

Qualidade de vida e transtorno mental comum em caminhoneiros

Quality of life and common mental disorders in truck drivers

Calidad de vida y trastornos mentales comunes en camioneros

Recebido: 12/12/2022 | Revisado: 26/12/2022 | Aceitado: 28/12/2022 | Publicado: 01/01/2023

Gabriel Camini

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4966-330X>
Universidade Paranaense, Brasil
E-mail: gabriel.camini@edu.unipar.br

Raphaela Boligon

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3604-5513>
Universidade Paranaense, Brasil
E-mail: raphaela.b@edu.unipar.br

Jolana Cristina Cavalheiri

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9549-8985>
Universidade Paranaense, Brasil
E-mail: jolana_cc@hotmail.com

Resumo

Avaliar a qualidade de vida e o transtorno mental comum em caminhoneiros que trafegam em rodovias do Sudoeste do Paraná. Trata-se de um estudo de campo, transversal e quantitativo, com a participação de 70 caminhoneiros. Para a coleta de dados foram utilizados três questionários, sendo o *Short Form Health Survey*, adaptado para o português, validado do *Medical Outcomes Study 36*; o *Self – Report Questionnaire*, versão 20, para avaliar a possibilidade de transtorno mental comum; e o instrumento para avaliação sociodemográfica e antropométrica. Obteve-se a prevalência de oito caminhoneiros com possibilidade de transtorno mental comum. Em relação aos domínios de qualidade de vida, encontraram-se médias crescentes nos escores de estado geral de saúde, seguido de limitação por aspectos físicos, limitação por aspectos emocionais, domínio de dor, vitalidade, saúde mental, aspectos sociais e a capacidade funcional. A qualidade de vida esteve comprometida nos domínios de estado geral e na limitação por aspectos físicos e emocionais, o que pode estar relacionado ao estilo de trabalho, o qual dificulta a realização de atividades de autocuidado e sociabilidade com família e amigos.

Palavras-chave: Veículos de coleta; Qualidade de vida; Transtorno mental; Antropometria.

Abstract

To evaluate the quality of life and common mental disorder in truck drivers who travel on highways in the Southwest of Paraná. This is a cross-sectional and quantitative field study with the participation of 70 truck drivers. For data collection, three questionnaires were used: the Short Form Health Survey, adapted to Portuguese, validated from the Medical Outcomes Study 36, the Self - Report Questionnaire, version 20, to assess the prevalence of common mental disorders and the instrument for sociodemographic and anthropometric assessment. The prevalence of 8 truck drivers with the possibility of common mental disorder was obtained. In relation to the domains of quality of life, increasing averages were obtained in the scores of general health status, followed by limitation due to physical aspects, limitation due to emotional aspects, domain of pain, vitality, mental health, social aspects and functional capacity. Quality of life was compromised in the domains of general status, limitation due to physical and emotional aspects, which may be related to the work style, which makes it difficult to carry out self-care activities and sociability with family and friends.

Keywords: Collection vehicles; Quality of life; Mental disorder; Anthropometry.

Resumen

Evaluar la calidad de vida y el trastorno mental común en camioneros que transitan por las carreteras del Suroeste de Paraná. Se trata de un estudio de campo transversal y cuantitativo con la participación de 70 camioneros. Para la recolección de datos se utilizaron tres cuestionarios: la Encuesta de Salud Short Form, adaptada al portugués, validada a partir del Medical Outcomes Study 36, el Self - Report Questionnaire, versión 20, para evaluar la prevalencia de trastornos mentales comunes y el instrumento de evaluación sociodemográfica y valoración antropométrica. Se obtuvo la prevalencia de 8 camioneros con posibilidad de trastorno mental común. Con relación a los dominios de calidad de vida, se obtuvieron promedios crecientes en los puntajes del estado general de salud, seguido de limitación por aspectos físicos, limitación por aspectos emocionales, dominio del dolor, vitalidad, salud mental, aspectos sociales y capacidad funcional. La calidad de vida se vio comprometida en los dominios estado general, limitación por

aspectos físicos y emocionales, lo que puede estar relacionado con el estilo de trabajo, lo que dificulta la realización de actividades de autocuidado y sociabilidad con familiares y amigos.

Palabras clave: Vehículos de recolección; Calidad de vida; Trastorno mental; Antropometría.

1. Introdução

A qualidade de vida não possui um conceito concreto, entretanto, ela dispõe de amplas formas de avaliações e modelos clássicos que buscam conceituar e explicar este fenômeno. No modelo tradicional de Walton, a qualidade de vida possui destaque no entendimento do ser humano como um todo, ou seja, busca desenvolver um olhar holístico, avaliar o ambiente e as situações que o homem vivencia no cotidiano, incluindo o ambiente laboral e o de não trabalho, os quais interferem na forma de viver (Azevedo; et al., 2017). Ademais, o termo qualidade de vida é muito amplo, tendo relevância de acordo com interesses científicos e políticos, sendo assim usado em várias áreas de estudo. Com essa diversificação, cada campo classifica-o de uma forma, não havendo um conceito que se pode afirmar como correto (Silva; et al., 2022).

Dentre as diversas profissões na sociedade, têm-se o caminhoneiro, o qual possui extrema importância para a situação financeira do país, já que cerca de 61% dos transportes de carga são realizados por meio do setor rodoviário, com representatividade importante no produto interno bruto do Brasil (Arashiro; et al., 2022). Igualmente, verificou-se a transcendência da categoria quando realizaram paralização no ano de 2018, afetando vários comerciantes e serviços prestados à população (Batista et al., 2021).

Denota-se que o Brasil possui aproximadamente dois milhões de caminhoneiros, sendo prevalentes nesta categoria o sexo masculino, com jornadas de trabalho longas, que muitas vezes impossibilitam tempo para cuidar de si mesmos, agravando as suas condições de saúde e a qualidade de vida (Hino et al., 2017). Além disso, estes profissionais correm o risco de desenvolver doenças cardíacas, como hipertensão arterial sistêmica (HAS) e diabetes mellitus (DM); ademais, alguns fazem uso de substâncias para inibir o sono, contribuindo para sonolência diurna e possibilidade de acidentes rodoviários (Silva et al., 2019).

Em estudo realizado na Colômbia, indivíduos do sexo masculino foram predominantes na categoria e classificados com alto risco na direção (Trespálacios & Parker, 2018). No Brasil, em uma amostra contendo quase mil caminhoneiros, aproximadamente 6% eram usuários de drogas ilícitas e dentre aqueles que percorriam longas distâncias, 11% usavam anfetamina regularmente (Silva et al., 2019).

Diante disso, o estilo de trabalho altera a saúde física e mental dos caminhoneiros. Logo, ser motorista de caminhão pode contribuir para o desenvolvimento de transtorno mental comum (TMC), estresse, depressão, ansiedade, entre outros distúrbios. Para complementar, estudo constatou que 33% desses profissionais sofrem de algum tipo de transtorno psíquico menor, desencadeando baixa qualidade de vida (Oliveira & Carlotto, 2020). De acordo com Boeijinga, et al., (2016), em uma pesquisa Holandesa com 27 participantes, todos aludiram que gostariam de melhorar sua qualidade e estilo de vida, mas devido às condições de trabalho, não conseguem adquirir uma rotina que facilite e melhore a forma de viver.

