

ALIMENTADOS DE QUÊ? OPÇÕES DE ALIMENTOS AOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO DE LONGA DISTÂNCIA NOS PONTOS DE PARADA E DESCANSO¹

Fernanda Lise – PPGAnt/UFPel, Brasil
Flávia Lise Garcia – CLC/UFPel, Brasil
Cláudia Turra Magni – PPGAnt/UFPel, Brasil
Daniele Borges Bezerra – PPGAnt/UFPel, Brasil
Wilson Teixeira de Ávila – PPGenf/UFPel, Brasil
Marina Borges Longaray – PPGenf/UFPel, Brasil
Ana Paula do Nascimento de Andrade – CDTec/UFPel, Brasil
Herison de Carvalho Silva – IFISP/UFPel, Brasil
Mona Shattell – Enfermagem/UCF, EUA

Palavras-chave: Ambiente de trabalho; Caminhoneiro; Segurança Alimentar e Nutricional.

INTRODUÇÃO

No setor de transporte rodoviário, diariamente, milhares de caminhoneiros rodam centenas de quilômetros transportando matéria-prima, bens e produtos essenciais. Como esses trabalhadores costumam ficar fora de casa por vários dias, fazem uso dos pontos de parada e descanso para acessar os serviços de alimentação, higiene pessoal e descansos (Lincoln *et al.*, 2018; Krasniuk *et al.*, 2024). Desse modo, as condições de vida e de trabalho, reconhecidas como determinantes sociais da saúde, são influenciadas pelo processo laboral e pelo ambiente. Esses fatores impactam diretamente as escolhas de comportamento saudável e refletem no bem-estar e na saúde das pessoas (ILO, 2023).

Os PPDs são reconhecidos como os locais que oferecem além de serviços básicos para o caminhão, por serem espaços fundamentais para a segurança, bem-estar e saúde dos caminhoneiros (Krasniuk *et al.*, 2024). Os PPDs encontram-se localizados próximos às rodovias, em postos de combustíveis, considerados espaços públicos, os quais nem sempre apresentam a estrutura necessária para atender as necessidades básicas dos caminhoneiros (Krasniuk *et al.*, 2024; Anderson *et al.*, 2018). De acordo com a literatura internacional, os principais desafios enfrentados pelos caminhoneiros, estão relacionados com a disponibilidade de vagas nos estacionamentos (Anderson *et al.*, 2018) e destacaram a importância de ampliar o número de PPDs para oferecer oportunidades de parada e descanso a cada 200km (Hege; Apostolopoulos; Sönmez, 2019; Anderson *et al.*, 2018; Bachmann *et al.*, 2018; Useche *et al.*,

¹ Trabalho apresentado na 35ª Reunião Brasileira de Antropologia (Ano: 2026)

2021). Além disso, revela a carência de espaço para necessidades básicas como espaços apropriados para preparar e realizar refeições, assim como restaurantes com a disponibilidade de opções de comida saudável (Krasniuk *et al.*, 2024), de mesas e cadeiras (Bachmann *et al.*, 2018; Bscheiden *et al.*, 2019) e espaço adequado para prática de atividade física (Lincoln *et al.*, 2018; Lemke *et al.*, 2021).

Diante da importância do ambiente (Ingold, 2015) para a saúde das pessoas (ILO, 2023) e da lacuna identificada na literatura sobre as implicações dos serviços de alimentação oferecidos nos PPDs na saúde e bem-estar dos caminhoneiros (Lincoln *et al.*, 2018; Lemke *et al.*, 2021), considera-se relevante descrever como são os serviços de alimentação na rodovia Interestadual 5 do Estado do Oregon, nos Estados Unidos da América e discutir as influências desses no bem-estar e saúde dos caminhoneiros. Esse estudo teve como objetivo descrever os serviços oferecidos nos pontos de parada e descanso e suas implicações à saúde dos caminhoneiros.

METODOLOGIA

Esse é um estudo antropológico, inspirado na fotoetnografia, resultado da observação flutuante (Pétonnet, 2008) dos serviços disponíveis nos PPDs, nos Estados Unidos. A observação flutuante foi escolhida como metodologia para entender como esse serviço é ofertado, sua dinâmica e o contexto, assim como, as interações dos motoristas e seu comportamento de consumo dos serviços, pois permite ao pesquisador atuar como espectador atento, buscando ver e registrar o máximo de ocorrência dos fenômenos em estudo. A fotografia foi utilizada porque é repleta de simbolismos, traz à tona, modelos culturais e sociais de uma época, classe social e cultural (Gutiérrez, 1995). Ela também favorece a obtenção de dados que apoiam a análise, viabilizar iniciativas para a implementação das mudanças, e validar dados obtidos por outras técnicas (Buchanan, 2001). As fotografias também são “Boas para pensar”, por revelarem valores e motivações implícitos em uma prática cultural de representação de si (Rechenberg, 2014), bem como, para pensar sobre os fatores socioculturais e ambientais que influenciam na saúde dos motoristas de caminhão de longa distância. Nesse estudo, optou-se pela fotografia (Achutti, 2022; Fachel, 2013), não apenas como técnica de registro do trabalho de campo (Saiman, 2012).

