

# SAÚDE MENTAL DE CAMINHONEIROS BRASILEIROS NO CONTEXTO DA PANDEMIA DE COVID-19

Ana Victória Carvalho Kauffmann<sup>1</sup>  
Caroline Rodrigues Fransosi<sup>2</sup>  
Efigênia Lima Torres Portugal Kneip<sup>3</sup>  
Francieli Pilatti<sup>4</sup>  
Stephany Theresa Ramos Neves<sup>5</sup>  
Mariana Mateus Penha<sup>6</sup>

## RESUMO

A falta de reconhecimento profissional e condições precárias e negligentes de trabalho podem resultar no adoecimento psíquico dos trabalhadores, sendo comum que não tenham acesso aos profissionais da área de saúde mental. Visando contribuir para a compreensão do sofrimento psíquico de caminhoneiros brasileiros e suas formas de manifestação, a presente pesquisa busca analisar sua saúde mental em dimensão multifacetada. Para tanto aplicou-se o instrumento *Self Reporting Questionnaire* (SRQ-20) em 62 motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas. Os resultados apontam o consumo de substâncias psicoativas pelos caminhoneiros (como álcool, anfetaminas – “rebite” – e cocaína) correlacionáveis a sintomas de problemas de saúde mental. Identificou-se índice de vacinação contra COVID-19 abaixo da média nacional, apontando como causas principais problemas de acesso aos imunizantes e o fato de não acreditarem na eficácia da vacina. Nas respostas específicas do SRQ-20 foram identificados dois grupos de correlações, um com características tendentes a problemas de ansiedade e outro com características tendentes a problemas de depressão, indicando perspectivas para futuras pesquisas.

**Palavras chaves:** Saúde Mental; Saúde do Trabalhador; Caminhoneiros; Psicologia do Trabalho; SRQ-20.

<sup>1</sup> Discente do 10º Semestre do curso de graduação em Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG. E-mail: anacarvalho.k@outlook.com

<sup>2</sup> Discente do 10º Semestre do curso de graduação em Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG. E-mail: crfransosi@gmail.com

<sup>3</sup> Discente do 10º Semestre do curso de graduação em Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG. E-mail: efigeniakneip@hotmail.com

<sup>4</sup> Discente do 10º Semestre do curso de graduação em Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG. E-mail: pilatti\_9@hotmail.com

<sup>5</sup> Discente do 10º Semestre do curso de graduação em Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG. E-mail: stephanytheresa@gmail.com

<sup>6</sup> Mestre em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações - PSTO/UnB. Docente do Curso de Graduação em Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG. Orientou o desenvolvimento do trabalho na disciplina TCC-II.

## ABSTRACT

The lack of professional recognition and precarious and negligent working conditions can result in workers becoming mentally ill, and it is common that they do not have access to mental health professionals. Aiming to contribute to the understanding of the psychological suffering of Brazilian truck drivers and its manifestations, this research aim to analyze their mental health in a multifaceted dimension, having applied the instrument Self Reporting Questionnaire (SRQ-20) to 62 professional drivers. The results show the consumption of psychoactive substances by truck drivers (such as alcohol, amphetamines – “rivet” – and cocaine) that can be correlated with symptoms of mental health problems. The vaccination rate against COVID-19 was found to be below the national average, pointing out as the main causes problems in access to vaccines and the fact that they do not believe in the effectiveness of the vaccine. In the specific responses of the SRQ-20, two groups of correlations were identified, one with characteristics prone to anxiety problems and the other with characteristics prone to depression problems, indicating paths for future research.

**Key words:** Mental Health; Worker Health; Truck Drivers; Workplace Psychology; SRQ-20.

## 1 INTRODUÇÃO

A saúde, física e mental, têm conceitos complexos e historicamente influenciados por contextos sociopolíticos e pela evolução de suas práticas. De acordo com a Organização Mundial da Saúde - OMS (1946, n.p.), "a saúde é um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não consiste apenas na ausência de doença ou de enfermidade". Em 2020, o contexto da saúde, geral e mental, e dos ambientes de trabalho teve uma grande mudança ocasionada pelo impacto da pandemia da COVID-19, em que foi necessária a adoção de cuidados imediatos para a proteção e a contenção do vírus. Devido às mudanças imediatas, ocorreram impactos diretos à saúde dos indivíduos, gerando efeitos adversos relacionados às preocupações com a letalidade e à facilidade de transmissão do vírus, ao isolamento social, quarentena, cancelamento dos eventos em massa, proibição de viagens e mudanças nas práticas de trabalho (STANTON *et al.*, 2020).

A relação entre saúde mental e trabalho tem sido por muitas décadas objeto de estudo entre pesquisadores de várias áreas como a psicologia, a psiquiatria, a antropologia, a sociologia, entre outras. Para Dejours (*apud* GLINA *et al.*, 2001), as condições de trabalho têm como alvo o corpo, enquanto a organização do trabalho atinge o funcionamento psíquico. A organização do trabalho pode apresentar-se como fator de fragilização mental dos indivíduos, o que torna as organizações como parte responsável pela Saúde Mental de seus integrantes (VASCONCELOS; FARIA, 2008).

Do ponto de vista da ergonomia, a análise da organização do trabalho deve levar em conta a organização do trabalho prescrita (formalizada pela empresa) e a organização do

trabalho real (o modo operatório dos trabalhadores). Segundo Dejours (*apud* GLINA *et al.*, 2001), o descompasso entre as duas favorece o aparecimento do sofrimento mental, uma vez que levaria o trabalhador à necessidade de transgredir para poder executar a tarefa.

O caminhoneiro representa uma categoria profissional de extrema importância e que está exposta a inúmeras situações que podem gerar o sofrimento psíquico, enfrentando problemas e as mais diversas dificuldades, como, por exemplo, estradas em má conservação, acidentes e assaltos, expondo o motorista a perigo de vida, problemas de saúde e perda do status profissional (GUIMARÃES; APARECIDA, 2003).

O presente estudo tem por objetivo analisar a saúde mental dos caminhoneiros brasileiros em sua dimensão multifacetada. Para tanto, pretende-se (a) descrever o perfil sociodemográfico da população investigada, (b) rastrear transtornos mentais comuns em caminhoneiros brasileiros, em meio à pandemia da COVID-19, (c) analisar as condições de trabalho dos caminhoneiros brasileiros, com base na Lei 13.103/2015 e (d) relacionar os dados de rastreamento de sinais de transtornos mentais comuns com o perfil sociodemográfico dos participantes da pesquisa.

## 2 MÉTODO

Este estudo, de caráter exploratório e descritivo, apresenta corte transversal e utilizou técnicas qualitativas e quantitativas para análise de dados. Foi realizada pesquisa bibliográfica e levantamentos de dados por meio de questionário sociodemográfico e do instrumento *Self-Reporting Questionnaire* (SRQ-20).

