

Saúde Mental no Transporte Rodoviário de Carga: Olhar ao Caminhoneiro

Mental Health in Road Cargo Transportation: a Look at the Truck Driver

Salud Mental en el Transporte de Carga por Carretera: una Mirada al Camionero

Jansen Souza Moreira¹

Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Ludwig Félix Machado Leal

Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

Silvânia da Cruz Barbosa

Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Resumo

Essenciais na logística brasileira, caminhoneiros enfrentam inúmeros desafios na rotina laboral, expostos à precarização social e do trabalho. Objetivou-se analisar a percepção das vivências laborais e repercussões destas na saúde mental, em 120 caminhoneiros. Instrumentos: Questionário de Saúde Geral (QSG-12); Escala de Sonolência de Epworth (ESE); e Questionário Sociodemográfico. Estatísticas descritivas, correlação de *Spearman*, qui-quadrado e regressão linear simples foram realizadas no GNU/PSPP (1.0.1). Escores próximos ao ponto médio da escala, no QSG-12, sugeriram desgaste mental moderado, com maior renda relacionada à maior Redução da Autoeficácia, enquanto a ESE estimou sonolência diurna excessiva para 43,3% da amostra. Análises inferenciais apontam para relações negativas entre a qualidade do sono com a renda e a jornada de trabalho. Tais achados auxiliam planejamentos de intervenção em promoção da saúde do caminhoneiro e destacam aspectos trabalhistas da precarização, de maneira que construtos como suporte social e organizacional podem ser abordados em pesquisas subsequentes.

Palavras-chave: saúde mental no trabalho, saúde do trabalhador, caminhoneiros

Abstract

Essentials in Brazilian logistics, truck drivers face numerous challenges in their work routine, exposed to social and work precariousness. This research aimed to analyze the perception of work experiences and their repercussions on mental health, in 120 truck drivers. Instruments: General Health Questionnaire (GHQ-12); Epworth Sleepiness Scale (ESS); and Sociodemographic Questionnaire. Descriptive statistics, Spearman correlation, chi-square, and simple linear regression were performed on the GNU/PSPP (1.0.1). Scores close to the midpoint of the scale, in the GHQ-12, suggested moderate mental weariness, with higher income related to greater Reduction in Self-Efficacy, and ESS estimated excessive daytime sleepiness for 43.3% of the sample. Inferential analyzes point to negative relationships between sleep quality and income and working hours. Such findings help to plan interventions in promoting the health of truck drivers, and highlight labor aspects of precariousness. Topics such as social and organizational support can be addressed in subsequent research.

Keywords: mental health at work, occupational health, truck drivers

Resumen

Esenciales en la logística brasileña, los camioneros enfrentan numerosos desafíos en su rutina laboral, expuestos a la precariedad social y laboral. El objetivo de esta investigación fue analizar la percepción de las experiencias laborales y sus repercusiones en la salud mental en 120 camioneros. Instrumentos: Cuestionario de Salud General (CSG-12); Escala de somnolencia de Epworth (ESE); y Cuestionario Sociodemográfico. Se realizaron estadísticas descriptivas, correlación de Spearman, chi-cuadrado y regresión lineal simple en GNU/PSPP (1.0.1). Los datos sugirieron fatiga mental moderada, con ingresos más altos relacionados con una mayor Reducción en la Autoeficacia; relaciones negativas entre la calidad del sueño y los ingresos y las horas de trabajo; y somnolencia diurna excesiva en el 43,3% de la muestra. Estos hallazgos ayudan a planificar intervenciones para promover la salud de los camioneros y resaltan aspectos de la precariedad. El apoyo social y organizativo se puede abordar en investigaciones futuras.

Palabras clave: salud mental en el trabajo, salud del trabajador, camioneros

¹ Endereço de contato: Sítio Cumati, Zona Rural, Bananeiras, PB. CEP 58220-000 – Cx. Postal 04. E-mail: jan100sm@gmail.com

Introdução

Caminhoneiros 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 nacional de suprimentos 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 de maio de 2018, que afetou o abastecimento de diversos setores industriais e de serviços em todo o país (Candido et al., 2019; Santos, 2004).