No trabalho de campo foram realizadas 17 visitas em 13 pontos de parada e descanso da rodovia Interestadual 5, do Oregon, entre 2023 e 2024. Como não envolveu seres humanos, o estudo realizado no Oregon, EUA, não necessitou aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa.

De acordo com o Departamento de Transporte do Oregon, o estado do Oregon possui 39 áreas de descanso e 62 pontos de parada e descanso. Na I-5 estão localizadas 15 áreas de descanso que fornecem serviços básicos de banheiro e estacionamento para descanso, em área rural; e 26 pontos de parada e descanso administrados por empresas privadas que oferecem combustível, alimentação, higiene e outros serviços, em área urbana. No Oregon o estudo envolveu a avaliação dos serviços oferecidos em 13 pontos de parada e descanso de caminhoneiros (Figura 1).

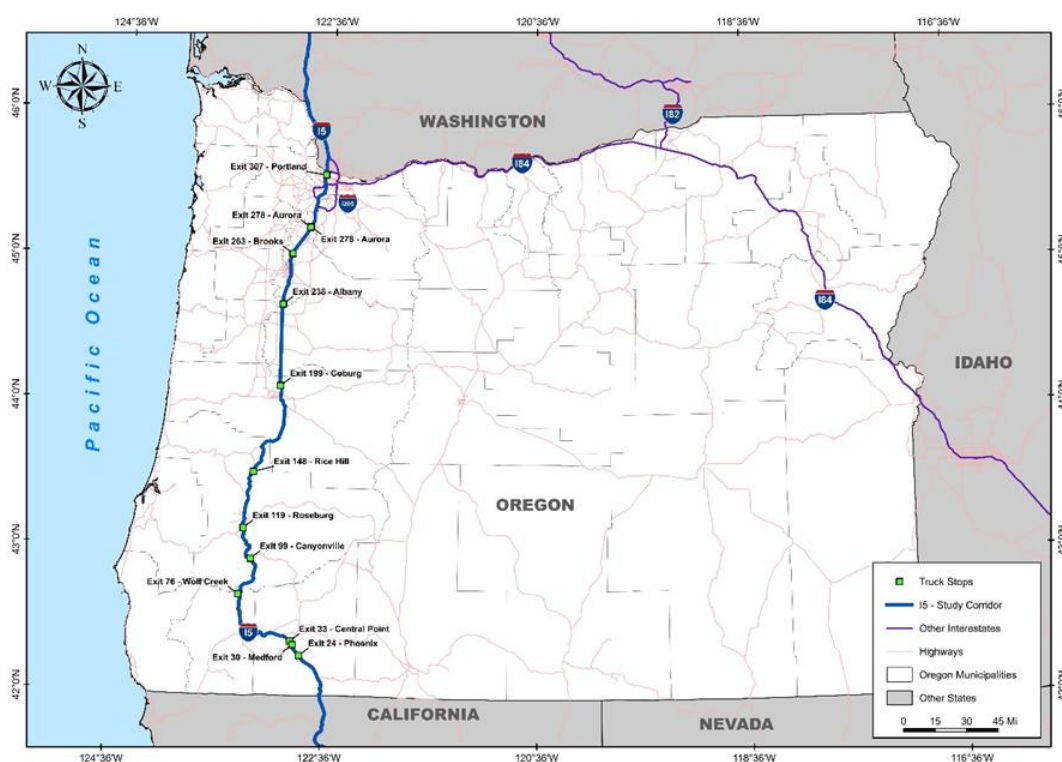


Figura 1: Pontos de parada e descanso da rodovia interestadual 5, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise *et al.*, 2025.

No Oregon, o estudo foi desenvolvido no período de outubro de 2023 a junho de 2024, de segunda à sábado. Todos os locais foram observados pessoalmente, quatro deles foram visitados duas vezes e 13 deles tiveram pelo menos uma observação, totalizando 17 visitas técnicas de observação, com duração média de 2 horas e 20 minutos, realizadas durante o dia, apenas um local foi observado durante o dia e a noite.

