacionados ao uso, segundo os critérios do ASSIST-OMS. Os motoristas que utilizam anfetaminas tendem a ser mais jovens, solteiros e menos experientes na profissão. Além disso, trabalham mais horas por dia, dirigem por períodos prolongados sem descanso e percorrem maiores distâncias. Esses motoristas também têm maior tendência a atuar no período noturno ou em turnos irregulares em comparação aos que não fazem uso da substância.

Pinheiro et al., 2015. Todos os motoristas entrevistados eram do sexo masculino. A maioria (38%) tinha entre 40 e 49 anos, 43% se declararam brancos e 62% eram casados ou viviam em união estável. Quanto à escolaridade, 62% tinham, no máximo, o ensino fundamental completo. A Carteira Nacional de Habilitação mais comum era a categoria D (57%), seguida da E (31%) e C (12%). A maioria (73%) possuía renda mensal entre um e três salários mínimos, e 74% eram da Região Sudeste, seguidos por 12% da Região Norte. Em relação ao consumo de anfetaminas, 41% usavam diariamente, 24% uma vez por semana, 24% duas a três vezes por semana e 11% de quatro a cinco vezes por

semana. A compra ocorria principalmente em postos de combustíveis (47%) e por meio de amigos (35%). Os principais motivos para o uso incluíram pressão da empresa (35%), necessidade de se manter acordado (23%), pressa (18%), desejo de retornar para casa (18%) e obtenção de mais fretes (6%). Sobre os efeitos adversos, 52% desconheciam os riscos, enquanto 48% relataram problemas como hipertensão, taquicardia, insônia, perda de memória, dependência, alucinações, perda dos reflexos, nervosismo e ansiedade. Em relação ao consumo de álcool, 63% relataram uso infrequente, 4% consumiam diariamente e 33% nunca ingeriram bebidas alcoólicas. Durante o trabalho, apenas 2% declararam consumir álcool. No total, 26% dos motoristas relataram envolvimento em acidentes, sendo três com vítimas fatais, dos quais dois motoristas estavam sob efeito de álcool.

Fonte: Autor.

## IMPACTO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NA SAÚDE FÍSICA

Primeiramente, observa-se uma escassez de estudos que abordem de forma abrangente a relação entre a qualidade de vida dos motoristas de caminhão e o uso de substâncias psicoativas. A falta de pesquisas nesse campo dificulta a implementação de estratégias eficazes para reduzir os riscos à saúde desses profissionais e minimizar os impactos na segurança viária. Assim, torna-se fundamental o desenvolvimento de estudos que investiguem esses fatores de maneira integrada, permitindo a criação de políticas e intervenções mais adequadas para melhorar as condições de trabalho e a saúde dos caminhoneiros.

Em relação a qualidade de vida dos caminhoneiros de uma forma geral, a prevalência de sobrepeso e obesidade entre esses profissionais é alarmante. Van Vreden et al. (2022) encontraram que 80% dos motoristas australianos estudados estavam acima do peso, um índice significativamente superior à média da população masculina geral desse país (70%). Este dado revela que o estilo de vida desses profissionais, caracterizado por jornadas de trabalho prolongadas, falta de atividade física e dificuldade de acesso a alimentos saudáveis, favorece o aumento de peso e, conseqüentemente, a manifestação de doenças crônicas como hipertensão, diabetes tipo 2 e doenças cardiovasculares. Matsumoto et al. (2022) corroboram esse achado, apontando que mais da metade dos motoristas são fumantes e apresentam uma média de apenas 6,7 horas de sono por dia, o que agrava ainda mais o risco de doenças metabólicas e cardiovasculares.

Além disso, as condições de trabalho dos motoristas, que muitas vezes envolvem posturas inadequadas por longos períodos, estão fortemente associadas ao surgimento de doenças musculoesqueléticas, como dores nas costas. Van Vreden et al. (2022) relataram que, além de dores nas costas, os motoristas também apresentaram alta prevalência de outras

condições musculoesqueléticas, como dores nas articulações e no pescoço. Esses fatores tornam a qualidade de vida desses trabalhadores precária e elevam o risco de afastamentos por problemas de saúde, afetando diretamente a produtividade no setor de transporte.

## SAÚDE MENTAL E TRANSTORNOS PSICOLÓGICOS

O impacto da saúde mental entre motoristas de caminhão é uma questão igualmente preocupante. O estudo de Van Vreden et al. (2022) revelou que 50% dos motoristas relataram sofrimento psicológico, um índice bem superior ao observado na população masculina geral da Austrália (aproximadamente 30%). A depressão e a ansiedade foram apontadas como os transtornos mais prevalentes, frequentemente associadas às condições físicas relatadas, como as dores musculares em vários sítios.

