



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM SAÚDE PÚBLICA
MESTRADO EM PSICOLOGIA DA SAÚDE**

JANSEN SOUZA MOREIRA

**O TRABALHO DO CAMINHONEIRO: ENTRE A MALHA RODOVIÁRIA E A
SAÚDE MENTAL**

Campina Grande
2020

JANSEN SOUZA MOREIRA

**O TRABALHO DO CAMINHONEIRO: ENTRE A MALHA RODOVIÁRIA E A
SAÚDE MENTAL**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Psicologia da Saúde – Mestrado, da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), em cumprimento às exigências para obtenção do título de Mestre em Psicologia da Saúde.

Área de concentração: Trabalho, Saúde e Subjetividade

Orientador(a): Profa. Dra. Silvânia da Cruz Barbosa

Campina Grande
2020

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

M838t Moreira, Jansen Souza.

O trabalho do caminhoneiro [manuscrito] : entre a malha rodoviária e a saúde mental / Jansen Souza Moreira. - 2020.

76 p.

Digitado.

Dissertação (Mestrado em Psicologia da Saúde) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Biológicas e da Saúde , 2021.

"Orientação : Profa. Dra. Silvânia da Cruz Barbosa , Departamento de Psicologia - CCBS."

1. Saúde do trabalhador. 2. Caminhoneiros. 3. Saúde mental. I. Título

21. ed. CDD 362.2

JANSEN SOUZA MOREIRA

O TRABALHO DO CAMINHONEIRO: ENTRE A MALHA RODOVIÁRIA E A SAÚDE MENTAL

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Psicologia da Saúde – Mestrado, da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), em cumprimento às exigências para obtenção do título de Mestre em Psicologia da Saúde.

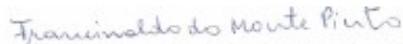
Área de concentração: Trabalho, Saúde e Subjetividade

Dissertação aprovada em 14/ dezembro/2020

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Silvânia da Cruz Barbosa
Universidade Estadual da Paraíba – UEPB
Orientadora e Presidente da Banca



Prof. Dr. Francinaldo do Monte Pinto
Universidade Estadual da Paraíba – UEPB
Membro interno



Prof. Dr. Maria Teresa Pires Costa
Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Membro Externo

Campina Grande
Dezembro /2020

RESUMO

Caminhoneiros são responsáveis por mais da metade do transporte de cargas no Brasil atualmente, profissão essencial para a manutenção da base de distribuição no tripé capitalista produção-distribuição-consumo. Enfrentam, contudo, condições adversas e muitas vezes precárias de trabalho, o que pode levar ao desgaste mental e, conseqüentemente, ao adoecimento mental. Em uma perspectiva psicossociológica, a presente pesquisa objetivou analisar as experiências laborais relatadas por caminhoneiros e as possíveis repercussões na saúde mental. Foram aplicados os instrumentos: Questionário de Saúde Geral – QSG-12; Escala de Sonolência de Epworth – ESE; Entrevista; e Questionário Sociodemográfico. Para a análise dos dados quantitativos no *software* livre GNU PSPP (1.0.1), foram efetuadas estatísticas descritivas (medidas de tendência central, como a média e a moda, medidas de dispersão, como o desvio padrão, e medidas de posição, como quartis), correlação ρ de *Spearman*, qui-quadrado (X^2) e regressão linear simples; para os dados qualitativos foi usada a técnica de análise de conteúdo (temática). Os resultados explicitam indícios de desgaste mental, considerando-se as queixas majoritariamente relatadas: problemas de sono, dificuldades sociolaborais, distanciamento familiar, e diversas reivindicações referentes às condições de trabalho; desgaste este de magnitude moderada ao se considerar paralelamente os escores dos dois fatores, Redução da Autoeficácia e Tensão Emocional e Depressão, do QSG-12, ambos próximos ao ponto médio da escala. Considera-se também que estes aspectos negativos são contrabalanceados por fatores promotores de bem-estar relatados, como a identificação afetiva com a profissão, aquisição de novas experiências e obtenção de renda para o sustento familiar a despeito da baixa escolaridade, os quais precisam ser destacados e promovidos como possibilidade preventiva de agravos na saúde mental destes trabalhadores. Tais achados podem auxiliar no planejamento de intervenções educativas e psicológicas visando reforço ao suporte social, e aumento na busca dos caminhoneiros por serviços preventivos em saúde. Pesquisas subseqüentes podem contemplar o suporte organizacional no âmbito donexo causal em saúde mental e trabalho, a fim de ampliar a compreensão sobre os processos adjacentes a estes construtos.

PALAVRAS-CHAVE: Saúde do trabalhador. Caminhoneiros. Saúde mental.

ABSTRACT

Truck drivers are responsible for more than half of cargo transportation in Brazil nowadays, an essential profession for maintaining the distribution base in the capitalist production-distribution-consumption tripod. However, they face adverse and often precarious work conditions, which can lead to mental wear and, consequently, mental illness. From a psychosociological perspective, this research aimed to analyze the work experiences reported by truck drivers, and the possible repercussions on mental health. About the instruments, it was used: General Health Questionnaire - GHQ-12; Epworth Sleepiness Scale - ESE; Interview; and Sociodemographic Questionnaire. For an analysis of quantitative data in the free software GNU PSPP (1.0.1), descriptive statistics were performed (measures of central tendency, such as mean and mode, dispersion measures, such as standard deviation, and position measures, such as quartiles), Spearman's correlation, chi-square (X^2) and simple linear regression; for qualitative data, a content analysis (thematic) technique was used. The results show evidences of mental wear, considering the complaints that are mostly reported: sleep problems, sociolabor difficulties, family distance, and several aspects related to working conditions; this is a moderate wear, when considering the scores of the two factors in parallel, Reduction of Self-Efficiency and Emotional Stress and Depression, of the QSG-12, both close to the midpoint of the scale. It is also considered that these negative aspects are counterbalanced by reported factors that promote well-being, such as affective identification with the profession, acquisition of new experiences and obtaining income for family support despite low education, all those that need to be highlighted and promoted as a preventive possibility of aggravations in workers' mental health. Such findings can assist in the planning of educational and psychological interventions reinforced to social support, and increase in the search of truck drivers for preventive health services. Subsequent research may include organizational support within the scope of the causal link in mental health and work, in order to broaden the understanding of the processes adjacent to these constructs.

KEYWORDS: Worker's health. Truckers. Mental health.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 06 |
| 2 ARTIGO 1 – Trabalho e saúde mental dos motoristas de transporte de cargas no Brasil | 12 |
| 2.1 Introdução | 12 |
| 2.2 Método | 15 |
| 2.3 Resultados e Discussão | 18 |
| 2.4 Considerações finais | 33 |
| 2.5 Referências | 34 |
| 3 ARTIGO 2 - “Até na saúde a gente é precário”: desgaste mental e experiências laborais de caminhoneiros no Brasil | 41 |
| 3.1 introdução | 41 |
| 3.2 Método | 42 |
| 3.3 Resultados e Discussão | 45 |
| 3.4 Considerações finais | 57 |
| 3.5 Referências | 58 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 64 |
| REFERÊNCIAS | 66 |
| ANEXO A | 69 |
| ANEXO B | 71 |
| APÊNDICE A | 72 |
| APÊNDICE B | 74 |
| APÊNDICE C | 75 |
| APÊNDICE D | 76 |

1 INTRODUÇÃO

Consta, no século XVI, que Leonardo da Vinci se propunha a dedicar tempo e pensamento ao complexo problema do tráfego de carruagens e pedestres à época, sugerindo um engenhoso desnível nas bordas das estradas, que veio a ser o precursor das modernas e conhecidíssimas calçadas (Souza et al., 2018). O automóvel moderno, por sua vez, é um grande símbolo do advento da modernidade, sendo Santos Dumont o primeiro a transitar em um por território nacional, século passado, outro marco histórico para o chamado pai da aviação; enquanto o primeiro a sofrer um acidente de trânsito registrado foi o parnasiano Olavo Bilac, num veículo conduzido pelo abolicionista José do Patrocínio (Hoffmann et al., 2003).

Apenas em meados de 1960, mais especificamente no decorrer da ditadura militar, que a malha rodoviária se torna majoritária dentre os diferentes modais de transportes de pessoas e cargas no Brasil. De modo que, na atualidade, a dependência nacional pelas rodovias, num país de dimensões continentais, traz consigo graves distorções na segurança, logística e nos custos do sistema de transportes, já que ocupa de forma inadequada o espaço de outras vias, como fluviais e ferroviárias, agravando conflitos e mobilizações sociais. Como exemplos, podem ser citadas as manifestações a nível nacional contra aumento na passagem do ônibus em 2013, e a greve dos caminhoneiros em 2018, cujas repercussões, transtornos e consequências demonstram o complexo caráter econômico, político e cultural aí envolvidos. E uma vez que o trânsito, em maior ou menor grau, é parte da nossa vida cotidiana, este é também levado em conta nas políticas públicas de promoção da saúde, considerando sua morbimortalidade, sendo tratado hoje como problema de saúde pública (Ministério da Saúde, 2002; Erhart & Palmeira, 2006; Pereira & Lessa, 2011).

O fato é que a malha rodoviária viabiliza mais de 60% do transporte de cargas realizado em território nacional, e os caminhoneiros são responsáveis por mais da metade desses fretes terrestres. São, portanto, essenciais para a sustentação da base ‘distribuição’ no tripé capitalista produção-distribuição-consumo, como ficou evidenciado durante a greve iniciada em 21 de maio de 2018 que afetou o abastecimento de diversos setores industriais e de serviços no país (Candido, Santos & Tavares, 2019; Dallari, 2018; Kreter, Souza, Staduto & Oliveira, 2018; Lourenço, 2018).

A referida greve, que durou aproximadamente um mês e envolveu diversos estados brasileiros, teve repercussões socioeconômicas tanto nas zonas urbanas quanto rurais. O que a mídia apelidou de crise do diesel culminou numa paralisação em massa dos caminhoneiros, barricadas nas rodovias, decorrendo no desabastecimento dos combustíveis, comprometendo os deslocamentos náuticos e aeronáuticos, interrompendo o fluxo de distribuição de mercadorias, o cumprimento de prazos de exportação e gerando a falta de produtos de consumo geral nos comércios, inclusive com oscilações criminosas de preço devido descompasso entre oferta e procura (Candido, Santos & Tavares, 2019; Cardoso, 2018; Lourenço, 2018; Shitsuka, et al., 2019). Reivindicavam pela exclusão da coleta de pedágio com relação ao eixo erguido, pela aprovação do chamado marco regulatório do transporte de cargas, padronizando, no exemplo do frete, um valor base/mínimo, e, com maior apelação popular, por providências duradouras do Estado contra a persistente oscilação no preço do combustível nos postos de gasolina, com prioridade para o diesel (Candido, Santos & Tavares, 2019). Vale ressaltar que antes do fim da greve, quando as forças do exército e a polícia rodoviária federal iniciaram a liberação das barricadas, a mesma ainda contou com adesão, mesmo que em menor escala, de outras classes profissionais, como motoboys, motoristas de Uber, de Vans escolares, e até petroleiros, o que expôs de maneira generalizada mais que um problema pontual ou local, mas dilemas e enfrentamentos próprios do mundo globalizado. Tais repercussões incidem sobre as condições de trabalho e de saúde dos caminhoneiros, escancarando as inter-relações entre esses processos (Dallari, 2018; Souza, 2017).

Em concordância com a concepção adotada por Ribas et al. (2003), o presente estudo compreende condições de trabalho como um “conjunto de situações nas quais se desenvolve a atividade laboral e que influenciam significativamente tanto na experiência de trabalho como na dinâmica das relações laborais” (p. 42). Nesse sentido, o trabalho, como componente fundamental na vida humana, na transformação do ambiente e nos processos intersubjetivos, perpassando diversas esferas do cotidiano, destaca seu papel sobre a saúde, mas também sobre a doença, com a compreensão de que o exercício de certas profissões expõe trabalhadores e trabalhadoras a elementos processuais nocivos à sua saúde mental (Lima, 2005; 2013; Duarte, 2017). Afirmativa essa que, todavia, não é tão simples, e o

respectivo nexos causal resta como uma problemática sem consenso, seja no âmbito teórico, clínico ou jurídico (Lima, 2005).

Destacando-se os aspectos físicos e simbólicos no enlace que os trabalhadores estabelecem com seu espaço laboral cotidiano, não se pode desconsiderar que o ambiente pode conter componentes potencialmente nocivos à saúde física/mental, oriundos até mesmo das mensagens que comunica, e que por outro lado pode ser também capaz de facilitar e promover o bem-estar e os processos saudáveis, individuais e coletivos (Fonseca & Corbo, 2007; Silveira & Kuhnen, 2019). O ambiente, acolhendo espacialmente e historicamente as atividades, e dando sustentação territorial à rotina das pessoas, reproduz as relações e incorpora um poder que lhe é atribuído pelas características do modo de vida de indivíduos e dos grupos que o ocupam (Callai & Zeni, 2011). Para os caminhoneiros que vivem mais na estrada que no seio familiar, o local de trabalho, então, pode ser compreendido com uma extensão da ideia de lar.

Em conformidade com a conceituação dominante a partir da influência da Organização Mundial da Saúde (World Health Organization, 1984) esta pesquisa considera saúde como sinônimo de bem-estar, e adota uma perspectiva psicossociológica de análise, segundo a qual os fenômenos psíquicos são complexos, multidimensionais e inevitavelmente vinculados ao contexto sociocultural no qual os indivíduos estão inseridos (Spink, 2003). Desse ponto de vista, saúde não é um fenômeno estático e imutável, nem um estado particular irreversível, e sim, processual e dinâmico, em constante interação com o ambiente e o meio social. Predominante nos séculos XIX e XX, o modelo biomédico na saúde, mostrando-se bem sucedido na resolutividade das doenças infecciosas, encontra, sobretudo no final do século XX e início do século XXI, o contorno de seus limites diante das enfermidades crônicas/funcionais, não produzidas por agentes patogênicos, e diante das sucessivas revoluções no conceito de saúde, que fomentaram progressivamente o meio socioambiental e a conduta pessoal – a história de vida – como determinantes do processo saúde-enfermidade (Ribeiro, 2011). De modo que adoecer:

Não se trata exclusivamente da ação externa de um elemento ambiental agressivo, conforme indicado na metáfora de fatores-produzindo-riscos, nem da reação internalizada de um hóspede susceptível, mas sim de um

sistema complexo (totalizado, interativo, processual) de efeitos patológicos. (Almeida, 2004, p. 882).

Em pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte – CNT (2019) nas cinco regiões do Brasil, foi possível traçar o perfil dos caminhoneiros no país. Participaram 1.066 caminhoneiros, sendo 714 profissionais autônomos (67%), definidos como proprietários de caminhão que trabalham por conta própria ou prestam serviços, e 352 empregados de frota (33%), sendo estes especificamente vinculados a uma empresa. Os dados revelam a média de 44 anos de idade e 18 anos nesta profissão, renda mensal líquida de aproximadamente quatro mil reais, e dois dependentes na residência, em média. 28% fazem ou já fizeram uso de medicamento controlado por indicação médica, e numa lista de 17 tipos de problemas de saúde, a depressão foi o 4º problema mais citado (3%), e sono o 7º (1%). O perfil da rotina de trabalho apontou para cerca de 9.500km rodados no mês, trabalhando aproximadamente seis dias por semana, com média de 11,5 horas de trabalho por dia e 7 horas de sono, sendo que apenas 22% avaliou sua qualidade de sono como ótima, e cerca de 11% como ruim ou péssima.

O estudo desenvolvido por Ulhôa et al. (2010) estimou a prevalência de distúrbios psíquicos menores e os respectivos estressores associados a eles, em uma amostra de 460 motoristas de caminhão. Os resultados indicaram que a alta demanda no trabalho, o baixo apoio social e a jornada extensa diária se mostraram mais associados aos distúrbios psíquicos menores, com incidência de 6,1%. Os autores sugerem que “a regulamentação da jornada de trabalho com limitação de horas de trabalho diário é, portanto, uma medida necessária para a redução da chance de desenvolvimento de distúrbios psíquicos menores em motoristas” (p. 1135). Rodrigues et al. (2018) estudaram a associação entre variáveis sociodemográficas, jornada de trabalho e condições gerais de saúde com o perfil de sono relatado, em 367 caminhoneiros. O perfil de sono na amostra se correlacionou negativamente com a condição geral de saúde (ocorrência de hipertensão arterial sistêmica e consumo de medicamentos). Observou-se também que quanto maior o tempo diário de direção veicular, menores eram os escores de qualidade e de tempo total de repouso desse grupo.

As repercussões do trabalho na vida das pessoas não se restringem ao ambiente concreto no qual ele ocorre, tendo em vista que este, o trabalho, é um componente transversal da vida, como argumenta Seligmann-Silva (1997), “é necessário considerar a vida laboral em seus reflexos e desdobramentos no cotidiano extratrabalho” (p. 96), envolvendo assim a família, as relações interpessoais, a conjuntura política, e os diversos níveis de análise que servem ao conceito de desgaste mental. Nesse sentido, complementa Laurell (1982) que “por exemplo, o modo concreto de trabalhar, cujo caráter social é evidente, é ao mesmo tempo biológico, pois implica em determinada atividade neuro-muscular, metabólica, etc.” (p. 16). Considera-se, pois, que o supracitado conceito compreende um conjunto de perdas, podendo ser um desgaste potencial ou efetivo, físico ou psíquico, determinado, por exemplo, por uma correlação desigual de poderes/forças entre empregador e empregado (Laurell & Noriega, 1989). Laurell (1978) argumenta sobre tal perspectiva que “analizar el problema de la salud desde el punto de vista del proceso de trabajo como un proceso social y técnico abre la perspectiva de entender qué es la explotación del trabajo y cómo esta explotación desgasta al trabajador” (p. 79).

As três grandes abrangências nos processos de saúde mental no trabalho englobam, então, 1) os quadros clínicos relacionados ao desgaste orgânico da mente (por ex.: acidentes de trabalho, enfermidades crônicas ou agudas), 2) as variações do mal-estar (por ex.: fadiga mental e física, transtornos mentais comuns) e 3) os desgastes que afetam a identidade, os valores, a dignidade (por ex.: razão social do trabalho e pertencimento) (Laurell & Noriega, 1989; Laurell, 1982; 1978). Não se pode, contudo, resumir as vivências laborais como essencialmente negativas e prejudiciais à saúde de trabalhadores e trabalhadoras, como destaca Seligmann-Silva (1994), um a vez que “o trabalho, conforme a situação, tanto poderá fortalecer a saúde mental quanto levar a distúrbios que se expressarão coletivamente em termos psicossociais e/ou individuais, em manifestações psicossomáticas ou psiquiátricas” (p.46).

A presente dissertação está organizada em três capítulos, além desta introdução. O capítulo primeiro descreverá um estudo com uma amostra de 122 caminhoneiros, os quais responderam a questionários e escalas padronizadas (sociodemográfico, Questionário de Saúde Geral – QSG-12 e Escala de Sonolência de Epworth - ESE) acerca de seu trabalho e sua saúde, com foco em saúde mental, de modo que o objetivo geral foi analisar a

percepção das experiências laborais dos caminhoneiros e seus efeitos na saúde mental. Para tanto, realizaram-se estatísticas descritivas (medidas de tendência central, de dispersão e de posição) o *rô* de *Spearman* (ρ), o qui-quadrado (X^2), e a regressão linear simples. O capítulo segundo discorre sobre um estudo cujo objetivo foi analisar o possível desgaste mental associado às experiências laborais relatadas por 22 caminhoneiros que, além do QSG-12 e de um questionário sociodemográfico, também responderam a uma entrevista guiada por um roteiro semiestruturado com cinco questões, às quais foram analisadas se utilizando da análise de conteúdo temática-categorial de Bardin (2010), junto à estatísticas descritivas referentes aos dados quantitativos.

O capítulo terceiro descreve as considerações finais, levando-se em conta os dados e os resultados de ambos os estudos supracitados. A perspectiva teórica adotada para a discussão dos resultados segue uma orientação psicossocial, a qual considera não apenas o ambiente concreto onde o trabalho é efetivado, suas características ergonômicas, como também as relações interpessoais que atravessam os sujeitos em sua atividade, colegas de trabalho, empregadores, família, etc. (Spink, 2003). Sem abdicar de tal perspectiva, quando pertinente, valeu-se do conceito de desgaste mental, lapidado por teóricas latinas como Edith Seligmann-Silva e Asa Cristina Laurell no final do século XX, e que tem sido considerada uma base teórica recorrente nos estudos do século XXI sobre saúde mental no trabalho (Almeida, 2004; Fernandes et al., 2006; Jacques, 2003).

Considerando todo o exposto, a presente dissertação objetivou analisar a percepção das vivências laborais de caminhoneiros brasileiros, e suas possíveis relações com a saúde física e mental.