Os fatores que contribuem para a má qualidade de vida em caminhoneiros incluem longas jornadas de trabalho, pouco tempo de repouso, sedentarismo, ameaças quanto ao tempo para chegar no destino, exposição a extremos de clima, poluição, desconfortos ergonômicos e, muitas vezes, condições precárias no ambiente de trabalho, tendo forte relação com padrões de letalidade destes trabalhadores (Batista et al., 2021).

Diante disso, o problema de pesquisa foi abordado da seguinte forma: Qual a qualidade de vida dos caminhoneiros que trafegam em rodovias no Sudoeste do Paraná? Qual a prevalência de transtorno mental? Sendo assim, o objetivo do estudo foi avaliar a qualidade de vida e o transtorno mental comum em caminhoneiros que trafegam em rodovias do Sudoeste do Paraná.

2. Métodos

Trata-se de um estudo de campo, transversal e quantitativo (Pereira et al., 2018), realizado com caminhoneiros que trafegam nas rodovias do Sudoeste do Paraná. O município escolhido para estudo possuía uma população estimada de 93.308 habitantes no ano de 2021 (IBGE, 2021). Os locais da pesquisa foram dois postos de combustíveis, um deles na PR-180, próximo à empresa BRF e o outro localizado na PR-483, próximo à Polícia Rodoviária Federal. Esses foram escolhidos devido à localização geográfica em extremos do município e por estarem próximos às rodovias, sendo locais de descanso dos caminhoneiros, pois oferecem um ambiente para banho e repouso.

O estudo foi realizado com caminhoneiros que atuam no transporte rodoviário, sendo assim, a participação foi por amostragem não probabilística por conveniência, na qual os que concordaram em participar da pesquisa foram os que constituíram a amostra. Os critérios de inclusão foram caminhoneiros do sexo masculino, com mais de 21 anos, que tinham pelo menos um mês de experiência, possuíam carteira de habilitação com categoria C, D ou E. Foram excluídos da pesquisa os que não aceitaram participar do estudo.

Os dados foram coletados de junho a julho de 2022. Foram utilizados três questionários: o *Short Form Health Survey* (SF-36), adaptado para o português, validado do *Medical Outcomes Study 36*, para avaliar a qualidade de vida; o *Self-Report Questionnaire*, versão 20, (SRQ-20) para avaliar a possibilidade de transtorno mental comum; e o instrumento para avaliação sociodemográfica e antropométrica.

O instrumento de perfil sociodemográfico e medidas antropométricas foi formulado conforme literatura nacional e internacional e avaliou: idade, renda familiar, estado civil, escolaridade, horas de sono e descanso, jornada de trabalho semanal e diária, hábito tabagista e etilista, uso de anfetamina (rebites), quantas vezes se alimenta ao dia, se faz sua própria refeição ou se alimenta em restaurantes, se faz uso de comidas gordurosas, peso, estatura, prática de atividades físicas e presença de comorbidades.

Para mensuração da altura e do peso, o participante, livre de adereços na cabeça, foi posicionado ereto, com os pés juntos e os braços estendidos ao longo do corpo, com a cabeça erguida, olhando para um ponto fixo na altura dos olhos, parado nesta posição e apoiado em uma parede. A mensuração do peso foi realizada com balança antropométrica digital (Incoterm), ligada previamente e zerada, já a circunferência da cintura foi realizada na altura da menor curvatura localizada entre as costelas e a crista ilíaca, conforme recomendação da OMS e do Ministério da Saúde.

O instrumento validado, foi desenvolvido para ser usado em diversos indivíduos, independentemente de sua raça, sexo, faixa etária, etc. Formado por 36 itens, divididos em oito domínios: capacidade funcional, aspectos físicos, dor perceptível, estado geral de saúde, vitalidade, aspectos sociais, aspectos emocionais e saúde mental; a saúde atual é comparada com a de um ano atrás, avaliando-se cada domínio separadamente. A avaliação gera uma pontuação em que zero equivale ao pior resultado e 100 ao melhor resultado (Felício et al., 2020).

O instrumento validado avalia a presença de transtorno mental comum, sendo respostas simples de sim ou não; para cada sim soma-se um ponto. Na pontuação obtida, zero indica nenhuma possibilidade e 20 extrema possibilidade de desenvolvimento de transtorno mental. Essa pontuação possui um limite e quando sete respostas forem positivas indicam probabilidade de sofrimento mental (Jardim; et al., 2020). Ambos os instrumentos - SRQ-20 e SF-36 – são validados, estão disponíveis em domínio público e podem ser aplicados por qualquer profissional da saúde.

Para coleta dos dados, os questionários foram entregues para cada um dos participantes responderem. O pesquisador manteve certa distância aguardando o preenchimento para evitar interferências na coleta de dados. Também foram tomadas e anotadas as medidas antropométricas de cada participante.

Os dados foram coletados através de instrumentos impressos, posteriormente transcritos na íntegra para o Programa

Excel e analisados pelo *software Statistical Package for the Social Sciences*, versão 25.0 por meio de frequência descritiva, relativa e medidas de dispersão e variabilidade (média, desvio padrão, mínima e máxima). Quanto aos dados antropométricos foi possível determinar o Índice de Massa Corporal (IMC) de acordo com a equação de Ketelet ($IMC = kg/m^2$), que utiliza os pontos de cortes estipulados pelo Ministério da Saúde para adultos (≥ 20 anos e < 59 anos): baixo peso $\leq 18,5$, eutrófico $\geq 18,5$ a $< 24,9$, sobrepeso ≥ 25 a $< 29,9$ e obesidade ≥ 30 (BRASIL, 2004). Sendo considerada a circunferência da cintura aumentada através de pontos de corte ≥ 94 cm para homens (WHO, 1998).

Inicialmente foi entrado em contato com os proprietários/gerentes dos postos de combustíveis para obter a autorização para a realização da pesquisa. O projeto de pesquisa foi encaminhado ao Comitê de Ética da em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Paranaense (Unipar) e seguidas as recomendações da Resolução nº 466 de 2012, do Conselho Nacional de Saúde, sendo aprovado sobre o parecer 5.378.294, em abril de 2022.

3. Resultados

Participaram do estudo 70 caminhoneiros, cuja faixa etária prevalente foi a maior de 35 anos (75,7%), com ensino médio completo (32,9%), com companheira (o) (74,3%), filhos (32,9%), e renda salarial de mais de dois salários (42,9%), conforme Tabela 1.

Tabela 1 - Perfil sociodemográfico de caminhoneiros que trafegam nas rodovias do Sudoeste do Paraná. Paraná, 2022.