Além disso, a privação de sono e a fadiga excessiva, decorrentes das longas jornadas e da falta de descanso adequado, parecem agravar ainda mais os sintomas psicológicos, criando um ciclo vicioso de problemas físicos e mentais que afetam a capacidade de concentração, tomada de decisões e, conseqüentemente, a segurança no trânsito (Van Vreden et al., 2022). O sono é essencial para a vida, desempenhando um papel fundamental na reposição de energia, regulação do organismo, crescimento muscular, síntese de proteínas e reparação de tecidos. A privação do sono afeta o bem-estar global, causando prejuízos fisiológicos e nas relações interpessoais. Estudos indicam que o sono influencia o sistema imune, a secreção endócrina e autonômica, além de funções cognitivas como aprendizado e memória. (Santos et al., 2014).

Matsumoto et al. (2022) sugerem que a privação de sono, um problema endêmico entre os motoristas de caminhão, está diretamente relacionada a níveis elevados de estresse, ansiedade e depressão. Os motoristas que dormem menos de 6 horas por noite são mais propensos a reportar sintomas de transtornos psiquiátricos, o que eleva ainda mais o risco de acidentes. Esses achados apontam para a necessidade urgente de se melhorar a qualidade do sono e de se implementar programas de saúde mental, especialmente voltados para a gestão do estresse e da ansiedade.

## USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS E SEUS EFEITOS

O uso de substâncias psicoativas, em especial as anfetaminas, entre motoristas de caminhão é um tema recorrente e controverso na literatura. Estudos como os de Silva et al. (2019) e Santos et al. (2017) revelaram que muitos motoristas recorrem ao uso de anfetaminas para suportar essas longas horas de direção e combater a sonolência, com a justificativa de melhorar a produtividade e evitar acidentes devido ao cansaço.

A toxicidade dessas substâncias decorre da intensificação de suas propriedades farmacológicas, manifestando-se principalmente no Sistema Nervoso Central e no sistema cardiovascular. O início dos sintomas varia conforme a droga e a via de administração, uma vez que as manifestações clínicas resultam da estimulação dos receptores adrenérgicos, serotoninérgicos e dopaminérgicos, tanto centrais quanto periféricos. O acometimento do Sistema Nervoso Central e do sistema cardiovascular ocorre precocemente, gerando os sinais e sintomas mais relevantes (Andrade Filho et al., 2001).

Embora o uso de estimulantes seja uma prática comum entre esses trabalhadores, os riscos associados são alarmantes. Pinheiro et al. (2015) destacam que, embora uma parte dos motoristas desconheça os efeitos adversos das anfetaminas, outras pessoas experimentam problemas como hipertensão, insônia, alucinações, e até perda de memória. Além disso, o uso de anfetaminas também está diretamente relacionado a comportamentos de risco, como a direção imprudente e o aumento da probabilidade de envolvimento em acidentes de trânsito. Isso é ratificado por Silva (2019), os quais afirmam que o consumo dessas substâncias pode resultar em uma série de complicações, incluindo distúrbios cardiovasculares, problemas respiratórios, distúrbios do sono, ansiedade, depressão e dependência química. Esses impactos negativos não apenas comprometem a qualidade de vida dos motoristas, mas também colocam em risco a integridade física deles próprios e de outros usuários das vias.

O uso prolongado de anfetaminas pode levar à “psicose por anfetamina”, semelhante a uma crise esquizofrênica aguda, com alucinações, paranoia, agressividade e comportamento repetitivo. Além disso, essas substâncias podem ser neurotóxicas, causando degeneração das terminações nervosas e morte celular, possivelmente devido ao acúmulo de metabólitos reativos. Esse efeito, bem documentado em animais, acredita-se que também ocorra em humanos, contribuindo para os impactos psicológicos adversos em usuários crônicos (Range, Dale, 2003).

A fácil disponibilidade dessas substâncias, conforme observado por Santos et al. (2017), em locais como postos de combustíveis e farmácias, facilita ainda mais o consumo, criando uma cultura de abuso entre motoristas que não se sentem amparados por políticas públicas que limitem ou regulamentem o uso de substâncias durante a jornada de trabalho. O fato de que muitos motoristas percebem o uso de anfetaminas como necessário para cumprir a carga de trabalho é indicativo de uma falha na abordagem das questões de saúde ocupacional nesse setor.