Na direção inversa de sua importância para a economia nacional, os caminhoneiros recebem pouco reconhecimento social (Santos, 2004; Souza, 2017) e, além disso, enfrentam diversos problemas estruturais e psicossociais no contexto laboral (e. g. fadiga, riscos e insegurança, prazos curtos para entrega das cargas, insuficiência no controle periódico da saúde etc.), devido a suas condições adversas e, muitas vezes, precárias de trabalho (Alessi & Alves, 2015; Hino et al., 2017; Santos et al., 2019; Silva et al., 2016; Taube & Carlotto, 2018). Tal precarização social, somada ao estilo e à história de vida de cada trabalhador, tem concorrido para elevar os índices de morbimortalidade nesta população e para o surgimento de diversos transtornos mentais menores, como depressão, fadiga e transtornos do sono (Garbarino et al., 2018; Hatami et al., 2019; Rice et al., 2018; Santos et al., 2019).

O excesso de horas de trabalho, consequência dos percursos estendidos, sobretudo em profissionais de rota longa, pode acarretar tempo reduzido de descanso, sono insuficiente e 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 (Giroto & Diehl, 2016; Medeiros et al., 2017; Santos et al., 2011; Silva et al., 2019). Além disso, os períodos longe de casa contribuem para a solidão e o isolamento, que, em conjunto, podem repercutir ou agravar eventos depressivos, em intensidade e duração (Hatami et al., 2019; Rice et al., 2018; Rodrigues, et al., 2018).

A depressão pode estar associada também à forma como as pessoas mantêm e elaboram suas crenças de eficácia (autoeficácia), destacando assim sua relevância entre os debates de condutas sobre saúde (Medina & Medina, 2007). Este último construto 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 com que se avaliam os resultados que se obtêm (Barros & Batista-dos-Santos, 2010). Exageros e superestima na percepção da autoeficácia podem acarretar 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 como motoristas de transporte de cargas vivem sua rotina laboral e no enfrentamento de problemas que porventura surjam em seu cotidiano, sejam diretamente derivados ou não de suas condições de trabalho (Duarte, 2017; Franco et al., 2010; Santos, 2004).

Em conformidade com a conceituação dominante a partir da influência da Organização Mundial da Saúde (World Health Organization, 1984), esta pesquisa compreende 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 em que os indivíduos estão inseridos (Laurell, 1982; Spink, 2003).

Apresentam-se, assim, alguns questionamentos: quais as percepções dos caminhoneiros sobre a qualidade do seu sono? 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.

Método

O presente estudo é do tipo descritivo, *ex post facto*, de corte transversal (Fontelles, 2012), e prosseguiu com base nas diretrizes e normas da Resolução n. 466/12 e de n. 510/16 do Conselho Nacional de Saúde (CNS). A coleta dos dados foi iniciada após anuência dos chefes dos postos de combustíveis e do sindicato da categoria, bem como depois da aprovação pelo Comitê de Ética da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB) (n. do Parecer: 3.793.081; CAEE: 27024619.0.0000.5187). Os instrumentos foram organizados em formato de protocolo autoaplicável e entregues aos caminhoneiros para preenchimento, juntamente de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) contendo informações sobre o objetivo da pesquisa, a garantia do respeito à participação voluntária e ao sigilo das respostas. O tempo de preenchimento dos protocolos por cada participante durou cerca de 15 minutos.

A composição da amostra se deu por meio de estratégia não probabilística, por conveniência (Fontelles, 2012). Foram incluídos 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. Obteve-se a participação de 120 caminhoneiros, abordados em dois postos de combustíveis e em duas paradas estratégicas, que servem comumente 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, PB, até os entornos de um parque industrial (avicultura e distribuidora) em Guarabira, PB.

Para avaliar a saúde mental, foi utilizado o Questionário de Saúde Geral (QSG-12), elaborado por Goldberg (1978) para identificar Transtornos Mentais Comuns (TMC), de caráter não psicótico, versão reduzida validada por Borges & Argolo (2002), com 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. Os 12 itens são 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. A análise de confiabilidade apresentou boa consistência interna, obtendo alfas de Cronbach de 0,73 para ambos os fatores.