2 ARTIGO 1 – Trabalho e saúde mental dos motoristas de transporte de cargas no Brasil

2.1 Introdução

A fim de viabilizar a dinâmica comercial, os países transportam mercadorias usando combinadamente vários modais (rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e dutoviário), conforme suas possibilidades geográficas, financeiras, tecnológicas e políticas (Betarelli et al., 2019; Siqueira, Taffarel, Ribeiro & Menon, 2018). Nesse contexto, o Brasil, durante o último meio século, vem progressivamente se restringindo à primazia política e econômica concernente à opção modal da malha rodoviária, fomentando um desequilíbrio sem precedentes na distribuição dos modais de transporte nacional (Laurindo, 2019; Santos, 2018).

Apesar da concentração de investimentos neste modal pelos governos anteriores até a atualidade com o presidente Bolsonaro, este apresenta legislação e fiscalização insuficientemente adequadas, insegurança nas vias com relação aos roubos e acidentes, impactos e custos ambientais, além de sérias deficiências de infraestrutura, envolvendo custos elevados, por exemplo, na pavimentação e repavimentação, que encarecem o valor final do produto transportado (Barbosa, 2018; Ministério da Saúde, 2002; Saibt, 2018; Silva, Braz & Silva, 2017; Souza, et al., 2018). Isso, somado ao baixo preço dos fretes, devido ao supracitado desequilíbrio modal, e os aumentos e oscilações no preço do combustível, integram fatores que dificultam a rotina diária de quem trabalha no transporte de cargas, especificamente a categoria dos caminhoneiros, que compõem a linha de frente nessa empreitada (Moreira, Freitas & Tolo, 2018; Narciso & Mello, 2017; Pereira, Aquino, Alencar, Pordeus & Ataíde, 2014). Vale destacar que tais profissionais são responsáveis por mais de 60% do transporte de cargas no Brasil (Confederação Nacional de Transporte, 2019) e dependem majoritariamente das vias terrestres rodoviárias para abastecer diariamente a cadeia de suprimentos no país com seu funcionamento ininterrupto (Souza, 2017). São, portanto, essenciais para a sustentação da base ‘distribuição’ no tripé capitalista produção-distribuição-consumo, como ficou evidenciado durante a greve iniciada em 21 de

maio de 2018 que afetou o abastecimento de diversos setores industriais e de serviços no país (Candido, Santos & Tavares, 2019; Kreter, Souza, Staduto & Oliveira, 2018).

Na direção inversa de sua importância para a economia nacional, os caminhoneiros recebem pouco reconhecimento social (Shitsuka, Torres, Silva & Shitsuka, 2019; Souza, 2017) e, além disso, enfrentam diversos problemas psicossociais no contexto laboral (p. ex. fadiga, exposição às doenças sexualmente transmissíveis, assaltos e furtos, acidentes de trânsito, prazos curtos para entrega das cargas, sedentarismo, insuficiência de controle periódico da saúde, má alimentação, consumo de substâncias lícitas e ilícitas, etc.) devido suas condições adversas e muitas vezes precárias de trabalho (Alessi & Alves, 2015; Hino et al., 2017; Magno, 2019; Rodrigues et al., 2018; Silva et al., 2016). Sem desconsiderar seus antecedentes genéticos, essas condições supracitadas, somadas ao estilo e história de vida de cada caminhoneiro, e à sua rotina laboral, têm concorrido para elevar os índices de morbimortalidade nesta população e para o surgimento de transtornos mentais menores (não psicóticos), como estresse, ansiedade e depressão (Garbarino et al., 2018; Hatami, Vosoughi, Hosseini & Ebrahimi, 2019; Rice, Aucote, Eleftheriadis & Möller-Leimkühler, 2018; Santos, Kawamoto, Cardoso & Bonini, 2019).

O excesso de horas de trabalho, consequência dos percursos estendidos, sobretudo em profissionais de rota longa, pode acarretar em tempo reduzido de descanso, em sono insuficiente e na inversão do ciclo vigília-sono, que por sua vez podem fazer com que caminhoneiros sofram com suas funções cognitivas prejudicadas, como a redução do tempo de resposta, redução da atenção e vigilância, associadas à hipersonolência e à sonolência diurna excessiva, e também ao consumo de anfetaminas e estimulantes (Garbarino, et al., 2018; Gonçalves et al., 2015; Narciso & Mello, 2017; Rodrigues, et al., 2018; Santos, Mussi, Sá & Leyton, 2011).

Além disso, os períodos longe de casa contribuem para a solidão e isolamento vivenciados por essa categoria ocupacional, de maneira que tais condições de trabalho podem favorecer sintomas depressivos (Hatami, Vosoughi, Hosseini & Ebrahimi, 2019). Assim, devido às distâncias e às dificuldades em levar a família consigo nos trajetos laborais, os caminhoneiros acabam sendo pouco presentes no seio familiar, por exemplo, não presenciando o nascimento de filhos, nem acompanhando seu crescimento (Santos, 2004), fatores esses que, em conjunto, podem repercutir ou agravar em intensidade e

duração eventos depressivos vivenciados por eles (Rice, Aucote, Eleftheriadis & Möller-Leimkühler, 2018).

A Depressão pode estar associada à forma como as pessoas mantêm e elaboram suas crenças de eficácia (autoeficácia), destacando sua relevância dentre os debates de condutas sobre saúde (Medina & Medina, 2007). Tal constructo envolve crenças sobre valor próprio, eficiência e competências para enfrentar problemas e capacidades de organizar e executar certas tarefas dentro e fora do contexto laboral; o que influencia as ações e a forma que se avaliam os resultados que se obtém (Barros & Batista-dos-Santos, 2010). Exageros e superestima na percepção da autoeficácia podem acarretar em expectativas muito elevadas e maior propensão a falhas e desistências sobre persistir no que se pretende, enquanto percepções muito inferiores e subestimadas de autoeficácia podem não despertar motivação e mobilização suficientes e gerar performances abaixo do verdadeiro potencial (Nunes, 2008). Tudo isso repercute na forma que motoristas de transporte de cargas vivenciam sua rotina laboral e no enfrentamento de problemas que porventura surjam em seu cotidiano, sejam diretamente derivados ou não de suas condições de trabalho (Santos, 2004; Souza, 2016).

Pelo exposto, considera-se que a importância do transporte e distribuição de cargas no Brasil repercute nas pressões exercidas nas condições de trabalho dos caminhoneiros, compondo um conjunto de vulnerabilidades psicossociais que pode levar ao desgaste mental extremo e, conseqüentemente, ao desenvolvimento de transtornos mentais menores, sendo de grande relevância abordar esta categoria ocupacional tão expressiva, não apenas pelo seu quantitativo, que atinge dois milhões de caminhoneiros (Confederação Nacional do Transporte, 2019), mas também por seu papel fundamental para o desenvolvimento do país. Apresentam-se assim alguns questionamentos: quais as percepções dos caminhoneiros sobre suas vivências laborais?, Como estes avaliam a qualidade da sua saúde mental?, e existe associação significativa entre as vivências laborais relatadas e a qualidade da saúde mental em motoristas de transporte de cargas?. Com base nessas questões norteadoras, o objetivo geral do presente estudo é analisar a percepção das vivências laborais dos caminhoneiros e seus efeitos na saúde mental.

2.2 Método

2.2.1 tipo de estudo e local da pesquisa

O presente estudo é do tipo descritivo, *ex post facto*, e de corte transversal (Fontelles, 2012; Shaughnessy, Zechmeister & Zechmeister, 2012). Foi realizado em dois postos de combustíveis e em duas paradas estratégicas comumente utilizadas por caminhoneiros como pontos de apoio, para alimentação, repouso, abastecimento e reparos dos caminhões, etc., entre as BRs: PB-104, PB-105, PB-073 e PB-075, de Campina Grande até os entornos de um parque industrial (avicultura e distribuidora) em Guarabira.

2.2.2 Participantes

A composição da amostra se deu por meio de estratégia não-probabilística, por conveniência (Fontelles, 2012), incluindo o número máximo possível de caminhoneiros que se teve acesso. Foram incluídos caminhoneiros autônomos ou empregados de frota, que estavam em pleno exercício da função há pelo menos um ano, que após convite, concordaram participar da pesquisa. Foram excluídos os que se recusaram a responder aos questionários, ou que não completaram o preenchimento destes por qualquer motivo. A partir desses procedimentos, obteve-se a participação de 120 caminhoneiros.

2.2.3 Instrumentos

Para avaliar a saúde mental foi utilizado o Questionário de Saúde Geral - QSG-12, (Anexo A) elaborado por Goldberg (1972; 1978) para identificar Transtornos Mentais Comuns – TMC, de caráter não psicótico. O instrumento possui versões com 30, 20 e 12 itens distribuídos em uma escala de quatro pontos tipo *likert*, variando de 1 (absolutamente não) a 4 (muito mais que de costume) para itens negativos, e de 1 (mais que de costume) a 4 (muito menos que de costume) para itens positivos; sendo a forma reduzida, de 12 itens,

amplamente recomendada para uso em pesquisas ocupacionais devido sua brevidade (Guglielmi, Magnavita, & Garbarino, 2018). Tal versão conta com alguns estudos nacionais acerca de suas evidências de validade (Damásio, Machado, & Silva, 2011; Gouveia, Barbosa, Andrade, & Carneiro, 2010; Gouveia et al., 2003), ao que foi usada nesta pesquisa a versão validada por Borges & Argolo (2002_a; 2002_b), que se mostrou consistente para avaliar dois fatores: 1) Redução da Autoeficácia - RAE, avalia a percepção que o trabalhador tem da sua capacidade de *fazer* e da competência em interagir com o ambiente psicossocial; e 2) Tensão Emocional e Depressão - TED, avalia sentimentos de esgotamento emocional e depressão decorrentes de situações de trabalho. A análise de confiabilidade realizada com a amostra de caminhoneiros apresentou boa consistência interna em todos os fatores, obtendo alfas de *Cronbach* de 0,73 e 0,73, para os fatores Redução da Autoeficácia, composto por 6 itens (2, 5, 6, 9, 10, 11, ex. ‘Você tem tido a sensação de que não pode superar suas dificuldades?’) e para Tensão Emocional e Depressão, composto por 4 itens (3, 4, 8, 12, ex. ‘Você se sente razoavelmente feliz, considerando as circunstâncias?’), sendo esses resultados adequados para a amostra estudada.

Para verificar a sonolência foi utilizada a Escala de Sonolência de Epworth – ESE (Anexo B), elaborada por Johns (1991), foi validada no Brasil por Bertolazi et al. (2009), contendo um fator geral denominado Sonolência Diurna Excessiva – SDE, cuja análise de confiabilidade, testada na amostra, também apresentou satisfatória consistência interna (alfa de 0,63), distribuídos em 8 itens, que sugerem ao respondente a probabilidade de adormecer em determinadas situações diárias, consideradas soporíferas (ex. de item: ‘Se estiver de carro, enquanto para por alguns minutos por causa do trânsito’). Tais itens são distribuídos numa escala tipo *likert* variando entre 0 (nenhuma chance de cochilar) e 3 (alta chance de cochilar). Escores gerais maiores ou iguais a 11 (máx. 24) sugerem presença de SDE.

Questionário Sociodemográfico (Apêndice A), construído pelo autor desta dissertação com base em estudos revisados sobre a profissão de caminhoneiros, este instrumento coletou dados para descrever 1) perfil sociobiográfico (sexo, idade, estado civil, número de dependentes, escolaridade e local de residência); 2) perfil laboral e sociolaboral (ano do veículo em que trabalha, tempo de profissão, renda mensal, vínculo contratual, se tem outra profissão, horas semanais de direção, quilometragem média

mensal, dias da semana trabalhados e folgas por mês); 3) aspectos de saúde relativos ao trabalho do caminhoneiro que não foram possíveis acessar por meio dos instrumentos padronizados, tais como: horas de sono, qualidade do sono, hábito do fumo e da bebida, serviços de saúde ou assistência social utilizados, sintomas percebidos de estresse, tristeza e ansiedade.

2.2.4 Procedimentos de coleta de dados

Com base nas diretrizes e normas da Resolução Nº 466/12 e de Nº 510/16 do Conselho Nacional de Saúde - CNS que regulamentam pesquisas envolvendo seres humanos, a coleta dos dados foi iniciada após anuência dos chefes dos postos de combustíveis, do sindicato da categoria e aprovação da pesquisa pelo Comitê de Ética da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB (nº do Parecer: 3.793.081; CAAE: 27024619.0.0000.5187). Os instrumentos foram organizados em formato de protocolo autoaplicável e entregues aos caminhoneiros para preenchimento, juntamente com um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Apêndice C) contendo informações sobre o objetivo da pesquisa, a garantia do respeito à participação voluntária, o direito ao anonimato, ao sigilo das respostas, bem como ao desligamento da pesquisa em qualquer momento e sem nenhum prejuízo pessoal. O tempo de preenchimento dos protocolos por cada participante durou cerca de 15 minutos.

2.2.5 Procedimentos de análise dos dados

Os dados foram computados no *software* livre GNU PSPP (1.0.1), onde se efetuaram análises descritivas (medidas de tendência central, como a média e a moda, medidas de dispersão, como o desvio padrão, e medidas de posição, como quartis) para traçar o perfil sociobiográfico, laboral e de saúde mental; a correlação ρ de Spearman e o qui-quadrado (X^2), para avaliar a associação entre as variáveis discretas/ordinais e entre as variáveis categóricas, respectivamente; a regressão linear simples a fim de verificar o poder preditivo das horas de trabalho e da qualidade do sono sobre a SDE, da renda mensal sobre

o fator RAE do QSG-12, e do ano do veículo sobre a quilometragem mensal e dias semanais de trabalho.

Vale ressaltar que os resultados do teste de normalidade de Shapiro-Wilk para as variáveis quantitativas, uma vez que obtiveram “valor p” significativo ($p < 0,05$), sugerem que a distribuição de frequência dos dados difere significativamente de uma distribuição normal, por esse motivo as análises de correlação nas seções subsequentes procederam por meio do teste não-paramétrico ρ de Spearman, apropriado a dados com distribuição não gaussiana. Os cálculos de regressão linear simples, por sua vez, obedeceram ao critério de linearidade entre as variáveis incluídas nos respectivos modelos calculados (Field, 2009).

2.3 Resultados e discussão

A amostra possui as seguintes características sociobiográficas: a idade variou de 23 a 80 anos ($M = 44$ anos, $DP = 10,86$). A maioria é casada (60,8%), seguido da condição de união estável (15%), solteiros (10%) e separados/divorciados (7,5); enquanto o número de dependentes, por sua vez, variou de 0 a 8 ($M = 3,36$, $DP = 1,67$). Referente à escolaridade, a maioria declarou possuir ensino fundamental incompleto (35,8%), 20% completou o fundamental, 12,5% tem ensino médio incompleto e 26,7% completou o ensino médio. Os caminhoneiros apresentaram residência em 15 diferentes Estados brasileiros, majoritariamente na Paraíba (45,8%), seguido de Pernambuco (22,5%), Rio Grande do Norte (8,3%) e Bahia (5,8%), e menores porcentagens (17,5%) provenientes de outros Estados (p. ex. Goiás, Minas Gerais, Pará, Paraná, São Paulo, Santa Catarina, etc.).

Sobre o perfil laboral e sociolaboral, a maioria (58,3%) definiu-se enquanto profissional autônomo. Quanto ao tipo de carga, o transporte de carga seca (58,3%) foi maioria, seguido de granel sólido (18,3%), granel líquido (3,3%), frutas/verduras (2,5%) e 13,4% relatou transportar mais de um tipo de carga (p. ex. água, químicos/perigosos, carga viva, etc.). A renda média mensal variou de R\$1.000 a R\$10.000 ($M = R\$3.294$, $DP = 1.841,61$), sendo R\$3.000 e R\$4.000 a mediana e a moda, respectivamente. Já o tempo na profissão variou entre 1 e 56 anos ($M = 18$, $DP = 10,58$), sendo 20 a moda. Enquanto o ano do veículo de trabalho foi relatado entre 1980 e 2020 ($M = 2007$, $DP = 8,54$). A quilometragem média por semana de trabalho foi de 9.219Km ($DP = 5977,79$), variando de

600km a 30.000km, sendo a moda e a mediana iguais a 8.000. As horas de trabalho por dia variaram entre 1 e 24 ($M = 11,23$, $DP = 3,66$), sendo 12 a moda e a mediana; e os dias por semana, entre 2 e 7 ($M = 5,99$, $DP = 1,24$), sendo 7 a moda. As folgas por mês variaram entre 0 e 22 dias ($M = 4,91$, $DP = 3,27$), e as horas de sono entre 3 e 10 ($M = 6,48$, $DP = 1,69$). A maioria (64,2%) afirmou já ter tido outra profissão antes de ser caminhoneiro, (apenas 1,7% declarou ter outras profissões além de caminhoneiro atualmente); dentre as profissões relatadas, a de motorista foi respondido por 10% da amostra, agricultor por 5%, e frentista, mecânico e comerciante/vendedor, 4,2% cada, havendo menores porcentagens (70%) distribuídas entre cerca de outras 37 profissões (p. ex. pedreiro, vigilante, tratorista, etc.). E 45,8% respondeu afirmativamente sobre ter vivenciado recentemente no trabalho, algum acontecimento que o tenha deixado muito estressado, triste ou ansioso.

Ademais, tem-se que, dos sujeitos com pontuação 11 ou mais na Escala de Epiworth, ponto de corte esse que sugere a presença de SDE, soma-se 43,3% da amostra, sendo a média geral igual a 9,5 ($DP = 4,2$). Em relação ao QSG-12, o fator Tensão Emocional e Depressão – TED ficou com média 1,9 ($DP = 0,39$), enquanto o fator Redução da Autoeficácia – RAE com média 1,5 ($DP = 0,51$). Os resultados do questionário sociodemográfico revelaram que 38,3% avaliou a qualidade do seu sono como Boa, 35% como Regular, 10% como Ótima, 9,2% como Péssima e 5,8% como Ruim. Sobre bebidas alcoólicas, 49,2% declarou beber (10% sempre que possível, 10% moderadamente e 29,2% só de vez em quando), enquanto 32,5% declarou nunca ter bebido, e 16,7% ter parado de beber. Quanto ao hábito de fumar, apenas 2,5% se declararam como ex-fumantes, 75% declarou não ter qualquer relação com o tabaco, e 28,3% declarou fumar (1,7% quer parar). Quando questionados sobre os serviços de saúde ou assistência social que utilizaram nos últimos 12 meses, a maioria (42,5%) relatou nenhum, 17,5% relatou UPA/UBS, 13,3% hospital público, 10,8% clínicas particulares ou planos de saúde, e 13,3% relatou mais de um serviço (incluindo: Núcleo Ampliado de Saúde da Família – NASF; Centro de Atenção Psicossocial – CAPS; Programa Saúde da Família – PSF; Centro de Especialidades Odontológicas – CEO; Centro de Referência de Assistência Social – CRAS; Centro de Referência Especializado de Assistência Social – CREAS). Por fim, 29,7% afirmou ter vivenciado recentemente, fora do trabalho, algum acontecimento que o tenha deixado muito estressado, triste ou ansioso.

2.3.1 Sono e rotina de trabalho

Os cálculos da correlação ρ de *Spearman* desta seção envolveram as variáveis horas de sono, auto avaliação da qualidade do sono, Sonolência Diurna Excessiva – SDE, horas trabalhadas por dia, quilometragem mensal e renda mensal. Os resultados indicam que a quantidade relatada de horas de sono por noite apresentou correlação moderada com a auto avaliação da qualidade do sono ($\rho = 0,43$, $p < 0,001$), de modo que quanto menos horas de sono, piores as avaliações de sua qualidade. Esta última variável também apresentou correlação negativa com a SDE ($\rho = -0,27$, $p = 0,003$) e com a quantidade de horas trabalhadas por dia ($\rho = -0,28$, $p = 0,002$), sugerindo que uma pior avaliação na percepção da qualidade do sono, além de ser acompanhada de mais horas diárias de trabalho, também acompanha um aumento nos escores de SDE. As horas de sono também se correlacionaram negativamente com a quantidade de horas trabalhadas por dia ($\rho = -0,33$, $p < 0,001$), com a quantidade de quilômetros rodados por mês ($\rho = -0,32$, $p < 0,001$), e com a renda mensal ($\rho = -0,23$, $p = 0,01$), tais achados indicam que a diminuição das horas de sono é acompanhada pelo aumento nos valores das variáveis supracitadas.

Foram realizados também cálculos de regressão linear simples, obedecendo-se o critério de linearidade entre as variáveis incluídas nos respectivos modelos calculados. O primeiro modelo considerou as horas trabalhadas por dia como variável independente, e a SDE como variável critério. Os resultados indicam que 6% (R^2 ajustado) da variação na SDE pôde ser explicada pela variação nas horas trabalhadas por dia ($F(1,113) = 8,42$, $p = 0,004$), com um coeficiente de regressão de 0,30 ($t = 2,90$, $p = 0,004$; IC de 95% = 0,09 – 0,50). O segundo modelo para regressão linear simples tomou a auto avaliação da qualidade do sono como variável independente e a SDE novamente como variável critério, de maneira que a variação na primeira pôde explicar também 6% (R^2 ajustado) da variação na segunda, respectivamente ($F(1,116) = 9,43$, $p = 0,003$), com um coeficiente de regressão de 1,07 ($t = 3,07$, $p = 0,003$; IC de 95% = 0,38 – 1,77).