Costa et al. (2022) observaram que existe uma associação significativa entre o número de horas de trabalho diárias e o uso de anfetaminas e outras substâncias psicoativas. Este achado corrobora a ideia de que o excesso de trabalho está intimamente relacionado ao aumento do

consumo de substâncias psicoativas como forma de suportar a exaustão e garantir a continuidade das atividades. A associação entre as horas de descanso e o uso de anfetaminas também indica que a falta de sono é um fator preditivo do abuso de substâncias, sugerindo que políticas de regulamentação de descanso e limitações de jornada são essenciais para prevenir o consumo de drogas entre motoristas.

## IMPLICAÇÕES PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Diante desses achados, torna-se evidente que a implementação de políticas públicas voltadas para a melhoria das condições de trabalho dos motoristas de caminhão é urgente. Isso inclui a regulamentação de jornadas de trabalho, garantindo períodos adequados de descanso, bem como o incentivo a práticas de saúde ocupacional, que contemplem a promoção de hábitos saudáveis, como a alimentação balanceada, a prática de exercícios físicos e o apoio à saúde mental.

Além disso, a criação de campanhas de conscientização sobre os riscos do uso de substâncias psicoativas e a implementação de programas de suporte psicológico são fundamentais para reduzir os elevados índices de transtornos mentais e o abuso de drogas entre os motoristas. Essas ações podem contribuir para a construção de um ambiente de trabalho mais seguro e saudável, não apenas para os motoristas, mas também para a sociedade em geral, já que esses profissionais são fundamentais para o transporte de mercadorias e a economia do país.

Por fim, é importante ressaltar que a interconexão entre a saúde física e mental dos motoristas de caminhão e as suas condições de trabalho exige uma abordagem integrada. A promoção de um ambiente de trabalho saudável e seguro para essa categoria não só beneficiará os motoristas, mas também contribuirá para a redução dos acidentes de trânsito, melhorando a segurança rodoviária como um todo.

## CONCLUSÃO

A partir da análise realizada, fica evidente a necessidade de mais pesquisas sobre a relação entre a qualidade de vida dos motoristas de caminhão e o uso de substâncias psicoativas devido à escassez de estudos referente à temática. Observou-se que a precariedade das condições de trabalho, aliada à privação do sono, sedentarismo e alimentação inadequada, impacta negativamente a saúde física e mental desses profissionais, aumentando o risco de doenças crônicas e transtornos psiquiátricos. O uso de anfetaminas como estratégia para suportar longas jornadas de trabalho reforça a urgência de políticas públicas voltadas para a regulamentação da carga horária, promoção da saúde ocupacional e apoio psicológico. Dessa

forma, medidas integradas são fundamentais para melhorar a qualidade de vida dos caminhoneiros, sendo essencial a utilização de estudos científicos como este para a criação de recomendações práticas e de políticas públicas que visem à maior segurança dessa classe de trabalhadores.

## REFERÊNCIAS

COSTA, R. M. F. et al. Associação entre horas de trabalho e de descanso e o uso de substâncias psicoativas entre motoristas profissionais de caminhão. **Jornal Brasileiro de Psiquiatria**, v. 70, p. 321-324, 2021.

DINI, G. et al. Psychoactive drug consumption among truck-drivers: a systematic review of the literature with meta-analysis and meta-regression. **Journal of preventive medicine and hygiene**, v. 60, n. 2, p. E124, 2019.

MATSUMOTO, S. et al. Exame dos fatores da vida profissional relacionados aos distúrbios de saúde e ao excesso de trabalho dos caminhoneiros, **Revista de Higiene Industrial**. v.64, n. 1, p. 1-11, 2022.

NARCISO, F. V.; MELLO, M. T. Safety and health of professional drivers who drive on Brazilian highways. **Revista de saúde pública**, v. 51, n. 0, p. 26, 2017.

NASCIMENTO, E. C.; NASCIMENTO, E.; SILVA, J. P. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev. Saúde Pública**, v. 41, n. 2, p. 290-3. 2007.

OLIVEIRA, L. G. et al. Occupational conditions and the risk of the use of amphetamines by truck drivers. **Revista de saúde pública**, v. 49, p. 61, 2015.

PINHEIRO, M. L. P. et al. Consumo de anfetaminas e álcool por caminhoneiros. **Revista de Enfermagem UFPE On Line**, v. 9, n. 7, p. 8519-8525, 2015.

RANG, H. P.; DALE, M. M. **Farmacologia**. 5. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 829 p. 2003.

SANTOS, A. M. S. et al. Uso de drogas por caminhoneiros que trafegam na rodovia BR-153. **Revista Médica de Minas Gerais**. V. 27. E-1857. 2017.