Para verificar a sonolência, foi utilizada a Escala de Sonolência de Epworth (ESE), elaborada por Johns (1991), validada no Brasil por Bertolazi et al. (2009), contendo um fator geral denominado Sonolência Diurna Excessiva (SDE), cuja análise de confiabilidade também

apresentou satisfatória consistência interna (alfa de 0,63), com um total de 8 itens, que sugerem ao respondente a probabilidade de adormecer em determinadas situações diárias, consideradas soporíferas. 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.

Por último, um Questionário Sociodemográfico, construído pelo autor com base em estudos revisados sobre a profissão de caminhoneiros, coletou dados para descrever 1) perfil sociobiográfico (sexo, idade, estado civil, número de dependentes, escolaridade e local de residência); 2) perfil laboral e sociolaboral (tempo de profissão, renda mensal, 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.

Os dados foram computados no programa 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), além da correlação ρ de Spearman, o qui-quadrado (X^2) e a regressão linear simples.

Vale ressaltar que os resultados do teste de normalidade de Shapiro-Wilk apresentaram “valor p ” significativo ($p < 0,05$), sugerindo 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. Do mesmo modo, outro teste de normalidade de Shapiro-Wilk foi realizado nos resíduos, para os modelos de regressão linear simples, a fim de verificar se os erros aleatórios seguem uma distribuição normal. Os modelos relatados no decorrer da seção seguinte obtiveram “valor p ” não significativo ($p > 0,05$), indicando a homogeneidade da variância, obedecendo, assim, ao critério de homocedasticidade.

Resultados e Discussões

A idade, na amostra, variou de 23 a 80 anos ($M = 44$ anos, $DP = 10,86$), sendo a maioria casada (60,8%), seguida 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 ter ensino fundamental incompleto (35,8%), 20% completou o fundamental, 12,5% têm ensino médio incompleto e 26,7% completou o ensino médio. Os caminhoneiros apresentaram residência em 15 diferentes estados brasileiros, majoritariamente na Paraíba (45,8%), seguida de Pernambuco (22,5%), Rio Grande do Norte (8,3%) e Bahia (5,8%), e menores porcentagens (17,5%) provenientes de outros estados (e. g. Goiás, Minas Gerais, Pará, Paraná, São Paulo, Santa Catarina etc.). Consta que a maioria (58,3%) se definiu como profissional autônomo. E, quanto ao tipo de carregamento, o transporte de carga seca (58,3%) foi maioria, seguido de granel sólido (18,3%). Já o tempo na profissão variou entre 1 e 56 anos ($M = 18$, $DP = 10,58$), sendo 20 a moda.

Retoma-se aqui a primeira questão norteadora do presente estudo, qual seja: quais as percepções dos caminhoneiros sobre a qualidade do seu sono? Os resultados do questionário

sociodemográfico revelaram que 38,3% avaliaram a qualidade do seu sono como Boa, 35% como Regular, 10% como Ótima, 9,2% como Péssima e 5,8% como Ruim.

Complementarmente, as horas de sono ficaram entre 3 e 10 ($M = 6,48$, $DP = 1,69$). Ademais, dos sujeitos com pontuação 11 ou mais na Escala de Epworth, ponto de corte esse que sugere a presença de SDE, somam-se 43,3% da amostra, sendo a média geral igual a 9,5 ($DP = 4,2$). Em paralelo, a quilometragem média por semana de trabalho foi de 9.219 km ($DP = 5977,79$), variando de 600 km a 30.000 km, 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.

Os resultados das análises dos dados indicam que a quantidade relatada de horas de sono por noite apresentou correlação ρ de Spearman moderada com a autoavaliação 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 apresentou também 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, acompanha um aumento nos escores de SDE. As horas de sono também se correlacionaram negativamente com a quantidade de horas trabalhadas por dia ($\rho = -0,33$, $p < 0,001$) e com a quantidade de quilômetros rodados por mês ($\rho = -0,32$, $p < 0,001$). 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 ao 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 autoavaliação 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 relatam também 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). Caracteriza-se, 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% relataram trabalhar 12 horas diárias, 43% trabalham os sete dias da semana, e que a média geral de distâncias percorridas ultrapassou os 9 mil quilômetros semanais, havendo inclusive 8,4% que relataram 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 ESE somavam 14,6% entre 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 avaliaram 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, tem repercussões na saúde dessa população em médio e longo prazo (Gabarino et al., 2018), 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 (Giroto & Diehl, 2016; Santos et al., 2011).