Para a produção dos dados foi utilizado um instrumento de avaliação sistematizado e estruturado, desenvolvido pelas autoras. Os itens observados foram definidos a partir da revisão de literatura sobre os fatores de risco para o desenvolvimento de doenças crônicas não

transmissíveis em motoristas de caminhão de longa distância, descritos como 1- Alimentação; 2- Higiene pessoal e saúde; 3 – Atividade física; 4 – Descanso; 5 – Segurança. Além do formulário de avaliação dos serviços preenchidos nos ambientes dos PPDs avaliados, foram realizadas fotografias dos serviços oferecidos e se utilizou um caderno de notas para registro da observação flutuante dos serviços disponibilizados nos ambientes observados, considerados promotores e ou prejudiciais à saúde e ao bem-estar dos motoristas de caminhão de longa distância, nos pontos de parada e descanso, descrito após a observação. Para o tratamento dos dados, as informações produzidas foram digitadas em um arquivo Excel, as fotografias foram armazenadas em arquivo pessoal da pesquisadora, sistematizada por local.

Para a análise utilizou-se análise descritiva dos dados obtidos na observação flutuante. Assim, foi possível cruzar dados da observação, imagens fotográficas e notas de campo, apoiados em estudos científicos e em outros documentos da OMS, do Ministério da Saúde do Brasil, de Saúde e Segurança Nutricional e da FAO. Os dados produzidos foram registrados em uma planilha Word e no caderno de notas, contendo as percepções da pesquisadora sobre os serviços avaliados, os quais foram utilizados para apoiar a descrição temática e compreensão dos resultados desse estudo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A pesquisa demonstrou que todos os pontos de parada e descanso visitados ofereciam área de estacionamento pavimentada, com iluminação e sinalização; 92% ofereciam acesso à internet; mais de 85% ofereciam serviços de alimentação, segurança e higiene pessoal, 69% serviço de lavanderia, 54% área de descanso na loja de conveniência e de hotelaria nas proximidades, 15% área verde com bancos. Os serviços com maior carência foram de atividade física, serviços de saúde e espaços para alimentação e descanso. Deste modo, conclui-se que os serviços oferecidos nos PPDs visitados atendem às necessidades básicas dos caminhoneiros, contudo, alguns necessitam maior incentivo, com mudanças estruturais e políticas públicas voltadas para melhorar as oportunidades de comportamentos saudáveis dos caminhoneiros. Os PPDs visitados contam com centenas de vagas e é comum a falta de vagas de estacionamento como mostrado nas imagens (Figura 2 e 3).



Figura 2: Vista de cima do ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA.

Fonte: *Google Earth*, 2024.



Figura 3: Estacionamento dos caminhões no ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: *Lise*, 2024.

Os resultados e a discussão desse estudo foram apresentados em duas categorias, na primeira abordaremos os **Determinantes Sociais de Saúde e Segurança Alimentar e Nutricional**, e na segunda, a **Infraestrutura de apoio e socialização do caminhoneiro**. Junto a esta reflexão, apresentamos um ensaio fotográfico que apresenta algumas opções de alimentos disponíveis aos motoristas de caminhão de longa distância em pontos de parada e descanso de uma rodovia interestadual do estado do Oregon, Estados Unidos da América. As imagens que compõem o ensaio são resultado da observação flutuante, realizadas em 17 visitas de observação em 13 pontos de parada e descanso da rodovia I-5, Oregon, entre setembro de 2023 e julho de 2024.

1) Determinantes Sociais de Saúde e Segurança Alimentar e Nutricional

Os Determinantes Sociais de Saúde (DSS) são definidos como um conjunto de variáveis relacionadas condições de saúde-doença da população, podendo ser intermediários como idade, gênero, raça, renda, ambiente, alimentação, condições de moradia e trabalho; e estruturais, como por exemplo sistema político, cultura e iniquidades econômicas e sociais (WHO, 2024). Entre estes, a alimentação configura-se como um direito humano exercitado através da esfera da Segurança Alimentar e Nutricional (SAN), e que apresenta quatro pilares - Disponibilidade, Acesso, Utilização e Estabilidade (FAO, 2023). A partir dessa visão integral e multidimensional de saúde, compreende-se que escolhas alimentares resultam de condições complexas, no contexto da saúde dos caminhoneiros, esses fatores desdobram-se nas dimensões: disponibilidade dos alimentos (oferta), acesso dos indivíduos (capacidade econômica e física de obter os alimentos) e utilização dos insumos (qualidade nutricional, segurança sanitária e preparo adequado), além dos aspectos biopsicossociais.