SANTOS, L. C. et al. Transtornos Do Ciclo Sono-Vigília/Circadiano-Uma Revisão De Literatura. **Brazilian Journal Of Surgery & Clinical Research**, v. 7, n. 2 p38-43, 2014.

SILVA, R. A. et al. A percepção de caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas no trabalho: um estudo etnográfico. SMAD, **Revista Eletrônica Saúde Mental Álcool e Drogas (Edição em português)**, v. 15, n. 4, p. 1-8, 2019.

SILVA, R. D. et al. Uso de substâncias psicoativas por motoristas de caminhão nas rodovias brasileiras: uma revisão integrativa. **Revista Baiana de Enfermagem**, v. 33, e33540. 2019.

SNYDER, P. et al. Program evaluation of Fit to Pass®, a remotely accessible health promotion program for commercial motor vehicle truck drivers. **Workplace Health & Safety**, v. 72, n. 1, p. 6-12, 2024.

VAN VREDEN, C. et al. The physical and mental health of Australian truck drivers: a national cross-sectional study. **BMC Public Health**, v. 22, n. 1, p. 464, 2022.

## ANEXO A

Normas da revista:

**Título em português**

**English title**

**Título en español**

DOI:10.34119/bjhrvXnX-

Submitted: Jan 15<sup>th</sup>, 2024

Approved: Feb 21<sup>st</sup>, 2024

### Nome do Autor

Formação acadêmica mais alta com a área

Instituição de formação:

Endereço: (Cidade, Estado e País)

E-mail: xxxxxxxxxxxx1@outlook.com

### Nome do Autor

Formação acadêmica mais alta com a área

Instituição de formação:

Endereço: (Cidade, Estado e País)

E-mail: xxxxxxxxxxxx1@outlook.com

### RESUMO

O texto deve ter entre 100 a 250 palavras, descrevendo o resumo do trabalho a ser publicado. RECOMENDA-SE seguir a coerência relacional: considerando (Justificativa/Problema). Objetiva-se (Objetivos). Para tanto, procede-se à (metodologia). Desse modo, observa-se que (Resultados), o que permite concluir que (Conclusão). (Guimarães, 2005).

**Palavras-chave:** Entre 3 e 5 palavras-chave, separadas por vírgula. Por exemplo: direito, liberdade, patria, Brasil.

### ABSTRACT

The text must be between 100 and 250 words, describing the summary of the work to be published. IT IS RECOMMENDED to follow relational coherence: considering (Justification/Problem). It aims (Objectives). To this end, we proceed to (methodology). In this way, it is observed that (Results), which allows us to conclude that (Conclusion). (Guimarães, 2005).

**Keywords:** Between 3 and 5 keywords, separated by commas. For example: law, freedom, homeland, Brazil.

### RESUMEN

El texto debe tener entre 100 y 250 palabras, describiendo el resumen del trabajo a publicar. SE RECOMIENDA seguir coherencia relacional: considerando (Justificación/Problema). Tiene

como finalidad (Objetivos). Para ello se procede a (metodología). De esta manera se observa que (Resultados), lo que permite concluir que (Conclusión). (Guimarães, 2005).

**Palabras clave:** Entre 3 y 5 palabras clave, separadas por comas. Por ejemplo: ley, libertad, patria, Brasil.

## 1 INTRODUÇÃO

Descrever a contextualização, questão de pesquisa e justificativa da pesquisa fonte Times New Roman 12, espaçamento entre linhas 1,5. No máximo são **8 autores**, caso o artigo tenha mais do que isso, deve entrar em contato com a revista para perguntar sobre a taxa extra de adição de mais um autor.

Com relação a quantidade de páginas, no máximo 20 páginas, já considerando as referências. Os trabalhos podem ser redigidos em Português, Inglês e Espanhol.

No final da introdução, os objetivos do trabalho devem ser claramente delineados, de forma específica e mensurável. Caso deseje, é possível criar um subitem exclusivo para o objetivo. Além disso, é fundamental que sejam formulados de maneira alcançável, garantindo que o leitor compreenda completamente o escopo do estudo e o que será abordado e avaliado.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