Variável	N	(%)
Faixa de idade		
20 a 35 anos	17	24,3
Mais de 35 anos	53	75,7
Escolaridade		
Ensino fundamental incompleto	17	24,3
Ensino fundamental completo	7	10,0
Ensino médio incompleto	19	27,1
Ensino médio completo	23	32,9
Ensino superior	4	5,7
Estado civil		
Com companheira (o)	52	74,3
Sem companheira (o)	18	25,7
Filhos		
Sim	65	92,9
Não	5	7,1
Renda salarial		
Entre dois e três salários mínimos	30	42,9
Entre três e cinco salários mínimos	27	38,6
Mais que cinco salários mínimos	13	18,5
Tempo de profissão		
Até 5 anos	4	5,7
De 5 a 10 anos	18	25,7
De 10 a 15 anos	18	25,7
Mais de 15 anos	30	42,9
Dias de trabalho na semana		
Até 5 dias	21	30,0
Entre 5 e 7 dias	49	70,0
Horas de trabalho por dia		
Até 12 horas por dia	33	47,1
Mais de 12 horas por dia	37	52,9
Tempo de descanso por dia		
Menos de 5 horas	16	22,9
De 5 a 8 horas	33	47,1
Mais de 8 horas	21	30,0
Doenças		
HAS	11	15,7
DM	3	4,3
Consumo de substâncias lícitas e ilícitas		
Fumo	21	30,0
Bebida alcóolica	41	58,6
Rebite	14	20,0

Fonte: Coleta de dados (2022).

Em relação à alimentação, a maioria dos caminhoneiros não preparava suas refeições (42,9%), porém referiram comer feijão (97,1%), arroz (98, 6%), carne de frango (87, 1%) e carne de gado (95,7%). A média de peso e cintura dos caminhoneiros foi, respectivamente, de 92,03 kg (+/- 13,27) e 105,56 cm (+/- 9,36).

Tabela 2 - Perfil alimentar, antropométrico e profissional de caminhoneiros que trafegam nas rodovias do Sudoeste do Paraná. Paraná, 2022.

Variável	N	%
Preparo das refeições		
Sim	19	27,1
Não	30	42,9
As vezes	21	30,0
Alimentos consumidos nas refeições		
Feijão	68	97,1
Arroz	69	98,6
Carne de frango	61	87,1
Carne de gado	67	95,7
Ovos	63	90
Pão branco	45	64,3
Saladas	54	77,1
Frutas	49	70,0
Macarrão	58	82,9
Carne de suíno	57	81,4
IMC		
Adequado	7	10,0
Sobrepeso	34	48,6
Obesidade	29	41,4
Faixa da circunferência da cintura		
Adequado	5	7,1
Aumentada	65	92,9
Em relação ao seu trabalho, o que o senhor sente que interfere em sua saúde, tanto física quanto mental?		
Viajar longas distâncias	27	38,6
Estar distante da família	44	62,9
Lugar inadequado para banhar/alimentar-se	46	65,7
Cobrança da chefia para entrega das cargas	15	21,4
Pouco tempo para dormir	17	24,3
Violência e roubo nas estradas	42	60,0
Imprudência das pessoas na direção	43	61,4
Não conseguir realizar atividade física	19	27,1
Não dormir de forma que tire o cansaço	13	18,6
Fiscalização	1	1,4
Água de péssima qualidade nas estradas	1	1,4

Fonte: Coleta de dados (2022).

Em relação ao TMC, 11,4% foram classificados com possibilidade de transtornos menores, referindo sentir dores de cabeça frequentes (15,7%), falta de apetite (10%), dormir mal (18,6%) e assustar-se com facilidade (18,6%), conforme Tabela 3.

Tabela 3 - Possibilidade de transtorno mental comum em caminhoneiros que trafegam nas rodovias do Sudoeste do Paraná. Paraná, 2022.

Variável	N	%
Dores de cabeça frequente	11	15,7
Falta de apetite	7	10,0
Dorme mal	13	18,6
Assusta-se com facilidade	13	18,6
Tremores nas mãos	5	7,1
Sente-se nervoso, tenso ou preocupado	30	42,9
Má digestão	6	8,6
Dificuldades de pensar com clareza	14	20,0
Sentindo-se triste ultimamente	12	17,1
Chorado mais do que de costume	9	12,9
Encontra dificuldades para realizar com satisfação suas atividades diárias	5	7,1
Dificuldades para tomar decisões	6	8,6
Tem dificuldades no serviço	6	8,6
Incapaz de desempenhar um papel útil em sua vida	1	1,4
Perdido o interesse pelas coisas	8	11,4
Sente-se uma pessoa inútil sem préstimo	2	2,9
Teve ideia de acabar com a vida	2	2,9
Sente-se cansado o tempo todo	11	15,7
Se cansa com facilidade	19	27,1
Sensações desagradáveis no estômago	7	10,0
TMC		
Sim	8	11,4
Não	62	88,6

Fonte: Coleta de dados (2022).

A Tabela 4 apresenta as médias e desvio padrão dos domínios de qualidade de vida. Para capacidade funcional obteve-se média de 85,07, que acompanhada por aspectos sociais com 83,03 e saúde mental com 79,14, apresentaram médias superiores aos demais estratos avaliados.

Tabela 4 - Medidas de dispersão e variabilidade dos domínios de qualidade de vida de caminhoneiros que trafegam nas rodovias do Sudoeste do Paraná. Paraná, 2022.

Domínios	Capacidade Funcional	Limitação Por Aspectos Físicos	Dor	Estado Geral	Vitalidade	Aspectos Sociais	Limitação Por Aspectos Emocionais	Saúde Mental
Média	85,07	70,00	77,74	61,14	78,14	83,03	73,33	79,14
Desvio Padrão	19,38	32,58	25,01	12,60	19,24	22,72	34,79	18,10
Inferior	5,00	0,00	10,00	32,00	20,00	25,00	0,00	28,00
Superior	100,00	100,00	100,00	85,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Coleta de dados (2022).

4. Discussão

Sabe-se que os diferentes meios de transporte de cargas são muito importantes para a economia do país. Entre eles destaca-se o transporte rodoviário, meio que permite maior mobilidade, pois consegue acessar os pontos mais remotos de determinadas regiões. Sabendo da importância deste meio de transporte, vale lembrar que existem profissionais caminhoneiros que estão em circulação todos os dias para garantir a economia e que o produto chegue até os consumidores. Contudo, o

caminhoneiro fica exposto a riscos físicos, mentais e emocionais, pois possui longas jornadas de trabalho, não se alimenta de forma adequada, permanece distante da família e solitário. Todos esses fatores podem contribuir para possíveis transtornos mentais e baixa qualidade de vida. Por isso, se observa a importância de estudos sobre o monitoramento da saúde do motorista, esquecidos pelo próprio trabalhador devido à rotina de trabalho e pelas políticas de saúde.

Observou-se, neste estudo, a presença de homens com idade maior que 35 anos, o que corrobora com estudo desenvolvido em São Leopoldo (RS) no qual encontrou-se a presença de 249 pessoas com faixa etária entre 31 e 45 anos (Oliveira & Carlotto, 2020). Da mesma forma, pesquisa realizada na cidade de São Paulo (SP) constatou que 15 participantes possuíam faixa de idade entre 30 e 39 anos (Hino et al., 2017). Sugere-se que a faixa etária de caminhoneiros mais velhos pode estar associada ao fato de a profissão não ser um atrativo para a população mais jovem, devido às dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores quanto à distância de casa, da família e renda salarial quando comparado ao desgaste gerado pela laboração.

Sobre a escolaridade prevaleceram homens com ensino médio completo, o que corrobora com estudo realizado em Anápolis (GO), no qual observou-se a presença de participantes com ensino médio completo (Martinez et al., 2019). Já em um estudo realizado em Teresina (PI), a maioria dos participantes tinha concluído o ensino médio e superior (Souza et al., 2020). A escolaridade faz referência ao nível de conhecimento dos participantes e interfere nos fatores agravantes para o desenvolvimento de patologias de um modo geral. Também pode contribuir para um baixo nível de acesso à informação, diminuindo ainda mais a oportunidade de aprendizado e os cuidados com a saúde (Santos et al., 2018).