Contendo 20 itens dicotômicos (sim/não), sendo quatro questões sobre sintomas físicos e 16 questões sobre distúrbios psicoemocionais o *Self-Reporting Questionnaire* (SRQ-20) foi desenvolvido pela Organização Mundial da Saúde e destina-se ao rastreamento de transtornos mentais comuns, onde cada resposta positiva equivale a um ponto (GUILLAND; CRUZ; KASZUBOWSKI, 2018). Originalmente, o SRQ possuía 24 itens, sendo os 20 primeiros para triagem de distúrbios não psicóticos e os 4 últimos para detecção de distúrbios psicóticos. A versão em português do SRQ adotou os 20 primeiros itens para investigar transtornos mentais comuns (morbidade não psicótica) (SANTOS; ARAÚJO; PINHO; SILVA, 2010, p. 546). No Brasil, o SRQ-20 apresenta evidências de validade e fidedignidade, inclusive no contexto laboral (SANTOS; ARAÚJO; OLIVEIRA, 2009), exibindo proporção cumulativa de variância de 59,6% (SANTOS; ARAÚJO; OLIVEIRA, 2009), Alfa de Cronbach de 0,92 (GUILLAND; CRUZ; KASZUBOWSKI, 2018) e

coeficiente de consistência interna geral e padronizado de 0,80 (SANTOS; ARAÚJO; OLIVEIRA, 2009).

O questionário sociodemográfico elaborado pelas autoras contém perguntas que avaliam dados sociodemográficos, hábitos vitais - como uso de medicamentos, álcool e outras substâncias -, informações sobre contaminação e vacinação contra a COVID-19 e questões relacionadas ao trabalho, como jornada, vínculo trabalhista e tipo de carga transportada.

A população do estudo incluiu caminhoneiros residentes no território brasileiro, de ambos os sexos, maiores de 18 anos, que atuam em regime de trabalho autônomo ou como empregados em empresas privadas. A coleta de dados se deu nas dependências de uma oficina mecânica de veículos pesados situada na Rodovia dos Imigrantes, em Várzea Grande - MT.

O projeto dessa pesquisa foi revisado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa do Centro Universitário de Várzea Grande conforme protocolo CAAE: 50305421.2.0000.5692, localizado no campus UNIVAG, Av. Dom Orlando Chaves nº 2655 - Bairro Cristo Rei, Bloco C, Anexo à Pró-Reitoria de Pós-Graduação, Pesquisa e Extensão do UNIVAG - Centro Universitário de Várzea Grande e a mesma ocorreu no período compreendido entre 17 de agosto de 2021 e 18 de setembro de 2021. Foram obtidas 76 respostas, porém, treze foram retiradas da apuração dos dados devido ao não entendimento da pergunta “estado de moradia”, onde os respondentes entenderam “estado” como condição do local onde moram e não como unidade da federação. Ainda, uma resposta foi desconsiderada por estar em duplicidade. Assim, foram obtidas 62 respostas válidas de caminhoneiros recrutados nas dependências da oficina mecânica. Estes puderam optar, conforme conveniência, por responder à pesquisa na ocasião, em questionário impresso, ou posteriormente, em questionário online inserido na plataforma *Google Forms*, cujo link fora enviado por e-mail e/ou via aplicativo *Whatsapp*.

Nessa etapa foram aplicados conjuntamente o questionário sociodemográfico já mencionado e o *Self-Reporting Questionnaire* (SRQ-20). A escolha das pesquisadoras por esses instrumentos se deu em virtude do grau de acurácia que os mesmos proporcionaram aos resultados, pela facilidade de entendimento de seus itens e pela praticidade em sua aplicação.

Para a análise, as respostas recebidas foram divididas em quatro grupos, sendo estes: (a) caracterização da população, (b) aspectos relacionados à pandemia de COVID-19, (c) aspectos profissionais e (d) avaliações na área de saúde. As análises de correlação foram feitas utilizando os softwares Microsoft Excel 365 e IBM SPSS (Statistical Package for Social Sciences).

Para busca de correlação foram analisados os coeficientes  $r$  de Spearman e  $p$ -valor (Pearson) de significância. De acordo com Agresti (2009), o método de Spearman avalia as associações entre variáveis numa escala de vai de -1 a +1, sendo que o sinal indica se a correlação é positiva ou negativa. Assim, se as variáveis forem estatisticamente independentes, o valor será igual a zero e quanto mais próximo o valor absoluto for de 1, mais forte será a associação.

Adotou-se, ainda, parâmetros indicados por Hinkle *et al.* (2003), segundo quem uma correlação pode ser considerada: (a) muito forte, se o valor (absoluto) do  $r$  for maior que 0,9; (b) forte, se for entre 0,7 e 0,9; (c) moderada, se for entre 0,5 e 0,7; (d) fraca, se for entre 0,3 e 0,5; e (e) desprezível, se for menor que 0,3.

Embora a amostra tenha sido colhida de forma não-direcionada, entende-se que não é possível a generalização do aqui observado para todos os caminhoneiros, uma vez que o erro amostral se tornaria muito grande, de forma que as conclusões aqui apresentadas são estatisticamente válidas para a amostra observada, mas podem também indicar caminhos para análises que envolvam toda a população de caminhoneiros do país, por exemplo.

### 3 RESULTADOS

Os resultados foram divididos em quatro grupos, passando-se a expor inicialmente os dados de caracterização da população analisada.

#### 3.1 Caracterização da população

A média de idade dos respondentes foi de 39,9 anos, distribuídos por faixa etária conforme apresentado no Gráfico 1. Dentre os respondentes, a maioria se declarou do gênero masculino (96,8%), tendo uma respondente que se declarou do gênero feminino e um respondente declarado gênero não-binário.

Tratando de escolaridade, 46,8% dos respondentes indicou ter estudado apenas o ensino fundamental: destes, 22,6% têm o ensino fundamental incompleto e 24,2% têm o ensino fundamental completo. Outros 45,2% declararam ter alcançado até o nível médio, sendo que 25,8% destes não completaram o ensino médio e 19,4% completaram o ensino médio. Apenas 4,8% dos respondentes apontaram ter ensino superior incompleto e 3,2% nível superior completo. Não foi identificado nenhum respondente com estudo em nível de pós-graduação.

Quanto ao estado civil, 69,3% apontou ter um(a) parceiro(a), sendo que 43,5% se declararam casados e 25,8% em união estável. 24,2% dos respondentes disseram ser solteiros, 4,8% disseram ser divorciados e 1,6% apontaram outras situações.

82,3% dos respondentes disseram ter filhos, com média de 1,86 filhos por respondente. Analisando a faixa etária dos filhos dos respondentes, 35,5% afirmaram ter filhos com mais de 15 anos; 14,5% filhos entre 10 e 15 anos; 16,1% filhos de 5 a 10 anos e 16,1% filhos com menos de 5 anos.

Avaliando geograficamente, a maior parte dos respondentes mora em Mato Grosso (66,1%), seguidos dos estados do Acre, Paraná e São Paulo (6,5% cada), Rondônia (4,8%), Rio Grande do Sul (3,2%) e Goiás, Minas Gerais, Piauí e Santa Catarina (1,6% cada).