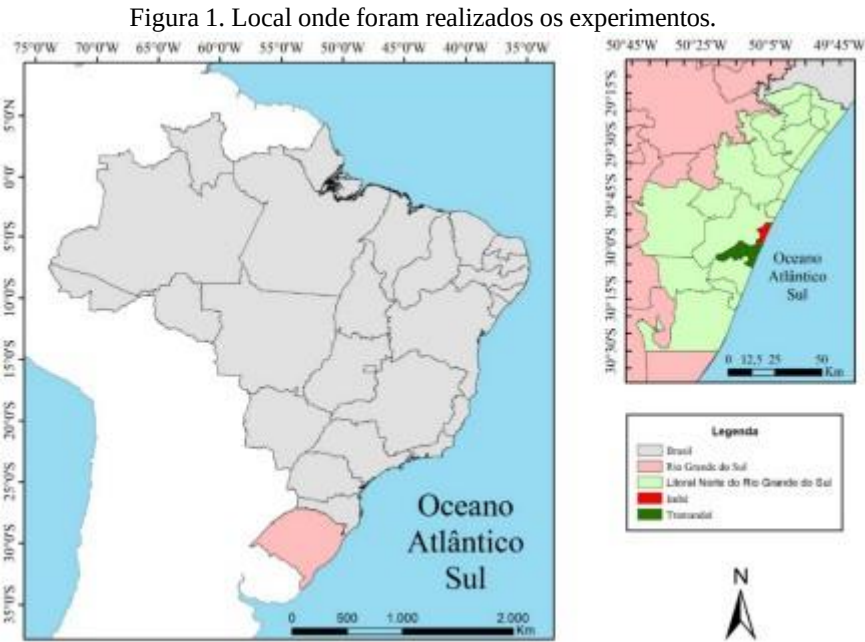
O referencial teórico em um estudo compreende uma análise crítica e organizada da literatura pertinente ao tema, fornecendo uma contextualização teórica e definindo os conceitos-chave. Deve conter de maneira abrangente as teorias, modelos e pesquisas anteriores, identificando lacunas, contradições e consensos na literatura que são importantes para o foco do trabalho que está sendo desenvolvido.

### 2.1 TÍTULO DAS FIGURAS (QUADROS, TABELAS, ETC.)

O título da figura explica a o conteúdo da imagem de maneira concisa, mas discursiva. A fonte do título deve ser Times New Roman 10, com espaçamento 1,0, centralizado. Numerado com algarismos arábicos de forma sequencial dentro do texto como um todo, precedido pela palavra figura. Ex.: Figura 1, Figura 2, Figura 3, etc.

A fonte de citação deverá ser com espaçamento simples, abaixo da figura centralizada, fonte Times New Roman 10.

Por exemplo figura:



Fonte: Adaptado de PIFFER, P. F. Mapas do Brasil. Revista Mundos, 2023.

Tabela 1. Listagem parcial de loteamentos implantados

| Nº | Nome do bairro              | Área (m²) | Ano    |
|----|-----------------------------|-----------|--------|
| 1  | Jardim América              | 1.091.118 | 1915   |
| 2  | Anhangabaú                  | 170.849   | 061917 |
| 3  | Butantan                    | 2.341.379 | 101918 |
| 4  | Alto da Lapa e Bela Aliança | 2.126.643 | 1921   |
| 5  | Pacaembu                    | 998.130   | 1925   |
| 6  | Alto de Pinheiros           | 3.669.410 | 1925   |
| 7  | Vila América                | 186.200   | 1931   |
| 8  | Vila Nova Tupi              | 180.000   | 1931   |

Fonte: Arquivo da companhia city, sem data.

Quadro 1. Resultados

| RESULTADO                                                                       | CONCURSO                           |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| 3 ausentes<br>3 deferidos                                                       | Técnico-Administrativo em Educação |
| Banca prevista, mas não realizada por que não houve candidatos autodeclarados.  | Docente do Magistério Superior     |
| Banca prevista, mas não realizada por que não houve candidatos autodeclarados.  | Docente do Magistério Superior     |
| 34 ausentes<br>39 deferidos<br>1 indeferido – entrou com recurso e foi deferido | Técnico-Administrativo em Educação |

|                                                                                |                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Banca prevista, mas não realizada por que não houve candidatos autodeclarados. | Docente do Magistério Superior     |
| 7 ausentes<br>10 deferidos                                                     | Técnico-Administrativo em Educação |

Fonte: Elaborado pelos autores

Figuras censuradas (íntimas), manter as tarjas se o autor mandar assim. mas caso ele não tenha colocado nas partes íntimas, manter como ele mandou. Apenas cuidar com imagem do paciente.

Imagens tirada de pessoas tambem devem ter a tarjas no rosto considerado a proteção da identidade com o respeito à dignidade e à liberdade individual.

Figura 2. Pessoas no escritorio



Fonte: Elaboradas pelos próprios autores.

2.2 SUBTÍTULO DE SEÇÕES

Os títulos devem estar em caixa alta, em negrito, fonte Times New Roman, tamanho 12.  
Os subtítulos devem estar em caixa alta, sem negrito, fonte Times New Roman, tamanho 12.