Contemplou-se no presente estudo uma maioria de homens com companheira (o), fato que vai ao encontro de pesquisa realizada em São Leopoldo (RS) que obteve a prevalência de participantes casados (Oliveira & Carlotto, 2020). Ademais, levantamento feito nas estradas do Brasil também encontrou a presença de caminhoneiros casados ou que possuíam união estável (Costa & Santos, 2018). Vale relacionar o estado civil com a profissão, sendo que o trabalho do caminhoneiro leva à ausência na família, interferindo no vínculo, deixando muitas vezes o caminhoneiro isolado de afeto conjugal, desencadeando sentimentos de solidão, ansiedade e muitas vezes a própria depressão (Oliveira & Carlotto, 2020).

Observou-se neste estudo a presença de filhos entre os participantes. Isso corrobora com estudo feito na BR 050 Goiás-Minas Gerais (Biliu et al., 2021) e com pesquisa realizada em São Paulo (SP) que constatou a presença do vínculo familiar (Hino et al., 2017). Sugere-se que a presença de filhos tenha relação com o fato de a maior parte da amostra possuir companheira (o) e criar vínculos familiares estáveis.

Observou-se que os participantes aludiram receber entre dois a três salários mínimos, sendo que em pesquisa realizada em Minas Gerais obteve a presença de participantes que recebiam R\$ \leq 3999,00 (Biliu et al., 2021), já em pesquisa realizada na BR 0-70, na cidade de Barra do Garças – Mato Grosso (MT) constatou que os mesmos recebiam entre 1 a 3 salários mínimos (Passos et al., 2019), o que corrobora com o presente estudo.

Em relação as horas de trabalho por dia, no referido estudo houve prevalência de profissionais que trabalham mais de 12 horas por dia, indo ao encontro de pesquisa elaborada em uma capital da Região Sudeste do Brasil, a qual constatou que os participantes exerciam sua função por mais de 10 horas por dia (Moraes; et al., 2019). Todavia, na cidade de Montes Claros (MG), os profissionais atuavam de 11 a 14 horas ao dia (Fonseca et al., 2019). Ressalta-se que o motorista de caminhão que exerce 12 horas de trabalho por dia tem uma chance maior de desenvolver TMC, desencadeando também estresse ocupacional relacionado à jornada de trabalho, além do cansaço físico e emocional que pode contribuir para acidentes automobilísticos (Oliveira & Carlotto, 2020).

Em relação ao tempo de profissão, obteve-se prevalência de caminhoneiros com menor tempo de experiência, destoando de pesquisa elaborada em Montes Claros (MG), que apontou participantes que referiram mais de 15 anos de trabalho

(Fonseca et al., 2019). Já em Teresina (PI), encontraram-se 63 participantes que exerciam sua profissão há mais de 30 anos (Souza et al., 2020).

Com referência aos dias de trabalho na semana, obteve-se prevalência daqueles que trabalhavam entre cinco a sete dias na semana, o que corrobora com pesquisa desenvolvida entre as cidades de Campina Grande (PB) e Guarabira (PB), cujos participantes trabalhavam menos de sete dias na semana (Moreira, 2020). Por consequência, os caminhoneiros referiram descansar de cinco a oito horas por dia, tendo relação com pesquisa elaborada em Matipó (MG) que destaca profissionais que mantinham mais que oito horas de descanso por dia (Carvalho & Shuengue, 2019).

A prevalência de HAS foi observada na amostra, assemelhando-se a um estudo desenvolvido na cidade de Teresina (PI) (Araujo et al., 2015), assim como no norte de Minas Gerais (Silva; et al., 2017). Por ter limitações no estilo de vida, a profissão contribui negativamente sobre a saúde física e mental, o que faz com que os motoristas apresentem riscos maiores para desenvolver alterações cardiovasculares e outras doenças, tendo como consequência uma baixa qualidade de vida (Oliveira et al., 2017).

Observou-se nesse estudo o consumo de bebidas alcoólicas, o que corrobora com pesquisa realizada no norte de Minas Gerais em que 40 participantes faziam uso de álcool (Silva; et al., 2017). Da mesma forma, estudo realizado em Minas Gerais teve como resultado 17 participantes que faziam uso de bebidas alcoólicas (Junior et al., 2016). Sugere-se que o uso de bebidas alcoólicas sirva como forma de descanso e mecanismo de compensação, uma vez que os motoristas chegam ao fim do dia extremamente esgotados, além de ser um hábito culturalmente difundido em nosso país.

Sobre o uso de derivados do tabaco, foram encontradas 21 pessoas que faziam proveito dele, assim como em pesquisa realizada em Uberlândia (MG), na qual 228 caminhoneiros fumavam (Pereira et al., 2022). Já nas dependências do Ceasa-PR, 29 motoristas eram usuários (Pinto et al., 2021). Em relação ao rebite, 14 participantes já haviam feito uso do produto, contudo, em Montes Claros (MG), 68 participantes faziam uso de derivados de anfetaminas (Fonseca et al., 2019). Sabe-se que a utilização de drogas lícitas e ilícitas aumenta as chances de acidentes automobilísticos, sendo que os efeitos de drogas psicoativas afetam o sistema nervoso central, intercedendo nas reações para as situações específicas sobre a direção (Pereira et al., 2022).

Constatou-se nesta pesquisa que os participantes não preparavam as suas refeições e prevaleceu a alimentação com arroz, feijão e carne de gado. Alimentos prontos para o consumo são mais fáceis de serem preparados, sendo eles trocados muitas vezes por alimentos naturais, levando a uma oferta mínima de nutrientes essenciais e uma elevada ingestão de calorias (Guia alimentar para a população Brasileira, 2014). Sugere-se que muitos caminhoneiros façam a ingestão de alimentos naturais como o arroz e feijão, mas em uma única refeição, sabendo que sua profissão em si demanda várias horas de trabalho, muitos desses profissionais optam por alimentos prontos para o consumo, cuja forma de preparo leva menor tempo.

No presente estudo, verificou-se uma baixa ingestão de frutas e verduras. Uma pesquisa feita em Teresina (PI) constatou que apenas 22 participantes possuíam uma alimentação considerada adequada (Souza et al., 2020); em Sergipe os participantes relataram dificuldades de manter uma alimentação saudável devido à rotina e à baixa diversidade de alimentos saudáveis em suas rotas (Batista et al., 2021). Ademais, o Ministério da Saúde recomenda um maior consumo de frutas durante o dia e um menor consumo de gorduras, sal e açúcares, prevalecendo o consumo de, no mínimo, três refeições ao dia, com três lanches entre os intervalos (Souza et al., 2020), o que pode ser dificultado pelas longas jornadas de trabalho.