As opções de alimentos disponíveis nos PPDs caracterizam-se, em grande medida, por serem ricas em gordura saturada, sal e açúcares, fortemente associados com alimentos *fast food* - empreendidos com sucesso pela indústria de alimentos como um modelo de consumo rápido, conveniente e uniforme, além de serem altamente palatáveis, volumosos e baratos (Janssen *et al.*, 2018). Esses elementos constituem a categoria de alimentos chamados ultraprocessados, amplamente estudados e relacionados ao alto risco de desenvolvimento de doenças crônicas, como diabetes tipo 2, doenças cardiovasculares, hipertensão, câncer e síndromes metabólicas (Souza *et al.*, 2025).

Na fisiologia, o sistema de recompensa é definido como um processo natural no qual uma região do cérebro capta um conjunto de estímulos que resultam em ajustes cognitivo-comportamentais no indivíduo (Lewis *et al.*, 2021). Sinais de saciedade, alimentos palatáveis, como ultraprocessados, estímulos visuais, olfativos e gustativos são estímulos recebidos pelo sistema de recompensa e que é responsável por inibir ou induzir o consumo alimentar (Calcaterra *et al.*, 2023). Em ambientes chamados "obesogênicos", com abundância de alimentos palatáveis, energéticos e densos, a fome hedônica leva ao consumo impulsivo (quando fatores sensoriais sobrepõem os mecanismos de controle do apetite), motivado pela liberação de dopamina associada à sensação de prazer por via do sistema de recompensa (Janssen *et al.*, 2018; Calcaterra *et al.*, 2023).

Assim, quando comparados os custos dos produtos e a qualidade nutricional, percebe-se que frutas e refeições mais saudáveis tendem a ser menos atrativas em relação aos chamados “*value meals*” ou combos de bebidas açucaradas, *hot-dogs*, pizzas, hambúrgueres, batata frita, macarrão instantâneos ou *donuts*, cujo valor é de baixo custo e com mais itens agregados, frequentemente preferidos pelos caminhoneiros em detrimento de refeições mais saudáveis. As imagens a seguir apresentam um pequeno buffet com sopas, massas e vegetais, cujo custo monetário supera o preço das ofertas de *fast food*, assim como o das frutas (Figuras 4 a 6). Esse fenômeno pode ser explicado pelo conceito de antinomia, onde as frutas “perdem” para os combos de *fast food*, pois valores como a necessidade de cuidar da saúde, entram em choque com a necessidade de praticidade e economia de tempo e dinheiro oportunizada pela conveniência de consumir produtos prontos. Esses conceitos considerados contraditórios, coexistem e disputam a escolha do consumidor, especialmente nos contextos de trabalhos extenuantes (Schubert; Schneider; Méndez, 2021; Schubert, 2023).



Figura 4: Opções de alimentos saudáveis em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.



Figura 5: Opções de alimentos ultraprocessados em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.



Figura 6: Opções de alimentos saudáveis em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.

O padrão da dieta ocidental, como maior exemplo a norte-americana, constitui-se de alimentos e bebidas muito doces, carne vermelha e/ou processada e produtos altos em gordura e sal, com baixo consumo de peixe, grãos integrais, frutas e vegetais. Como observado na Figura 7, o design dos PPDs destaca os “*value meals*” (combos), que oferecem maior volume e menor preço, promovendo a opção ultraprocessada e menos saudável como mais lógica no curto prazo e com recompensa rápida à saciedade (Bschaden *et al.*, 2018; Schubert; Schneider; Méndez, 2021). Embora historicamente a Segurança Alimentar e Nutricional seja relacionada à falta de alimentos, enfrenta-se hoje uma epidemia de insegurança alimentar também pela falta de poder de compra e acesso à alimentos de qualidade e nutritivos, quando há um consumo, porém, deletério à saúde. No caso dos caminhoneiros, além do limite a alimentos de qualidade, o espaço restrito do ambiente de trabalho nas cabines, impõe dificuldade para cozinhar, realizar suas refeições e estocar alimentos (Bschaden *et al.*, 2018).

Conforme Janssen *et al.* (2018), embora não seja um consenso, muitos estudos apresentam que o argumento de que alimentos saudáveis são escolhas mais caras depende de

como seu custo é medido em relação à composição energética das fontes. Por exemplo, alimentos duráveis, processados e de fácil armazenamento, como a maior parte dos *fast foods*, apresentam menor valor, como carboidratos, e maior estabilidade à inflação, quando comparados com produtos oriundos da agricultura de hortifruti sensível ao clima e à acontecimentos políticos.