Seguindo o exemplo:

| Tabela 2. Sequência de formação de títulos |                                       |
|--------------------------------------------|---------------------------------------|
| Tipo                                       | Formato                               |
| Título da seção primária                   | <b>1 INTRODUÇÃO</b>                   |
| Título da seção secundária                 | 1.1 TIPO DE PESQUISA                  |
| Título da seção terciária                  | <b>1.1.1 Definição de conceitos</b>   |
| Título da seção quaternária                | 1.1.1.1 Opções de conceitos           |
| Título da seção quinária                   | <b>1.1.1.1.1 Negrito e em itálico</b> |
| Título da seção senária                    | 1.1.1.1.1.1 Sem negrito e itálico     |

Fonte: Brazilian Journal, 2024

As citações dentro do corpo do trabalho devem seguir as normas da ABNT.

## 2.3 CITAÇÃO NO TEXTO

O autor deve ser citado entre parênteses pelo sobrenome, separado por vírgula da data de publicação (Barbosa, 1980). Se o nome do autor estiver citado no texto, indica-se apenas a data entre parênteses: Moraes (1995) assinala... Quando se tratar de citação direta (transcrição literal do texto original) especificar página(s), essa(s) deverá(ão) seguir a data, separada(s) por vírgula e precedida(s) de p. (Mumford, 1949, p.513). As citações de diversas obras de um mesmo autor, publicadas no mesmo ano, devem ser discriminadas por letra minúscula após a data, sem espaçamento (Peside, 1927a) (Peside, 1927b). Quando a obra tiver dois ou três autores, separa-se por ponto e vírgula (Oliveira; Leonardo, 1943) e, quando tiver mais de três autores, indica-se o primeiro seguido da expressão *et al.* (Gille *et al.*, 1960). Citações até 3 linhas devem vir entre aspas, seguidas do nome do autor, data e página. Com mais de três linhas, devem vir com recuo de 4 cm na margem esquerda, corpo menor (fonte 10), espaço simples e sem aspas, também seguidas do nome do autor, data e página. As citações em língua estrangeira devem ser apresentadas na mesma língua do texto e na chamada de citação apresentar a indicação tradução nossa. Em nota de rodapé apresentar a citação em sua língua original. As expressões latinas (*idem*, *ibidem*, *passim*, *loco citato*, e *sequentia*) assim como a expressão *confira* (Cf.) não podem ser utilizadas em chamadas de citação no corpo do texto. As expressões *apud* e *et al.* podem ser utilizadas no corpo do texto e em itálico. Seguem abaixo alguns exemplos de citações:

### 2.3.1 Citação direta, com mais de três linhas

Recuo de 4 cm

Tamanho da fonte 10

Espaçamento simples

Deve-se deixar um espaço de 1,5 entre o restante do texto e a citação.

O alinhamento deve ser justificado.

#### **Por exemplo:**

Harvey (1993, p. 112) acrescenta a tudo isso mais um fator,

[...] enquanto abre uma perspectiva radical mediante o reconhecimento da autenticidade de outras vozes, o pensamento pós-moderno veda imediatamente essas outras vozes o acesso a fontes mais universais de poder, circunscrevendo-as num gueto de alteridade opaca, da especificidade de um ou outro jogo de linguagem.

### 2.3.2 Citação direta, com menos de três linhas

Segundo Prunes (2000, v. 2, p. 647-648) “a inconformidade dos demandantes, sustentado laudo pericial técnico [...]”.

### 2.3.3 Citação indireta

Quando se faz uma citação indireta, é preciso indicar, inicialmente, o **sobrenome do autor e depois a data de publicação da obra**. Não é obrigatória a indicação da página do trecho citado. Veja exemplos de citação indireta com apenas um autor a seguir:

**Por exemplo:**

Conforme Herculano (2021), para gerar tráfego orgânico é fundamental o uso de técnicas de otimização.

Conforme Herculano (2021, p. 409), o marketing de conteúdo consiste, entre outras coisas, em escrever textos com autoridade no assunto (**exemplo com indicação da página, que não é obrigatório**).

A visibilidade na internet é, muitas vezes, gerada pelo investimento em marketing digital (Herculano, 2021).

Além disso, deve-se seguir a formatação da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Em relação à ABNT, a citação indireta se diferencia bastante da direta, pois deve ser escrita “normalmente”, ou seja, conforme o restante do corpo do texto. Veja a lista de normas:

Fonte Times New Roman;

Tamanho 12;

Espaçamento entre linhas de 1,5;

Inserção do sobrenome do autor e ano de publicação da obra entre parênteses.

Como foi possível visualizar acima, a **citação indireta deve ser escrita conforme o restante do corpo do texto**. A única diferença é somente a “adição” do sobrenome do autor e do ano de publicação da obra entre parênteses.