Com relação ao IMC, houve prevalência de alteração entre os participantes, com sobrepeso e obesidade, da mesma forma que ocorre com os caminhoneiros das rodovias de acesso à capital federal (BR-40, BR-50, BR-60 e BR-70) que também apresentaram sobrepeso (Rodrigues et al., 2018). Em pesquisa elaborada por meio de revisão sistemática da literatura concluiu-se que havia participantes com sobrepeso e obesidade em grande parte dos estudos (Souza et al., 2020). Da mesma forma, foram encontrados 65 profissionais com circunferência da cintura aumentada, similarmente a um estudo desenvolvido nas

rodovias de acesso à capital federal (BR-40, BR-50, BR-60 e BR-70) na qual os participantes apresentaram risco cardiovascular aumentado (Rodrigues et al., 2018). Como fatores de risco para desenvolver problemas cardiovasculares, os sedentários possuem uma probabilidade maior quando comparados às pessoas que se exercitam, tendo relação direta com o peso corporal aumentado (Souza et al., 2022).

A presença de sobrepeso, obesidade e circunferência da cintura aumentada deixa o caminhoneiro suscetível a desenvolver várias patologias, pois permanece muito tempo sentado e sem praticar atividades físicas, fator que aliado à ingestão de alimentos não saudáveis, leva a acúmulo de gordura (Loureiro et al., 2020). Sugere-se que ser caminhoneiro desencadeia doenças crônicas não transmissíveis, como DM, HAS, riscos cardiovasculares e dislipidemias, desencadeados devido ao sedentarismo, má alimentação e consumo de drogas lícitas e ilícitas. Somado a isso, vale destacar a saúde mental que interfere diretamente sobre o ponto de vista do seu corpo, interferindo na baixa autoestima, tendo como resultado uma decadência na qualidade de vida.

Em relação aos fatores que contribuem para alteração da saúde mental e física, os pesquisados relataram o fato de estarem distante da família, de não encontrarem lugar adequado para banho e alimentação e a imprudência das demais pessoas na direção. O mesmo foi constatado em estudo em diferentes regiões do estado do Rio Grande do Sul, no qual foi observado que grande parte referiu como fatores estressores os locais de alimentação, acidentes e condições nas estradas (Taube & Carlotto, 2018). Da mesma forma foram encontrados dados semelhantes em São Leopoldo (RS), onde a grande maioria referiu como fatores estressores os locais de alimentação e os acidentes (Oliveira & Carlotto, 2020).

Ser caminhoneiro demanda uma organização para o trabalho, logo, os locais para suas refeições muitas vezes são considerados inadequados, ou quando encontrados estão sobre os pátios de postos de combustíveis, sendo que se este abastecer o caminhão poderá usufruir da estrutura do local, podendo banhar-se e alimentar-se de forma adequada. Também, a profissão afasta o caminhoneiro da família e faz com que não participe da rotina diária com seus familiares, estando sujeito a desenvolver fatores relevantes ao estresse de acordo com o cargo que exerce (Oliveira & Carlotto, 2020).

Notou-se também nesta pesquisa que a violência, o roubo nas estradas e a imprudência das pessoas na direção foram fatores negativos para saúde física e mental. Em estudo conduzido em São Leopoldo (RS) foram encontrados 380 participantes que relataram roubo nas estradas do Brasil (Oliveira & Carlotto, 2020). Entre os anos de 2000 a 2011, uma pesquisa feita no Estados Unidos apontou que os traumas mais comuns entre pessoas de 18 a 44 anos foram os acidentes automobilísticos (6,87%) e violências de um modo geral (3,24%); destaca-se que os acidentes automobilísticos foram aproximadamente 1,25 milhões, sendo o Brasil o quinto colocado nesses números (Koupak et al., 2021), o que justifica a preocupação dos caminhoneiros quanto à direção, imprudência e acidentes automobilísticos.

Sugere-se ainda, que a violência e os assaltos nas rodovias são classificados de acordo com o modelo do caminhão e a carga que o motorista transporta. Por meio da tecnologia usam-se os rastreadores e por conta disso a maioria dos caminhões possuem controladores guiados por GPS, e as ações são repassadas para uma central que controla a movimentação do caminhoneiro 24 horas por dia, sendo possível garantir uma maior segurança, mas tendo resultado no desgaste físico e mental para o profissional que está exposto a esse risco.

Em relação ao transtorno mental comum, notou-se que a grande maioria dos participantes não possuía propensão ao transtorno. Entretanto, uma revisão da bibliografia apontou que dez participantes possuíam TMC segundo o instrumento SRQ-20 (Kauffmann et al., 2022). Da mesma forma, em São Leopoldo (RS) foram observados dados semelhantes, sendo que 528 motoristas que participaram da pesquisa não possuíam transtorno e apenas 37 foram classificados com transtorno mental (Oliveira & Carlotto, 2020). Em contrapartida, em estudo na BR-116, 85 caminhoneiros foram pré-diagnosticados com TMC, avaliados através do SRQ-20 (Cavagioni et al., 2009).

Em relação ao TMC em caminhoneiros, destaca-se que o instrumento SRQ-20 é limitado, por não demonstrar diretamente os transtornos psíquicos e a frequência que ocorrem esses episódios, mas ele auxilia a identificar se o entrevistado possui alguma alteração mental. Os caminhoneiros estão propensos a desenvolver alguma modificação cognitiva pois eles passam por desafios durante o dia a dia, como lugares inadequados para se alimentar/repousar, sedentarismo, frequente solidão, má qualidade de sono, entre outros fatores; além disso, a maioria dos caminhoneiros são do sexo masculino, e quando questionados não admitem seus sentimentos e emoções, dificultando muitas vezes um pré-diagnóstico mental (Kauffmann et al., 2022).

No setor de transporte, os motoristas estão expostos a estressores diários relacionados a riscos físicos, ergonômicos, químicos e principalmente mentais, esquecendo do autocuidado, manifestando muitas vezes sinais e sintomas de ansiedade e depressão (Oliveira & Carlotto, 2020). A depressão em caminhoneiros tem forte relação com a rotina em si, logo, por ter longas jornadas de trabalho entre uma viagem e outra, alguns motoristas fazem uso de derivados de anfetaminas. Os rebites possuem um tempo médio de duração do seu efeito e após algumas horas a eficácia fica menor e se iniciam sintomas de fadiga, alucinações, falta de apetite e a própria depressão (Pereira & Souza, 2017). Ademais, os motoristas de um modo geral passam por situações corriqueiras diariamente, sendo expostos ao cansaço físico e mental, tristeza aguda e crônica e medo. Adiciona-se ainda o fato de que a grande maioria dos caminhoneiros são do sexo masculino e na população brasileira o homem tem de duas a quatro vezes mais chances de cometer suicídio do que as mulheres (Biliu et al., 2021).

No Brasil a prevalência de ansiedade e depressão chega a 9,3% e 5,8%, respectivamente, considerando a população total, índices considerados elevados quando comparados aos de outros países (Ribeiro et al., 2020). Em relação ao SRQ-20, observou-se no presente estudo que 30 caminhoneiros referiram sentir-se nervosos, tensos ou preocupados, seguidos de cansar-se com facilidade, dificuldade de pensar com clareza, dormir mal e se assustar com facilidade, o que corrobora com um estudo de revisão bibliográfica no qual 24 participantes estavam nervosos, tensos ou preocupados, seguidos de 22 pessoas que dormiam mal, 20 que se cansavam com facilidade e 13 que se sentiam cansados o tempo todo (Kauffmann et al., 2022).

