

**FUNDAÇÃO DOM CABRAL
SERVIÇO SOCIAL DO TRANSPORTE-SEST
SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE-SENAT**

**MARCELO BARROS DE SOUZA
HELLO KALAMAN ALENCAR LIBERAL
RODRIGO ALBUQUERQUE LIMA SABURIDO**

**MOTORISTA DE ONIBUS URBANO:
O ESTRESSE NA PROFISSÃO**

**RECIFE - PE
2016**

MARCELO BARROS DE SOUZA

HELLO KALAMAN ALENCAR LIBERAL

RODRIGO ALBUQUERQUE LIMA SABURIDO

**MOTORISTA DE ONIBUS URBANO:
O ESTRESSE NA PROFISSÃO**

Projeto apresentado à Fundação Dom Cabral
como requisito parcial para a conclusão do
Programa de Especialização em Gestão de
Negócios.

Professor Orientador: Paulo Renato de
Sousa

Gerente do Programa: Paula Oliveira

RECIFE - PE
2016

Dedico este trabalho primeiramente á Deus, que nos criou e foi criativo nesta tarefa. Seu fôlego de vida em mim me foi sustento e me deu coragem para questionar realidades e propor sempre um novo mundo de possibilidades.

“Se o dinheiro for a sua esperança de independência, você jamais a terá. A única segurança verdadeira consiste numa reserva de sabedoria, de experiência e de competência. ”

(Henry Ford)

RESUMO

Este estudo objetiva analisar o estresse no trabalho do motorista de ônibus urbano. Em decorrência do aumento considerável de carros, motos, caminhões, o ônibus urbano se configura como um meio de locomoção que precisa interagir cotidianamente com todo um contexto de movimentos que muitas vezes os conduz a situações de alto estresse. As causas ou fontes de estresse no trabalho bem como aspectos variados geram consequências tais como as chamadas doenças ocupacionais, dificuldades no relacionamento interpessoal, absenteísmo, entre outros. Assim sendo, este estudo é composto por uma amostragem que pretende traçar o perfil dos motoristas de transporte coletivo urbano de passageiros, verificar o nível de estresse que esses profissionais se encontram.

Para tanto se utilizou um estudo de caso com caráter descritivo com abordagem quantitativa, exploratório e observacional que trás a apresentação dos resultados de um levantamento realizado junto a motoristas de transporte coletivo das cidades de João Pessoa e Campina Grande, no estado da Paraíba, Brasil. Esse estudo foi idealizado pela necessidade de investigar e encontrar meios de prevenir riscos ao trabalhador. Contrario a isso, oferecer qualidade de vida no trabalho. A análise foi feita com base em informações das empresas e em entrevistas realizadas com 144 (cento e quarenta e quatro) motoristas. O questionário foi composto com perguntas objetivas e subjetivas sobre situações vivenciadas no cotidiano destes profissionais. Os resultados foram evidentes de que as atividades dos motoristas são desgastantes, causadoras de fadiga, estando relacionada tanto com fatores internos ao trabalho quanto a elementos externos.

Palavras-chave: Transporte; Motorista; Estresse Profissional.

ABSTRACT

This study aims to analyze the job stress of the urban bus driver. As a result of the considerable increase of cars, motorcycles, trucks, urban buses is configured as a means of locomotion that must interact daily with all the context of movements that often leads to high-stress situations. The causes or sources of stress at work as well as different aspects generate consequences such as the so-called occupational illnesses, difficulties in the relationship interpersonal, absenteeism, among others. Therefore, this study consists of a sample you want to trace the profile of the drivers of urban passenger transportation, check the level of stress that these are professionals. For both if you used a case study with descriptive character with a quantitative approach, exploratory and that the submission of observational results of a survey conducted with the drivers of public transport in the cities of Joao Pessoa and Campina Grande, in Paraíba State, Brazil. This study was designed to investigate and find ways to prevent risks to workers. Contrary to this, offer quality of life at work. The analysis was based on information from the companies and in interviews with 144 (144) drivers. The questionnaire was composed with objective and subjective questions about situations experienced in the daily lives of these professionals. The results were evident from the activities of drivers are stressful, causing fatigue, being linked with both internal factors to work as external elements.

Keywords: transport; Driver; Stress.