Nessa mesma direção, resultados semelhantes foram publicados por Rodrigues et al. (2018), que buscaram investigar associações entre o perfil de sono, variáveis clínicas e a jornada de trabalho numa amostra de 367 caminhoneiros. Na pesquisa supracitada, a média de horas de sono foi ao nível de 7,2 (DP = 1,4), enquanto na presente pesquisa a média foi um pouco menor, ao nível de 6,48 (DP = 1,6). Tais autores também relatam uma correlação negativa entre a jornada de trabalho e os dados amostrais sobre sono, de maneira que “quanto maior o tempo diário de direção veicular, menores são os escores de qualidade e de tempo total de repouso noturno percebidos pelos sujeitos” (p. 99). Caracterizando assim uma piora em relação ao sono quanto maior seja a jornada de trabalho, que no caso dos caminhoneiros de rota longa, pode chegar a ser extenuante, tendo em vista que na presente pesquisa, 26,7% relatou trabalhar 12 horas diárias, 43% trabalha os sete dias da semana, e que a média geral de distâncias percorridas ultrapassou os 9 mil quilômetros semanais, havendo inclusive 8,4% que relatou apenas um dia de folga por mês, ou mesmo nenhuma folga.

Silva et al. (2019), em uma pesquisa no sul do país com 179 caminhoneiros, buscaram avaliar a percepção da qualidade de sono destes profissionais, verificando que 22,5% relataram dormir menos que cinco horas por noite, dado semelhante ao encontrado na presente pesquisa, na qual o 1º quartil (25%) amostral afirmou dormir até cinco horas diárias.

Medeiros et al. (2017), analisando os dados de 315 caminhoneiros que participavam do projeto “Comandos de Saúde nas Rodovias”, verificaram que os escores obtidos pela Escala de Sonolência de Epworth – ESE somavam 14,6%, dentre os que pontuaram entre 10 e 24, o que pode sugerir presença de SDE, havendo 5,7% da amostra com escores acima de 12 pontos. Silva et al. (2019), por sua vez, relatam que 32,8% da sua amostra obteve escores na ESE que sugerem presença de SDE, leve ou moderada. Dados estes menos elevados que os encontrados na presente pesquisa, que apresentou 43,3% de caminhoneiros com escores acima de 10 pontos, proporção esta considerada alta se analisada junto aos 15% que avaliou a qualidade do seu sono como ruim ou péssima, e considerando que o 1º quartil (25%) amostral dorme, no máximo, até cinco horas por noite; indícios do possível comprometimento no sono dos sujeitos participantes do estudo.

Diversos estudos apontam também que a baixa qualidade no perfil do sono entre caminhoneiros, associada às longas e desgastantes jornadas de trabalho, pode favorecer o consumo de drogas e estimulantes, o que por sua vez têm repercussões na saúde dessa população a médio e longo prazo (Belan et al., 2017; Fonseca, Viana, Souza & Rossi-Barbosa, 2019; Pereira & Souza, 2017). Podendo, inclusive, comprometer aspectos pessoais, além das suas competências para exercer efetivamente sua profissão, que exige atenção, concentração, reflexo e resistência para horas e horas de movimentos repetitivos, os quais, se mal executados, podem custar a própria vida e de outrem (Evangelista, 2018; Giroto & Diehl, 2016; Nascimento & Antoniassi, 2016).

Devido sua importância para a restauração e repouso do organismo, o adequado equilíbrio no ciclo circadiano de sono/vigília pode favorecer a qualidade de vida dos motoristas de carga, enquanto a restrição de sono pode os afetar nos âmbitos físico, emocional, comportamental e cognitivo, exigindo assim estratégias e ferramentas de prevenção, manejo e enfrentamento no combate à má qualidade do sono, tão evidenciada nesse segmento da população, e cuja responsabilidade não pode ser depositada única e completamente nos próprios caminhoneiros, mas sim considerando os aspectos conjunturais concernentes ao seu contexto sociolaboral (Queiroz, Sardinha & Lemos, 2019).

2.3.2 Renda, trabalho e saúde mental

No perfil dos caminhoneiros brasileiros em 2019 (Confederação Nacional do Transporte, 2019), a média da renda mensal (R\$ 4.609,35) se mostrou pouco maior que a calculada na presente pesquisa (M = R\$3.294, DP = 1.841,61). Naquela pesquisa, somou-se um total de 67,9% de caminhoneiros que recebem até R\$ 5.000,00 e com 2,5 no número médio de dependentes, enquanto que na presente pesquisa, o 3º quartil (75%) amostral recebe até R\$4.000,00, sendo o número médio de dependentes igual a 3,3 (DP = 1,67).

O ρ de *Spearman* revelou correlações significativas entre a renda mensal e as variáveis: horas de sono, quilometragem mensal, horas diárias de trabalho e o fator RAE do QSG-12, cujos resultados são apresentados na Tabela 1 a seguir.

Tabela 1. Variáveis que se correlacionaram com a renda mensal (n=120).

| | Renda média mensal | |
|--------------------------------------|---------------------------|-------------------|
| | ρ de <i>Spearman</i> | Significância (p) |
| Horas de sono por noite | -0,23 | 0,01 |
| Quilometragem mensal | 0,24 | 0,009 |
| Horas de trabalho por dia | 0,21 | 0,02 |
| Redução da Autoeficácia (RAE) | 0,27 | 0,003 |

Os dados expressos na Tabela 1 sugerem que, quanto maior a renda dos caminhoneiros da respectiva amostra, menor as horas de sono, acompanhado de um aumento na quilometragem mensal, nas horas de trabalho e nos escores do fator RAE.

No modelo calculado para a regressão linear simples, a renda mensal foi considerada enquanto variável independente, e o fator RAE como variável critério. Os resultados indicaram que renda média mensal explicou 5% (R^2 ajustado) da variação no fator RAE ($F(1,113) = 7,313$, $p = 0,008$), com um coeficiente de regressão ao nível de $6,909E-5$ ($t = 2,70$, $p = 0,008$).

Um dos quesitos do questionário sociodemográfico perguntou aos caminhoneiros se estes haviam vivenciado, recentemente, algum acontecimento no trabalho que os deixara muito estressados, tristes ou ansiosos, de maneira que 45% respondeu afirmativamente. Procedeu-se então com um teste qui-quadrado (X^2), comparando tais respostas e duas categorias de renda: até R\$3.000,00 ou maior que R\$3.000,00; evidenciando uma associação significativa entre ambas as variáveis dicotômicas, $X^2 = 7,996(3)$, $p < 0,05$, de maneira que 35,2% dos caminhoneiros com renda mensal até R\$3.000 respondeu afirmativamente, enquanto 61,7% dos caminhoneiros com renda mensal superior a essa, afirmou o mesmo.

Outra pergunta questionou se haviam vivenciado algum acontecimento fora do trabalho que os deixara muito estressados, tristes ou ansiosos, o que foi respondido afirmativamente por 29,2%. Uma nova tabela de contingência foi elaborada para o cálculo do qui-quadrado, a qual também sugeriu um relacionamento significativo entre estas variáveis, $X^2 = 6,223(3)$, $p < 0,05$, de maneira que 21,1% dos caminhoneiros com renda até

R\$3.000 relataram ter experimentado algum episódio como o descrito no enunciado, enquanto 42,6% dos caminhoneiros com renda maior que a supracitada afirmou o mesmo.

Taube e Carlotto (2018), avaliando diferentes tipos de estressores entre caminhoneiros, argumenta que a remuneração é um estressor que concatena tanto o salário quanto a comissão, e que, como tal, pode intensificar a carga horária, já que envolve outros fatores como a concorrência entre os próprios caminhoneiros, além das dificuldades de mercado, a exemplo da defasagem no frete, de maneira que esse estressor é “o resultado da jornada, a distância percorrida e o tempo destinado a essa entrega” (p. 59). A respeito desses aspectos, A chamada Lei dos Caminhoneiros, Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, formaliza orientações quanto à jornada de trabalho diária, que seria de até oito horas, podendo ser prorrogadas, mediante acordo coletivo ou convenção, por mais quatro horas extraordinárias. Somado a isso, um direito de descanso de meia hora a cada cinco horas e meia de direção, além de oito horas consecutivas, e mais três horas no decorrer do dia independentes das supracitadas. Determinações que dependem, em última instância, do combinado entre as partes contratadas e contratantes, e que podem repercutir no valor final recebido por comissão (Santos, Kawamoto, Cardoso & Bonini, 2019).

Desse modo, uma maior renda para esse segmento social muitas vezes significa também a obrigação de desempenhar suas atividades produtivas ao custo da própria saúde, qualidade de vida e, não raro, da própria vida (Silva et al., 2016). Os resultados supracitados sugerem que a renda pode repercutir em aspectos da saúde mental; por estar associada também, como verificado na Tabela 1, ao aumento da jornada de trabalho e diminuição das horas de sono, tais aspectos das condições de trabalho, em conjunto, podem incidir negativamente na percepção dos caminhoneiros sobre sua própria capacidade e sobre suas relações interpessoais, dentro e fora do ambiente laboral. De maneira que a redução da autoeficácia com o aumento da renda pode se apresentar enquanto percepção negativa resultante, sobre os ganhos obtidos em prol dos esforços e sacrifícios empenhados (Medina & Medina, 2007; Nunes, 2008).

2.3.3 Caminhoneiros autônomos e empregados de frota

Sobre o vínculo contratual, os profissionais autônomos somaram 58,3% da amostra, sendo que 64,2% do total de participantes teve outra profissão antes de ser caminhoneiro, proporção essa semelhante ao perfil dos caminhoneiros de 2019, que computou 67% de autônomos e 33% de empregados de frota, havendo um total de 67,8% que afirmou ter tido outra profissão, principalmente no comércio (23,1%), em outras atividades enquanto motorista (20,9%) e na agricultura (17,3%) (Confederação Nacional do Transporte, 2019).

Para o cálculo do qui-quadrado (X^2), elaborou-se três tabelas de contingência, cruzando-se os dois tipos de vínculos contratuais (autônomos e empregados de frota), com três outras variáveis categóricas dicotômicas: quilometragem mensal, horas diárias de trabalho e dias trabalhados por semana, respectivamente. Na tabela 2 é possível verificar, compiladas, estas três tabelas de contingência, com as respectivas proporções de autônomos e empregados em cada uma das variáveis listadas.

Tabela 2. Porcentagem de autônomos e empregados por variável (n = 120).

| | Autônomos | Empregados | Total |
|------------------------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | (%) | (%) | (%) |
| Quilometragem mensal | | | |
| Até 8.000km | 67,1 | 43,8 | 57,6 |
| Mais que 8.000km | 32,9 | 56,3 | 42,4 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| Horas diárias de trabalho | | | |
| Menos de 12 horas | 55,7 | 35,4 | 47,5 |
| 12 horas ou mais | 44,3 | 64,6 | 52,5 |
| Total | 100 | 100 | 100 |
| Dias trabalhados por semana | | | |
| Menos de 7 dias | 64,3 | 33,3 | 51,7 |
| Todos os dias | 35,7 | 66,7 | 48,3 |
| Total | 100 | 100 | 100 |

Os resultados do cálculo do qui-quadrado (X^2) apontaram associação significativa entre as variáveis dicotômicas: vínculo contratual e dias por semana, $X^2 = 10,925(3)$, $p=0,01$, e indicaram que os caminhoneiros empregados de frota tendem a trabalhar todos os dias da semana. Na tabela 2, verifica-se uma proporção de 66,7% de empregados que afirmaram trabalhar todos os dias da semana, enquanto apenas 35,7% dos autônomos afirmou o mesmo.

O qui-quadrado também indicou relacionamento significativo entre os dois tipos de vínculo contratual e a quantidade de quilômetros rodados por mês de trabalho. Os resultados sugeriram um relacionamento significativo entre as variáveis $X^2 = 10,681(3)$, $p = 0,02$, de maneira que 32,9% dos autônomos percorre mais de 8.000km/mês, enquanto 56,3% dos empregados de frota afirmou o mesmo, como consta na Tabela 2.

O vínculo contratual também foi cruzado com a quantidade de horas trabalhadas por dia. E os resultados novamente apontam para um relacionamento significativo entre tais variáveis, com valor $X^2 = 4,705(3)$, $p = 0,03$, de maneira que, como verificado na Tabela 2, 44,3% dos autônomos afirmaram trabalhar mais de 12h/dia, enquanto 64,6% dos empregados de frota afirmou o mesmo.

Com o objetivo de analisar os discursos de caminhoneiros sobre suas condições de trabalho e saúde, mediante modalidades de vínculos empregatícios/contratuais, Silva et al. (2016) entrevistaram 40 motoristas, divididos igualmente (50%) entre autônomos e empregados de frota (chamados na pesquisa de “contratados”). As respostas dos sujeitos demonstraram que ambos os vínculos contratuais relatam a precariedade tanto dos postos de parada quanto da infraestrutura na malha rodoviária como grandes obstáculos, além da imprevisibilidade no exercício da profissão, inerente ao contexto do trânsito. Enquanto os autônomos reportaram maior liberdade para escolher rotas, a possibilidade de levar familiares consigo e possuir o próprio veículo, os empregados de frota mencionaram as vantagens do salário fixo, pagamento de diárias e ausência de competição entre colegas de profissão para melhor carga/frete. Os autores argumentam ainda que, a despeito da quantidade de estudos acerca do motorista de caminhão, há pouca investigação destacando os vínculos contratuais como aspecto especificamente relevante nas condições de trabalho destes, tendo em vista que repercutem na rotina laboral, nas relações sociolaborais, e por conseguinte, com consequências específicas na saúde.

Barros, Bastos e Lopes (2020) relataram em seu estudo uma prevalência de lombalgia ao nível de 59% em uma amostra de 56 caminhoneiros empregados de frota, dos quais 34,2% afirmou passar de 10 a 12 horas dirigindo. Já Resende (2016) entrevistou 36 caminhoneiros empregados de uma empresa transportadora, e dentre os resultados, consta que 75% dos entrevistados relatou trabalhar 12 horas diárias, de maneira que 42% da amostra sente que se submete a um excesso de trabalho, e 11% se diz insatisfeito com a empresa. Entre os maiores riscos e dificuldades na rotina laboral, os problemas na malha rodoviária mal conservada foram os mais citados (42%), a manutenção dos veículos (22%), seguido de problemas com estresse e cansaço (10%), sendo que 54% da amostra se considera estressado às vezes, no geral por problemas no trabalho (23%), e 9% relatou baixa autoestima e autoconfiança. A grande maioria considera sua profissão insegura (69%), mais da metade já passou por situações de assalto no trabalho (53%), e 37% já se envolveu em acidentes.

Souza (2016), por sua vez, procedeu com sete entrevistas semiestruturadas entre caminhoneiros autônomos e empregados de frota, onde pôde constatar que “nas duas categorias há uma percepção diferente das leis e associações trabalhistas” (p. 65), o que pode ser explicado pelo fato de que dentre os profissionais entrevistados pela autora, apenas os autônomos trabalhavam em jornadas de rota longa, enquanto os empregados de frota tinham percursos restritos ao perímetro urbano, não sendo inclusive permitido a estes, por exemplo, sair para trabalhar durante bloqueios e greves da categoria, o que impediria adesão e participação ativa destes, em tais movimentos.

Cerqueira-Santos e Santana (2014) buscaram avaliar a satisfação com o trabalho entre caminhoneiros autônomos (também chamados agregados ou terceirizados) e funcionários de empresas transportadoras, numa amostra de 342 motoristas. Entre as diferenças gerais apontadas para as duas categorias de vínculo contratual, destacou-se a possibilidade de negociar dívidas, administrar finanças e assegurar regularidade do transporte, sendo que apenas a satisfação com a empresa onde trabalha ou presta serviços, apresentou diferenças estatisticamente significativas, com menor média para os autônomos. Assim, não houve diferenças significativas nos níveis de satisfação em relação ao salário, jornada de trabalho, ofertas de cargas, apoio dos amigos, etc. Os autores discutem ainda que tal profissão cobra o alto preço do afastamento de referências sociais, como família e

grupos de amigos, rotinas e eventos diversos do ciclo de vida, considerações estas reforçadas pelos dados supracitados da presente pesquisa, tendo em vista que os profissionais que compuseram a amostra, sobretudo os empregados de frota, mantêm uma jornada de trabalho que ultrapassa as 12 horas diárias, muitas vezes englobando todos os dias da semana e com longos percursos rodoviários, o que de fato pode inviabilizar níveis satisfatórios de convívio familiar, acarretando em isolamento social, o que por sua vez pode repercutir negativamente na saúde mental destes (Cerqueira-Santos & Santana, 2014; Menequele, 2017; Silva et al., 2016).

2.3.4 Especificidades no trabalho dos caminhoneiros

A correlação ρ de *Spearman* foi calculada também entre as demais variáveis discretas e ordinais, presentes no questionário sociodemográfico, pontuando diversas características das condições de trabalho dos motoristas de transporte de cargas, cujos resultados significativos são expostos e discutidos a seguir, a exemplo da Tabela 3.

Tabela 3. Variáveis que se correlacionaram com as horas de trabalho (n=120).

| | Horas de trabalho por dia | |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------|
| | ρ de <i>Spearman</i> | Significância (p) |
| Dias de trabalho por semana | 0,43 | <0,001 |
| Quilometragem mensal | 0,33 | <0,001 |
| Folgas por mês | -0,32 | <0,001 |
| Tempo de trabalho na profissão | -0,25 | 0,005 |

Como pode ser visto nos resultados da Tabela 3, os dados apontam que o aumento na quantidade de horas trabalhadas por dia é acompanhado de um aumento nos quilômetros rodados por mês ($\rho = 0,33$, $p < 0,001$), nos dias trabalhados por semana ($\rho = 0,43$, $p < 0,001$), e de uma diminuição na quantidade de dias de folgas por mês ($\rho = -0,32$, $p < 0,001$), caracterizando a exaustiva jornada de trabalho desses sujeitos, parte integrante de suas condições de trabalho. As horas trabalhadas por dia também apresentaram correlação negativa com o tempo de trabalho na profissão ($\rho = -0,25$, $p = 0,005$), indicando que

caminhoneiros com mais tempo de experiência profissional tendem a trabalhar um número menor de horas por dia.

O grau de escolaridade, por sua vez, correlacionou-se com a quantidade de dias trabalhados por semana, a idade, o tempo na profissão, o número de dependentes e com a quantidade de folgas por mês. Os resultados estão representados na Tabela 4 a seguir.

Tabela 4. Variáveis que se correlacionaram com o grau de escolaridade (n=120).

| | Grau de escolaridade | |
|------------------------------------|----------------------|-------------------|
| | ρ de Spearman | Significância (p) |
| Dias de trabalho por semana | -0,27 | 0,004 |
| Idade | -0,25 | 0,006 |
| Tempo na profissão | -0,28 | 0,002 |
| Número de dependentes | -0,35 | <0,001 |
| Folgas por mês | 0,20 | 0,02 |

Como consta na Tabela 4, o grau de escolaridade apresentou correlação positiva com a quantidade de folgas no mês ($\rho = 0,20$, $p = 0,02$), sugerindo que os trabalhadores com maior nível escolar tiram mais dias de folga; além disso, o grau de escolaridade apresentou correlação negativa com a idade ($\rho = -0,25$, $p = 0,006$), com o número de dependentes ($\rho = -0,35$, $p < 0,001$), com os dias semanais de trabalho ($\rho = -0,27$, $p = 0,004$) e com o tempo na profissão ($\rho = -0,28$, $p = 0,002$), ou seja, os caminhoneiros que trabalham mais dias por semana, que possuem mais idade, mais tempo na profissão e maior número de dependentes apresentaram menores níveis de instrução formal, em relação inversamente proporcional.

O ano de fabricação do veículo em que trabalho também foi uma variável que apresentou correlação com diversas outras, como descrito na Tabela 5 a seguir, podendo ser visto como um aspecto do contexto laboral dos caminhoneiros a ser levado em conta nas análises sobre suas condições de trabalho e possíveis implicações.

Tabela 5. Variáveis que se correlacionaram com o ano do veículo (n=120).

| | Ano do veículo de trabalho | |
|------------------------------------|----------------------------|-------------------|
| | ρ de Spearman | Significância (p) |
| Dias de trabalho por semana | 0,32 | 0,001 |
| Quilometragem mensal | 0,41 | <0,001 |
| Horas de trabalho por dia | 0,19 | 0,03 |
| Número de dependentes | 0,23 | 0,01 |
| Folgas por mês | -0,20 | 0,03 |

Conforme se vê na Tabela 5, o ano do veículo encontrou correlação positiva com os dias trabalhados por semana ($\rho = 0,32$, $p = 0,001$), com os quilômetros rodados por mês ($\rho = 0,41$, $p < 0,001$), com as horas trabalhadas por dia ($\rho = 0,19$, $p = 0,03$), o número de dependentes ($\rho = 0,23$, $p = 0,01$), e uma correlação negativa com o número de folgas por mês ($\rho = -0,20$, $p = 0,03$), sugerindo que caminhoneiros que trabalham com veículos mais novos se submetem a jornadas mais longas, e sustentam um maior número de componentes familiares.