A maior parte dos respondentes se mostrou nas categorias com maior tempo de serviço, sendo que 59,7% tem 11 ou mais anos de trabalho como caminhoneiro (27,4% de 11 a 20 anos e 32,3% mais de 20 anos). Outros 25,8% apontaram ter entre 6 e 10 anos de trabalho na profissão, 8,1% de 2 a 5 anos e 6,5% até um ano de trabalho na profissão.

Por fim, identificou-se que 67,7% dos respondentes trabalham como empregados, 30,6% como autônomos e 1,6% como agregado. As respostas sobre a jornada de trabalho serão avaliadas em tópico adiante junto com outras questões relacionadas ao trabalho.

As análises estatísticas demonstram ainda haver correlação entre o "tempo de profissão" e a "Idade" do respondente ( $r = 0,711^{**}$ ). Além disso, observou-se correlação negativa entre o item "quantidade de filhos" e a "grau de escolaridade" ( $r = -0,446^{**}$ ), o que aponta no sentido de que quanto mais escolaridade o respondente tem, menor a quantidade de filhos.

Observou-se ainda que a "faixa-etária dos filhos" também tem correlação negativa com a "Escolaridade" dos respondentes ( $r = -0,423^{**}$ ), o que significa que quanto maior a escolaridade do respondente, menor a idade dos filhos.

### 3.2 Avaliação relacionada à pandemia de COVID-19

Em razão da pandemia da COVID-19, entendeu-se relevante questionar o público-alvo sobre dados relacionados ao tema. Identificou-se que 27,4% dos respondentes afirmaram já ter contraído COVID-19, enquanto 72,6% afirmaram não ter tido a doença. Com relação à vacinação, 43,5% dos respondentes afirmaram não ter sido vacinados; 33,9% afirmaram ter tomado apenas a primeira dose da vacina. Apenas 3,2% afirmaram já ter tomado as duas doses da vacina, enquanto 19,4% afirmaram ter tomado a vacina em dose única.

Os respondentes foram questionados ainda quanto a eventuais dificuldades para serem vacinados, tendo 27,4% relatado dificuldade em ser vacinado. Apesar disso, 38,7% dos participantes anotaram respostas no quesito "se a resposta anterior for sim, qual a dificuldade encontrada". Dentre os que responderam este quesito, as principais dificuldades apontadas foram referentes ao "acesso" às vacinas e que "não acreditam ou sequer procuraram" a vacina.

Com relação ao acesso, 14,5% dos respondentes apontaram ter tido esse tipo de dificuldade, relatando, por exemplo, que não estavam em sua localidade de moradia no período de sua vacinação, ficando impedidos de tomar a vacina em outras cidades. De outro lado, identificou-se que sete participantes afirmaram não ter tido dificuldade para vacinar e indicaram posteriormente que não querem ser vacinados (11,3% do total).

A análise de correlação mostrou correlação negativa ( $r = -0,339^{**}$ ) entre os quesitos "Teve alguma dificuldade para ser vacinado?" e "Já foi vacinado para COVID-19?", ou seja, quem teve dificuldade não foi vacinado (ou quem já foi vacinado não teve dificuldade). Além disso, identificou-se correlação negativa entre os quesitos "Já foi infectado pelo novo coronavírus (COVID-19)?" e "Dorme mal?" ( $r = -0,305^*$ ), o que significa que “quem dorme mal” ainda “não foi infectado” (ou que quem “já foi infectado” não “dorme mal”). Em sentido parecido, identificou-se também correlação negativa fraca entre os quesitos "Já foi infectado pelo novo coronavírus (COVID-19)?" e "Tem se sentido triste ultimamente?" ( $r = -0,301^*$ ), o que significa que “quem já foi infectado pelo coronavírus” não “tem se sentido triste ultimamente”.

### 3.3 Avaliação de aspectos profissionais

Foram solicitadas algumas informações a respeito de aspectos ligados ao exercício profissional, com foco principalmente em relação a aspectos de saúde.

Os respondentes foram solicitados a informar quanto a eventuais acidentes de trabalho, tendo 24,2% afirmado já ter tido algum tipo de acidente de trabalho como caminhoneiro. Foi questionado também se os participantes já sofreram assalto durante o exercício profissional, tendo 22,6% dos respondentes apontando que sim.

Questionados com relação ao afastamento do trabalho por problemas ligados ao estresse, 6,5% apontaram já terem tido tal tipo de afastamento do trabalho.

Com relação à jornada de trabalho, 71% apontaram que têm jornada de trabalho maior que 12h diárias. 25,8% apontaram jornada menor que 12h diárias e 3,2% afirmaram que “depende da carga”.

Por fim, com relação ao tipo de material transportado, 62,9% transportam gêneros alimentícios ou vegetais; 22,6% transportam materiais para construção, 8,1% materiais agrícolas, 3,2% animais vivos e 3,2% combustíveis ou lubrificantes.

A análise de correlações mostra associação entre os quesitos "Já foi assaltado durante o trabalho (como caminhoneiro)?" e "Estado de moradia" ( $r = 0,405^{**}$ ). Ao analisar novamente os dados, observou-se que dos 41 entrevistados que moram em MT, 5 relataram já

terem sido assaltados (12,2%), enquanto dos 21 respondentes que moram em outros estados, 9 afirmaram já terem sido assaltados (42,8%).

Não foram observadas correlações entre os aspectos profissionais e os aspectos de saúde em geral, o que pode ser interpretado no sentido de que os aspectos de adoecimento avaliados não apresentam diferença estatisticamente significativa entre os diferentes tipos de carga transportada ou o fato de já ter tido acidente de trabalho ou, em outras palavras, independentemente do tipo de carga transportada os motoristas são afetados de maneira semelhante.

### 3.4 Avaliações na área de saúde

Com relação a aspectos mais específicos de saúde dos respondentes, observou-se que 12,9% dos respondentes afirmaram ter algum tipo de doença crônica. Destes, a maior incidência foi de hipertensão arterial (6,5%), seguidos de diabetes, perda de audição, psoríase e problemas pulmonares (1,6% cada).

Questionados se fazem ou já fizeram uso de medicamento ou outra substância (álcool, drogas etc), 43,5% afirmaram já ter feito uso de alguma dessas substâncias. Pedido detalhamento da resposta em caso positivo, foi possível constatar que a principal substância apontada foi o álcool, com 19,4%. O segundo item mais apontado foi o “rebite” (ou anfetamina), com 16,1%. Foram apontados ainda remédios para pressão ou diabetes (8,1%), cigarro (4,8%) e cocaína ou outras drogas (4,8%).

Foram feitas ainda várias perguntas relativas a aspectos ligados à saúde mental, cujas quantidades de respostas positivas e respectivos percentuais constam da Tabela 1. Do total de pesquisados, 10 deles (16,1%) têm indicação de transtorno mental comum, segundo os critérios do SRQ-20.