Devido a sua importância para a restauração e o 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 afetá-los 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 aos processos sociais de seu contexto sociolaboral (Santos et al., 2011).

Dessa maneira, aprofunda-se o debate sobre a segunda questão norteadora do presente estudo, qual seja: existe associação significativa entre as vivências laborais relatadas e a qualidade da saúde mental em motoristas de transporte de cargas? Para tal, mostra-se necessário explicitar outros dados relatados pelos caminhoneiros. A renda média mensal, por exemplo, 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. As folgas por mês variaram entre 0 e 22 dias ($M = 4,91$, $DP = 3,27$). E 45,8% responderam afirmativamente sobre ter vivenciado recentemente no trabalho algum acontecimento que os tenha deixado muito estressados, tristes ou ansiosos. 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 ($DP = 0,51$). Por fim, 29,7% afirmaram ter vivenciado recentemente, fora do trabalho, algum acontecimento que os tenha deixado muito estressados, tristes ou ansiosos.

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 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 ($\rho = -0,23$, $p = 0,01$), quilometragem mensal ($\rho = 0,24$, $p = 0,009$), horas diárias de trabalho ($\rho = 0,21$, $p = 0,02$) e o fator RAE do QSG-12 ($\rho = 0,27$, $p = 0,003$). Tais resultados sugerem que quanto maior a renda desses caminhoneiros, menos horas de sono, acompanhadas 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% responderam 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 responderam afirmativamente, enquanto 61,7% dos caminhoneiros com renda mensal superior a essa afirmaram o mesmo.

Outra pergunta questionou se eles 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 afirmaram 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 n. 13.103, de 2 de março de 2015, formaliza orientações quanto à jornada de trabalho diária, que seria de até oito horas, podendo ser prorrogada, 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, independentemente 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 et al., 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 ela estar associada também ao aumento da jornada de trabalho e à 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).

Isso, por sua vez, em conjunto com os demais achados, pode explicar os resultados do QSG-12 referentes à Tensão Emocional e Depressão, enquanto um processo complexo e dinâmico e que obteve escore geral próximo ao ponto médio da escala (ao nível de 1,94; DP = 0,34), o qual já requer atenção. Seligmann-Silva (1997), por exemplo, a esse respeito, 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 esse respeito, tem-se o registro dos hábitos relatados pelos caminhoneiros. Sobre bebidas alcoólicas, 49,2% declararam beber (10% sempre que possível, 10% moderadamente e 29,2% só de vez em quando), enquanto 32,5% declararam nunca ter bebido, e 16,7% afirmaram ter parado de beber. Quanto ao hábito de fumar, apenas 2,5% se declararam como ex-fumantes, 75% declararam não ter relação alguma com o tabaco, e 28,3% declararam 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% relataram UPA/UBS, 13,3% hospital público, 10,8% clínicas particulares ou planos de saúde, e 13,3% relataram 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]).

Assim, destaca-se o fato de quase metade da amostra (42,5%) não ter relatado a procura por qualquer serviço de saúde, no período dos últimos 12 meses, indicando certo grau de displicência com o autocuidado, algo já observável nessa população, somando-se o fato de quase metade (49,2%) ter declarado o hábito de beber, e quase um terço (28,3%), o fumo, todos hábitos potencialmente nocivos à saúde, tanto física quanto mental (Alessi & Alves, 2015; Hino et al., 2017; Santos, 2004).

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 com o 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” (Pina & Stotz, 2014, 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 relatados 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, contratuais e culturais. 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 et al. (2010) propõem o binômio trabalho/adoecimento como questão de saúde pública, e não como mero problema individual. Segundo essas autoras, 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 aquelas autoras, “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 as autoras supracitadas, a redução nas jornadas de trabalho, sem, no entanto, prejuízos na renda. Fato este que escapa às leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, popularmente chamadas Leis do Descanso e do Caminhoneiro (Lima, 2018; 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).

Isso nos leva a concordar com Lucca (2017), ao afirmar que influências políticas podem fortalecer ou fragilizar a saúde em contextos macrosociais, 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; Spink, 2003). Contudo, no que concerne especificamente à atribuição do nexos 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, ideológicos e culturais que a circundam, como a precarização das iniciativas neoliberais hodiernas no mundo do trabalho (Jacks, 2007; Giroto & Diehl, 2016).