### 2.3.4 Citação indireta dois autores

Quando a citação é de vários autores diferentes, é preciso inserir os seus sobrenomes separados por “ponto e vírgula” e seguidos dos anos de publicação da obra. A ordem dos sobrenomes deve ser cronológica e crescente. Veja como deve ser feito:

**Por exemplo:**

De acordo com diversos autores (Herculano, 1996; Holanda, 2010), o marketing digital é importante para o crescimento...

O marketing digital auxilia o crescimento das empresas (Herculano, 1996; Holanda, 2010).

### 2.3.5 Citação indireta de várias obras

Quando a citação é do mesmo autor, mas de várias obras diferentes, os anos devem ser separados por vírgulas, como é mostrado abaixo.

**Por exemplo:**

O marketing digital pode melhorar a comunicação entre marca e público (Herculano, 1996, 2016, 2018).

Conforme Herculano (1996, 2016, 2018), o marketing digital é uma boa estratégia para divulgação de um novo produto.

### 2.3.6 Citação indireta de mais de quatro autores na mesma obra

Quando uma obra possui **mais de quatro autores**, recomenda-se usar a expressão “*et al.*” ou “*e col.*”, seguida do ano de publicação. Isso serve para não precisar escrever os sobrenomes de todos os escritos do trabalho.

**Por exemplo:**

De acordo com Herculano *et al.* (2018) A publicação nas mídias sociais é uma nova forma de tornar uma empresa mais visível no mercado.

A publicação nas mídias sociais envolve a inserção de artes no feed e nos stories (Herculano *et al.*, 2018).

### 2.3.7 Citação do autor com mais de uma obra publicada no mesmo ano

Esse tipo de citação deve ser feita quando são citadas **obras publicadas em anos diferentes do mesmo autor**.

Usam-se letras minúsculas, em ordem alfabética a partir da letra a, logo após a data.

**Por exemplo:**

As mídias sociais tornam as empresas mais visíveis (Herculano, 1998a).

De acordo com Herculano (1998a, 1998b), as mídias sociais tornam as empresas mais visíveis.

### 2.3.8 Método de citação numérica

Esse é um método de citação indicado por números, como o nome já diz. Veja o exemplo logo abaixo, conforme a ABNT:

**Por exemplo:**

Conforme Herculano, o marketing digital é uma estratégia capaz de construir um público-alvo qualificado para a marca (2);

Conforme Herculano, as estratégias SEO podem ajudar no crescimento de uma marca<sup>2</sup>.

## 3 METODOLOGIA

A metodologia de um artigo delinea os procedimentos empregados para conduzir a pesquisa, incluindo o tipo de estudo, a seleção da amostra, os métodos de coleta e análise de dados, considerações éticas e limitações do estudo. Sua descrição detalhada e transparente é essencial para garantir a replicabilidade e a confiabilidade dos resultados, além de proporcionar uma base sólida para a interpretação e a generalização dos achados.

### 3.1 EQUAÇÃO E FORMULAS

Em meio a um texto, as fórmulas e equações devem ser representadas em linha. Deve-se usar um espaçamento maior, que comporte seus elementos (expoentes, índices e outros); Quando apresentadas fora do parágrafo, são alinhada a esquerda, se houver várias fórmulas ou equações deve-se identifica-las com algarismos arábicos sequenciais ao longo do texto e entre parênteses ( ) na extremidade direita da linha, quando divididas em mais de uma linha por falta

de espaço as equações ou formulas devem ser interrompidas antes do sinal de igual “=” ou depois dos sinais de adição, subtração.

Exemplo de equação:

$$d(AB) = \frac{dV}{dH} \times 100 \quad (1)$$

onde:

d(AB)= declividade expressa em porcentagem

dV= distância vertical (equidistância)

dH = distância horizontal

Exemplo de formulas:

$$\binom{1}{2} = \binom{1}{0} \binom{2}{5} \quad (2)$$

### 3.2 MARCADORES

Os Marcadores são divisões enumerativas referentes a um período do parágrafo. Observa-se a seguinte configuração:

- a) o texto anterior ao primeiro marcador termina com dois pontos;
- b) iniciam-se no recuo de parágrafo e são escritas com o entrelinhamento normal;
- c) são enumeradas com letras minúsculas ordenadas alfabeticamente, seguidas de sinal de fechamento de parenteses. Se a quantidade de marcador exceder a quantidade de letras do alfabeto, use letras dobradas: aa), ab), ac), etc.;
- d) o texto do marcador inicia-se com letra minúscula, exceto no caso de começar com nomes próprios, são encerradas com ponto e vírgula, exceto a última que é encerrada com ponto.