**Tabela 1 - Respostas do SRQ-20**

**Quesitos, quantidade e percentual de respostas positivas**

Pergunta	Sim	Percentual
Você tem dores de cabeça frequentes?	12	19,4%
Tem falta de apetite?	6	9,7%
Dorme mal?	22	35,5%
Assusta-se com facilidade?	11	17,7%
Tem tremores nas mãos?	7	11,3%
Sente-se nervoso (a), tenso (a) ou preocupado (a)?	24	38,7%
Tem má digestão?	9	14,5%
Tem dificuldade em pensar com clareza?	10	16,1%
Tem se sentido triste ultimamente?	12	19,4%

Tem chorado mais do que de costume?	3	4,8%
Encontra dificuldades para realizar com satisfação suas atividades diárias?	6	9,7%
Tem dificuldade para tomar decisões?	9	14,5%
Tem dificuldades no serviço (seu trabalho é penoso, causa-lhe sofrimento?)	7	11,3%
É incapaz de desempenhar um papel útil em sua vida?	4	6,5%
Tem perdido o interesse pelas coisas?	9	14,5%
Você se sente uma pessoa inútil, sem préstimo?	2	3,2%
Tem tido ideia de acabar com a vida?	0	0,0%
Sente-se cansado (a) o tempo todo?	13	21,0%
Tem sensações desagradáveis no estômago?	8	12,9%
Você se cansa com facilidade?	20	32,3%

Fonte: autoria própria.

Um primeiro aspecto observado com a análise de correlação é que há correlação forte entre quem toma "Remédio (pressão ou diabetes)" e o quesito "Tem alguma doença crônica?" ( $r = 0,769^{**}$ ). Tal aspecto é visto como positivo, posto que os respondentes que possuem doença estariam de alguma forma, sendo medicados.

Com relação às substâncias, observou correlação entre quem consome (iu) "Cocaína ou outras drogas ilícitas" e "Rebite ou anfetaminas" ( $r = 0,514^{**}$ ), ou seja, quem consumiu uma substância acabou consumindo também a outra. Observou-se ainda a correlação entre aqueles que apontaram consumir (ou ter consumido) "cocaína ou outras drogas ilícitas" com os quesitos: a) "Você se sente uma pessoa inútil, sem préstimo?" ( $r = 0,384^{**}$ ); b) "Dorme mal?" ( $r = 0,304^*$ ) e c) "Tem chorado mais do que de costume?" ( $r = 0,299^*$ ). Com isso, como as correlações são positivas, é possível apontar que quem respondeu positivamente para tais sintomas também apontou que consome (iu) cocaína ou outras drogas ilícitas.

Em sentido parecido, observou-se correlação entre quem apontou tomar (ou ter tomado) "Rebite ou anfetaminas" e quem respondeu sim à pergunta se "Tem chorado mais do que de costume?", com  $r = 0,310^*$ . Assim, quem respondeu sim a esta pergunta afirma também sim para o consumo de "rebite ou anfetaminas".

Olhando apenas os sintomas questionados, foram isoladas apenas as correlações de moderadas acima ( $r \geq 0,5$ ), conforme consta da Tabela 2.

**Tabela 2 - Correlações moderadas (ou acima) entre quesitos da área de saúde**

	Tem falta de apetite ?	Assusta-se com facilidade ?	Tem má digestão?	Tem se sentido triste ultimamente?	Encontra dificuldades para realizar com satisfação suas atividades diárias?	Sente-se cansado (a) o tempo todo?
Assusta-se com facilidade?		0,562 <sup>**</sup>				

Tem tremores nas mãos?	0,573**	
Tem má digestão?	0,528**	
Tem sensações desagradáveis no estômago?	0,524**	0,511**
Encontra dificuldades para realizar com satisfação suas atividades diárias?	0,530**	
Você se sente uma pessoa inútil, sem préstimo?		0,558**

**Fonte: resultados da pesquisa.**

Foi possível observar dois padrões de correlação entre os quesitos. Num primeiro padrão, há correlação entre os quesitos “Assusta-se com facilidade” e “tem má digestão” ( $r = 0,528^{**}$ ) e “tem falta de apetite” ( $r=0,562$ ), bem como deste último com o quesito “tem tremores nas mãos” ( $r=0,573$ ). Foi observada ainda correlação entre os quesitos “tem má digestão” e “tem sensações desagradáveis no estômago” ( $r=0,524$ ) e entre este último e o quesito “sente-se cansado o tempo todo” ( $r=0,511$ ). Tais correlações são positivas e apontam no sentido de que quem tem um dos sintomas, tende a também ter os outros, num padrão que pode indicar a necessidade de aprofundar os estudos em termos de doenças relacionadas à ansiedade e ao estresse.

Num segundo padrão de correlações, foram observadas ainda correlações entre as respostas aos quesitos “tem se sentido triste ultimamente” e “encontra dificuldades para realizar com satisfação suas atividades diárias” ( $r=0,530$ ) e entre este último quesito e o quesito “você se sente uma pessoa inútil, sem préstimo” ( $r=0,558$ ). As correlações são positivas, o que indica que quem apresenta um destes sintomas tende a apresentar também os outros, em um padrão que pode indicar a necessidade de aprofundar os estudos em termos de adoecimento relacionado à depressão, por exemplo.

#### 4 DISCUSSÃO

O Brasil vem desenvolvendo um importante papel na exportação dos produtos advindos do agronegócio, atendendo diversos mercados internacionais (SCOLARI, 2006, p. 3).

O crescimento da produção agropecuária é impressionante, pois em pouco mais de dez anos conseguiu aumentar em mais de cem por cento a produção de grãos, saindo de 57 milhões de t em 1990 para 115 milhões de t em 2.005 e se tornar um grande

exportador agropecuário, participando com mais de 4% do comércio mundial do agronegócio. (SCOLARI, 2006, p. 3).

O país é líder mundial consolidado e é um dos principais exportadores de soja, açúcar, carnes de frango, suína e bovina, café, suco de laranja e fumo (SCOLARI, 2006, p. 3). Ainda, apesar de ser um grande produtor, o modal rodoviário, é responsável por 65% do transporte de cargas no país, sendo essa parcela quatro vezes maior que o modal ferroviário, segundo maior e responsável por 15% das movimentações (CAIXETA-FILHO *et al.*, 2021, p. 3), porém, conforme relatório da Confederação Nacional do Transporte (2017, p. 1) “a qualidade e o crescimento da malha rodoviária não acompanham a demanda de infraestrutura para o escoamento da produção”

A frota de veículos aumentou 194,1%, de 2001 para 2016, mas as rodovias continuam com graves problemas de qualidade, comprometendo a segurança. No ano passado, mais da metade dos trechos avaliados pela CNT apresentaram problemas. Do total da malha, 1,7 milhão de km, apenas 12,2% (210.618,8 km) têm pavimento. (CNT, 2017, p. 1)

Conforme Algorta; Salib (2003) *apud* Caixeta-Filho *et al.*, (2021, p. 2) o modal rodoviário se destacou no Brasil em virtude do baixo custo de implementação da infraestrutura em comparação com o modal ferroviário e também a interesses políticos e de mercado, já que com uma grande malha viária, houve instalação de montadoras de veículos no país. Porém, os custos de operação nesse modal são mais altos do que nos outros, como por exemplo, o ferroviário e aquaviário.