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 mental.

Sugere-se, contudo, cautela quanto à generalização dos resultados, uma vez que 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 às 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 desses profissionais, por conseguinte, não acarrete prejuízos para sua renda, o que poderia caracterizar a transmutação e permanência do desgaste sofrido. Contemplar 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, ao aumento na busca de serviços de saúde e assistência social em caráter preventivo.

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. <http://dx.doi.org/10.15448/1983-652X.2015.3.18184>
- 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. <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/10818>

- 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. <http://dx.doi.org/10.1590/S1806-37132009000900009>
- Borges, L. O., & Argolo, J. C. T. (2002). Adaptação e validação de uma escala de bem-estar psicológico para uso em estudos ocupacionais. *Avaliação Psicológica*, 1(1), 17-27. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712002000100003
- 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. <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v8i1.638>
- Confederação Nacional do Transporte. (2019). *Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros*. CNT. <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). EdUFSCar.
- Fontelles, M. J. (2012). *Bioestatística aplicada à pesquisa experimental: Volume 1*. 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. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35(122), 229-248. <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. <http://dx.doi.org/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. <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.
- 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. <http://dx.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. <http://dx.doi.org/10.5205/reuol.11138-99362-1-SM.1111sup201726>
- Jacks, M. G. (2007). O nexos causal em saúde/doença mental no trabalho: Uma demanda para a psicologia. *Psicologia & Sociedade*, 19(1), 112-119. <http://dx.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. <http://dx.doi.org/10.1093/sleep/14.6.540>
- Laurell, A. C. (1982). La salud-enfermedad como proceso social (E. D. Nunes, Trad.). *Revista Latinoamericana de Salud*, 2(1), 7-25. https://www3.fmb.unesp.br/sete/pluginfile.php/20541/mod_page/content/4/sausedoenca.pdf

- 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). 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. <https://ojs.unesp.br/index.php/rlaborativa/article/view/1626>
- Medina, C. O., & Medina, E. U. (2007). Autoeficacia y conductas de salud. *Ciencia y Enfermería*, 13(1), 9-15. <http://dx.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. <http://www.revistas.usp.br/sej/article/view/126520>
- Nunes, M. F. O. (2008). Funcionamento e desenvolvimento das crenças de auto-eficácia: Uma revisão. *Revista Brasileira de Orientação Profissional*, 9(1), 29-42. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-33902008000100004&lng=pt&tlng=pt
- Pina, J. A., & Stotz, E. N. (2014). Intensificação do trabalho e saúde do trabalhador: Uma abordagem teórica. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 39(130), 150-160. <http://dx.doi.org/10.1590/0303-7657000074913>
- 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. <http://dx.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. *Geriatrics, Gerontology & Aging*, 12(2), 96-101. <http://dx.doi.org/10.5327/Z2447-211520181800034>
- Santos, C. S., F., 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. <http://dx.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). 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. <http://dx.doi.org/10.14807/ijmp.v10i3.873>
- 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. <https://doi.org/10.1590/S0102-311X1997000600009>
- 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. <http://dx.doi.org/10.17652/rpot/2016.2.675>
- 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. <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. <http://dx.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). Vozes.
- 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. <http://www.periodicos.ulbra.br/index.php/aletheia/article/view/4904>
- World Health Organization. (1984). *Health promotion: A discussion document on the concept and principles*. WHO.

Recebido em: 21/06/2021

Última revisão: 18/11/2021

Aceite final: 03/01/2022

Sobre os autores:

Jansen Souza Moreira: Mestre em Psicologia da Saúde pela Universidade Estadual da Paraíba. **E-mail:** jan100sm@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-1044-9031>

Ludwig Félix Machado Leal: Mestre em Psicologia Social pela Universidade Federal da Paraíba. **E-mail:** ludwigleal@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-2240-9942>

Silvânia da Cruz Barbosa: Doutora em Psicologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Professora efetiva da Graduação e Pós-Graduação de Psicologia na Universidade Estadual da Paraíba (UEPB). **E-mail:** silv.barbosa@gmail.com, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-0435-0801>