**Como no exemplo a baixo:**

- a) os espaçamentos dos marcadores são de recuo à esquerda de 0,75 por deslocamento de 0,5;
- b) os espaçamentos dos marcadores são de recuo à esquerda de 0,75 por deslocamento de 0,5;

- c) os espaçamentos dos marcadores são de recuo à esquerda de 0,75 por deslocamento de 0,5.

#### **4 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Os resultados e discussões de um artigo devem ser apresentados de maneira clara e organizada, com base nos dados coletados e nas análises realizadas durante o estudo. Inicialmente, os resultados devem ser apresentados de forma objetiva e concisa, utilizando tabelas, gráficos e estatísticas, se aplicável, para destacar as principais descobertas. Em seguida, na seção de discussão, os resultados são interpretados à luz da literatura existente, destacando semelhanças, diferenças e implicações para a teoria e prática.

Além disso, são discutidas as limitações do estudo e possíveis direções para pesquisas futuras. É fundamental que tanto os resultados quanto a discussão sejam fundamentados em evidências sólidas e que contribuam significativamente para o avanço do conhecimento sobre o tema abordado.

#### **5 CONCLUSÃO**

A conclusão de um artigo deve sintetizar os principais achados do estudo de forma sucinta, destacando as contribuições significativas para o campo de pesquisa. Deve reiterar os objetivos do estudo e resumir as descobertas mais importantes, enfatizando sua relevância e implicação prática ou teórica.

#### **AGRADECIMENTOS**

Seção opcional, onde o autor pode agradecer às agências financiadoras, ou outro tipo de agradecimento aplicável.

## REFERÊNCIAS

Aqui estão exemplos de referências, fonte e espaçamentos de acordo com as normas da ABNT. Lembre-se de que esses exemplos são simplificados, e você deve adaptá-los conforme as especificações da sua instituição e da norma ABNT mais recente. Com a formatação da fonte Times New Roman, Tamanho 12, Espaçamentos simples e alinhado a esquerda. As citações devem ser colocadas em ordem alfabética.

Livros com apenas um autor

SOBRENOME, Nome. **Título:** subtítulo (se houver). Edição (se houver). Local de publicação: Editora, ano de publicação da obra.

Exemplo:

KRENAK, A. **Ideias para adiar o fim do mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

Livro com até três autores

SOBRENOME, Nome; SOBRENOME, Nome; SOBRENOME, Nome. **Título:** subtítulo (se houver). Edição (se houver). Local: Editora, ano de publicação.

Exemplo:

ARUZZA, C.; BHATTACHARYA, T.; FRASER, N. **Feminismo para os 99%:** um manifesto. São Paulo: Boitempo, 2019.

Livro com mais de três autores

SOBRENOME, Nome *et al.* **Título:** subtítulo (se houver). Edição (se houver). Local: Editora, ano de publicação.

Exemplo:

DILGER, G. *et al.* **Descolonizar o imaginário:** debates sobre pós-extrativismo e alternativas ao desenvolvimento. São Paulo: Fundação Roxa Luxemburgo, 2016.

Referência da Constituição Federal ou Estadual

LOCAL. Título (ano). **Descrição.** Local do órgão constituinte, ano de publicação.

Exemplo:

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Centro Gráfico, 1988.

Artigo de periódico ou revista

SOBRENOME, Nome abreviado. Título do artigo. **Título da Revista**, Local de publicação, número do volume, páginas inicial-final, mês e ano.

Exemplo:

KILOMBA, G. A máscara, **Revistas USP**, n. 16, p. 23-40, 2016.

Artigo em um evento

SOBRENOME, Nome. Título do trabalho apresentado. *In:* **TÍTULO DO EVENTO**, nº do evento, ano de realização, local (cidade de realização). Título do documento (anais, resumos, etc). Local: Editora, ano de publicação. Páginas inicial-final.

Exemplo:

SILVA, J. A contribuição de Paulo Freire na Pedagogia. *In: JORNADA DE PEDAGOGIA*, nº 3, 2019, Florianópolis. Resumos. Florianópolis: Editora X, 2020, p. 20-50.

Referência de monografia, dissertação ou tese

SOBRENOME, Nome. **Título:** subtítulo (se houver). Ano de apresentação. Número de folhas ou volumes. Categoria (área de concentração) – Instituição, Local, ano da defesa.

Exemplo:

CARNEIRO, A. S. **A construção do outro como não-ser como fundamento do ser.** 2005. Tese (Doutorado em Educação) – Curso de Educação – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.