A dependência do Brasil frente o modal rodoviário perpassa os mais diversos setores de economia, impactando profundamente na logística agroindustrial de nosso país, uma vez que mesmo não sendo essa a modalidade de transporte mais indicada para a atividade, principalmente em um país de dimensões continentais, é a predominante. (GABAN; GUARNIERI, 2015 *apud* CAIXETA-FILHO *et al.*, 2021, p. 3).

Dentre o crescimento da frota circulante no país, os caminhões tiveram um aumento de 84,3%, de 2001 para 2016 (CNT, 2017, p. 6). Os registros de transportadoras de cargas são de 111.743 empresas, 274 cooperativas e 374.029 motoristas autônomos no ano de 2017 (CNT, 2017, p. 10) devido a isso, exige-se maior mão de obra no seguimento do transporte. Apesar do seu papel tão importante para a logística brasileira, o caminhoneiro brasileiro tem uma profissão precarizada e sua essencialidade para o país foi percebida na greve de 2018. (CAIXETA-FILHO *et al.*, 2021, p. 2).

A profissão de caminhoneiro exige que o trabalhador fique diversos dias longe de casa, tornando assim, quase impossível que ele dê continuidade aos estudos, pois, mesmo que haja possibilidade de estudo a distância, há necessidade de conexão com internet, o que, nem sempre, está disponível para essa classe de profissional. O resultado disso é a baixa

escolaridade deles que, conforme resultados dessa pesquisa, concentra-se no ensino fundamental, quiçá, o médio, este dado também está presente em outros estudos, como de Masson e Monteiro (2009) e Krause e Carniel (2014), que apontam 64,8% e 71,8% dos pesquisados haviam cursado somente o ensino fundamental.

Por consequência da profissão, incluindo aí a impossibilidade de estudo, especializações e avanço em outras perspectivas profissionais e com ganho salarial aproximado, esses profissionais dificilmente mudam de área de atuação, percebe-se esse fato pelo tempo de trabalho, onde a pesquisa apontou que quase 60% deles tem mais de 11 anos na profissão e, detalhadamente, 32,3% dos respondentes tem mais de 20 anos de profissão, o que também indica um início precoce quando considera-se que média de idade de dos respondentes é de 39,9 anos.

Em 11 de março de 2020, a COVID-19 foi caracterizada pela Organização Mundial da Saúde como uma pandemia, que refere-se à distribuição geográfica de uma doença e não à sua gravidade (OPAS, n.p.). Dentre os profissionais que foram considerados como essenciais estava o caminhoneiro, coube a eles continuar o escoamento de produtos e insumos, conforme Artigo 3º, parágrafo 1º, inciso XXII do Decreto nº 10.282 de 20 de março de 2020:

Art. 3º As medidas previstas na Lei nº 13.979, de 2020, deverão resguardar o exercício e o funcionamento dos serviços públicos e atividades essenciais a que se refere o § 1º.

§ 1º São serviços públicos e atividades essenciais aqueles indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, assim considerados aqueles que, se não atendidos, colocam em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população, tais como: [...]

XXII - serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral. [...] (BRASIL, 2020, n.p.)

No Brasil ficou evidente a importância e protagonismo do SUS (Sistema Único de Saúde) enquanto garantidor do direito à saúde, em cordato à Constituição Federal:

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação. (BRASIL, 1988, n.p.)

Os princípios do Sistema Único de Saúde são universalização, equidade e integralidade, definidos como:

Universalização: a saúde é um direito de cidadania de todas as pessoas e cabe ao Estado assegurar este direito, sendo que o acesso às ações e serviços deve ser garantido a todas as pessoas, independentemente de sexo, raça, ocupação ou outras características sociais ou pessoais.

Equidade: o objetivo desse princípio é diminuir desigualdades. Apesar de todas as pessoas possuírem direito aos serviços, as pessoas não são iguais e, por isso, têm necessidades distintas. Em outras palavras, equidade significa tratar desigualmente os desiguais, investindo mais onde a carência é maior.

Integralidade: este princípio considera as pessoas como um todo, atendendo a todas as suas necessidades. Para isso, é importante a integração de ações, incluindo a promoção da saúde, a prevenção de doenças, o tratamento e a reabilitação. Juntamente, o princípio de integralidade pressupõe a articulação da saúde com outras políticas públicas, para assegurar uma atuação intersetorial entre as diferentes áreas que tenham repercussão na saúde e qualidade de vida dos indivíduos. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020, n.p.).

Conforme Tetemann, Trugilho e Sogame (2016, p. 357), a territorialização compõe o modo de organização da rede de serviços e das práticas de saúde locais, e complementam que

O objetivo da territorialização consiste em definir prioridades relacionadas aos problemas de saúde, que definirá o planejamento das ações dos serviços mais adequados para o enfrentamento dos agravos encontrados, gerando, conseqüentemente, impacto positivo na saúde da população e nas suas condições de vida, o que refere a utilização inteligente da epidemiologia. (TEIXEIRA; PAIM; VILASBÔAS, 1998 *apud* TETEMANN; TRUGILHO; SOGAME, 2016, p.357).

Porém, diferentemente do apregoado na constituição do SUS e devido a uma interpretação estrita da palavra territorialização e não do seu conceito, ela se tornou uma forma de “burocratizar” o sistema, exigindo que, para o acesso da pessoa ao sistema de saúde ela tenha endereço (com comprovante) naquele território geográfico. Ou seja, se o usuário tem endereço naquela localidade, ele tem acesso ao serviço de saúde, do contrário, não pode ser atendido.

Territorialidade é, assim, muitas vezes entendida de forma equivocada por alguns gestores e profissionais e, com isso, acabam negando ao usuário do SUS o acesso aos serviços de saúde, cerceando o livre transitar dos mesmos em busca de atenção para suas demandas de saúde. (TETEMANN; TRUGILHO; SOGAME, 2016, p.358)

Ora, então, considerando que na prática o conceito de território é entendido como parte do local físico/geográfico, os caminhoneiros se tornam pessoas sem território quando estão fora de seu endereço de origem e não podem ter suas demandas de saúde atendidas. Se considerarmos que ninguém escolhe onde terá uma demanda de saúde, a territorialização se sobrepõe ao princípio da universalidade do SUS, pois, ter atendimento em saúde negado, contraria não somente os princípios do SUS, mas, até mesmo o princípio da dignidade da pessoa humana constante na Carta Magna de 1988.

As demandas e as necessidades de saúde não respeitam limites e fronteiras. As pessoas procuram buscar respostas às suas demandas de saúde e sobrevivência onde há melhor estrutura para atendê-las (PREUSS, 2010 *apud* TETEMANN; TRUGILHO; SOGAME, 2016, p.358 ).

A ascensão das redes sociais trouxe junto com a expansão das informações algo que se tornou um problema de saúde: as fake news que são notícias que propagam conteúdo não verdadeiros [...] caracterizado como uma informação com baixo cunho racional, lógico ou verdadeiro, que entra em um fluxo constante de propagação (MATOS, 2019, p. 79) e que impedem que ações em saúde coletiva atinjam um número considerável de pessoas atendidas.