SUMARIO DE GRAFICOS

Gráfico 1- Escolaridade dos Motoristas.	26
Gráfico 2 - Tempo médio de trabalho além da jornada de trabalho	27
Gráfico 3 - Situações que mais irritam no exercício da profissão.....	28
Gráfico 4. Qualidade do sono	29
Gráfico 5. Qualidade da Alimentação	30

SUMARIO DE QUADROS

Quadro 1 – Sintomas do estresse. 18

Quadro 2 - Principais causas do estresse organizacional. 19

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ISSL - Inventário de Sintomas de Stress para Adultos de Lipp

SENAT – Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

SEST – Serviço Social do Transporte

SUMARIO

1 INTRODUÇÃO	11
2. REFERENCIAL TEORICO	14
2.1 A Saúde do Trabalhador do Setor de Transporte de Ônibus Urbano	14
2.2 O estresse como Fator Agravante dos Problemas de Saúde	16
3 METODOLOGIA.....	21
3.1 – Contexto da Pesquisa	22
3.2 - Procedimento da Análise	22
3.3. APLICAÇÃO DA PESQUISA EM JOÃO PESSOA/PB.....	23
3.4 - APLICAÇÃO DA PESQUISA EM CAMPINA GRANDE/PB	23
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	25
4.1 - Modelo conceitual	25
5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	31
REFERÊNCIAS	32

1 INTRODUÇÃO

A população brasileira comumente se inter-relaciona em seus afazeres diários e entre estes está o ato de se locomover por meio de veículos de todo tipo. E assim necessita-se da harmonia no trânsito como meio de promover o se deslocar com prudência e segurança para todos.

Em pleno século XXI o número de veículos que circulam pelas vias nacionais é significativamente elevado. Consequentemente, múltiplos fatores como estresse, atribuições cotidianas, vão eclodir no trânsito e gerar o desenvolvimento de fatores que contribuem para o surgimento de transtornos e desordens no campo físico e emocional das pessoas que diuturnamente convivem nesta ambientação.

Os motoristas profissionais têm sido alvo de inúmeras pesquisas tanto no Brasil quanto no cenário internacional. Temas referentes a peculiaridades do trabalho nas diferentes categorias de motoristas (coletivo, particular, taxista, motociclista) estão entre os temas frequentemente abordados. No entanto, parece haver um interesse geral em torno das consequências positivas e negativas que o trabalho ocasiona na saúde e no desempenho dos trabalhadores motoristas. Este descritor recebe a nomeação de estresse ocupacional.

Ultimamente, os estudos referentes ao estresse ocupacional bem como às tentativas utilizadas para sua administração, têm se difundido de maneira ampla no Brasil e enfatizam as causas ou fontes de estresse no trabalho e aspectos variados de suas consequências. Aliado a isso estão as comumente nomeadas doenças ocupacionais bem como as dificuldades no relacionamento interpessoal, o absenteísmo, entre outros.

Alguns locais e atividades são apontados como intrinsecamente estressantes, seja por suas características físicas ou ambientais, seja pelo tipo de trabalho desenvolvido. No primeiro caso, os motoristas profissionais são um exemplo conhecido e no segundo, os serviços prestados, cuja tarefa principal envolve, em seu cotidiano, o contato com usuários dos transportes seja ele público ou particular.

O estresse de um modo geral vem sendo consideravelmente estudado por ter um efeito facilitador no desenvolvimento de inúmeras doenças bem como pode ser o propulsor do prejuízo da qualidade de vida e a produtividade do ser humano, o que ocasiona estudos

para melhor compreensão do que de fato causa este estresse como por métodos que possam reduzi-lo.

A imprensa aponta o trânsito como um dos principais fatores estressantes da vida moderna, sendo que os profissionais que trabalham diretamente nesse meio sofrem mais os reflexos negativos dessas condições com repercussão direta sobre a saúde. Considerando que o transporte coletivo urbano ainda sofre diretamente as consequências de assaltos e sinistros igualmente dos congestionamentos e riscos eminentes de atropelamento de pedestres. Isso certamente ocasiona um impacto negativo no cotidiano dos motoristas destes coletivos.

A junção destas múltiplas variáveis potencialmente prejudiciais faz com que o motorista permaneça em constante estado de alerta, tendo que estar atento durante toda sua jornada de trabalho para evitar acidentes que ponham em risco sua vida bem como a de outrem. Sem contar na responsabilidade que recai sobre o motorista no que tange ao bem-estar das tantas pessoas que adentram seu veículo cotidianamente.