Figura 7: Opções de alimentos ultraprocessados em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.

Os determinantes sociais de saúde corroboram a visão de que os hábitos e escolhas alimentares dos caminhoneiros são multifatoriais. Além disso, no caso dos caminhoneiros Norte-Americanos, trabalhadores em transporte rodoviário, há outras particularidades que atuam como barreira à manutenção de uma boa saúde, já que estão em uma posição onde existem poucas oportunidades de encontrar um local adequado para realizar refeições, pois não é permitido, nem seguro, estacionar o caminhão em outro local que não seja próximo à rodovia/PPD e também estão longe de casa, com poucas opções de escolhas após uma rotina de muitas horas de trabalho e estresse. Estudo anterior apontou que a escolha das pessoas por comida de conveniência tem relação com a rotina que pede economia de tempo e leva a pessoa

a preferir as opções rápidas de preparo e consumo, assim como a praticidade e comodidade de encontrar algo pronto para consumo (Schubert, 2023).

O predomínio de alimentos ultraprocessados, gorduras e açúcares nos pontos de parada em oposição à escassez de opções saudáveis, como frutas ou pratos equilibrados, demonstra que a praticidade não é apenas para o consumidor, mas para o comércio também. Esse fenômeno da paisagem, onde prevalecem a abundância de ultraprocessados e quase não existem opções de acesso à alimentos frescos é um fenômeno chamado de “desertos alimentares”, que aprofunda desigualdades sociais e de saúde, ao limitar a escolha à alimentos de pior qualidade (Souza *et al.*, 2025), e ainda mais precário durante a noite visto que muitos estabelecimentos não ficam abertos 24h. Essa configuração é facilitada pela logística de entrega de produtos com maior tempo de prateleira, como enlatados, congelados e outro que não exigem o preparo e manutenção de produtos de qualidade como pratos prontos e alimentos perecíveis como as frutas, como revelam a imagens com poucas frutas ao lado de diversas opções de *donuts*, cookies, bolos, pães (Figura 8) e frutas em processo de deterioração ao lado de *hot dogs* (Figura 9). Essa estratégia reduz os custos do estabelecimento comercial, operando semelhante ao sistema das *Dark Kitchens*, com cozinhas ociosas que exigem menos funcionários e baixo custo operacional (Schubert, 2023) ou automatização/precarização do serviço de balcão, onde os funcionários tornam-se quase invisíveis (Rial,1996). Como forma de mitigar esse problema, a Organização Mundial da Saúde apoia políticas como a de taxação de alimentos obesogênicos, como já vem acontecendo com as bebidas açucaradas (WHO, 2017). Ainda assim, essa prática é facilitada pela carência de políticas de incentivo da oferta de opções saudáveis, e garantia de segurança alimentar dos caminhoneiros.



Figura 8: Opções de alimentos ultraprocessados em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.