A grande questão que permeia a problemática da propagação de notícias falsas consiste no desnorreamento populacional, ocasionado pela incerteza de quais fontes podem ser confiáveis. Desta forma, notícias robustas e verdadeiras adquirem menor impacto em diversos núcleos sociais. (MATOS, 2019, p. 79)

E quanto menos pessoas se engajam nas ações, mais demora em uma solução coletiva ocorrer.

Este problema se torna ainda mais significativo, uma vez que, frente à pandemia, certas atitudes errôneas podem comprometer amplamente a saúde coletiva. Dessa forma, gera-se perda da eficácia de medidas preventivas (como o afastamento social) e/ ou são gerados falsos alardes ou falsas esperanças para o leitor. (MATOS, 2019, p. 80)

Observa-se o impacto negativo da propagação de notícias falsas quando oportunizado à vacinação as pessoas se negam ser imunizadas devido ao medo de efeitos adversos que já foram amplamente refutados pela ciência.

Ainda, o SUS e seus profissionais perdem credibilidade, força de atuação e influência quando pessoas propagam informações que prejudicam a saúde de todos. É necessário atenção, criticidade e conversas para fortalecimento das ações científicas e que levam ao bem coletivo.

Quanto aos aspectos profissionais dos entrevistados, tem-se que a Lei 13.103 de 2 de março de 2015 que regulou o exercício profissional dos motoristas, sejam eles de transportadores de passageiros ou de cargas, e reza, em seu artigo 235-C sobre a jornada diária desses trabalhadores

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

Ou seja, na prática, a Lei não é cumprida, visto que a maioria dos respondentes da pesquisa afirmou que sua jornada de trabalho é maior que 12 horas. Soma-se a isso a falta de fiscalização e a forma de remuneração praticada nesse segmento que, geralmente, dá-se por comissionamento a partir da produção (quanto mais trabalha, mais ganha). Colabora também para esse efeito de excesso de trabalho o projeto neoliberal de ganhar a qualquer custo, com mudanças constantes na forma de ter e ser.

Apesar de ser sabido o quanto o cansaço físico e o excesso de cobranças colabora para o desequilíbrio homeostático, aparecimento de diversas doenças hipocinéticas e transtornos mentais ainda há insistência desses trabalhadores na extensão da jornada de trabalho e para tanto, eles recorrem ao uso de drogas, como cocaína e anfetaminas, a fim de terem maior tempo disponível para a condução do veículo. A forma de remuneração é um dos motivos que faz com que eles recorram a inibidores do sono e outras drogas para estender a jornada de trabalho: quanto mais “rodam”, mais ganham:

Destaca-se ainda o modo de contratação dos motoristas profissionais (por frete): a forma e o valor de pagamento (por tarefa e carga) funcionam como estímulos a longas jornadas de trabalho (visando ao menor tempo para a entrega) e ao trabalho solo (evitando maiores gastos com outro motorista no mesmo veículo) (KNAUTH *et al.*, 2012, p. 892).

Quanto aos aspectos de saúde dos entrevistados, observa-se que a ferramenta SRQ 20 pode apresentar limitações, por não possibilitar classificar os distúrbios psiquiátricos específicos ou a intensidade com que eles acometem os sujeitos, ainda assim ele pode identificar a existência, ou não, de transtornos mentais comuns e levar as pessoas a buscarem o tratamento antes do agravamento.

Devido às longas distâncias percorridas e as extensas horas de trabalho a serem cumpridas, a manutenção de saúde dos trabalhadores são inadequadas ou inexistentes resultam em “má alimentação, inatividade física, má quantidade e qualidade do sono, uso indiscriminado de substâncias psicoativas e a solidão”. (PEREIRA, AQUINO, ALENCAR, *et al.*, 2014, p. 463).

A elevada carga de trabalho, combinada com a ausência de oferta de serviços de saúde, de educação e poucas opções de lazer nos locais em que permanecem parados, propicia o consumo de substâncias para ficar acordado, como rebite, álcool e outras drogas. Os caminhoneiros estão em situação de vulnerabilidade decorrente das suas condições de trabalho, dos imperativos de gênero, das restritas oportunidades sociais e culturais, bem como da ausência de programas e políticas específicas que atendam suas necessidades de saúde e educação. Segundo o marco teórico da vulnerabilidade, em suas dimensões individual, social e programática, os caminhoneiros têm maior suscetibilidade a problemas de saúde como infecção por DST e HIV e uso regular de anfetaminas, álcool e outras drogas. (KNAUTH *et al.*, 2012, p. 892)

Os respondentes da pesquisa são em sua maior parte do gênero masculino (96,8%), considerando que os

Homens são menos propensos a reconhecer sintomas relacionados ao humor devido a não conformidade com noções dominantes de masculinidade e parecem ter uma tendência a reagir de modo distinto ao de mulheres quando enfrentam estresse psicológico (SILVA; MELO, 2021, p. 4615)

ocasionando que esses profissionais não reconheçam ou admitam seus sentimentos e sofrimentos.

Esse reconhecimento deficitário pode ocorrer pois homens parecem ter tendência a associar doença à fraqueza e têm maior dificuldade de expressar as ansiedades e os sentimentos de tristeza do que as mulheres. Por isso, podem ser mais resistentes a relatar sintomas emocionais aos entrevistadores. Além disso, especula-se que ainda quando o sofrimento é manifestado, singularidades nos modos de sofrer de homens podem representar uma barreira para o reconhecimento por parte de profissionais de Saúde. (SILVA; MELO, 2021, p. 4614)

Essa falta de reconhecimento pode se tornar um problema, se não trabalhado, visto que a profissão do caminhoneiro tem riscos que já lhe são inerentes e a dificuldade de acesso a certos serviços de saúde, seja por falta de tempo ou por disponibilidade deles em consequência, por exemplo, do machismo.

O machismo pode se colocar, para parte dos homens, como uma das causas de sofrimento (ao terem que ser provedores ou fortes, por exemplo), mas também como obstáculo ao enfrentamento dos mesmos (sem espaço para mediações e reflexividade). (SILVA; MELO, 2021, p. 4620)

Percebeu-se também a tendenciosidade na manutenção do padrão das respostas, o que pode, talvez, ser justificado pelas pesquisadoras serem mulheres. Em um outro contexto de pesquisa, por exemplo, feita por um homem, poderia haver alteração nas respostas, pelos pesquisados ficarem mais confortáveis pela presença da figura masculina.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

No projeto de pesquisa, a expectativa com relação ao número de respondentes era imensa, devido tanto à quantidade de caminhoneiros que circulam nas imediações da cidade de Várzea Grande – MT, como pela proximidade de uma das pesquisadoras com diversos profissionais. Porém, esbarrou-se em diversos pontos que, de alguma forma, dificultaram a pesquisa. O primeiro ponto foi quanto à estranheza que uma pesquisa acadêmica, da psicologia e, delineando mais ainda, sobre saúde mental causou nos caminhoneiros abordados. Depois, observou-se também o pouco entendimento da ferramenta Google Forms, alguns, inclusive, não sabendo nem da existência da mesma. Por último, quanto à desejabilidade social, que enviou as respostas para condições “aceitas” e menos indesejadas pela normatividade social.