Procedeu-se então com uma regressão linear simples, tomando como variável independente o ano do veículo, e como variável critério a quantidade de dias trabalhados na semana, de maneira que a variação na primeira pôde explicar 15% (R^2 ajustado) da variação na segunda ($F(1,108) = 20,76$, $p < 0,001$), sendo o coeficiente de regressão igual a 0,05 ($t = 4,55$, $p < 0,001$; IC de 95% = 0,03 – 0,08). Outro modelo calculado para a regressão linear simples substituiu a variável critério para a quantidade de quilômetros por mês, que novamente teve 15% (R^2 ajustado) da sua variação explicada pela variação no ano do veículo ($F(1, 109) = 21,399$, $p < 0,001$), agora com um coeficiente de regressão de 295,72 ($t = 4,62$, $p < 0,001$; IC de 95% = 169,02 – 422,42). O ano do veículo então pode ser considerado uma variável com repercussões na rotina laboral dos motoristas de caminhão, sendo, contudo, um aspecto pouco destacado e relatado na literatura a qual se teve acesso para o presente estudo, a despeito de suas possíveis implicações para a saúde física e mental destes profissionais. Por um lado, a necessidade de quitação do veículo de modelo mais novo pode exigir uma maior jornada de trabalho em busca de melhores rendas salariais, por outro lado, nem sempre o veículo é propriedade do caminhoneiro, e considerando que

veículos mais antigos podem possuir maiores facilidades para aquisição, como preço, ou serem resultado de herança familiar, não exigindo divisões dos fretes entre caminhoneiros e proprietários. Conjecturas estas que expõem os limites das inferências para os dados coletados, e compõem novas perspectivas para aprofundamentos em estudos futuros.

2.3.5 Desgaste e precarização no trabalho

Pina e Stotz (2014) ressaltam a importância de analisar e discutir a forma que os próprios trabalhadores percebem o processo de intensificação do trabalho e as repercussões na saúde física e mental. Tal intensificação, segundo os autores, resulta de um processo histórico que visa extrair dos sujeitos o máximo de atividade laboral por unidade de tempo, sendo assim uma dimensão social particular da exploração, particularmente implicada ao processo de trabalho capitalista, por exemplo, no prolongamento da jornada de trabalho, identificável hodiernamente, como no caso dos caminhoneiros, conforme descrito anteriormente. Tais autores situam “a problemática da intensificação do trabalho e saúde do trabalhador no ponto central da determinação social do processo saúde-doença dos trabalhadores implicado ao processo de trabalho.” (p. 159).

Laurell (1982) ao discorrer sobre este aspecto histórico-social do processo saúde-doença, defende que tal vínculo, entre os âmbitos social e biológico, evidencia-se em processos que abarcam ambos, simultaneamente, “por exemplo, o modo concreto de trabalhar, cujo caráter social é evidente, é ao mesmo tempo biológico, pois implica em determinada atividade neuromuscular, metabólica, etc.” (p. 15). No caso brasileiro dos motoristas de transporte de cargas, os problemas de sono, dores na coluna, transtornos mentais comuns e diversos outros sintomas e enfermidades relatadas na literatura, não se dão por acaso, mas representam repercussões biológicas e psicológicas de suas condições de trabalho ao longo do tempo, que envolvem tanto aspectos sociolaborais quanto políticos e contratuais. Desse modo, as implicações do mundo do trabalho revelam características da natureza humana historicamente determinadas, com repercussões específicas para o bem-estar ou para as enfermidades vivenciadas por cada segmento social, uma vez que, segundo a autora:

“o processo saúde-doença é determinado pelo modo como o homem se apropria da natureza em um dado momento,

apropriação que se realiza por meio do processo de trabalho baseado em determinado desenvolvimento das forças produtivas e relações sociais de produção.” (Laurell, 1982, p. 16).

Ao ressaltar as contradições atuais entre modernização e expansão da precarização social e do trabalho, e seus prejuízos na saúde mental, Franco, Druck e Seligmann-Silva (2010) propõem o binômio trabalho/adoecimento como questão de saúde pública, e não como mero problema individual. Segundo estes, um dos atributos centrais do trabalho contemporâneo e das novas relações laborais é justamente a precarização, enquanto processo multidimensional com ressonâncias dentro e fora do trabalho, mesclando insegurança, sujeição, competição, sequestro do tempo, etc., prejudicando a vida social, os laços familiares e diversas outras dimensões da vida. Para quem vive mais tempo dentro da boleia do caminhão do que no ceio familiar, tais questionamentos se tornam imperativos, e conceituam dificuldades que vão muito além da infraestrutura precária da malha rodoviária nacional.

Como descrevem aqueles autores, “acrescente-se a exiguidade dos tempos destinados a pausas no trabalho, repouso, recuperação do cansaço e espaço estreitado do tempo de viver e conviver fora do ambiente de trabalho” (p. 231-232). Desse modo, tais características de precarização se chocam contra os biorritmos humanos, favorecendo acidentes e adoecimentos, e precisam ser desnaturalizadas, perspectivas estas que exigem, por exemplo, segundo os autores supracitados, a redução nas jornadas de trabalho sem, no entanto, prejuízos na renda. Fato este que escapa às leis nº 12.619/2012 e nº 13.103/2015, popularmente chamadas leis do descanso e do caminhoneiro (Lima, 2018; Silva, Braz & Silva, 2017; Souza, 2017). A esse respeito, Pina e Stotz (2014) argumentam sobre o exemplo da redução das jornadas de trabalho, que:

“A regulação social da jornada não impede a exploração do trabalhador pelo capital, mas impulsiona sua metamorfose. Isso sugere o entendimento da legislação do trabalho, simultaneamente, como obstáculo e como elemento motor da transformação do processo de exploração (...).” (p. 154).

O que nos leva a concordar com Lucca (2017), ao afirmar que forças políticas podem fortalecer ou fragilizar a saúde em contextos macrossociais, mas que tais temáticas representam um campo de conflitos políticos e ideológicos, e como tal não podem ser

resolvidas na esfera individual. Isso, claro, ao considerarmos o trabalho e seus entornos como um dos principais determinantes sociais da saúde, a partir de seus espaços de vivência e atuação (Duarte, 2017). Contudo, no que concerne especificamente à atribuição donexo causal entre trabalho e saúde mental, as controvérsias persistem, tanto devido à própria complexidade que a problemática exige, uma vez que cada processo é singular e remete à história laboral e pessoal de cada trabalhador, quanto pelos entornos conjunturais políticos e ideológicos que a circundam, como a precarização das iniciativas neoliberais hodiernas no mundo do trabalho (Jacks, 2007; Giroto & Diehl, 2016).

2.4 Considerações Finais

Os caminhoneiros são responsáveis por mais da metade do transporte de cargas efetivado no Brasil, país cujo modal rodoviário é desproporcionalmente maior que as demais alternativas, causando um desequilíbrio que repercute na rotina e nas experiências laborais desses profissionais, o que por sua vez tem consequências para o seu bem-estar. Os dados da presente pesquisa revelam algumas características da precarização social e do trabalho de motoristas de caminhão, muitos com jornada acima de 12 horas diárias, durante os sete dias da semana, alguns inclusive sem folgas durante todo o mês, o que compromete sua convivência familiar, além dos prejuízos no sono e em aspectos diversos da saúde física e mental. Os resultados sugerem também correlações positivas entre o ano do veículo de trabalho e a extensão da jornada de trabalho, dado para o qual não foram encontradas comparações em outros estudos com amostras similares, destacando tal aspecto.

Sugere-se, contudo, cautela quanto à generalização dos resultados relatados, uma vez que esses fazem referência a uma realidade delimitada, como é inerente às pesquisas de cunho transversal, de maneira que um acompanhamento longitudinal desses trabalhadores pode revelar dados complementares que auxiliem em uma análise mais ampla das condições de trabalho as quais estes sujeitos estão diariamente submetidos. Iniciativas nas leis trabalhistas podem favorecer uma melhora na conjuntura, como a lei do descanso de 2012 e a lei do caminhoneiro de 2015, contudo é importante que uma diminuição obrigatória na jornada de trabalho destes profissionais, por exemplo, não acarrete em prejuízos para sua renda, o que poderia caracterizar a transmutação e permanência do

desgaste sofrido. Profissionais autônomos apresentaram menor jornada de trabalho relatada, sendo uma possibilidade futura considerar dados sobre o tempo em que estes ficam à espera dos fretes, dos carregamentos e descarregamentos, o que poderia ajudar na interpretação destas diferenças entre ambos os vínculos contratuais. Contemplar, por exemplo, o suporte organizacional em pesquisas subsequentes, pode auxiliar no entendimento sobre o contexto dos processos envolvendo a saúde mental no trabalho de caminhoneiros. Por fim, intervenções educativas e de apoio psicológico podem auxiliar na promoção do bem-estar de caminhoneiros, visando, por exemplo, aumento na busca de serviços de saúde e assistência social em caráter preventivo.

2.5 Referências

Alessi, A., & Alves, M. K. (2015). Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. *Ciência & Saúde*, 8(3), 129-136. doi: [10.15448/1983-652X.2015.3.18184](https://doi.org/10.15448/1983-652X.2015.3.18184)

Barbosa, L. P. (2018). *Sustentabilidade e competitividade na cadeia logística: redução de emissões de gases de efeito estufa com o uso do modal de transporte cabotagem: estudo de caso* (Dissertação de Mestrado), Escola de Administração de Empresas de São Paulo, SP. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10438/25653>

Barros, F. P., Bastos, R. F. N., & Lopes, R. L. (2020). Prevalência de lombalgia em motoristas de caminhão da rede privada. *Revista Hígia*, 5(1), 20-35. Recuperado de <http://fasb.edu.br/revista/index.php/higia/article/view/527>

Barros, M., & Batista-dos-Santos, A. C. (2010). Por dentro da autoeficácia: um estudo sobre seus fundamentos teóricos, suas fontes e conceitos correlatos. *Revista Espaço Acadêmico*, 10(112), 1-9. Recuperado de <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/10818>

Belan, T. O., Oliveira, C. G. A., Machado, S. H. M., Brandão, P. S., & Silva, J. R. G. (2017). Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. *Acta Biomédica Brasiliensia*, 8(2), 71-82. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6234469>

Betarelli, A. A., Jr., Rezende, T. A., Perobelli, F. S., Faria, W. R., & Montenegro, R. L. G. (2019). Transportes, estrutura produtiva e composição de requerimentos: a dependência setorial e regional nas principais economias mundiais. *Revista Econômica do Nordeste*, 50(2), 77-94. Recuperado de <https://ren.emnuvens.com.br/ren/article/view/865/767>

Bertolazi, A. N., Fagundes, S. C., Hoff, L. S., Pedro, V. D., Barreto, S. S. M., &

Johns, M. W. (2009). Validação da Escala de Sonolência de Epworth em português para uso no Brasil. *Jornal Brasileiro de Pneumologia*, 35(9), 877-883. doi: 10.1590/S1806-37132009000900009.

Borges, L. O., & Argolo, J. C. T. (2002a). Adaptação e validação de uma escala de bem-estar psicológico para uso em estudos ocupacionais. *Avaliação Psicológica*, 1(1), 17-27. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712002000100003

Borges, L. O., & Argolo, J. C. T. (2002b). Estratégias organizacionais na promoção da saúde mental do indivíduo podem ser eficazes? In M. G. Jacques & W. Codo (Orgs.), *Saúde mental e trabalho: leituras* (pp. 271-295). Petrópolis: Vozes.

Candido, R. L., Santos, V. E. S., & Tavares, F. B. R. (2019). O impacto econômico da greve dos caminhoneiros: uma análise jurídica, fática e econômica dos acontecimentos. *Research, Society and Development*, 8(1), 1-15. Recuperado de <https://rsd.unifei.edu.br/index.php/rsd/article/view/638>

Cerqueira-Santos, E., Santana, M. V. M. (2014). Satisfação no trabalho entre profissionais do transporte rodoviário: estudo comparativo entre autônomos e empregados. *Revista de Psicologia*, 5(1), 109-120. Recuperado de <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/17864>

Confederação Nacional do Transporte. (2019). *Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros*. Brasília: CNT. Recuperado de <https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros>

Damásio, B. F., Machado, W. L., & Silva, J. P. (2011). Estrutura fatorial do Questionário de Saúde Geral (QSG-12) em uma amostra de professores escolares. *Avaliação Psicológica*, 10(1), 99-105. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712011000100011

Duarte, D. A. (2017). Saúde mental e trabalho: uma tessitura cotidiana a partir dos espaços de vivência e atuação. In R. S. Peres, F. Hashimoto, M. M. Casadore & M. V. Braz (Orgs.). *Sujeito contemporâneo, saúde e trabalho: múltiplos olhares* (pp. 259-272). São Carlos: EdUFSCar.

Evangelista, L. N. (2018). As consequências da privação do sono e os efeitos do uso indiscriminado de psicoestimulantes. 48 f. (Trabalho de Conclusão de Curso), Universidade de Brasília, Brasília. Recuperado de <https://www.bdm.unb.br/handle/10483/21239>

Field, A. (2009). *Descobrendo a estatística usando o SPSS*. (2nd. Ed). Porto Alegre: Artmed.

Fonseca, J. G., Viana, G. M., Souza, J. E. M., Rossi-Barbosa, L. A. R. (2019). Fatores associados ao uso de anfetaminas entre caminhoneiros, *Revista Interdisciplinar de Estudos em Saúde*, 8(1), 116-125. doi: [10.33362/ries.v8i1.1474](https://doi.org/10.33362/ries.v8i1.1474)

Fontelles, M., J. (2012). *Bioestatística aplicada à pesquisa experimental: volume 1*. São Paulo: Livraria da Física.

Franco, T., Druck, G., & Seligmann-Silva, E. (2010). As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. *RBSO*, 35(122), 229-248. Recuperado de <https://www.scielo.br/pdf/rbso/v35n122/a06v35n122.pdf>

Garbarino, S., Guglielmi, O., Sannita, W. G., Magnavita, N., & Lanteri, P. (2018). Sleep and mental health in truck drivers: descriptive review of the current evidence and proposal of strategies for primary prevention. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(1852), 1-13. doi: 10.3390/ijerph15091852

Giroto, C., & Diehl, L. (2016). Saúde mental e trabalho uma reflexão sobre a possível relação entre o diagnóstico e as situações de trabalho. *Polêmica*, 16(2), 90-115. Recuperado de <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/polemica/article/view/22904/16393>

Goldberg, D. P. (1978). *Manual for the General Health Questionnaire*. Windsor: National Foundation for Educational Research

Goldberg, D. P. (1972). *The detection of psychiatric illness by questionnaire*. London: Oxford University Press.

Gonçalves, M., Amici, R., Lucas, R., Akerstedt, T., Cirignotta, F., Horne, J., ... Grote, L. (2015). Sleepiness at the wheel across Europe: a survey of 19 countries. *Journal of Sleep Research*, 24(3), 242-253. doi: [10.1111/jsr.12267](https://doi.org/10.1111/jsr.12267)

Gouveia, V. V., Barbosa, G. A., Andrade, E. O., & Carneiro, M. B. (2010). Factorial validity and reliability of the General Health Questionnaire (GHQ-12) in the Brazilian physician population. *Cadernos de Saúde Pública*, 26(7), 1439-1445. doi: [10.1590/S0102-311X2010000700023](https://doi.org/10.1590/S0102-311X2010000700023)

Gouveia, V. V., Chaves, S. S. S., Oliveira, I. C. P., Dias, M. R., Gouveia, R. S. V., & Andrade, P. R. (2003). A utilização do QSG-12 na população geral: estudo de sua validade de construto. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 19(3), 241-248. doi: [10.1590/S0102-37722003000300006](https://doi.org/10.1590/S0102-37722003000300006)

Guglielmi, O., Magnavita, N., & Garbarino, S. (2018). Sleep quality, obstructive sleep apnea, and psychological distress in truck drivers: a cross-sectional study. *Soc Psychiatry Psychiatr Epidemiol*, 53(1), 531-536. doi: [10.1007/s00127-017-1474-x](https://doi.org/10.1007/s00127-017-1474-x)

Hatami, A., Vosoughi, S., Hosseini, A. F., & Ebrahimi, H. (2019). Effect of co-driver on job content and depression of truck drivers. *Safety and Health at Work*, 10(1), 75-79. doi: [10.1016/j.shaw.2018.06.001](https://doi.org/10.1016/j.shaw.2018.06.001)

Hino, P., Francisco, T.R., Onofre, P. S. C., Santos, J. O., & Takahashi, R. F. (2017). Análise dos cuidados à saúde de caminhoneiros. *Revista Enfermagem UFPE Online*, 11(1), 4741-4748. doi: 10.5205/reuol.11138-99362-1-SM.1111sup201726

Jacks, M. G. (2007). O nexu causal em saúde/doença mental no trabalho: uma demanda para a psicologia. *Psicologia & Sociedade*, 19(1), 112-119. doi: [10.1590/S0102-71822007000400015](https://doi.org/10.1590/S0102-71822007000400015)

Johns, M. W. (1991). A new method for measuring daytime sleepiness: the Epworth Sleepiness Scale. *Sleep*, 14(6), 540-545. doi: 10.1093/sleep/14.6.540

Kreter, A. C., Souza, J. R. C., Jr., Staduto, J., & Oliveira, N. S. M. N. (2018). Impactos iniciais da greve dos caminhoneiros no setor agropecuário. *Carta de Conjuntura*, (39), 1-4. Recuperado de <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8590>

Laurell, A. C. (1982). La salud-enfermedad como proceso social (E. D. Nunes, Trans.). *Revista Latinoamericana de Salud*, 2(1), 7-25. Recuperado de https://www3.fmb.unesp.br/sete/pluginfile.php/20541/mod_page/content/4/saudedoenca.pdf

Laurindo, C. (2019). *Análise da dependência da economia brasileira ao modal de transporte rodoviário* (Trabalho de Conclusão de Graduação), Universidade do Sul de Santa Catarina, SC. Recuperado de <http://www.riuni.unisul.br/handle/12345/7220>

Lima, L. (2018). O mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil: caracterização e avaliação do efeito de leis trabalhistas. (Dissertação de Mestrado), Universidade de São Paulo, São Paulo, SP. Recuperado de https://teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-28062018-125947/publico/Lucas_Lima_versao_revisada.pdf

Lucca, S. R. (2017) Saúde, saúde mental, trabalho e subjetividade. *Revista Laborativa*, 6(1), 147-159. Recuperado de <https://ojs.unesp.br/index.php/rlaborativa/article/view/1626>

Magno, L. (2019). Estudos qualitativos sobre caminhoneiros e HIV/AIDS: contribuições para análise de vulnerabilidade. *Ciência & Saúde Coletiva*, 24(3), 715-728. doi: 10.1590/1413-81232018243.28912016

Medina, C. O., & Medina, E. U. (2007). Autoeficacia y conductas de salud. *Ciencia y enfermería*, 13(1), 9-15. doi: [10.4067/S0717-95532007000100002](https://doi.org/10.4067/S0717-95532007000100002)

Medeiros, C., Nakashima, E., Feijó, E., Bonnet, F., Silva, L., & Gandra, L. (2017). Preditores de síndrome da apneia obstrutiva do sono em caminhoneiros. *Saúde, Ética & Justiça*, 21(1), 28-37. Recuperado de <http://www.revistas.usp.br/sej/article/view/126520>

Menequele, J. A. (2017). Do dano existencial e a responsabilidade do empregador na profissão de motorista de cargas pesadas (caminhoneiro). (Trabalho de Conclusão de Curso), Centro Universitário de Maringá – UNICESUMAR, Maringá, PR. Recuperado de <http://rdu.unicesumar.edu.br/handle/123456789/442>

Ministério da Saúde. Secretaria de Políticas de Saúde. (2002). *Programa de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito: mobilizando a sociedade e promovendo a saúde*. Brasília: Editora do Ministério da Saúde. Recuperado de http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prog_reducao_acidentes.pdf

Moreira, M. A. L., Freitas, M. F., Jr., & Toloi, R. C. (2018). O transporte rodoviário no Brasil e suas deficiências. *Revista Fatec Zona Sul*, 4(4), 1-13. Recuperado de <http://www.revistarefas.com.br/index.php/RevFATECZS/article/view/191/167>

Narciso, F. V., & Mello, M. T. (2017). Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil. *Revista de Saúde Pública*, 51(26), 1-7. doi: [10.1590/S1518-8787.2017051006761](https://doi.org/10.1590/S1518-8787.2017051006761)

Nascimento, P. F., & Antoniassi, G., Jr. (2016). Implicações do uso de drogas e a condição de saúde dos caminhoneiros. *Psicologia E Saúde Em Debate*, 2(1), 104-116. doi: [10.22289/2446-922X.V2EEA8](https://doi.org/10.22289/2446-922X.V2EEA8)