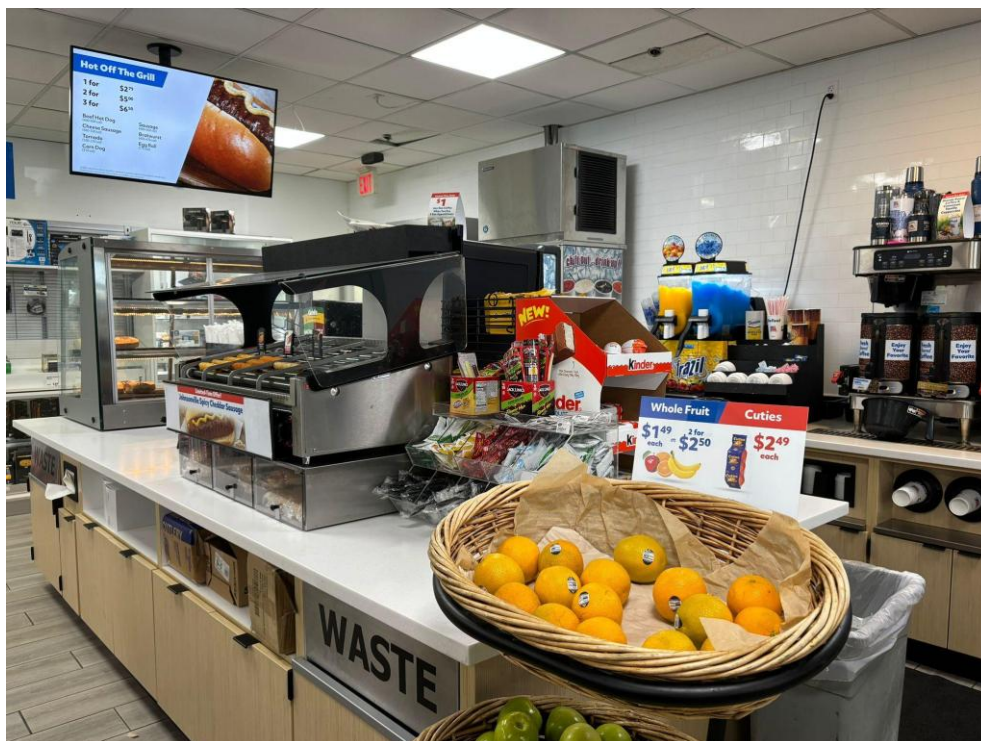


Figura 9: Opções de alimentos saudáveis, ultraprocessados e açucarados em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.

2) Infraestrutura de apoio e socialização do caminhoneiro

O *marketing* agressivo, os pontos de venda e os menus de *fast food* apresentam estímulos associados à comida, tomada de decisão impulsiva e fome hedônica, que podem influenciar a desejabilidade, revelando a complexidade do ambiente alimentar com as escolhas e comportamentos dos indivíduos (Rial, 1996; Janssen *et al.*, 2018). Atribui-se à imagem grande parte do sucesso das cadeias de *fast food*, em que o cardápio deixou de ser majoritariamente escrito e passou a ser iconográfico, representando os itens através de fotografias, e os produtos passaram a ser escolhidos e consumidos através dessas representações visuais, bem mais atraentes do que o alimento real oferecido (Rial, 1996).

As figuras revelam esse apelo comercial, com imagens das bebidas e comidas que são visualmente atrativas, dispostas em um ambiente que facilita a visualização da disposição e opções de combos, onde é possível pegar e levar, facilitado pelas embalagens e oferta de diversas opções de bebidas açucaradas como sucos, refrigerantes, e comidas ultraprocessadas como *donuts*, *pizza* e *hot dogs* (Figura 10).



Figura 10: Opções de bebidas açucaradas em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.

Conforme Ritzer (2021), em sua obra seminal “*The McDonaldization of Society*”, a ênfase das organizações produtivas e relacionais da sociedade se dá pela eficiência, previsibilidade, calculabilidade, substituição de tecnologia humana por tecnologia não humana e controle da incerteza. Dessa forma, os restaurantes *fast food* capitalizaram essa ideia de maneira a fornecer alimentos com um alto nível de previsibilidade e consistência, semelhante à uma linha de montagem. O autor também destaca que não só a comida é previsível, mas a estrutura física, o logotipo, o ambiente e até os funcionários quase invisíveis, o número limitado de assentos, janelas de *drive-thru* e mais recentemente os *deliveries*, que levam os clientes ou comensais a “fazer certas coisas e não outras”.

A maioria dos PPDs visitados oferecem restaurantes de *fast food* com mesas e cadeiras, porém, carecem de ambientes destinados ao consumo das refeições que favoreçam a interação social e oportunize realizar a refeição trazida de casa, preparada no caminhão, ou mesmo comprada na loja de conveniências localizadas nos postos de combustíveis. Não foi observado nenhum motorista cozinhando durante as visitas técnicas de observação nos PPDs da *Interstate 5*. Em geral, os motoristas encontram-se restritos aos restaurantes *fast food*, onde os motoristas precisam consumir produtos desses estabelecimentos como pode ser visualizado nas imagens dos restaurantes (Figuras 11 e 12). Essa obrigatoriedade de consumir para poder utilizar o local reforça a antinomia da necessidade de economizar tempo e dinheiro e a vontade de cuidar da própria saúde (Schubert; Schneider; Méndez, 2021).



Figura 11: Espaços para refeição em restaurante em ponto de parada e descanso, *Interstate -5*, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.

O design do ambiente e as barreiras à comida caseira podem ser percebidos na falta de ambientes neutros ou cozinhas para quem prepara sua própria refeição no caminhão e desestimula a adoção de hábitos saudáveis, ignorando a necessidade humana básica de local apropriado para alimentação, empurrando o motorista para a conveniência do balcão. Essa restrição dos caminhoneiros aos *fast foods* e lojas de conveniência elimina o caráter coletivo da refeição e reflete o processo de conveniencialização (Schubert, 2023), que substituem a interação de escolha personalizada por um modelo baseado em representações visuais e decisões impulsivas, o que simplifica e automatiza o processo de venda no balcão (Rial, 1996). Quando o local é planejado apenas para o consumo individualizado, nega ao motorista a oportunidade de realizar a “performance social” de comer junto, essencial para o bem-estar e saúde mental (Schubert; Schneider; Méndez, 2021). Essa prática é ainda mais danosa à saúde psicossocial dos caminhoneiros, cujo processo de trabalho é solitário, com poucas interações sociais restritas ao contato com embarcadores e despachantes (Hege *et al.*, 2019).