A desejabilidade social, que consiste num dos tipos de enviesamento de respostas, pode ser classicamente definida como uma tendência presente nos sujeitos para atribuírem a si próprios atitudes ou comportamentos com valores socialmente desejáveis e para rejeitarem em si mesmos a presença de atitudes ou comportamentos com valores socialmente indesejáveis, quando respondem aos questionários de personalidade e às escalas de atitudes. (ALMIRO, 2017, p. 1)

Também se observou a inexistência de instrumento de pesquisa padronizado específico para o contexto dos caminhoneiros, sendo que várias das especificidades da profissão acabam não sendo contempladas devidamente pelo instrumento generalista utilizado.

As respostas obtidas apontaram no sentido do risco de adoecimento em termos de saúde mental de motoristas profissionais de caminhão que transitam por estradas brasileiras. Se por um lado a pesquisa mostrou que aqueles que possuem alguma doença crônica normalmente estão sendo medicados, de outro mostrou que é comum o consumo de substâncias psicoativas por parte dos caminhoneiros, especialmente substâncias estimulantes do sistema nervoso central como cocaína e anfetaminas (os chamados “rebites”), os quais podem ter seus efeitos inclusive potencializados se consumidas em conjunto com substâncias alcoólicas, sendo que esta mistura pode “causar danos à saúde do próprio usuário como interferir no comportamento do mesmo, de tal maneira que este fique sem noção do seu estado podendo vir a causar um acidente” (MORAES; MACIEL; GOIS, 2012, p. 1).

Dentre os achados da pesquisa, foram identificados dois grupos com padrões de correlação nas respostas quanto aos sintomas de problemas de saúde mental. Um primeiro grupo onde foram observadas correlações entre as respostas aos quesitos “assusta-se com facilidade”, “tem má digestão”, “tem falta de apetite”, “tem tremores nas mãos”, “tem sensações desagradáveis no estômago” e “sente-se cansado o tempo todo”, o que foi visto como oportunidade para futuros estudos que avaliem aspectos relacionados à ansiedade e ao estresse no tipo de público pesquisado.

Num segundo padrão de correlações, foram observadas ainda correlações entre as respostas aos quesitos “tem se sentido triste ultimamente”, “encontra dificuldades para realizar com satisfação suas atividades diárias” e “você se sente uma pessoa inútil, sem préstimo”, sendo que futuras pesquisas podem avaliar aspectos relacionados à depressão no tipo de público pesquisado.

## REFERÊNCIAS

AGRESTI, A. *et al.* Statistical methods for the social sciences. 5ª edição. Boston: Pearson, 2009.

ALMIRO, P. A. Uma nota sobre a desejabilidade social e o enviesamento de respostas. **Aval. psicol.**, Itatiba, v. 16, n. 3, jul. 2017. Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1677-04712017000300001&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712017000300001&lng=pt&nrm=iso)>

BAGAILOLO, P. R.; COSTA, E. L.; CAIXETA-FILHO, J. V. Caracterização do mercado de trabalho de caminhoneiros do transporte de carga formais e autônomos no Brasil. 2021 Disponível em <https://esalqlog.esalq.usp.br/upload/>

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

BRASIL. **Decreto nº 10.282 de 20 de março de 2020**. Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. Brasília, 20 mar. 2020. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm)

BRASIL. **Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Brasília, 2 mar. 2015. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm)

BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema Único de Saúde (SUS): estrutura, princípios e como funciona**. Brasília, 24 nov. 2020. Disponível em <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/saude-de-a-a-z/s/sistema-unico-de-saude-sus-estrutura-principios-e-como-funciona>

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas**. Material para a imprensa. 2017. Disponível em <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Rodoviario/1-4-2-1-1-/Inicial> – Brasília: CNT, 2017.

CARNIEL, F.; KRAUSE, C. SONO, ESTADO NUTRICIONAL E HABITOS DE VIDA DE CAMINHONEIROS QUE TRAFEGAM PELA BR 364. **Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente**, [S. l.], v. 5, n. 2, p. 125-138, 2014. DOI: 10.31072/rcf.v5i2.218. Disponível em: <https://revista.faema.edu.br/index.php/Revista-FAEMA/article/view/218..>

DE MATOS, R. C. Fake news frente a pandemia de COVID-19. **Vigilância Sanitária em Debate: Sociedade, Ciência & Tecnologia (Health Surveillance under Debate: Society, Science & Technology) – Visa em Debate**, [S. l.], v. 8, n. 3, p. 78-85, 2020. Disponível em: <https://visaemdebate.incqs.fiocruz.br/index.php/visaemdebate/article/view/1595>.

DE VASCONCELOS, A. DE FARIA, J. H. Saúde Mental no Trabalho: Contradições e Limites. **Psicologia & Sociedade**, v. 20, n. 3, 453-464, 2008. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/psoc/v20n3/16.pdf>>

GLINA, D. M. R.; ROCHA, L. E.; BATISTA, M. L.; MENDONÇA, M. G. V. Saúde mental e trabalho: uma reflexão sobre o nexos com o trabalho e o diagnóstico, com base na prática. **Cad. Saúde Pública**, v.17, n.3, Rio de Janeiro, maio/jun, 2001. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/csp/a/hPTdhk9g9Dwb3KcHY8H6xcp/?format=pdf&lang=pt>>

GUILLAND, R.; CRUZ, R. M.; KASZUBOWSKI, E. Propriedades Psicométricas do Inventário de Fatores Psicológicos de Doenças Relacionadas ao Trabalho: Um Estudo com Trabalhadores de Frigoríficos. **Psico-USF**, Campinas, v. 23, n. 3, p. 539-554, jul./set. 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psuf/a/t8jKpM3ns5czfXvwtD8w7Mz/?lang=pt&format=pdf>

GONÇALVES, D. M., STEIN, A. T.; KAPCZINSKI, F. Avaliação de desempenho do Self-Reporting Questionnaire como instrumento de rastreamento psiquiátrico: um estudo comparativo com o Structured Clinical Interview for DSM-IV-TR. **Cadernos de Saúde Pública [online]**. 2008, v. 24, n. 2, pp. 380-390. Epub 01 Fev 2008. Disponível em <https://www.scielo.br/j/csp/a/7dgFYgCkbXw9BgwY7dY94Nb/abstract/?lang=pt#>

GUIMARÃES, M. C.; LANDIM, L. S.; APARECIDA, H. R. S. Estresse Ocupacional e Sofrimento no Trabalho: Um Estudo Com Caminhoneiros. **Revista de Psicologia**, Fortaleza, v. 21 n.1/2, p. 54-63, dez. 2003.

HINKLE, D.E.; WIERSMA, W.; JURIS, S.G. **Applied Statistics for the Behavioral Sciences** 5th ed. Boston: Houghton Mifflin, 2003.