Nunes, M. F., O. (2008). Funcionamento e desenvolvimento das crenças de auto-eficácia: uma revisão. *Revista Brasileira de Orientação Profissional*, 9(1), 29-42. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-33902008000100004&lng=pt&tlng=pt

Pereira, A. M., & Souza, F. H. V. (2017). Avaliação do uso de anfetamínicos entre caminhoneiros de longa distância. *Polêmica – Revista Eletrônica da UERJ*, 17(4), 16-29. Recuperado de <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/polemica/article/view/34271/24291>

Pereira, F. G. F., Aquino, R. A., Alencar, V. D. M., Pordeus, A. M. J., & Ataíde, M. B. C. (2014). Relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros. *Revista Brasileira em Promoção da Saúde*, 27(4), 462-469. doi: [10.5020/18061230.2014.p462](https://doi.org/10.5020/18061230.2014.p462)

Pina, J. A., & Stotz, E. N. (2014). Intensificação do trabalho e saúde do trabalhador: uma abordagem teórica. *Rev. Bras. Saúde Ocupacional*, 39(130), 150-160. Recuperado de <https://www.scielo.br/pdf/rbso/v39n130/0303-7657-rbso-39-130-150.pdf>

Queiroz, B., Sardinha, L., & Lemos, V. (2019). As consequências da restrição de sono sobre a qualidade de vida de caminhoneiros. *Diálogos Interdisciplinares*, 8(8), 49-57. Recuperado de <https://revistas.brazcubas.br/index.php/dialogos/article/view/799>

Resende, E. F. T. (2016). Perfil do motorista de transporte de carga de uma transportadora em Curitiba. 50 f. (Trabalho de Conclusão de Curso), Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, PR. Recuperado de <http://repositorio.roca.utfpr.edu.br/jspui/handle/1/15273>

Rice, S. M., Aucote, H. M., Eleftheriadis, D., & Möller-Leimkühler, A. M. (2018). Prevalence and co-occurrence of internalizing and externalizing depression symptoms in a

community sample of australian male truck drivers. *American Journal of Men's Health*, 12(1), 74-77. doi: 10.1177/1557988315626262

Rodrigues, L. F. S., Avelar, G. G., Toledo, J. O., Camargos, E. F., Nóbrega, O. T. (2018). Perfil de sono, variáveis clínicas e jornada de trabalho de caminhoneiros idosos e de meia-idade em rodovias. *Geriatr Gerontol Aging*, 12(2), 96-101. doi: 10.5327/Z2447-211520181800034

Saibt, R. M. (2018). *Índices de violência e trauma no trânsito na região sul catarinense: convergências e distanciamentos das políticas públicas de enfrentamento* (Dissertação de Mestrado), Universidade do Extremo Sul Catarinense, SC. Recuperado de <http://repositorio.unesc.net/handle/1/5999>

Santos, C. S., F.º, Mussi, G., Sá, E. C., & Leyton, V. (2011). Aspectos do sono e das funções neurocomportamentais em condutores profissionais de veículos pesados: revisão da literatura. *Revista Medicina*, 90(2), 78-88. doi: [10.11606/issn.1679-9836.v90i2p78-88](https://doi.org/10.11606/issn.1679-9836.v90i2p78-88)

Santos, L. (2004). Moro no mundo e passeio em casa: vida e trabalho dos caminhoneiros. In R. Antunes & M. A. M. Silva (Orgs.). *O avesso do trabalho* (pp. 285-353). São Paulo: Expressão Popular.

Santos, N. O., Kawamoto, L. T., Jr., Cardoso, H., & Bonini, L. M. M. (2019). Health and working conditions of truck drivers in Brazil. *Independent Journal of Management & Production*, 10(3), 1036-1052. doi: 10.14807/ijmp.v10i3.873

Santos, R. M. (2018). *Desenvolvimento e infraestrutura: os impactos do PAC na matriz de transportes brasileira* (Trabalho de Conclusão de Graduação), Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11422/8363>

Shaughnessy, J. J., Zechmeister, E. B., & Zechmeister, J. S. (2012). Metodologia de pesquisa em psicologia. Porto Alegre: McGraw-Hill Higher Education.

Shitsuka, D. M., Torres, D. B. R. G., Silva, P. C. D., & Shitsuka, R. (2019). Caminhoneiros e o senso comum na sociedade brasileira. *Research, Society and Development*, 8(2), 1-13. Recuperado de <http://rsd.unifei.edu.br/index.php/rsd/article/view/568>

Silva, L. R. M., Braz, L. C. O., & Silva, H. A. M. (2017). Alterações introduzidas na lei 12.619/2012 pela lei 13.103/2015 e suas consequências na saúde dos motoristas profissionais. *Revista Ideia*, 8(2), 1-34. Recuperado de <https://www.revistaidea.oldsitesamc.york.digital/index.php/idea/article/view/150/141>

Siqueira, E. R., Taffarel, M., Ribeiro, F., & Menon, G. (2018). Análise do desempenho econômico-financeiro nos segmentos de transporte brasileiro. *Revista Eletrônica do Alto Vale do Itajaí*, 7(11), 1-09. doi: 10.5965/2316419007112018054

Silva, L. G., Luz, A. A., Vasconcelos, S. P., Marqueze, E. C., & Moreno, C. R. C. (2016). Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de

caminhão. *Revista Psicologia Organizações e Trabalho*, 16(2), 153-165. doi: [10.17652/rpot/2016.2.675](https://doi.org/10.17652/rpot/2016.2.675)

Silva, L. R. M., Braz, L. C. O., & Silva, H. A. M. (2017). Alterações introduzidas na lei 12.619/2012 pela lei 13.103/2015 e suas consequências na saúde dos motoristas profissionais. *Revista Ideia*, 8(2), 1-34. Recuperado de <http://www.esamcuberlandia.com.br/revistaidea/index.php/idea/article/view/150>

Silva, R., Berber, G. C. M., Cetolin, S. F., Joris, J. M., Moser, A. M. M. Steffani, J. A. (2019). Quality of the sleep of truck drivers that travel in the extreme-west of Santa Catarina. *Scientific Electronic Archives*, 12(3), 95-100. Recuperado de <https://sea.ufr.edu.br/index.php?journal=SEA&page=article&op=view&path%5B%5D=900>

Souza, A. C., Moraes, M. C. L., Martins, L. T., Fróes, M. B. C., Salzano, E. S., & Moura, M. R. J. (2018). Trânsito como temática interdisciplinar em promoção da saúde. *Revista Interdisciplinar de Estudos em Saúde*, 7(1), 187-203. doi: [10.33362/ries.v7i1.1201](https://doi.org/10.33362/ries.v7i1.1201)

Souza, T. T. (2017). Globalização por caminhões. *Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade*, 3(1), 1-13. doi: [10.23899/relacult.v3i3.536](https://doi.org/10.23899/relacult.v3i3.536)

Souza, T. T. (2016). Motoristas de caminhão no Brasil: um atravessamento no tempo e no espaço. (Trabalho de Conclusão de Curso), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC. Recuperado de <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/178518>

Taube, M. E., & Carlotto, M. S. (2018). Diferenças de percepção de estressores de acordo com o tipo de rota no trabalho de caminhoneiros. *Revista Interdisciplinar de Psicologia e Promoção da Saúde*, 51(1), 52-67. Recuperado de <http://www.periodicos.ulbra.br/index.php/aletheia/article/view/4904>

3 ARTIGO 2 - “Até na saúde a gente é precário”: desgaste mental e experiências laborais de caminhoneiros no Brasil

3.1 Introdução

Atualmente, caminhoneiros são responsáveis no Brasil pela realização de mais da metade dos fretes de bens e mercadorias, dependendo, para isso, do modal de transporte rodoviário que abarca em torno de 60% de todo o transporte de cargas realizado no país (Erhart & Palmeira, 2006; Pereira & Lessa, 2011; Souza, 2017). Este desequilíbrio entre os diferentes modais de transporte, que deveriam se complementar, é especialmente agudo no Brasil, não havendo comparações internacionais nas mesmas dimensões (Betarelli et al., 2019; Laurindo, 2019). Característica esta que agrava problemas e desafios para quem trafega diariamente pela malha rodoviária, envolvendo a insegurança para roubos e acidentes, a manutenção da infraestrutura, legislação e fiscalização insuficientes, expondo aqueles profissionais a uma rotina desgastante (Alessi & Alves, 2015; Batista, 2017; Ministério da Saúde, 2002).

Dificuldades financeiras como a informalidade dos profissionais autônomos, a precarização dos empregados de frota, o alto preço do combustível e da manutenção do caminhão, são exemplos dos desafios materiais a serem superados por tais profissionais (Cerqueira-Santos & Santana, 2014; Taube & Carlotto, 2018). Não apenas isso, mas as jornadas de trabalho extenuantes, levando à longas viagens para as quais raramente se consegue viabilizar a presença da família na boleia, consigo, repercutem em solidão, sobrecarga e fadiga física e mental (Rodrigues et al., 2018; Santos et al., 2019). Desse modo, considerando a totalidade intersubjetiva dos contextos de trabalho, os aspectos sociolaborais podem representar fatores de risco para a incidência de transtornos mentais comuns e desgaste mental no trabalho, agravando, por exemplo, sintomas depressivos (Hatami et al., 2019; Menequele, 2017; Rice, et al., 2018). O sono, a fadiga, a solidão, a pressão para realização de uma mesma atividade repetitiva por horas, tudo se concatena como dificuldades para as vivências laborais dos caminhoneiros (Pereira et al., 2014; Queiroz, Sardinha & Lemos, 2019; Santos et al., 2011).

Encontra-se ainda, em meio a tantos desafios, fatores potencialmente protetivos ao bem-estar, como o sentimento de adquirir novos aprendizados, novas experiências e novas amizades em cada novo percurso diário (Santos, 2004; Scaramella, 2004). Soma-se o reconhecimento pessoal sobre a importância da atividade realizada, e o contraponto de poder exercer tal profissão a despeito da baixa escolaridade, escapando assim ao desemprego e ausência de renda para o sustento familiar (Rosa, 2006; Silva, 2015).

O desgaste mental no trabalho, por sua vez, é tomado enquanto conceito integrador de fatores intrapsíquicos, psicossociais e ambientais, envolvendo, como exemplos, contextos de trabalho e relações de poder, que repercutem na dimensão orgânica, na funcional e na subjetividade de quem trabalha (Franco, Druck & Seligmann-Silva, 2010; Laurell, 1991; Laurell & Noriega, 1989). Em seu livro intitulado Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo, Seligmann-Silva argumenta que:

“Estudar as vinculações entre condições de trabalho e de vida, por um lado, e consequências para a saúde mental e saúde geral, pelo outro, pressupõe toda uma visão integradora, onde a multiplicidade de fenômenos e a complexidade das interações não sejam apagadas ou distorcidas pela dissociação ou pela mera justaposição de variáveis. (...) Sem esquecer a importância para cada trabalhador, dos eventos da própria experiência anterior: história de vida, história de trabalho, história de saúde.” (2011, p. 243).

Apresentam-se então alguns questionamentos norteadores para o presente estudo, quais sejam: quais os aspectos laborais positivos e negativos percebidos por caminhoneiros de transporte de cargas?, existe indícios de tensão emocional e depressão entre tais profissionais? Com base nessas questões, o objetivo geral do presente estudo foi analisar o possível desgaste mental associado às experiências laborais relatadas por caminhoneiros.

3.2 Método da pesquisa

3.2.1 tipo de estudo e local da pesquisa

A pesquisa é do tipo descritiva, pois descreve os dados estabelecendo relações entre as principais variáveis, mas sem manipulá-las; *ex post facto*, visto que observa os fenômenos após a sua ocorrência, e de corte transversal, tipo de estudo no qual as variáveis são observadas apenas num dado momento (Fontelles, 2012; Shaughnessy, Zechmeister & Zechmeister, 2012). Foi realizada em dois postos de combustíveis e dois locais comumente utilizados por caminhoneiros como pontos de apoio, entre as BRs: PB-104, PB-105, PB-073 e PB-075, de Campina Grande até os entornos de um parque industrial (avicultura e distribuidora) em Guarabira.

3.2.2 Participantes

A amostra foi composta de maneira não-probabilística, por conveniência, somado a uma estratégia bola de neve, valendo-se de cadeias de referência; os sujeitos que eram convidados e aceitavam ser entrevistados, indicavam outros caminhoneiros para participar da pesquisa (Fontelles, 2012; Vinuto, 2014). Foram incluídos na pesquisa, exclusivamente, os caminhoneiros autônomos ou empregados de frota, que estavam em pleno exercício da função há pelo menos um ano, e que após convite, concordaram em participar da pesquisa. Foram excluídos os que se recusaram a responder aos questionários ou que não completaram o preenchimento dos mesmos. Participou da pesquisa um total de 22 caminhoneiros.

3.2.3 Instrumentos

Entrevista (Apêndice B), realizada a partir de um roteiro de entrevista formulado por este pesquisador com base na revisão de outros estudos com caminhoneiros (Alessi & Alves, 2015; Batista, 2017; Evangelista, 2018; Nascimento & Antoniassi, 2016; Oliveira & Carlotto, 2020; Queiroz, Sardinha, & Lemos, 2019), e utilizada com fins de conhecer especificidades das experiências laborais dos caminhoneiros, sendo composta por cinco questões, envolvendo vantagens e desvantagens em ser caminhoneiro, reivindicações profissionais, motivos para ingresso e permanência na profissão, e uso de substâncias para se manter acordado.

Questionário Sociodemográfico (Apêndice A), este instrumento coletou dados para descrever a amostra em seus aspectos 1) sociobiográficos (sexo, idade, estado civil, número de dependentes e escolaridade); 2) sócio-ocupacionais (tempo na profissão, renda mensal, vínculo contratual, horas semanais de direção, quilometragem média mensal, dias da semana trabalhados e folgas por mês); e 3) sono (horas de sono e qualidade do sono).

Questionário de Saúde Geral - QSG-12, (Anexo A) elaborado por Goldberg (1972; 1978) para identificar Transtornos Mentais Comuns – TMC, de caráter não psicótico. Foi utilizada a versão reduzida com 12 itens distribuídos em uma escala de quatro pontos tipo *Likert*, variando de 1 a 4, validada por Borges & Argolo (2002_a; 2002_b), a qual permite avaliar dois fatores, 1) Tensão Emocional e Depressão – TED; e 2) Redução da Autoeficácia - RAE. No presente estudo foi utilizado apenas o fator TED, composto pelos itens 3, 4, 8 e 12, que avaliam sentimentos de esgotamento emocional e depressão decorrentes de situações de trabalho (ex. de item ‘Você se sente razoavelmente feliz, considerando as circunstâncias?’), e que na presente amostra apresentou um alfa de *Cronbach* ao nível de 0,63, levemente inferior ao encontrado no estudo de validação supracitado, o que pode ser explicado pelo reduzido número amostral na presente pesquisa.

3.2.4 Procedimentos de coleta de dados

Com base nas diretrizes e normas da Resolução Nº 510/16 do Conselho Nacional de Saúde - CNS que regulamentam pesquisas envolvendo seres humanos, a coleta dos dados foi iniciada após anuência por escrita dos responsáveis pelos postos e locais de parada, do sindicado da categoria e aprovação da pesquisa pelo Comitê de Ética da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, (nº do Parecer: 3.793.081; CAAE: 27024619.0.0000.5187). O Questionário Sociodemográfico e o QSG-12 foram organizados em formato de protocolo autoaplicável e entregue aos caminhoneiros para preenchimento, juntamente com um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE e um Termo de Autorização para Gravação de Voz – TAGRAV (Apêndices C e D, respectivamente), estes contendo informações sobre o objetivo da pesquisa, a garantia do respeito à participação voluntária, sigilo das respostas, bem como ao desligamento da pesquisa em qualquer momento e sem nenhum prejuízo pessoal. Após concordância e assinatura dos termos referidos, procedeu-se

com as entrevistas, que foram realizadas individualmente, no mesmo local, logo após o preenchimento dos questionários, gravadas por aparelho celular e com duração aproximada de meia hora.

3.2.5 Procedimentos de análise dos dados

Os dados referentes ao Questionário Sociodemográfico e QSG-12 foram computados no *software* livre GNU PSPP (1.0.1), onde se efetuaram análises descritivas. Enquanto as entrevistas foram transcritas e categorizadas com base na técnica de análise de conteúdo temática-categorial proposta por Bardin (2010). Para tal, efetuou-se uma pré-análise, a exploração do material e o tratamento dos resultados por inferência e interpretação. Inicialmente foi realizada uma leitura flutuante do material de análise; em seguida foram identificadas e codificadas as categorias empíricas existentes nas respostas dos sujeitos, sendo tal processo realizado por meio de discussão com dois juízes, profissionais da psicologia. Por fim, os resultados obtidos foram registrados e tabelados, para interpretação junto aos demais achados.

3.3 Resultados e discussão

Todos os participantes homens, entre 24 e 64 anos ($M = 43,9$, $DP = 11,2$), maioria casados (68,1%) e solteiros (18,1%), com média de três dependentes (entre zero e oito), e renda média de R\$3.854,55 ($DP = 2093,01$), variando entre 1500-8000. Escolaridade equivalente ao ensino fundamental incompleto (45,4%) e médio completo (31,8%), maioria de profissionais autônomos (59%), com 18,8 anos na profissão ($DP = 8,7$), variando de cinco a 35 anos. Somam 40,9% dentre aqueles que folgam até 3 dias por mês, em uma jornada de quatro a 18 horas diárias ($M = 10,2$, $DP = 3,53$), em uma média de 5,5 dias na semana ($DP = 1,6$), variando de 600 a 30.000 km/mês. As horas de sono variaram entre três e dez ($M = 6,1$, $DP = 1,8$), sendo que 40,9% dorme até cinco horas diárias, 55,4% avalia a qualidade do seu sono como ótima ou boa, e 13,64% considera péssima, totalizando 45,4% que avalia como regular, ruim ou péssima. Enquanto o fator Tensão Emocional e Depressão, avaliado pelo QSG-12, demonstrou escore geral próximo ao ponto médio da escala, ao nível de 1,94 ($DP = 0,34$), resultado que já requer atenção.

A análise de conteúdo das entrevistas fez emergir três grandes categorias temáticas: 1) motivos para ingressar e permanecer na profissão; 2) aspectos negativos da profissão; e 3) substâncias estimulantes. A primeira categoria é composta por três subcategorias, quais sejam, A) aspectos positivos da profissão (“explorar o mundo e adquirir experiências”, referida por 13 entrevistados; e “ter um trabalho, uma renda”, referida por 4 entrevistados); B) baixa escolaridade e falta de outras oportunidades (referida por 13 entrevistados); e C) identificação afetiva (“gostar de caminhões e de dirigir”, referida por 10 entrevistados; e “herança da cultura familiar”, referida por 4 entrevistados). A segunda categoria, por sua vez, é composta por cinco subcategorias, quais sejam, A) insegurança para roubos e acidentes (referida por 11 entrevistados); B) malha rodoviária e pontos de apoio (referida por 8 entrevistados); C) atrasos e relações sociolaborais (referida por 13 entrevistados); D) preço do frete, combustível e manutenção do veículo (referida por 8 entrevistados); e E) jornada de trabalho e solidão (referida por 11 entrevistados). Por fim, a terceira categoria é composta por duas subcategorias, A) já ofereceram mas não usei (6 entrevistados); e B) já usei (8 entrevistados).

Ao responderem uma questão específica sobre quais as reivindicações mais importantes para os caminhoneiros atualmente, duas foram mencionadas por uma proporção idêntica da amostra, 68,1%, independentemente do tipo de vínculo contratual, referindo-se à baixa remuneração pelo frete e ao elevado valor do combustível. A seguir uma fala de um dos participantes, sobre a baixa remuneração:

“Olha, é o seguinte, que hoje o salário do caminhoneiro é muito pouco, deveriam reconhecer mais o trabalho do caminhoneiro, é quem carrega o progresso, mas não tem valor de nada, sabe? Eu queria que olhassem mais um pouquinho pro caminhoneiro, o que o caminhoneiro faz, o salário é muito pouco pra quem trabalha muito.” (E2, 05 anos na profissão)

No primeiro trecho, a fala do Entrevistado 2, ao explicitar a dificuldade relacionada à remuneração, contrapõe esta a duas questões. Por um lado, ao seu reconhecimento pessoal da utilidade e importância dos serviços que presta à sociedade por meio da sua atividade laboral, sendo “quem carrega o progresso”. Por outro lado, a baixa remuneração frente à elevada carga de trabalho, “o salário é muito pouco para quem trabalha muito”, sugerindo assim um desequilíbrio desgastante, e a necessidade de uma melhor condição salarial, já que segundo o entrevistado, a despeito de sua importância e sua dedicação, “não tem valor de nada”.