Figura 12: Espaços para refeição em restaurante de *fast food* em ponto de parada e descanso, *Interstate* -5, Oregon, EUA, 2024.

Fonte: Lise, 2024.

Entende-se que a infraestrutura dos PPDs não é neutra, pois ela é desenhada para favorecer o consumo de produtos de baixo valor nutricional e alta conveniência logística, criando barreiras para o cuidado com a saúde e socialização dos caminhoneiros. Frente a realidade dos caminhoneiros, existe a necessidade de Políticas Públicas que promovam mudanças estruturais, favoreçam o planejamento dos pontos de parada para serem locais de convivência, e não apenas pontos de passagem rápida e consumo individualizado, permitindo o uso das áreas de descanso e mesas para quem traz ou prepara sua própria alimentação, eliminando a barreira que isola quem não quer consumir produtos ultraprocessados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da descrição dos serviços de alimentação na rodovia Interestadual 5 do Estado do Oregon, nos Estados Unidos da América e discussão sobre as influências desses no bem-estar e saúde dos caminhoneiros pode-se afirmar que nos PPDs a oferta de comida por conveniência composta por *Value Meals*, combos e ultraprocessados se traduzem em opções cujo efeitos do consumo de alimentos ricos em sódio, açúcares e gorduras à saúde é responsável pelo desenvolvimento à longo prazo de doenças crônicas não transmissíveis como hipertensão, diabetes e obesidade. Além disso, o ambiente não favorece a sociabilidade por não oferecer espaços para preparo e alimentação em ambiente comum, criando barreiras externas ao caminhão para a socialização dos caminhoneiros cuja jornada envolve horas de trabalho solitário.

A realidade dos caminhoneiros do Oregon permite refletir sobre as oportunidades de consumo alimentar no contexto brasileiro, considerando as semelhanças arquitetônicas de consumo padrão são de consumo de ultraprocessados e difícil acesso às opções de alimentos frescos e de qualidade, as quais atuam como barreiras para o autocuidado, conforme observado pelas pesquisadoras nos PPDs do Rio Grande do Sul e citado por caminhoneiros em conversas informais. Frente a essa realidade, são necessárias políticas públicas que promovam mudanças estruturais, que atendam às necessidades dos trabalhadores, favoreçam a interação social e estimulem os pontos de parada para atuar como dispositivos de promoção à saúde dos caminhoneiros.

REFERÊNCIAS

ACHUTTI, L.E.R. "Fotoetnografia: vinte e cinco anos. **Cadernos Cajuína**, v.7, n.1, p. 227114, 2022.

ANDERSON, J.C.; HERNANDEZ, S.; JESSUP, E.L.; NORTH, E. Perceived safe and adequate truck parking: A random parameters binary logit analysis of truck driver opinions in the Pacific Northwest. **International journal of transportation science and technology**, v.7, n.1, p.89-102, 2018.

BACHMANN, L.H.; LICHTENSTEIN, B.; ST LAWRENCE, J.S. et al. Health risks of American long-distance truckers: results from a multi-site assessment. **Journal of occupational and environmental medicine**, v.60, n.7, e349, 2018.

BSCHADEN, A.; ROTHE, S.; SCHÖNER, A.; et al. Food choice patterns of long-haul truck drivers driving through Germany, a cross sectional study. **BMC nutrition**, v.5, n.1, p.1-8, 2019.

BUCHANAN, D. The role of photography in organization research: a reengineering case illustration. **Journal of Management Inquiry**, v. 10, n. 2, p. 151-164, 2001.

FACHEL LEAL O. Paisagem etnográfica: Imagens, inscrições e memória nos cadernos de campo. Iluminuras: série de publicações eletrônicas do Banco de Imagens e Efeitos Visuais, LAS, PPGAS, IFCH e ILEA, UFRGS. Porto Alegre, RS, v.14, n. 34 2013, p. 62-84.

FAO; IFAD; UNICEF; WFP; OMS. **O Estado da Segurança Alimentar e Nutricional no Mundo 2023**: urbanização, transformação dos sistemas agroalimentares e dietas saudáveis ao longo do contínuo rural-urbano. Roma: FAO, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.4060/cc3017en>. Acesso em: 29 jun. 2026.