KNAUTH, D. R. *et al.* Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. **Revista de Saúde Pública [online]**. 2012, v. 46, n. 5, pp. 886-893. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0034-89102012000500016>>. Epub 03 Abr 2013. ISSN 1518-8787. <https://doi.org/10.1590/S0034-89102012000500016>.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. **Revista Brasileira de Enfermagem [online]**. 2010, v. 63, n. 4, pp. 533-540. Disponível em <https://www.scielo.br/j/reben/a/SfX3fnBfK7bfVtFbFzMHtPD/abstract/?lang=pt#>

MORAES, I.C.S; MACIEL, A.P.O; GOIS, E.P. Avaliação de bebidas energéticas cafeinadas e avaliação crítica tóxico-farmacológica do uso concomitante com álcool. **Revista de Iniciação Científica da Universidade Vale do Rio Verde**, v. 1, n. 2, 2012.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Constituição da Organização Mundial da Saúde** (OMS/WHO) – 1946. 2017 Disponível em:

<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/OMS-Organiza%C3%A7%C3%A3o-Mundial-da-Sa%C3%BAde/constituicao-da-organizacao-mundial-da-saude-omswho.html>

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Conselhos sobre doença coronavírus (COVID-19) para o público. 2020.** Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-forpublic>> Acesso em 05/06/2021.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Histórico da pandemia de COVID-19. **Folha informativa sobre COVID-19.** Disponível em <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>

PEREIRA, F. G. F.; AQUINO, R. A. de; ALENCAR, V. D. de M.; PORDEUS, A. M. J.; ATAÍDE, M. B. C. de. Relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros. **Revista Brasileira em Promoção da Saúde**, [S. l.], v. 27, n. 4, p. 462–469, 2015. DOI: 10.5020/2960. Disponível em: <https://periodicos.unifor.br/RBPS/article/view/2960>.

SANTOS, K. O. B.; ARAÚJO, T. M. de; OLIVEIRA, N. F. de. Estrutura fatorial e consistência interna do Self-Reporting Questionnaire (SRQ-20) em população urbana. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 1, p. 214-222, jan. 2009.

SCOLARI, D. D. G. Produção agrícola mundial: o potencial do Brasil. IN: **Visão progressista do agronegócio brasileiro**. Brasília, DF: Fundação Milton Campos, 2006. Disponível em <https://www.alice.cnptia.embrapa.br/handle/doc/417182>

SILVA, R. P.; MELO, E. A. Masculinidades e sofrimento mental: do cuidado singular ao enfrentamento do machismo?. **Ciência & Saúde Coletiva [online]**. 2021, v. 26, n. 10, pp. 4613-4622. 25 Out 2021. Disponível <https://www.scielo.br/j/csc/a/THNcKsn4kgqwb6rFbS48ntM/?lang=pt#>

STANTON, R. *et al.* Depression, anxiety and stress during COVID-19: associations with changes in physical activity, sleep, tobacco and alcohol use in Australian adults. **International journal of environmental research and public health**, v. 17, n. 11, p. 4065, 2020.

TETEMANN, E. C.; TRUGILHO, S. M.; SOGAME, L. C. M. Universalidade e Territorialização no SUS: contradições e tensões inerentes / Universality and Territorialization in SUS: contradictions and tensions inherent. **Textos & Contextos (Porto Alegre)**, v. 15, n. 2, p. 356 - 369, 19 dez. 2016. Disponível em <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/25456>

## ANEXOS

## Anexo I - Instrumento de Pesquisa

## Self-Reporting Questionnaire (SRQ-20)

Por favor, responder todas as questões

1.	Você tem dores de cabeça frequentes?	Sim ( )	Não ( )
2.	Tem falta de apetite?	Sim ( )	Não ( )
3.	Dorme mal?	Sim ( )	Não ( )
4.	Assusta-se com facilidade?	Sim ( )	Não ( )
5.	Tem tremores nas mãos?	Sim ( )	Não ( )
6.	Sente-se nervoso (a), tenso (a) ou preocupado (a)?	Sim ( )	Não ( )
7.	Tem má digestão?	Sim ( )	Não ( )
8.	Tem dificuldade em pensar com clareza?	Sim ( )	Não ( )
9.	Tem se sentido triste ultimamente?	Sim ( )	Não ( )
10.	Tem chorado mais do que de costume?	Sim ( )	Não ( )
11.	Encontra dificuldades para realizar com satisfação suas atividades diárias?	Sim ( )	Não ( )
12.	Tem dificuldade para tomar decisões?	Sim ( )	Não ( )
13.	Tem dificuldades no serviço (seu trabalho é penoso, causa-lhe sofrimento?)	Sim ( )	Não ( )
14.	É incapaz de desempenhar um papel útil em sua vida?	Sim ( )	Não ( )
15.	Tem perdido o interesse pelas coisas?	Sim ( )	Não ( )
16.	Você se sente uma pessoa inútil, sem préstimo?	Sim ( )	Não ( )
17.	Tem tido ideia de acabar com a vida?	Sim ( )	Não ( )
18.	Sente-se cansado (a) o tempo todo?	Sim ( )	Não ( )
19.	Tem sensações desagradáveis no estômago?	Sim ( )	Não ( )
20.	Você se cansa com facilidade?	Sim ( )	Não ( )

## Questionário Sociodemográfico

Por favor, responder todas as questões.

Idade:

Gênero: ( ) masculino ( ) feminino ( ) outro

Escolaridade:

( ) Ensino Fundamental Incompleto ( ) Ensino Fundamental Completo ( ) Ensino Médio Incompleto ( ) Ensino Médio Completo ( ) Ensino Superior Incompleto ( ) Ensino Superior Completo ( ) Pós Graduação Completa

Estado civil:

( ) casado ( ) solteiro ( ) união estável ( ) outra Qual?

Filhos: ( ) Sim ( ) Não

Se sim, quantos? ( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ou mais

Se sim, qual a faixa de idade:

( ) até 5 anos

( ) de 5 a 10 anos

( ) de 10 a 15 anos

( ) acima de 15 anos

Estado de moradia:
Tempo de profissão (caminhoneiro): ( ) até 1 ano ( ) de 2 a 5 anos ( ) de 6 a 10 anos ( ) de 11 a 20 anos ( ) mais de 20 anos
Tipo de profissional: Autônomo ( ) Empregado ( ) Terceirizado ( ) Agregado ( )
Já foi infectado pelo novo coronavírus: ( ) Sim ( ) Não
Vacinado para COVID-19: ( ) Sim. 1º Dose ( ) Sim. 2 Doses. ( ) Sim. Dose única. ( ) Não
Dificuldades para ser vacinado: ( ) Sim ( ) Não Se sim, qual?
Doença crônica: ( ) Sim ( ) Não Se sim, qual?
Faz uso de medicamento ou alguma outra substância (álcool, drogas, medicamentos): ( ) Sim ( ) Não Se sim, qual?
Sofreu acidente de trabalho: ( ) Sim ( ) Não
Já foi assaltado durante o trabalho: ( ) Sim ( ) Não
Já teve que se afastar do trabalho por problemas de estresse? ( ) Sim ( ) Não
Jornada diária de trabalho? ( ) Menor que 12h ( ) Maior que 12h ( ) Outra Qual?
Tipo de carga transportada? ( ) Grãos ( ) Carga viva ( ) Combustível ( ) Alimentos ( ) Outras Qual?