Em relação à qualidade de vida, verificou-se neste estudo o domínio de estado geral de saúde com a média mais baixa, sendo 61,14 pontos, tendo como definição um bem-estar geral da saúde, tanto físico, como mental e social (Pereira & Borges, 2011). Pesquisa realizado em Gurupi (TO) obteve média de 85,13 pontos neste domínio (Silva; et al., 2012). Já em rodovias próximas a Anápolis (GO) verificou-se um resultado médio de 71,62 pontos (Silva & Venâncio, 2017), e em contrapartida, em caminhoneiros que trafegavam na Região Nordeste do Brasil a média para o estado geral de saúde foi de 74,6 pontos (Souza, 2018) - índice menor quando comparado às demais regiões do país. Sugere-se que esse domínio interfere na rotina do caminhoneiro, pois um estado geral da saúde é definido através das condições físicas, mentais e sociais, e o caminhoneiro, na grande maioria das vezes, possui limitações nesses aspectos por permanecer muito tempo na mesma posição, pelo estresse diário, por estar distante da família e pelas interferências no sono, fatores que contribuem para alteração na qualidade de vida neste escore.

No domínio de limitação por aspetos físicos o presente estudo obteve média de 70 pontos, sendo esse domínio definido por alterações físicas que podem ou não interferir no cotidiano da pessoa (Pereira; Borges, 2011). Em Gurupi (TO), a média encontrada foi de 90,83 pontos (Silva; et al., 2012), em Anápolis (GO) de 76,70 (Silva; Venâncio, 2017), e na Região Nordeste do Brasil de 90,1 pontos (Souza, 2018). Sugestiona-se que a limitação por aspectos físicos nesta pesquisa esteja associada ao desuso da musculatura, sendo que muitos caminhoneiros são considerados sedentários e possuem limitações quanto ao esforço físico e a realização de atividade física.

A classificação de limitação por aspectos emocionais apresentou resultado de 73,33 pontos, significando que a alteração do comportamento emocional interfere no cotidiano das pessoas (Pereira; Borges, 2011). Em pesquisa realizada Na Região Nordeste do Brasil, a média foi superior, com 90,1 pontos (Souza, 2018), em Anápolis (GO) foi de 74,94 (Silva;

Venâncio, 2017), e no estado do Tocantins foi de 84,44 pontos (Silva; et al., 2012), todas superiores ao presente estudo. Os aspectos emocionais do profissional caminhoneiro têm forte relação com o distanciamento da sua família por dias ou meses, sendo assim, não participa da interação presencialmente com a família, acarretando em distúrbios emocionais (Oliveira; Carlotto, 2020).

Muitos caminhoneiros são considerados sedentários, sendo assim, o domínio de dor também resultou alterado, tendo como média 77,74 pontos. A dor é classificada como uma alteração fisiológica ou patológica sensorial, às vezes emocional, levando a um desconforto que prejudica a vida (Pereira; Borges, 2011). O presente dado corrobora com pesquisa realizada na cidade de Gurupi (TO) em que esse domínio manteve-se em 74,87 pontos (Silva; et al., 2012), sendo superior à pesquisa realizada no estado de Goiás, cuja média foi menor, de 50,98 pontos (Silva; Venâncio, 2017). Já no Nordeste brasileiro prevaleceu a média de 84,1 pontos (Souza, 2018). As dores que acometem os caminhoneiros estão relacionadas com a baixa qualidade do sono, rotinas de trabalho irregulares, sedentarismo, obesidade e a permanência por muito tempo na mesma posição (Kawamoto; et al., 2017).

Em relação ao domínio vitalidade, a média encontrada foi de 78,14 pontos. A vitalidade em si é definida pela força de viver, buscando sempre um envelhecimento saudável (Pereira; Borges, 2011). Estudo feito em Anápolis (GO) observou média de 61,80 pontos (Silva; Venâncio, 2017) para este domínio, semelhantemente ao estudo de Souza (2018), cuja média foi de 68,6 pontos; já Silva, Assumpção e Neves (2012) no Tocantins, a média foi de 78,83 pontos. Sugere-se que a vitalidade esteja diretamente relacionada à saúde física e mental, a qual pode estar comprometida pelo estilo de vida e trabalho.

O domínio de saúde mental teve como média 79,14 pontos. Esse conceito é representado pelo bem-estar mental, tendo ligações sobre o afeto e a autoestima (Pereira; Borges, 2011). Para estudo desenvolvido no Nordeste brasileiro, essa média resultou em 82,7 pontos (Souza, 2018), da mesma forma, na região de Tocantins foi observada média de 81,20 pontos (Silva; et al., 2012). Em contrapartida, pesquisa elaborada na cidade de Anápolis (GO), segundo o instrumento SF 36 a prevalência do domínio saúde mental teve média de 73,06 pontos (Silva; Venâncio, 2017). Diante disso, fica evidente que ser motorista de caminhão denota uma tendência maior de desenvolver transtorno mental, possivelmente por isso 33% dessa categoria apresentam algum tipo de sofrimento mental, resultando em uma baixa qualidade de vida de um modo geral (Oliveira; Carlotto, 2020).

No domínio aspectos sociais verificou-se média de 83,03 pontos, sendo a socialização com outras pessoas um fator importante para esse aspecto (Pereira; Borges, 2011). Dados semelhantes estão no estudo desenvolvido em Goiás, cuja média foi de 82,99 pontos (Silva; Venâncio, 2017), na cidade de Gurupi (TO), com média de 85,88 pontos (Silva; et al., 2012), e na Região Nordeste do Brasil, que apresentou média de 94,7 pontos (Souza, 2018). Sugere-se que os caminhoneiros procuram na maioria das vezes postos de combustíveis para descansar, alimentar-se e trocarem fretes, com isso, socializam com várias pessoas durante todo o dia, interferindo no domínio de aspectos sociais.

Observou-se neste estudo que o domínio capacidade funcional foi o que apresentou maior média, com 85,07 pontos. Entende-se por capacidade funcional a habilidade de executar tarefas cotidianas simples ou complexas necessárias para uma vida independente na sociedade (Pinto et al., 2016). Para este mesmo domínio, observou-se em estudo realizado no estado de Goiás a média de 79,81 pontos (Silva; Venâncio, 2017), já no estado do Tocantins a média foi de 89 pontos (Silva; et al., 2012) e na Região Nordeste, de 94,5 pontos (Souza, 2018). Sugere-se que a respeito de atividades cotidianas como banhar-se, alimentar-se, vestir-se e deambular sem auxílio, o caminhoneiro consegue exercer, pois são ações que não necessitam de muito esforço físico, considerando também que ele necessita ter independência, pois está constantemente sozinho.

Destaca-se como limitação deste estudo a possibilidade de viés de prevaricação associado a algumas variáveis de perfil e o tempo diminuído de coletas de dados, resultando em uma amostra menor. Sugere-se que estudos de monitoramento

da saúde dos profissionais permitam a reflexão sobre as condições de vida e trabalho destes profissionais, bem como suscitem a formação de políticas específicas a esta classe trabalhadora e contribuam para pesquisas posteriores.