A quantia final recebida como pagamento resulta, por sua vez, de fatores como a jornada de trabalho, a distância e o tempo percorrido até a entrega, considerando não apenas o salário e possíveis comissões, como também a própria concorrência entre os pares e a defasagem no frete, aspectos que tornam a remuneração um tipo específico de estressor entre os caminhoneiros (Taube & Carlotto 2018). Não obstante, os resultados da presente pesquisa nesse quesito corrobora com o relatado pela Confederação Nacional do Transporte (2019) no perfil dos caminhoneiros brasileiros, sendo que a média da renda mensal se mostrou aqui levemente inferior (M = R\$3.854,55, contra R\$ 4.609,35, respectivamente) enquanto o número de dependentes se mostrou maior (M = 3, contra 2,5, respectivamente). Detalhes estes que não podem ser desconsiderados nas análises e discussões, não apenas por ser a renda um fator concreto e imediato dos ganhos percebidos no trabalho, mas também por ser um “elemento de ligação de uma unidade familiar que demanda custos diversos e integrados, como recompensa à sua força de trabalho e sua própria condição humana”, remetendo tanto à cidadania quanto ao papel social que cada pessoa exerce na sociedade e seus direitos inerentes (Batista & Cesse, 2019, p. 749).

A outra reivindicação mais citada pelos entrevistados faz referência ao preço do diesel. Este se constitui enquanto a maior fonte de gastos no trabalho do caminhoneiro, comprometendo uma proporção majoritária dos seus ganhos, como explicita o fragmento de fala a seguir:

“Rapaz, o que eu acho é combustível né véi (sic), que tá ruim de trabalhar com o combustível no preço que tá, você vê, você trabalha com um caminhão desse meu aqui, hoje não tá deixando quase nada. É por isso que é muito patrão quebrando aí, é o óleo, você fatura num caminhão desse assim uns seis mil, fica cinco só no combustível. Eu acho que é o diesel, eu acho.”
(E7, 10 anos na profissão).

Enquanto o rendimento bruto mensal pode soar otimista à primeira vista, a renda final quando descontado o combustível reforça as reivindicações em relação à baixa remuneração, materializando exemplos da precarização no trabalho em seus aspectos financeiros (Seligmann-Silva, 2011). É possível também identificar no relato dos entrevistados, trechos sobre suas compreensões acerca de questões conjunturais a nível macroeconômico, como as repercussões de empresas estatais como a Petrobras, nesse quesito específico:

“Principalmente o preço do óleo, você vê países aí fora que o óleo é de graça, e o Brasil que produz, o combustível é lá em cima.” (E11, 35 anos na profissão)

Nesse trecho, o Entrevistado 11 sugere o problema do complexo emaranhado político que envolve o potencial dessa estatal, a política interna/externa brasileira sobre combustíveis fósseis, e as equações econômicas para o preço final na hora de abastecer. Vale ressaltar que o diesel não tem um substituto imediato, como a gasolina em relação ao etanol, e que a desejada autossuficiência do Brasil no âmbito da produção/consumo do petróleo, considerando o Prê-sal e as diversas refinarias, encontra obstáculos concretos quando se adverte, por exemplo, da necessidade de se importar o chamado óleo leve que, misturado à matéria-prima nacional, resulta no combustível devidamente refinado. Segundo Gomes (2020) “a necessidade – que não foi sanada – de aumento da capacidade de refino gerou uma ilusão de autossuficiência, visto que nunca paramos de importar petróleo leve” (p.79), de maneira que a autossuficiência nacional declarada em 2006 não pôde se sustentar. Segundo declarações públicas da Petrobras em seu *website* (Investimentos: respostas à Deutsche Welle, 2014), o Brasil não se manteve autossuficiente após 2006 porque, entre 2007 e 2013, o crescimento médio anual na produção de petróleo (2,3%) não pôde acompanhar o crescimento da demanda por derivados (4,6%). Dessa maneira, a complexidade presente nessa interdependência de relações comerciais globais gera insegurança econômica e política que não se restringe ao transporte nacional de cargas, mas que o afeta direta e profundamente, incidindo nas condições de trabalho (Moura, Lemos, Santos & Tavares, 2019).

A terceira e quarta reivindicações mais pontuadas foram em relação à segurança, tanto no que concerne aos riscos de acidentes, quanto aos roubos e assaltos, essas e outras são explicitadas na fala a seguir:

“São as nossas dificuldades, fretes defasados, manutenção do carro que é muito alta, peça, pneu, mão-de-obra, a insegurança na estrada, tanto a insegurança de roubo, assalto, quanto as dificuldades nas estradas não sinalizadas, buracos, carga horária elevada, as dificuldades são imensas.” (E6, 16 anos na profissão)

Nesta e noutras respostas, o termo insegurança foi empregado pelos entrevistados de maneira ambivalente, referindo-se: 1) à má qualidade da malha rodoviária, o que favorece os riscos de acidentes devido, sobretudo, à iluminação e sinalização precárias, o asfalto esburacado ou mesmo estradas ainda não asfaltadas, e 2) a criminalidade presente nas rodovias, em forma de roubos e assaltos, seja do caminhão, da carga, dos pertences pessoais ou em arrombamentos do veículo, além do risco dos sequestros, tendo em vista que os caminhoneiros podem ser levados junto com o caminhão roubado durante um certo percurso, até serem largados ao léu, ou deixados amarrados por horas, experiência esta relatada por um dos entrevistados.

Oliveira e Carlotto (2020) pesquisaram fatores associados aos transtornos mentais comuns em 565 caminhoneiros brasileiros, verificando que a presença do estressor “condições das estradas” implica em um aumento de 4,5 vezes mais chance de TMC; sendo este, junto com “jornada de trabalho”, os estressores laborais mais expressivos no estudo. Analisando o discurso de 40 caminhoneiros sobre suas condições de trabalho, Silva et al. (2016) também identificaram a precariedade das estradas brasileiras como um dos conteúdos latentes nas entrevistas, precariedades estas também referidas no presente estudo, independentemente do tipo de vínculo empregatício. Argumentam tais autores que, por tornarem a viagem ainda mais perigosa, são fatores que intensificam o estresse e os acidentes no trabalho. De modo que ambas as caracterizações de insegurança, para acidentes e roubos, carregam em si o potencial de atentar contra a vida desses profissionais, agravando a tensão emocional e repercussões físicas e psicossociais às quais são expostos em seu cotidiano laboral, fenômeno que pode resultar no desgaste mental no trabalho, em enfermidades ou sequelas diversas, até mesmo em óbitos (Seligmann-Silva, 1994).

O trecho do discurso do Entrevistado 6 faz também referência às dificuldades financeiras para conseguir a devida manutenção de sua principal ferramenta de trabalho, qual seja, o veículo de carga, que se soma às dificuldades financeiras supracitadas, e podem, por exemplo, agravar os riscos de acidentes. Além disso, há também a referência à elevada carga horária, o que por sua vez tem papel no desencadeamento de diversas outras dificuldades intimamente relacionadas: sono e solidão.

Oliveira e Carlotto (2020) argumentam que a jornada de trabalho excessiva, caracterizada por pressões para a entrega, atividades repetitivas, a exemplo das horas

ininterruptas de condução do veículo, inclusive a noite, horários irregulares e descansos insuficientes, poluição sonora e ambiental, entre outros, formam um conjunto de fatores de risco no trabalho que se associam à fadiga, acidentes, hábitos não saudáveis e problemas de saúde mental. Em sua pesquisa as autoras relatam que, para aqueles que consideram este aspecto um estressor laboral de destaque, sua presença implica em um aumento de 5,4 mais chances de TMC, sendo o estressor de maior impacto explicativo no respectivo estudo. Sobre horários irregulares e descansos insuficientes, o fragmento a seguir explicita a dificuldade percebida:

“Às vezes o sono, porque em caminhão você não tem um horário pra começar e pra terminar.” (E16, 12 anos na profissão)

Como relatado no início da seção, 45,4% da amostra avaliou seu sono como regular, ruim ou péssimo, sendo que 40,9% dorme até cinco horas diárias, corroborando com outros estudos sobre dificuldades de sono em caminhoneiros (Medeiros et al., 2017; Silva et al., 2019). Desequilíbrios no ciclo circadiano de sono/vigília, tão importante para manutenção e promoção da qualidade de vida no âmbito físico, emocional, comportamental e cognitivo, podem, com a restrição e irregularidade do devido repouso, repercutir negativamente em diversos aspectos da saúde dos caminhoneiros (Queiroz, Sardinha & Lemos, 2019; Rodrigues et al., 2018). Além do desgaste físico e mental, uma maior propensão ao uso de substâncias estimulantes é associada à privação do sono e longas jornadas laborais, assim como maior risco de acidentes no trânsito (Evangelista, 2018; Nascimento & Antoniassi, 2016). Na presente pesquisa, 36,4% dos participantes declarou já ter feito uso de substâncias lícitas ou ilícitas para se manter acordado, e metade declarou que ao menos uma vez já lhe ofereceram.

Além destas, outras repercussões negativas foram identificadas com relação às jornadas excessivas ou irregulares, dentre as quais se pode citar o prejuízo na convivência interpessoal, especialmente no ambiente familiar, conforme apontado pelo fragmento a seguir:

“A desvantagem é a distância da família, não ver os filhos crescerem, muito tempo longe.” (E11, 35 anos na profissão)

“Pra quem viaja pra longe mesmo é a solidão.” (E5, 20 anos na profissão)

Não só a diminuição da vivência social familiar como da convivência social como um todo, traduzido no sentimento referido de solidão, têm repercussões psicossociais delicadas ao longo da vida dos trabalhadores submetidos a tais condições laborais (Seligmann-Silva, 2011). Prejuízos esses que escapam ao escopo financeiro, como a ausência durante o crescimento dos filhos, vínculos afetivos essenciais com riscos de serem fragilizados, novamente ao custo de desgaste mental e a qualidade de vida (Seligmann-Silva, 1994). Raros os casos em que o caminhoneiro relata a oportunidade de conseguir levar sua família consigo nos fretes de longa distância, o que poderia diminuir a saudade de casa. As dificuldades sociais e sociolaborais, contudo, não se restringem ao supracitado, englobando também as relações com seus pares, outros caminhoneiros com quem interagem por força da rotina laboral, como explicitado no trecho a seguir:

“As parcerias nas estradas hoje não têm mais, a amizade é praticamente zero, isso é uma desunião terrível aí, é um querendo comer o outro.” (E9, 16 anos na profissão)

Seligmann-Silva (2011) analisa e descreve ainda contextos favoráveis e desfavoráveis na viabilidade de resistências coletivas à precarização social e do trabalho, e ao desgaste mental. A alta competitividade e a falta de cooperação e união, como exemplos, explicitam a tendência à fragmentação do trabalhador enquanto força e fator de mudanças, podendo dificultar o desenvolvimento e a manutenção de condições e suportes sociais essenciais enquanto mecanismos protetores da estrutura psíquica. O complexo cotidiano sociolaboral dos caminhoneiros, entre a interdependência e a complementariedade de atividades com outros profissionais para um objetivo comum, é pontuada também como fator estressor, como na fala do Entrevistado 16 a seguir:

“É estressante porque você depende de muita gente, espera o cara da balança, o cara da empilhadeira, o cara que vai liberar o mapa, a nota depois que sai, o posto que vai abastecer, quando você termina tudo isso aí, daí você tem a estrada e as adversidades da estrada né.” (E16, 12 anos na profissão)

Além das reivindicações financeiras, as pressões e exigências no exercício do trabalho, somados às dificuldades nas relações interpessoais da rotina laboral, também a falta de reconhecimento e de *status* social é pontuada, como no trecho do Entrevistado 17.

“A falta de compreensão entre alguma polícia, entre a falta de compreensão da população, que muitos passam, é dando grito, é dando o dedo, e as vezes ele acha que ta certo, mas ele come, ele veste, ele bebe, através das costas do caminhão, porque quem vai transportar? É o caminhão.” (E17, 07 anos na profissão)

Esta dificuldade, contudo, na mesma fala contrasta novamente com o reconhecimento pessoal do próprio trabalhador, sobre o valor material e moral inerentes ao dever da sua profissão, um sentimento de utilidade social. Detalhe não trivial é que o alto valor atribuído pelos mesmos ao mérito de sua profissão foi declarado por todos os entrevistados. Dito de outro modo, todos consideram sua atividade como de suma importância para a sociedade. Em contrapartida, no caso da falta de reconhecimento percebida, esta é mais explícita no fragmento a seguir:

“Respeito, não tem mais na estrada, a maioria dos povos de restaurantes, postos, considera a gente como uns cachorros, certo? Respeito, e um trabalho digno com folga, se a gente trabalha um mês que folgue os dias necessários para trinta dias e não um dia. Uma carga horária certa, mas o patrão no Brasil quer explorar você até a última gota, essa é a verdade.” (E13, 22 anos na profissão)

Nos processos de saúde/doença mental no trabalho, podem ser destacadas três grandes abrangências, quais sejam: quadros clínicos relacionados ao desgaste orgânico da mente (por ex.: acidentes de trabalho, enfermidades crônicas ou agudas), variações do mal-estar (por ex.: fadiga mental e física, transtornos mentais comuns) e desgastes que afetam a identidade, os valores, e podem ferir a dignidade (por ex.: razão social do trabalho e pertencimento) (Laurell & Noriega, 1989; 1982; 1978). No trecho da fala do Entrevistado 13, a ideia de “respeito” perpassou o *status* social da figura do caminhoneiro, em suas relações interpessoais, mas acrescentam também questões que remetem às dificuldades contratuais, a gerência de um “patrão”, as estratégias gerencialistas como parte da institucionalização da precarização (Hirata, 2011; Seligmann-Siva, 2011). Paralelamente, o desgaste mental como proposto por Laurell na década de 1980 compreende um conjunto de perdas, podendo ser um desgaste potencial ou efetivo, físico ou psíquico, determinado, por exemplo, por uma correlação

desigual de poderes/forças entre empregador e empregado (Laurell & Noriega, 1989). O trecho da fala do Entrevistado 6 a seguir, por exemplo, versa sobre a percepção da mútua responsabilidade de trabalhadores e empregadores na garantia de condições mínimas para que a atividade laboral possa ser executada de maneira satisfatória, quando uma das partes demonstra se isentar:

“O descaso nas empresas, as empresas não tem responsabilidade com a gente, não tem compromisso, a gente vai carregar não tem um lugar pra gente descansar, um ponto de apoio.” (E6, 16 anos na profissão)

Ter de aguardar os carregamentos e os trâmites burocráticos, sobretudo no caso dos profissionais autônomos, amplia consideravelmente as dificuldades da rotina de trabalho destes, que não poderia ser resumida aos desafios nas rodovias, já que às vezes esperam por dias antes de poder pegar a estrada. Como relatado, durante tais processos os profissionais contam com um suporte organizacional insuficiente de seus empregadores, tendo que arcarem por sua conta com os gastos com alimentação e demais necessidades, pernoitando frequentemente na boleia do veículo, muitas vezes desprovida de adequações ergonômicas que garantam o devido descanso e conforto. De modo que, considerando as repercussões dos diversos fatores supracitados, e a natureza contextual, subjetiva e complexa da relação entre, de um lado, saúde-enfermidade e, do outro, processos constituintes das iniquidades sociais, o exercício do trabalho propriamente dito preserva, segundo Almeida (2004), seu papel capital como determinante das condições de vida. Na próxima fala, tal responsabilidade para garantia das condições mínimas de trabalho é ampliada à figura do governo, remetendo-se às reivindicações da greve de 2018:

“É que o governo, isso tem que ser o governo federal, tome as providências que ele prometeu, baixar o custo do óleo, aumentar o preço do frete, botar uma tabela no frete, e multar aqueles caminhoneiros que aceitar frete abaixo do tabelado, que o que tá atrapalhando a vida do caminhoneiro são esses desesperados que pega carga de qualquer preço, aí a carga barata, e a gente ganha pouco. E às vezes a gente é obrigado a ir porque os outros estão indo. O governo tomasse providências sobre isso.” (E8, 35 anos na profissão)

Além da referência eminentemente política, sobre o papel do Estado na regulação e manutenção das relações contratuais entre empregados e empregadores, a fala do Entrevistado 8 faz referência novamente à desunião entre a categoria. Esta, característica da competitividade conjuntural da contemporaneidade, o que, por sua vez, tem o potencial de fragilizar as iniciativas coletivas de resistência frente às dificuldades em suas condições de trabalho (Seligmann-Silva, 2011). Diante do que, é necessário considerar, como afirma Lucca (2017), que a saúde mental no trabalho representa um campo de conflitos políticos e ideológicos, que não podem ser resolvidos na esfera individual. A promoção de melhores condições para o exercício da atividade laboral não pode ser restrita às responsabilidades do próprio trabalhador, mas que estas sejam somadas ao papel dos empregadores, do Estado e da própria população, no reconhecimento moral e material dos serviços prestados. Contra a precarização social e do trabalho novamente explicitada no fragmento a seguir:

“Até na saúde a gente é precário, se você chegar numa empresa dessa aqui pra ser atendido por ela, você não tem nem um carro dela mesmo pra você se deslocar pra UPA, que é da cidade. E nem aí eles atendem a gente, porque já aconteceu caso, o senhor passou mal e disseram que não podiam atender. Ele estudou pra atender num momento de necessidade, ele tá vendo a necessidade, mas pela empresa ele não pode, quer dizer, a gente é destrutado, não tem um tratamento adequado pra gente.”
(E17, 07 anos na profissão)

O Entrevistado 17, conforme relatou, trabalhava até então sem carteira assinada, ele e, igualmente, um pequeno grupo que há dias esperava a disponibilidade da sua carga numa espécie de improvisado acampamento formado pelo discreto comboio, estacionados lado à lado nos arredores da referida empresa, a que paga seus fretes. Ao comentar sobre suas dificuldades, cita o exemplo de outro caminhoneiro autônomo, com mais idade, que ao se sentir mal ali em frente à empresa, foi-lhe negado o atendimento pelo profissional da saúde de plantão na mesma, tendo em vista ser um serviço exclusivo para profissionais por ela formalmente contratados. O evento mencionado traz questionamentos equivalentes aos debatidos por Martin-Baró no final do século XX, de maneira que, se considerarmos junto à Lucca (2017) que forças políticas podem fortalecer ou fragilizar a saúde em contextos

macrossociais, e considerarmos o trabalho como um dos principais determinantes sociais da saúde (Duarte, 2017), então precisamos, enquanto profissionais e enquanto população, questionarmo-nos afinal a quem servimos, e quais consequências históricas concretas nossa prática cotidiana tem gerado (Martin-Baró, 1996).

Apesar das dificuldades, os entrevistados reconhecem a profissão como alternativa positiva de conseguir o seu sustento e o de sua família, considerando que praticamente metade (45,4%) dos participantes possui apenas o ensino fundamental incompleto, e uma média de três dependentes financeiros. Esse aspecto pode ser evidenciado no trecho a seguir:

“Rapaz é porque eu acho que dos empregos de pobre que não tem estudo, é o melhor.” (E12, 26 anos na profissão)

Ter uma renda e escapar ao desemprego, a despeito da pouca instrução formal, foram fatores referidos pela maioria dos entrevistados enquanto motivações para ingressar e se manter na profissão de caminhoneiro. Não só os ganhos materiais foram pontuados, como também outros aspectos positivos, o que ressalta as diferentes percepções dos sujeitos diante de condições de trabalho similares, suas especificidades e idiosincrasias. O Entrevistado 17 comenta, por exemplo, no trecho a seguir, que avalia positivamente a aquisição de novas amizades como repercussão de sua rotina laboral, a despeito dos desafios acerca da solidão, discutidos anteriormente e citados como ponto negativo por outros entrevistados:

“Muitos acham assim, que é desvantagem porque você passa muito tempo fora, mas eu acho uma vantagem você passar tempo fora, porque nesse meio tempo você conhece pessoas, tem novas experiências, conhece novos lugares, pra mim às vezes a desvantagem é vantagem também.” (E17, 07 anos na profissão)

Assim, aspectos sociolaborais aqui aparecem como fonte de vivências positivas, promovendo a saúde mental no enfrentamento ao desgaste. A coletividade se expressa então nos vínculos formados e nas vivências experimentadas e acumuladas, de modo que não apenas o salário é listado entre os ganhos, mas também aspectos subjetivos de natureza psicossocial. Segundo Laurell (1982) “la construcción del grupo significa contemplarlo en su carácter propiamente social, eso es, por el modo como se relaciona con el resto de los grupos en el proceso de trabajo de la sociedad” (p. 8); no caso dos caminhoneiros, suas interações interpessoais com os diversos atores sociais presentes na sua rotina laboral, colegas de

profissão, empregadores, clientes, demais profissionais, a própria população e, não menos importante, sua família e amigos. Tais aspectos, apesar de não fazerem referência direta à atividade desses profissionais, precisam ser considerados ao se analisar seus processos de trabalho, uma vez que, segundo Seligmann-Silva (1997), “é necessário considerar a vida laboral em seus reflexos e desdobramentos no cotidiano extratrabalho” (p. 96). A fala do Entrevistado 21 a seguir destaca outros aspectos pontuados por vários participantes, como fruto de motivação para ingresso e persistência na profissão, quais sejam, a herança familiar e o sonho de infância:

“Desde criança achava bonito as carretas, os caminhões, desenhava muito. Passei a minha infância desenhando caminhões, carretas, todo o papel que pegava era pra desenhar e o meu pai era caminheiro, então já tinha essa vontade, esse desejo, e hoje sou por opção, porque gosto.” (E21, 06 anos na profissão)

Segundo Seligmann-Silva (1997) “a conexão entre identidade e reconhecimento tem proporcionado o entendimento de importantes aspectos da psicopatogênese em situações de trabalho” (p. 99), tornando mister a identificação de aspectos protetivos da saúde mental, que precisam ser reconhecidos, reforçados e potencializados, somando-se à compreensão sobre suas dificuldades e reivindicações laborais. Nessa direção, 14 dos 22 entrevistados declarou possuir um gosto por caminhões que remete à infância ou à atividade doutros componentes familiares ou outras gerações, pais, tios, avôs, com alto teor afetivo. Para a autora supracitada, a “responsabilidade e valorização profissional se constituem componentes essenciais daquilo que constrói o carinho pelo serviço” (Seligmann-Silva, 1997 p. 108).