GUTIÉRREZ, M. R. Testimonio y poder de la imagen. In: BAZTÁN, A. A. **Etnografia**. Barcelona: Marcombo, 1995.

HEGE, A. A. M. K.; APOSTOLOPOULOS, Y.; SÖNMEZ, S. The impact of work organization, job stress, and sleep on the health behaviors and outcomes of US long-haul truck drivers. **Health Education & Behavior**, v. 46, n. 4, p. 626-636, 2019.

HEGE, A.; LEMKE, M. K.; APOSTOLOPOULOS, Y. et al. Work-life conflict among US long-haul truck drivers: Influences of work organization, perceived job stress, sleep, and organizational support. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 16, n. 6, p. 984, 2019.

INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION. **Safe and healthy working environments for all**: realizing the fundamental right to a safe and healthy working environment worldwide: ILO, 2023. Disponível em: https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/publication/wcms_906187.pdf. Acesso em: 29 jun. 2026.

JANSSEN, H. G.; DAVIES, I. G.; RICHARDSON, L. D.; STEVENSON, L. Determinants of takeaway and fast-food consumption: a narrative review. **Nutr Bull**, v. 43, n. 2, p. 125-134, 2018.

SOUZA, E. M. de; ALVES, F. B.; COSTA, M. A. dos S.; SERRANO, C. G.; COSTA, P. G. dos S.; COSTA, S. M. *et al.* "Morrendo pela boca": alimentos ultraprocessados, declínio físico e a escalada silenciosa das doenças crônicas evitáveis. **Obs Econ Latinoam**, v. 23, n. 9, p. 76, 2025.

LEWIS, R. G.; FLORIO, E.; PUNZO, D.; BORRELLI, E. The brain's reward system in health and disease. In: **CIRCADIAN clock in brain health and disease**. Cham: Springer International Publishing, 2021. p. 57-69.

CALCATERRA, V.; CENA, H.; ROSSI, V. et al. Ultra-processed food, reward system and childhood obesity. **Children**, v. 10, n. 5, p. 804, 2023.

KRASNIUK, S.; LEMKE, M. K.; HASSOUN, A. et al. Improving truck stop environments to support long-haul truck driver safety and health: a scoping review. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 185, p. 104123, 2024.

INGOLD, Tim. **Estar vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição**. Tradução de Fabio Creder. Petrópolis: Vozes, 2015.

LEMKE, M. K.; OBERLIN, D. J.; APOSTOLOPOULOS, Y. et al. Work, physical activity, and metabolic health: understanding insulin sensitivity of long-haul truck drivers. **Work**, v. 69, n. 1, p. 225-233, 2021. DOI: 10.3233/WOR213472.

LINCOLN, J. E.; BIRDSEY, J.; SIEBER, W. K. et al. A pilot study of healthy living options at 16 truck stops across the United States. **American Journal of Health Promotion**, v. 32, n. 3, p. 546-553, 2018.

LISE, F.; GARCIA, F. L.; SHATTELL, M.; KINCL, L. Occupational Health Risks at Truck Stops: evaluating service gaps and safety needs for long-haul drivers. **Safety**, v. 11, n. 3, p. 87, 2025.

PÉTONNET, Colette. **A observação flutuante: exemplo de um cemitério parisiense**. Tradução de Soraya Silveira Simões. *Antropolítica*, Niterói, n. 25, p. 99-111, 2. sem. 2008.

RECHENBERG, F. Notas etnográficas sobre o retrato: repensando as práticas e documentação fotográfica em uma experiência de produção compartilhada das imagens. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 3, n. 2, p. 9-22, 2014.

RIAL, C. M. S. Fast-foods: a nostalgia de uma estrutura perdida. **Horiz Antropol**, v. 2, n. 4, p. 94–103, 1996.

RITZER, G. The McDonaldization of society. In: **IN the mind's eye**. London: Routledge, 2021. p. 143–152.

SAMAIN, Etienne. **As imagens não são bolas de sinuca**. In: SAMAIN, Etienne (Org.). *Como pensam as imagens*. Campinas: Editora da Unicamp, 2012. p. 21-36

USECHE, S. A.; ALONSO, F.; CENDALES, B.; LLAMAZARES, J. More than just “stressful”? Testing the mediating role of fatigue on the relationship between job stress and occupational crashes of long-haul truck drivers. **Psychology research and behavior management**, v. 14, p. 1211, 2021.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Operational framework for monitoring social determinants of health equity**. Geneva: WHO, 2024.