5. Conclusão

Em relação ao transtorno mental comum, obteve-se uma baixa prevalência entre os caminhoneiros, sendo que os sintomas mais prevalentes foram sentir nervosos, tensos e/ou preocupados, cansar-se com facilidade, dormir mal e se assustar-se fácil. Em relação à qualidade de vida, observou-se que os domínios que apresentaram maiores comprometimentos foram o estado geral de saúde, seguido de limitação por aspectos físicos e limitação por aspectos emocionais, o que pode estar relacionado ao estilo de vida e de trabalho, que interferem no autocuidado. Em contrapartida, os melhores escores foram o domínio de dor, vitalidade, saúde mental, aspectos sociais e a capacidade funcional.

Alguns domínios foram mais afetados devido à rotina do caminhoneiro e aos aspectos específicos como a idade do trabalhador, tempo de profissão, horas trabalhadas por dia, insegurança nas estradas, dificuldades quanto à alimentação, banho e pouso, bem como a possibilidade de acidentes automobilísticos.

Dessa forma, observa-se a importância de um olhar holístico para essa profissão, com políticas que contribuam para a saúde do caminhoneiro e condições adequadas de laboração e descanso. Sugestiona-se o desenvolvimento de pesquisas futuras que contribuam para o monitoramento da saúde deste profissional, investiguem os fatores relacionados ao adoecimento, bem como estilo de vida e trabalho, assim como estudos que visem melhorar as condições de laboração e qualidade de vida.

Referências

- Arashiro, B. V., Gonçalves, T. V., & Costa, F.G. (2022). A importância do modal rodoviário de carga na economia brasileira 2010-2019. [S.l.: S.N].
- Azevedo, B. D. S., Nery, A. A., & Cardoso, J. P. (2017). Estresse ocupacional e insatisfação com a qualidade de vida no trabalho da enfermagem. *Texto contexto – enferm. Florianópolis*, 26(1) [S.I].
- Batista, A. M. F., Ribeiro, R. C. L., Barbosa, K. B. F., & F, A. A. (2021). Condições de trabalho de caminhoneiros: percepções sobre a saúde e autocuidado. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, 2(31), e310206.
- Brasil. (2014). Guia alimentar para a população brasileira. Brasília: MS.
- Brasil. (2004). Ministério da Saúde. Vigilância Alimentar e Nutricional- SISVAN. Orientações básicas para a coleta, o processamento e análise de dados e a informação em serviços de saúde. Série A. Normas e manuais técnicos. Brasília.
- Biliu, K. S., Vera, I., Lucchese, R., de Paula, N. I., Fernandes, I. L., & Silva, G. C. (2021). Descrição do comportamento suicida entre caminhoneiros que trafegam a BR 050 entre Minas Gerais-Goiás. *Brazilian Journal of Development*, 7(4), 36044-36053.
- Boeijinga, A., Hoeken, H., & Sanders, J., 2016. Promoção da Saúde no Ambiente de Transporte por Caminhão: Entendendo o Caminho dos Caminhoneiros Holandeses para Mudanças no Estilo de Vida Saudável. *Revista Trabalho*, 2(55) 385- 97.
- Carvalho, M. R., & de Oliveira Shuengue, C. M. L. (2019). Avaliação da qualidade de sono em motoristas de caminhão que trafegam pela br 262. *Anais do Seminário Científico do UNIFACIG*, (4) [S.I].
- Cavagioni, L. C. C., Pierin, A. M. G., Bianchi, E. R. F., & Costa, A. L. S. C. (2009). Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*. (43). 1267-1271
- Costa, P. F., & Cerqueira-Santos, E. (2018). Fatores associados ao uso de preservativo e relações com prostitutas entre caminhoneiros do Brasil. *Psic., Saúde & Doenças*. [Internet], 12(3): 601-610, e2176-9206.
- da Silva Souza, A., Pereira, N. M., Melo, M. A., Figueiredo, V. N., Junqueira, M. A. B., & Magnabosco, P. (2022). Características laborais associadas a pressão arterial elevada entre caminhoneiros. *Revista de Enfermagem e Atenção à Saúde*, 11(1).
- de Figueiredo Júnior, A. M., Galvão, M. M., & Souza, J. P. (2019). Percepções da dor: diagnóstico de enfermagem em pacientes infartados. *Revista Eletronica Acervo Saúde*, (21), e547-e547.
- Evangelista de Araújo, T. M., Ferreira Martins, G. B., de Carvalho Leal, M. S., da Silva Souza, A. T., Sousa, A. S., & dos Santos Freire, V. (2015). Prevalência da hipertensão arterial sistólica entre caminhoneiros que trafegam pela cidade de teresina. *SANARE - Revista de Políticas Públicas*, 14(1). Recuperado de <https://sanare.emnuvens.com.br/sanare/article/view/606>.