De maneira complementar, Laurell (1978) argumenta que “analizar el problema de la salud desde el punto de vista del proceso de trabajo como un proceso social y técnico abre la perspectiva de entender qué es la explotación del trabajo y cómo esta explotación desgasta al trabajador” (p. 79). Destaca-se, por exemplo, que o fator do QSG-12 referente à Tensão Emocional e Depressão, obteve escore geral próximo ao ponto médio da escala (ao nível de 1,94; DP = 0,34). Seligmann-Silva (1997), no âmbito do nexos causal em saúde mental e trabalho, afirma que antes de se efetivar uma enfermidade específica e diretamente diagnosticável, sinais prévios podem ser identificados, de modo que “na transição entre saúde e doença, pode-se reconhecer um estágio de mal-estar e de tensão que ainda não pode ser

considerado patologia” (p. 96). A autora, apesar do foco em fatores das situações de trabalho que repercutem negativamente na saúde e no desgaste mental, destaca também a atividade laboral como possível promotora de bem-estar, possibilidade de alcançar não apenas renda mas também valor social, reconhecimento, realizações pessoais e fortalecer positivamente nossa identidade, afirmando que “o trabalho, conforme situação, tanto poderá fortalecer a saúde mental quanto levar a distúrbios que se expressarão coletivamente em termos psicossociais e/ou individuais, em manifestações psicossomáticas ou psiquiátricas” (Seligmann-Silva, 1994, p.46).

3.4 Considerações Finais

A despeito de sua importância para a economia nacional, majoritariamente responsável pelo transporte de mercadorias no Brasil, o caminhoneiro recebe pouco reconhecimento salarial e social, considerando os custos altos para efetivar satisfatoriamente a sua atividade, combustível e manutenções do veículo como principais exemplos. Além disso os custos psicossociais, associados às excessivas jornadas de trabalho e horários irregulares, podem repercutir no isolamento social e familiar, na fadiga e na sonolência, favorecendo acidentes de trânsito e desgaste mental no trabalho.

Os participantes do presente estudo reforçam as reivindicações da última greve de 2018, sobre o valor dos fretes, a possibilidade de os tabelar, e os custos de abastecimento, como grandes pontos de convergências em reivindicações. Outros pontos foram referidos, como a insegurança na malha rodoviária referente à roubos e acidentes, a ausência de pontos de apoio/parada adequados, a falta de reconhecimento por parte da população e o tratamento recebido nas relações com outros profissionais presentes em sua rotina de trabalho. Um tópico pontuado nas falas dos entrevistados fez referência a uma visão negativa sobre a união da categoria, o que pode fragilizar mobilizações efetivas para mudanças nas condições de trabalho em nível político. Aspectos positivos também foram referidos, a aquisição de novas experiências, explorar novas paisagens, conhecer pessoas e lugares, representaram fatores com potencial protetivo ao desgaste mental, somados ao fato de que muitos ingressaram na profissão devido influências de herança familiar, onde pais, tios e avós já eram caminhoneiros, e a maioria destacando seu gosto por caminhões que remete ao período da infância, atualmente tornado realidade.

Quanto à generalização dos resultados, sugere-se cautela devido à natureza exploratória e transversal do presente estudo, uma vez que este faz referência a uma realidade amostral específica e pode não ser perfeitamente replicada para outros recortes amostrais e outros contextos. Sugere-se ações de promoção da saúde que considerem o distanciamento familiar e a união entre os trabalhadores também como pontos relevantes a serem tratados dentre as vivências laborais destes, além de temas recorrentes como HIV/AIDS, uso de substâncias contra a sonolência, sedentarismo, má alimentação, dentre outros. Construtos como suporte social podem ser contemplados em pesquisas subsequentes para aprofundamento das discussões aqui desenvolvidas, considerando a mudança como possível e as diferentes perspectivas metodológicas como complementares.

3.5 Referências

Alessi, A., & Alves, M. K. (2015). Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. *Ciência & Saúde*, 8(3), 129-136. doi: [10.15448/1983-652X.2015.3.18184](https://doi.org/10.15448/1983-652X.2015.3.18184)

Almeida, N., F°. (2004). Modelos de determinação social das doenças crônicas não-transmissíveis. *Ciência & Saúde Coletiva*, 9(4), 865-884. doi: [10.15448/1983-652X.2015.3.18184](https://doi.org/10.15448/1983-652X.2015.3.18184)

Bardin, L. (2010). *Análise de conteúdo* (4th ed.) Lisboa: Edições70.

Batista, A. M. F. (2017). *Percepção sobre os determinantes de saúde em caminhoneiros do estado de Sergipe: um estudo de caso* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal de Sergipe, Aracajú, SE. Recuperado de https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/6697/2/ADRIANA_MARIA_FIGUEREDO_BATISTA.pdf

Batista, M., F°. & Cesse, E. Â. P. (2019). Salário e Cidadania. *Revista Brasileira de Saúde Materno Infantil*, 19(4), 747-748. doi: [10.1590/1806-93042019000400001](https://doi.org/10.1590/1806-93042019000400001)

Betarelli, A. A., Jr., Rezende, T. A., Perobelli, F. S., Faria, W. R., & Montenegro, R. L. G. (2019). Transportes, estrutura produtiva e composição de requerimentos: a dependência setorial e regional nas principais economias mundiais. *Revista Econômica do Nordeste*, 50(2), 77-94. Retirado de <https://ren.emnuvens.com.br/ren/article/view/865/767>

Borges, L. O., & Argolo, J. C. T. (2002a). Adaptação e validação de uma escala de bem-estar psicológico para uso em estudos ocupacionais. *Avaliação Psicológica*, 1(1), 17-27. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712002000100003

Borges, L. O., & Argolo, J. C. T. (2002b). Estratégias organizacionais na promoção da saúde mental do indivíduo podem ser eficazes? In M. G. Jacques & W. Codo (Orgs.), *Saúde mental e trabalho: leituras* (pp. 271-295). Petrópolis: Vozes.

Cerqueira-Santos, E., Santana, M. V. M. (2014). Satisfação no trabalho entre profissionais do transporte rodoviário: estudo comparativo entre autônomos e empregados. *Revista de Psicologia*, 5(1), 109-120. Recuperado de <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/17864>

Confederação Nacional do Transporte. (2019). *Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros*. Brasília: CNT. Retirado de <https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros>

Duarte, D. A. (2017). Saúde mental e trabalho: uma tessitura cotidiana a partir dos espaços de vivência e atuação. In R. S. Peres, F. Hashimoto, M. M. Casadore, & M. V. Braz (Orgs.). *Sujeito contemporâneo, saúde e trabalho: múltiplos olhares* (pp. 259-272). São Carlos: EDUFSCAR.

Erhart, S., & Palmeira, E. M. (2006). Análise do setor de transporte. *Revista Acadêmica Economia*, (71), 1-6. Recuperado de <https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/06/sempp.pdf>

Evangelista, L. N. (2018). As consequências da privação do sono e os efeitos do uso indiscriminado de psicoestimulantes. (Trabalho de Conclusão de Curso), Universidade de Brasília, Brasília. Recuperado de <https://www.bdm.unb.br/handle/10483/21239>

Franco, T., Druck, G., & Seligmann-Silva, E. (2010). As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. *RBSO*, 35(122), 229-248. Recuperado de <https://www.scielo.br/pdf/rbso/v35n122/a06v35n122.pdf>

Fontelles, M., J. (2012). *Bioestatística aplicada à pesquisa experimental: volume 1*. São Paulo: Editora Livraria da Física.

Goldberg, D. P. (1978). *Manual for the General Health Questionnaire*. Windsor: National Foundation for Educational Research

Goldberg, D. P. (1972). *The detection of psychiatric illness by questionnaire*. London: Oxford University Press.

Gomes, P. H. M. (2020). Autonomia e petróleo no Brasil: uma análise comparativa das políticas de petróleo de 1990 a 2015. *Hoplos*, 4(6), 67-82. Recuperado de <https://periodicos.uff.br/hoplos/article/view/42511/25270>

Hatami, A., Vosoughi, S., Hosseini, A. F., & Ebrahimi, H. (2019). Effect of co-driver on job content and depression of truck drivers. *Safety and Health at Work*, 10(1), 75-79. doi: <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2018.06.001>

Hirata, H. (2011). Tendências recentes da precarização social e do trabalho: Brasil, França, Japão. *Caderno CRH*, 24, 13-20. doi: 10.1590/S0103-49792011000400002.

Investimentos: respostas à Deutsche Welle. (2014, Novembro 25). Recuperado em Outubro 29, 2020 de Petrobras.com.br: <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/investimentos-respostas-a-deutsche-welle.htm>

Laurell, A. C. (1991). Trabajo y salud: estado del conocimiento. In S. Franco, E. Nunes, J. Breilh & A. C. Laurell. *Debates en medicina social* (pp. 249-321). Ecuador: OPS/ALAMES.

Laurell, A. C. (1986). El estudio del proceso salud-enfermedad en América latina. *Cuadernos Médico-Sociales*, 17(3), 3-18. Recuperado de <https://www.amr.org.ar/amr/wp-content/uploads/2019/07/n37a138.pdf>

Laurell, A. C. (1982). La salud-enfermedad como proceso social (E. D. Nunes, Trans.). *Revista Latinoamericana de Salud*, 2(1), 7-25. Recuperado de https://www3.fmb.unesp.br/sete/pluginfile.php/20541/mod_page/content/4/saudedoenca.pdf

Laurell, A. C. (1978). Proceso de trabajo y salud. *Cuadernos Políticos*, (17), 59-79. Recuperado de <http://www.cuadernospoliticos.unam.mx/cuadernos/contenido/CP.17/17.7.AsaCristina.pdf>

Laurell, A. C.; Noriega, M. (1989). *Processo de produção e saúde: trabalho e desgaste operário*. São Paulo: Hucitec.

Laurindo, C. (2019). *Análise da dependência da economia brasileira ao modal de transporte rodoviário* (Trabalho de Conclusão de Graduação), Universidade do Sul de Santa Catarina, SC. Recuperado de <http://www.riuni.unisul.br/handle/12345/7220>

Lucca, S. R. (2017) Saúde, saúde mental, trabalho e subjetividade. *Revista Laborativa*, 6(1), 147-159. Recuperado de <https://ojs.unesp.br/index.php/rlaborativa/article/view/1626>

Martin-Baró, I. (1996). O papel do psicólogo. *Estudos em Psicologia*, 2(1), 7-27. Recuperado de <https://www.scielo.br/pdf/epsic/v2n1/a02v2n1.pdf>

Medeiros, C., Nakashima, E., Feijó, E., Bonnet, F., Silva, L., & Gandra, L. (2017). Preditores de síndrome da apneia obstrutiva do sono em caminhoneiros. *Saúde, Ética & Justiça*, 21(1), 28-37. Recuperado de <http://www.revistas.usp.br/sej/article/view/126520>

Menequele, J. A. (2017). Do dano existencial e a responsabilidade do empregador na profissão de motorista de cargas pesadas (caminhoneiro). (Trabalho de Conclusão de Curso), Centro Universitário de Maringá – UNICESUMAR, Maringá, PR. Recuperado de <http://rdu.unicesumar.edu.br/handle/123456789/442>

Ministério da Saúde. Secretaria de Políticas de Saúde. (2002). *Programa de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito: mobilizando a sociedade e promovendo a*

saúde. Brasília: Editora do Ministério da Saúde. Recuperado de http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prog_reducao_acidentes.pdf.

Moura, N. H., Lemos, J. B., Nt., Santos, V. E. S., Tavares, F. B. R. (2019). Resultantes da greve dos caminhoneiros (2018): um hibridismo de estatística bilionária e o óleo diesel em face à macroeconomia. *Research, Society and Development*, 8(7), 1-14, doi: [10.33448/rsd-v8i7.1164](https://doi.org/10.33448/rsd-v8i7.1164)

Nascimento, P. F., & Antoniassi, G., Jr. (2016). Implicações do uso de drogas e a condição de saúde dos caminhoneiros. *Psicologia e Saúde em Debate*, 2(1), 104-116. doi: [10.22289/2446-922X.V2EEA8](https://doi.org/10.22289/2446-922X.V2EEA8)

Oliveira, M. E. T., & Carlotto, M. S. (2020). Fatores associados aos transtornos mentais comuns em caminhoneiros. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 36(1), 1-12 doi: [10.1590/0102.3772e3653](https://doi.org/10.1590/0102.3772e3653)

Pereira, F. G. F., Aquino, R. A., Alencar, V. D. M., Pordeus, A. M. J., & Ataíde, M. B. C. (2014). Relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros. *Revista Brasileira em Promoção da Saúde*, 27(4), 462-469. doi: [10.5020/18061230.2014.p462](https://doi.org/10.5020/18061230.2014.p462)

Pereira, L. A. G., & Lessa, S. N. (2011). O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. *Caminhos da Geografia*. 12(40), 26-46. Recuperado de: <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414/9175>.

Queiroz, B., Sardinha, L., & Lemos, V. (2019). As consequências da restrição de sono sobre a qualidade de vida de caminhoneiros. *Diálogos Interdisciplinares*, 8(8), 49-57. Recuperado de <https://revistas.brazcubas.br/index.php/dialogos/article/view/799>

Rice, S. M., Aucote, H. M., Eleftheriadis, D., & Möller-Leimkühler, A. M. (2018). Prevalence and co-occurrence of internalizing and externalizing depression symptoms in a community sample of Australian male truck drivers. *American Journal of Men's Health*, 12(1), 74-77. doi: [10.1177/1557988315626262](https://doi.org/10.1177/1557988315626262)

Rodrigues, L. F. S., Avelar, G. G., Toledo, J. O., Camargos, E. F., Nóbrega, O. T. (2018). Perfil de sono, variáveis clínicas e jornada de trabalho de caminhoneiros idosos e de meia-idade em rodovias. *Geriatr Gerontol Aging*, 12(2), 96-101. doi: [10.5327/Z2447-211520181800034](https://doi.org/10.5327/Z2447-211520181800034)

Rosa, I. (2006). Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros (Dissertação de Mestrado) Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG. Recuperado de <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/16356>

Santos, C. S., F.º, Mussi, G., Sá, E. C., & Leyton, V. (2011). Aspectos do sono e das funções neurocomportamentais em condutores profissionais de veículos pesados: revisão da literatura. *Revista Medicina*, 90(2), 78-88. doi: [10.11606/issn.1679-9836.v90i2p78-88](https://doi.org/10.11606/issn.1679-9836.v90i2p78-88)

Santos, L. (2004). "Moro no mundo e passeio em casa": vida e trabalho dos caminhoneiros. In R. Antunes & M. A. M. Silva (Orgs.). *O avesso do trabalho* (285-353). São Paulo: Expressão Popular.

Santos, N. O., Kawamoto, L. T., Jr., Cardoso, H., & Bonini, L. M. M. (2019). Health and working conditions of truck drivers in Brazil. *Independent Journal of Management & Production*, 10(3), 1036-1052. doi: 10.14807/ijmp.v10i3.873

Scaramella, M. L. (2004). *Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros* (Dissertação de Mestrado), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP. Recuperado de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjH5uXI15btAhXmD7kGHWxwBqIQFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Frepositorio.unicamp.br%2Fhandle%2FREPOSIP%2F279029&usg=AOvVaw0KLdAYsRYMQ9n5Jca9pBgL>

Seligmann-Silva, E. (2011). *Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo*. São Paulo: Cortez.

Seligmann-Silva, E. (1997). Saúde Mental e automação: a propósito de um estudo de caso no setor ferroviário. *Cadernos de Saúde Pública*, 13(1), 95-109. doi: 10.1590/S0102-311X1997000600009

Seligmann-Silva, E. (1994). *Desgaste mental no trabalho dominado*. Rio de Janeiro: Cortez.

Shaughnessy, J. J., Zechmeister, E. B., & Zechmeister, J. S. (2012). *Metodologia de Pesquisa em psicologia*. Porto Alegre: McGraw-Hill Higher Education.

Silva, L. G., Luz, A. A., Vasconcelos, S. P., Marqueze, E. C., & Moreno, C. R. C. (2016). Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão. *Revista Psicologia Organizações e Trabalho*, 16(2), 153-165. doi: 10.17652/rpot/2016.2.675

Silva, R. A. (2015). *Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão* (Dissertação de mestrado), Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, SP. Recuperado de <http://tede.bibliotecadigital.puc-campinas.edu.br:8080/jspui/handle/tede/351>

Silva, R., Berber, G. C. M., Cetolin, S. F., Joris, J. M., Moser, A. M. M. Steffani, J. A. (2019). Quality of the sleep of truck drivers that travel in the region of the extreme-west of Santa Catarina. *Scientific Electronic Archives*, 12(3), 95-100. Recuperado de <https://sea.ufr.edu.br/index.php?journal=SEA&page=article&op=view&path%5B%5D=900>

Souza, T. T. (2017). Globalização por caminhões. *Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade*, 3(1), 1-13. doi: 10.23899/relacult.v3i3.536

Taube, M. E., & Carlotto, M. S. (2018). Diferenças de percepção de estressores de acordo com o tipo de rota no trabalho de caminhoneiros. *Revista Interdisciplinar de Psicologia e*

Promoção da Saúde, 51(1), 52-67. Recuperado de <http://www.periodicos.ulbra.br/index.php/aletheia/article/view/4904>

Vinuto, J. (2014). A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*, 22(44), 203-220. Recuperado de https://www.academia.edu/16320788/A_Amostragem_em_Bola_de_Neve_na_pesquisa_qualitativa_um_debate_em_aberto

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, o transporte de cargas no Brasil é altamente dependente do trabalho de motoristas de caminhão, autônomos ou empregados de frota, e para os quais a malha rodoviária nacional é, além de via para efetivação dos fretes, seu principal ambiente laboral e, não raro, de certa forma, uma extensão do seu lar. Esta, contudo, soma diversos obstáculos para quem vive em meio ao seu tráfego ininterrupto, como as más condições de parte das rodovias, sinalização e fiscalização insuficientes, etc., obstáculos estes agravados pelo grande desequilíbrio no modal de transporte nacional que prioriza as estradas às ferrovias, hidrovias, dutovias, dentre outros. Nesse contexto, o caminhoneiro segue como responsável por mais da metade do transporte de cargas realizados em território nacional, trazendo a sua figura ao centro do debate sobre o tripé capitalista produção-distribuição-consumo, de maneira que sem o cumprimento de seu trabalho, o país pode literalmente parar, como escancarado durante a última greve geral no primeiro semestre de 2018, com repercussões econômicas, políticas e sociais.

A complexidade das experiências laborais nessa profissão vai muito além do tipo de vínculo empregatício, ou do mero quantitativo de sua jornada laboral, ou da sua renda bruta, que gira em torno de quatro mil reais, não desconsiderando a alta variabilidade. De fato, diversos aspectos positivos são referidos pelos mesmos, seja obter uma renda para sustento familiar a despeito da frequente baixa escolaridade, ou desbravar novas paisagens, conhecer novos lugares e novas pessoas. Tudo isso, todavia, contrasta com os desafios vivenciados na rotina laboral, o desgaste mental, a solidão, o sedentarismo, as dificuldades sociolaborais, somados ao baixo valor dos fretes frente ao alto custo do combustível e da manutenção do veículo, o que pode gerar um quadro de precarização social diante dessas condições de trabalho, podendo comprometer tanto a saúde física quanto mental desses profissionais. Avalia-se que a amostra de caminhoneiros apresentou indícios de desgaste mental (considerando as queixas majoritariamente relatadas: problemas de sono, problemas sociolaborais, distanciamento familiar, e diversas reivindicações referentes às condições de trabalho), em magnitude moderada (escores de RAE e TED próximos ao ponto médio da

escala), contrabalanceadas por fatores promotores de bem-estar relatados (identificação afetiva com a profissão, aquisição de novas experiências e de uma renda salarial), os quais precisam ser destacados e promovidos visando a prevenção de agravos na saúde mental e física destes trabalhadores.