- Felício, H. A., Nardi, S. M. T., Paula, P. M. S., Pedro, H. S. P., & Paschoal, V. D. A. (2021). Qualidade de vida e condições ergonômicas em trabalhadores de um laboratório de saúde pública. *Revista Brasileira em Promoção da Saúde*, 34 [S.I].
- Fonseca, J. G., Viana, G. M., Souza, J. E. M., & Rossi-Barbosa, L. A. R. (2019). Fatores associados ao uso de anfetaminas entre caminhoneiros. *Revista Interdisciplinar de Estudos em Saúde*, 8(1), 116-125. <https://doi.org/10.33362/ries.v8i1.1474>
- Hino, P., Francisco, T. R., Onofre, P. S. de C., Santos, J. O., & Takahashi, R. F. (2017). Análise dos cuidados à saúde de caminhoneiros. *Revista de Enfermagem UFPE on line*, 4741-4748. doi:10.5205/1981-8963-v11i11a231217p4741-4748-201.
- IBGE. (2021). Cidades e estados. <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/francisco-beltrao.html>.
- Jardim, M. G. L., Castro, T. S., Ferreira, R., & Carla, F. (2020). Sintomatologia depressiva, estresse e ansiedade em universitários. *Psico-USF*. 4(25), 645-657.
- Junior, G. A., Melo, H. C. S., Mendes, D. F., Silva, L. de A. M. e, Oliveira, R. F. dos S., & Gaya, C. de M. (2016). O uso de drogas por motoristas caminhoneiros e o comportamento de risco nas estradas. *Revista de Epidemiologia e Controle de Infecção*, 6(4), 158-162. <https://doi.org/10.17058/reci.v6i4.7968>
- Kauffmann, A. V. C., Fransosi, C. R., Kneip, E. L. T. P., Pilatti, F., Neves, S. T. R., & Penha, M. M. (2022). Saúde mental de caminhoneiros brasileiros no contexto da pandemia de Covid-19. *TCC-Psicologia*. [S.l.: S.N]
- Kawamoto Jr, L., Santos, N., & Cardoso, H. (2017). Condições de trabalho dos caminhoneiros. *Diálogos Interdisciplinares*, 6(2), 136-144. <https://revistas.brazcubas.br/index.php/dialogos/article/view/339>
- Koupak, F., Lentsck, M. H., Bahls de Souza, P., Trincaus, M. R., & Oliveira Moura, D. R. de . (2021). Internações hospitalares por trauma em uma Unidade de Terapia do Paraná. *Revista Recien - Revista Científica de Enfermagem*, 11(36), 564–574. <https://doi.org/10.24276/rrecien2021.11.36.564-574>
- Loureiro, L. H., Silva, I. C. M., Cavaliere, M., Sant'anna, E., Novaes, M. R., & Andriighi, T. A. C. (2020). Saúde nas estradas: estratégia para investigar a síndrome metabólica em caminhoneiros. *Research, Society and Development*, 9(8), e928986333. <https://doi.org/10.33448/rsd-v9i8.6333>
- Martinez, B.Y.L., Junior, I. C. T., Montalvão, J. R., Potenciano, N. L. B. C., & Leite, R. S. (2019). Análise do perfil e do consumo de drogas por caminhoneiros durante a renovação da carteira nacional de habilitação, em um laboratório de Anápolis–Goiás. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Medicina) - Centro Universitário de Anápolis - UniEvangélica <http://repositorio.aee.edu.br/jspui/handle/aee/1371>.
- Moraes, T. D., Cunha, K. R., & Andrade, A. L. (2019). Percepção de caminhoneiros sobre fatores associados à ocorrência de acidentes de trabalho. *Revista de Psicologia*, 28(1), 1-14. <http://dx.doi.org/10.5354/0719-0581.2019.53953>
- Moreira, J. S. (2020). O trabalho do caminhoneiro: entre a malha rodoviária e a saúde mental. Trabalho de Conclusão de Curso (Mestrado em Psicologia) - Universidade Estadual da Paraíba.
- Oliveira, M. E. T., & Carlotto, M. S. (2020). Fatores associados a transtornos mentais comuns em caminhoneiros. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102.3772e3653>.
- Otto V. O., Brandão V. L., Alves A. F., Silva L. M., & D'Alessandro W. B. (2017). Associação entre índice de massa corporal e circunferência da cintura com pressão arterial elevada em caminhoneiros. *Revista Cereus*, 9(1), 163-177. Recuperado de <http://ojs.unirg.edu.br/index.php/1/article/view/1295>.
- Passos, J. F., de Lima Czarniak, I., da Cruz, J. P. M., Lemes, A. G., do Nascimento, V. F., & da Rocha, E. M. (2019). Saúde Do Homem: O Conhecimento Dos Caminhoneiros Sobre O Câncer De Pênis. *Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente*, 10(2), 107-119.
- Pereira, A., & Veiga de Souza, F. (2017). Avaliação do uso de anfetamínicos entre caminhoneiros de longa distância. *Polêmica*, 17(4), 016-029.
- Pereira, E. S., & Borges, I. S. (2011). Análise da percepção geral de saúde e da qualidade de vida de idosos praticantes de hidroginástica a partir do instrumento sf-36. *Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício*, 5(27), 278-284. ISSN 1981-9900.
- Pereira, N. M., Araújo, L. B. de Bertussi, V. C., Carrijo, G. T., & Junqueira, M. A. de B. (2022). Associação entre doenças cardiometabólicas autorreferidas, violência e uso de drogas em caminhoneiros. *Revista de Enfermagem da UFSM*, 12, e10. <https://doi.org/10.5902/2179769266858>
- Pereira, A. S., Shitsuka D. M., Parreira, F. J., & Shitsuka R. (2018). Pereira A. S. et al. (2018). Metodologia da pesquisa científica. [free e-book]. Santa Maria/RS. Ed. UAB/NTE/UFSM. https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/358/2019/02/Metodologia-da-Pesquisa-Cientifica_final.pdf
- Pinto, A. H., Lange, C., Pastore, C.A., Llano, P. M. P., Castro, D. P., & Santos, F., (2016). Capacidade funcional para atividades da vida diária de idosos da Estratégia de Saúde da Família da zona rural. *Ciência & Saúde Coletiva* [online], 21 (11), 3545-3555. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-812320152111.22182015>.
- Pinto, L. L., Weinhardt, P. M., Favero, G. M., & Ditterich, R. G. (2021). Percepção dos caminhoneiros sobre a pandemia: um diagnóstico realizado em uma ação de extensão no enfrentamento do covid-19. *Extramuros-Revista de Extensão da Univasf*, 9(1).
- Ribeiro, I. B. S., Correa, M. M., Oliveira, G., & Cade, N. V. (2020). Transtorno mental comum e condição socioeconômica em adolescentes do Erica. *Revista de Saúde Pública*, 54 (4). <https://doi.org/10.11606/S1518-8787.2020054001197>
- 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.
- Santos, E. K. M., Souza, V. P., Correio, I. A. G., & Correio, E. B. S., (2018). Autocuidado de usuários com diabetes mellitus: perfil sociodemográfico, clínico e terapêutico. *Rev Pesq Cuid Fundam*. 10(3), 720-728.

Silva, A. F. O., Dias, E. E. C., & S. R. L. A. S. (2022). Qualidade de vida: Uma reflexão sobre a cidade de São Paulo. *Revista Saúde e Meio Ambiente*, 1 (14), 01-15.

Silva, C. A., Caitano, N. M. B., & Junior, P. J. M. (2017). Estudo sobre a necessidade do cuidado farmacêutico aos pacientes caminhoneiros do norte de Minas. *Revista Bionorte*. 1 (6).

Silva, G. B. E., & Venâncio, J. C. (2017). Uso de drogas e qualidade de vida de caminhoneiros que trafegam em rodovias próximas à Anápolis-Goiás. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Medicina) – UniEvangélica, 2017.

Silva, M. S., Assumpção, L. O. T., & Neves, R. L. R. 2012. Avaliação da qualidade de vida e saúde de caminhoneiros de Gurupi – TO. *Revista Brasileira de Ciências da Saúde*, 11 (35).

Silva, R. A., Andrade, A. L. M., Guimarães, L. A. M., Souza, J. C. R. P., & Messias, J. C. C. (2019). A percepção de caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas no trabalho: um estudo etnográfico. *SMAD, Revista Eletrônica Saúde Mental Álcool e Drogas*, 15(4), 1-8.

Souza A. T. S., da Silva Sousa A., Severo, A. F. P., Pereira A. Cindy, H. S. V., Delmo, C. A. D., & Freitas, F. R. N. (2020). Perfil glicêmico de caminhoneiros que trafegam por uma capital do Nordeste brasileiro. *Revista Eletrônica Acervo Saúde*, 12(6), e3550. <https://doi.org/10.25248/reas.e3550.2020>.

Souza, É. K. M. D. (2018). Avaliação da qualidade de vida e prevalência de fatores de risco cardiovasculares modificáveis em caminhoneiros ante rota nos estados do nordeste brasileiro. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Farmácia) - Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Educação e Saúde, Unidade Acadêmica de Saúde.

Souza, L. P., Fonseca, H. L. A., da Silva Miranda, A. E., de Souza, A. G., da Silva, J. R., & Pimenta, A. M. (2020). Ingestão de bebidas alcoólicas e excesso de peso em adultos brasileiros: revisão sistemática da literatura. *Revista da Universidade Vale do Rio Verde*, 18(1), 33-52.

Taube, M. E., & Carlotto, M. S. (2018). Diferenças de percepção de estressores de acordo com o tipo de rota no trabalho de caminhoneiros. *Aletheia*, 51(1 e 2).

Tostes, M. V., Albuquerque, G. S. C. Silva, M. J. S., & Petterle, R. R. (2018). Sofrimento mental de professores do ensino público. *Saúde em Debate*, 42 (116), 87-99. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0103-1104201811607>.

WHO. 1998. World Health Organization. Obesity: Preventing and managing the global epidemic – Report of a WHO consultation on obesity. Geneva.