A generalização dos resultados aqui relatados exige, no entanto, cautela, considerando a natureza transversal do estudo, cuja amostra remete a um recorte limitado no tempo e espaço, e considerando o caráter descritivo e correlacional das análises, ou seja, inapto a inferências de causalidades entre as variáveis, nem evidências de causas ou efeitos. Outras pesquisas com metodologias diversas, a exemplo de delineamentos longitudinais, podem somar nas análises micro, meso e macro de tais problemáticas, a fim de auxiliar na construção de alternativas e em mudanças duradouras para esses trabalhadores. Não obstante, os objetivos gerais da pesquisa se mostram alcançados, oferecendo dados para compreensão das vivências e condições laborais dos caminhoneiros que repercutem na saúde mental. O que pode ser útil para traçar intervenções educativas e psicológicas visando o reforço do suporte social e organizacional, e uma maior busca dos caminhoneiros por serviços preventivos em saúde.

REFERÊNCIAS

- Almeida, N., F^o. (2004). Modelos de determinação social das doenças crônicas não-transmissíveis. *Ciência & Saúde Coletiva*, 9(4), 865-884. doi: [10.15448/1983-652X.2015.3.18184](https://doi.org/10.15448/1983-652X.2015.3.18184)
- Bardin, L. (2010). *Análise de conteúdo* (4th ed.). Lisboa: Edições70.
- Ribas, J. M. B., Tomás, M. J. E. Durán, C. G. & Artiles, A. M. (2003). *Teoría de las relaciones laborales. Fundamentos*. Barcelona: Editorial UOC.
- Callai, H. C., & Zeni, B. S. (2011). A importância do lugar: construindo a cidadania na fábula perversa do globalitarismo de Milton Santos. *Teoria & Sociedade*, (19), 66 – 81. Recuperado de <https://bib44.fafich.ufmg.br/index.php/rts/article/view/9>
- Candido, R. L., Santos, V. E. S., & Tavares, F. B. R. (2019). O impacto econômico da greve dos caminhoneiros: uma análise jurídica, fática e econômica dos acontecimentos. *Research, Society and Development*, 8(1), 1-15. Recuperado de <https://rsd.unifei.edu.br/index.php/rsd/article/view/638>
- Cardoso, J. S. T. (2018). A construção da cenografia e do Ethos em relação a greve dos caminhoneiros nas páginas da Revista Veja. *Revista Cambiassu*, 13(22), 71-85. Recuperado de <http://www.cambiassu.ufma.br/ethos.pdf>
- Confederação Nacional do Transporte. (2019). *Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros*. Brasília: CNT. Recuperado de <https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros>
- Dallari, P. B. A. (2018). Caminhoneiros: dilemas e enfrentamentos do mundo globalizado. A greve dos caminhoneiros, que paralisou e ainda paralisa o País, carrega um dilema de nível global. [Entrevista a Francisco Costa]. *Globalização e Cidadania*. São Paulo, SP: Rádio USP (93,7 MHz). Recuperado de <https://jornal.usp.br/atualidades/caminhoneiros-dilemas-e-enfrentamentos-do-mundo-globalizado/>
- Duarte, D. A. (2017). Saúde mental e trabalho: uma tessitura cotidiana a partir dos espaços de vivência e atuação. In R. S. Peres, F. Hashimoto, M. M. Casadore & M. V. Braz (Orgs.). *Sujeito contemporâneo, saúde e trabalho: múltiplos olhares* (pp. 259-272). São Carlos: EdUFSCar.
- Erhart, S., & Palmeira, E. M. (2006). Análise do setor de transporte. *Revista Acadêmica Economia*, (71), 1-6. Retirado de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/06/sempt.htm>
- Fernandes, J. D., Melo, C. M. M., Gusmão, M. C. C. M., Fernandes, J., & Guimarães, A. (2006). Saúde mental e trabalho: significados e limites de modelos teóricos. *Revista Latino-americana de Enfermagem*, 14(5) 1-11. Recuperado de https://www.scielo.br/pdf/rlae/v14n5/pt_v14n5a24.pdf

Fonseca, A. F., Corbo, A. M. D. (Org.). (2007). *O território e o processo saúde-doença*. Rio de Janeiro: EPSJV/FIOCRUZ.

Hoffmann, M. H., Cruz, R. M., & Alchieri, J. C. (2003). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Jacques, M. G. C. (2003). Abordagens teórico-metodológicas em Saúde/doença mental & trabalho. *Psicologia & Sociedade*, 15(1), 97-116. doi: [10.1590/S0102-71822003000100006](https://doi.org/10.1590/S0102-71822003000100006)

Kreter, A. C., Souza, J. R. C., Jr., Staduto, J., & Oliveira, N. S. M. N. (2018). Impactos iniciais da greve dos caminhoneiros no setor agropecuário. *Carta de Conjuntura*, (39), 1-4. Retirado de repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8590

Laurell, A. C. (1982). La salud-enfermedad como proceso social (E. D. Nunes, Trans.). *Revista Latinoamericana de Salud*, 2(1), 7-25. Recuperado de https://www3.fmb.unesp.br/sete/pluginfile.php/20541/mod_page/content/4/sausedoenca.pdf

Laurell, A. C. (1978). Proceso de trabajo y salud. *Cuadernos Políticos*, (17), 59-79. Recuperado de <http://www.cuadernospoliticos.unam.mx/cuadernos/contenido/CP.17/17.7.AsaCristina.pdf>

Laurell, A. C.; Noriega, M. (1989). *Processo de produção e saúde: trabalho e desgaste operário*. São Paulo: Hucitec.

Lima, M. E. A. (2005). Transtornos mentais e trabalho: o problema do nexo causal. *Revista de Administração da FEAD-Minas*, 2(1), 73-80. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/279469248_Transtornos_mentais_e_trabalho_o_problema_do_nexo_causal#:~:text=Lima%20reforça%20a%20idéia%20do,como%20fazer%20valer%20seus%20direitos.

Lourenço, G. M. (2018). Os efeitos da greve dos caminhoneiros. *Vitrine da Conjuntura*, 11(6), 1-2. Recuperado de <https://revistavitrinedaconjuntura.fae.edu/vitrine/article/view/202/200>

Ministério da Saúde. Secretaria de Políticas de Saúde. (2002). *Programa de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito: mobilizando a sociedade e promovendo a saúde*. Brasília: Editora do Ministério da Saúde. Retirado de http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prog_reducao_acidentes.pdf

Pereira, L. A., & Lessa, S. N. (2011). O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. *Caminhos de Geografia*, 12(40), 26-46. Recuperado de [www.seer.ufu.br > index.php > caminhosdegeografia > article > download](http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/download)

Ribeiro, J. L. P. (2011). A psicologia da saúde. In Alves, R. F. *Psicologia da saúde: teoria, intervenção e pesquisa* (pp. 23-64). Campina Grande: EDUEPB.

Rodrigues, L. F. S., Avelar, G.G., Toledo, J.O., Camargos, E.F., & Nóbrega, O.T. (2018). Perfil de sono, variáveis clínicas e jornada de trabalho de caminhoneiros idosos e de meia-idade em rodovias. *Geriatrics, Gerontology and Aging*, 12(2), 96-101. doi: [10.5327/Z2447-211520181800034](https://doi.org/10.5327/Z2447-211520181800034)

Seligmann-Silva, E. (1997). Saúde Mental e automação: a propósito de um estudo de caso no setor ferroviário. *Cadernos de Saúde Pública*, 13(1), 95-109. doi: [10.1590/S0102-311X1997000600009](https://doi.org/10.1590/S0102-311X1997000600009)

Seligmann-Silva, E. (1994). *Desgaste mental no trabalho dominado*. Rio de Janeiro: Cortez.

Shitsuka, D. M., Torres, D. B. R. G., Silva, P. C. D., & Shitsuka, R. (2019). Caminhoneiros e o senso comum na sociedade brasileira. *Research, Society and Development*, 8(2), 1-13. Retirado de rsd.unifei.edu.br/index.php/rsd/article/view/568

Silva, S. F. (2011). Organização de redes regionalizadas e integradas de atenção à saúde: desafios do Sistema Único de Saúde (Brasil). *Ciência & Saúde Coletiva*, 16(6), 2753-2762. doi: [10.1590/S1413-81232011000600014](https://doi.org/10.1590/S1413-81232011000600014)

Silveira, B. B., & Kuhnen, A. (2019). Psicologia ambiental e saúde na relação pessoa-ambiente: uma revisão sistemática. *PSI UNISC*, 3(1), 103-105. Recuperado de <https://online.unisc.br/seer/index.php/psi/article/view/12523>

Souza, A. C., Moraes, M. C. L., Martins, L. T., Fróes, M. B. C., Salzano, E. S., & Moura, M. R. J. (2018). Trânsito como temática interdisciplinar em promoção da saúde. *Revista Interdisciplinar de Estudos em Saúde*, 7(1), 187-203. doi: [10.33362/ries.v7i1.1201](https://doi.org/10.33362/ries.v7i1.1201)

Souza, T. T. (2017). Globalização por caminhos. *Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade*, 3(1), 1-13. doi: [10.23899/relacult.v3i3.536](https://doi.org/10.23899/relacult.v3i3.536)

Spink, M. J. (2003). A construção social da saúde e da doença: uma perspectiva psicossocial. In M. J. Spink, *Psicologia Social e Saúde: práticas, saberes e sentidos* (pp.40-50). Petrópolis: Vozes.

Ulhôa, M. A., Marqueze, E. C., Lemos, L. C., Silva, L. G., Silva, A. A., Nehme, P.,... Moreno, C. R. C. (2010). Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. *Revista de Saúde Pública*, 44(6), 1130-1136. doi: [10.1590/S0034-89102010000600019](https://doi.org/10.1590/S0034-89102010000600019).

World Health Organization. (1984). *Health promotion: a discussion document on the concept and principles*. Geneva: WHO.

ANEXO A
QUESTIONÁRIO DE SAÚDE GERAL (QSG-12)

INSTRUÇÕES. Gostaríamos de saber se você tem tido algumas enfermidades ou transtornos e como tem estado sua saúde nas últimas semanas. Por favor, marque simplesmente com um **X** a resposta que a seu ver corresponde mais com o que você sente ou tem sentido. Lembre que queremos conhecer os problemas recentes e atuais, não os que você tenha tido no passado.

É importante que você **RESPONDA A TODAS AS PERGUNTAS.**

VOCÊ ULTIMAMENTE:

1 – Tem podido concentrar-se bem no que faz?

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| (1) Mais do que o de costume | (3) Menos que o de costume |
| (2) Igual ao de costume | (4) Muito menos que o de costume |

2 – Suas preocupações lhe têm feito perder muito sono?

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| (1) Absolutamente, não | (3) Um pouco mais do que o costume |
| (2) Não mais que o de costume | (4) Muito mais que o costume |

3 – Tem sentido que tem um papel útil na vida?

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| (1) Mais útil que o de costume | (3) Menos útil que o de costume |
| (2) Igual ao de costume | (4) Muito menos útil que o de costume |

4 – Tem se sentido capaz de tomar decisões?

- | | |
|---------------------------|--|
| (1) Mais que o de costume | (3) Menos que o de costume |
| (2) Igual ao de costume | (4) Muito menos capaz que o de costume |

5 – Tem notado que está constantemente agoniado e tenso?

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| (1) Absolutamente, não | (3) Um pouco mais do que o costume |
| (2) Não mais que o de costume | (4) Muito mais que o de costume |

6 – Tem tido a sensação de que não pode superar suas dificuldades?

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| (1) Absolutamente, não | (3) Um pouco mais do que o de costume |
| (2) Não mais que o de costume | (4) Muito mais que o de costume |

7 – Tem sido capaz de desfrutar suas atividades normais de cada dia?

- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| (1) Mais que o de costume | (3) Menos que de costume |
| (2) Igual ao de costume | (4) Muito menos capaz que de costume |

8 – Tem sido capaz de enfrentar adequadamente os seus problemas?

- | | |
|---------------------------|--|
| (1) Mais que o de costume | (3) Menos que o de costume |
| (2) Igual ao de costume | (4) Muito menos capaz que o de costume |

9 – Tem se sentido pouco feliz e deprimido(a)?

- | | |
|------------------------|---------------------------------|
| (1) Absolutamente, não | (3) Um pouco mais que o costume |
|------------------------|---------------------------------|

(2) Não mais que o de costume

(4) Muito mais que o de costume

10 – Tem perdido confiança em si mesmo?

(1) Absolutamente, não

(3) Um pouco mais do que o costume

(2) Não mais que o de costume

(4) Muito mais que o de costume

11 – Tem pensado que você é uma pessoa que não serve para nada?

(1) Absolutamente, não

(3) Um pouco mais do que o costume

(2) Não mais que o de costume

(4) Muito mais que o de costume

12 – Sente-se razoavelmente feliz considerando todas as circunstâncias?

(1) Mais que o de costume

(3) Menos que o de costume

(2) Igual ao de costume

(4) Muito menos que o de costume

ANEXO B
ESCALA DE SONOLÊNCIA DE EPWORTH

Qual a probabilidade de você cochilar ou adormecer nas situações abaixo – e não apenas sentir-se cansado?

Este questionário refere-se ao seu modo de vida habitual nos últimos tempos. Mesmo que não tenha feito passado por alguma dessas situações ultimamente, tente imaginar como é que elas o afetariam. Use a escala que se segue para escolher o número mais apropriado para cada situação:

- 0 – nenhuma probabilidade de pegar no sono;**
- 1 – ligeira probabilidade de pegar no sono;**
- 2 – moderada probabilidade de pegar no sono;**
- 3 – forte probabilidade de pegar no sono.**

| Situação | Probabilidade de Pegar no sono (de 0 a 3) |
|---|---|
| Sentado lendo um livro | |
| Sentado vendo televisão | |
| Sentado inativo em lugar público (por exemplo, sala de espera, cinema ou reunião) | |
| Como passageiro num carro durante uma hora sem paragem | |
| Deitado descansando à tarde quando as circunstâncias permitem | |
| Sentado conversando com alguém | |
| Sentado calmamente após um almoço sem ter bebido álcool | |
| Ao volante parado no trânsito durante alguns minutos | |

APÊNDICE A
QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO

Por favor, preencha os dados seguintes:

1) Perfil sociobiográfico

Sexo: Homem () Mulher ()

Idade: _____

Estado/cidade do Brasil onde mora: _____

Estado Civil: Solteiro (); Separado/Divorciado (); Viúvo (); Casado ();
União Estável (); Outro/Qual _____

Escolaridade: Fundamental incompleto (); Fundamental completo (); Médio incompleto (); Médio completo (); Superior incompleto (); Superior completo ();

Quantas pessoas dependem da sua renda, excluindo o você próprio? _____

2) Perfil laboral e sociolaboral

Vínculo contratual: Autônomo () ou Empregado de frota ()

Ano de fabricação do veículo em que trabalha: _____

Qual é aproximadamente a sua renda mensal? R\$ _____

Qual ou quais os tipos de cargas transportadas nos seus fretes? Carga seca ();
Mudanças/móveis (); Carga frigorífica (); Bebidas (); Frutas/verduras ();
Químicos/perigosos (); Carga viva (); Água (); Granel Sólido (); Carga Fracionada ();
outra/qual? _____

Tempo na profissão de caminhoneiro: _____ anos, _____ meses

Teve ou tem outra profissão? Não (); Tenho atualmente (); Tive antes de ser
caminhoneiro (); Qual? _____

Quantos quilômetros aproximadamente você viaja a trabalho, por mês? _____

Número de horas trabalhadas, em média, por dia: _____

Número de dias trabalhados, em média, por semana: _____

Número de dias de folgas por mês, incluindo finais de semana: _____

3) Perfil complementar de saúde

Quais serviços públicos de saúde ou assistência social onde você procurou atendimento, nos últimos 12 meses? (pode marcar vários): NASF (); CAPS (); UPA/UBS (); Hospital público (); Clínicas particulares/planos de saúde (); CREAS (); CRAS ();
Outro/qual _____

Horas de sono, em média: _____

Como avalia a qualidade do seu sono? Ótima (); Boa (); Regular (); Ruim ();
Péssima ();

Fuma? Não (); Muito, e quero parar (); Muito e não quero parar (); Moderadamente ();
Raramente (); Fui fumante ()

E bebidas alcoólicas? Sempre que possível (); Moderadamente (); Só de vez em quando ();
Nunca (); Parei de beber ()

Teve algum acontecimento fora do trabalho, nas últimas semanas, que o deixou muito estressado, triste ou ansioso? Sim (); Não ()

Teve algum acontecimento no seu trabalho, nas últimas semanas, que o deixou muito estressado, triste ou ansioso? Sim (); Não ()

APÊNDICE B
ROTEIRO DE ENTREVISTA

- 1)** Por que você escolheu essa profissão?
- 2)** Quais as vantagens de ser caminhoneiro?
- 3)** E as desvantagens?
- 4)** Quais as maiores dificuldades que um caminhoneiro encontra na estrada?
- 5)** Quais as reivindicações que você considera mais importantes para os caminhoneiros hoje?

APÊNDICE C
TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Pelo presente Termo de Consentimento Livre e Esclarecido eu,

_____, em pleno exercício dos meus direitos me disponho a participar da Pesquisa “**O TRABALHO DE CAMINHONEIROS: ENTRE A MALHA RODOVIÁRIA E A SAÚDE MENTAL**”.

Declaro ser esclarecido e estar de acordo com os seguintes pontos:

O trabalho “**O TRABALHO DE CAMINHONEIROS: ENTRE A MALHA RODOVIÁRIA E A SAÚDE MENTAL**” terá como objetivo geral **ESTUDAR AS VIVÊNCIAS LABORAIS DOS CAMINHONEIROS E SUAS REPERCUSSÕES NA SAÚDE MENTAL**. Ao voluntário só caberá a autorização para **RESPONDER AOS QUESTIONÁRIOS E ENTREVISTAS DA PESQUISA** e não haverá nenhum risco ou desconforto ao voluntário.

- Ao pesquisador caberá o desenvolvimento da pesquisa de forma confidencial; entretanto, quando necessário for, poderá revelar os resultados ao médico, indivíduo e/ou familiares, cumprindo as exigências da Resolução Nº. 466/12 do Conselho Nacional de Saúde/Ministério da Saúde.

- O voluntário poderá se recusar a participar, ou retirar seu consentimento a qualquer momento da realização do trabalho ora proposto, não havendo qualquer penalização ou prejuízo para o mesmo.

- Será garantido o sigilo dos resultados obtidos neste trabalho, assegurando assim a privacidade dos participantes em manter tais resultados em caráter confidencial.

- Não haverá qualquer despesa ou ônus financeiro aos participantes voluntários deste projeto científico e não haverá qualquer procedimento que possa incorrer em danos físicos ou financeiros ao voluntário e, portanto, não haveria necessidade de indenização por parte da equipe científica e/ou da Instituição responsável.

- Qualquer dúvida ou solicitação de esclarecimentos, o participante poderá contatar a equipe científica no número **(083) 991488220** com **JANSEN SOUZA MOREIRA**.

- Ao final da pesquisa, se for do meu interesse, terei livre acesso ao conteúdo da mesma, podendo discutir os dados, com o pesquisador, vale salientar que este documento será impresso em duas vias e uma delas ficará em minha posse.

- Desta forma, uma vez tendo lido e entendido tais esclarecimentos e, por estar de pleno acordo com o teor do mesmo, dato e assino este termo de consentimento livre e esclarecido.

Assinatura do pesquisador responsável

Assinatura do Participante

APÊNDICE D
TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA GRAVAÇÃO DE VOZ

Eu, _____, depois de entender os riscos e benefícios que a pesquisa intitulada “O TRABALHO DE CAMINHONEIROS: ENTRE A MALHA RODOVIÁRIA E A SAÚDE MENTAL” poderá trazer, e entender especialmente os métodos que serão usados para a coleta de dados, assim como estar ciente da necessidade da gravação de minha entrevista, **AUTORIZO**, por meio deste termo, o pesquisador Jansen Souza Moreira, a realizar a gravação de minha entrevista sem custos financeiros a nenhuma parte.

Esta **AUTORIZAÇÃO** foi concedida mediante o compromisso do pesquisador acima citado em garantir-me os seguintes direitos:

1. Poderei ler a transcrição de minha gravação;
2. Os dados coletados serão usados exclusivamente para gerar informações para a pesquisa aqui relatada e outras publicações dela decorrentes, quais sejam: revistas científicas, jornais, congressos entre outros eventos dessa natureza;
3. Minha identificação não será revelada em nenhuma das vias de publicação das informações geradas;
4. Qualquer outra forma de utilização dessas informações somente poderá ser feita mediante minha autorização, em observância ao Art. 5º, XXVIII, alínea “a” da Constituição Federal de 1988.
5. Os dados coletados serão guardados por 5 anos, sob a responsabilidade do pesquisador Jansen Souza Moreira e após esse período, serão destruídos.
6. Serei livre para interromper minha participação na pesquisa a qualquer momento e/ou solicitar a posse da gravação e transcrição de minha entrevista.

Ademais, tais compromissos estão em conformidade com as diretrizes previstas na Resolução N.º. 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde do Ministério da Saúde/Comissão Nacional de Ética em Pesquisa, que dispõe sobre Ética em Pesquisa que envolve Seres Humanos.

Assinatura do Pesquisador Responsável

Assinatura do Participante