Assim, este estudo foi idealizado em decorrência da necessidade de levantar os principais fatores que influenciam sobre as condições de trabalho dos condutores de veículos das empresas de transporte coletivo urbano, tais como: estresse e saúde de motoristas.

Nesse contexto o presente estudo objetiva traçar o perfil dos motoristas de ônibus de transporte coletivo urbano de passageiros, verificar o nível de estresse que esses profissionais se encontram e para tanto se pretende responder especificamente as seguintes questões norteadoras deste estudo:

- a) Qual o perfil dos motoristas de ônibus de transporte coletivo urbano de passageiros?
- b) Qual o nível de estresse que esses profissionais se encontram?

Para a obtenção destas respostas, se utilizou o levantamento bibliográfico acerca da temática definida para a efetivação deste estudo.

Com isso a equipe de pesquisadores espera contribuir com o desenvolvimento de serviços a serem ofertados pelo Serviço Social do Transporte (SEST) e pelo Serviço

Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) como forma de mitigar os problemas que impactam na qualidade de vida do trabalhador

2. REFERENCIAL TEORICO

2.1 A Saúde do Trabalhador do Setor de Transporte de Ônibus Urbano

O trabalho pode ser considerado um fator que transforma as condições de viver, adoecer e morrer, sendo assim o mesmo trabalho que traz crescimento, sustento e dignifica o homem, pode também trazer-lhe condições de sofrimento e adoecimento quando realizado em condições precárias que não condizem com sua capacidade enquanto ser humano.

Para, além disso, convive-se com um crescimento econômico que transforma o cotidiano da sociedade, que ainda convive com a pressão, o estresse, a competitividade e as exigências de qualidade nas atividades exercidas, além de jornadas cada vez maiores, para que todos disponham de serviços cada vez mais rápidos (DIAS, 2016).

Infelizmente, mesmo inseridos em um cenário altamente tecnológico, as empresas muitas vezes ainda vêem o trabalhador a partir de uma visão mecanicista em detrimento a sua condição humana.

No Brasil, culturalmente, percebe-se que o trabalho dos motoristas profissionais é rotineiro e infelizmente apresentam condições de trabalho bastante inadequadas, com jornadas excessivas de trabalho que findam por ocasionar riscos tanto para o motorista quanto para seu passageiro bem como para as pessoas que estejam em seu entorno.

Com isso, se observa que dos profissionais que trabalham no trânsito, os motoristas de transporte coletivos de passageiros e cargas é um dos que mais sofrem pressões, afinal trabalham com uma rotina de deslocamento contínuo de diferentes e inúmeros tipos de pessoas e cargas (ILO, 2003).

Assim, diante dos estudos de Hoffmann (2003) faz-se possível inferir que os problemas de trânsito são, deste modo, em quase sua totalidade, de ordem comportamental, o típico sistema no qual se tenta controlar o comportamento pelas regras legais previstas no Código de Trânsito Brasileiro, nas portarias e resoluções.

O homem, conforme descreve Vieceli (2003, p.363) se caracteriza como o “elemento mais complexo do sistema e tem maior influência para desorganizá-lo”. Como o próprio autor aduz, “ele além de ter que agir como mediador do referido sistema, necessita

do domínio de seu sistema interno, ou seja, precisa responder adequadamente aos estímulos”
em por assim o ser:

“o homem deve ser analisado no contexto do trânsito em toda a sua complexidade e respeitando suas individualidades, como um ator ativo no sistema de transitar, dotado de emoções e de sua personalidade e influenciado por circunstâncias e pelo ambiente no qual circula”.

São profissionais que estão sujeitos cotidianamente as mais diferentes variáveis e de acordo com Dias (2016, p.36) “estão expostos a fatores que podem interferir no rendimento de trabalho e principalmente na saúde”.

Diante disso, talvez se tenha que oportunizar melhor condição de vida ao trabalhador motorista de ônibus urbano bem como a todas as pessoas que interagem com o mesmo em seu trabalho diário, é oferecer qualidade de vida pois esta altera múltiplos aspectos do meio ambiente, gerando circunstâncias adequadas à satisfação do trabalhador e à produção por meio de modelos participativos e em geral, com ínfimo valor e de enorme impactação.

Nesse sentido, Pizzioli (2005, p.1061) ratifica que “não pode existir uma plena qualidade organizacional concomitante ao detrimento da qualidade de vida de seus funcionários”.

Assim sendo, a Qualidade de Vida no Trabalho torna-se de extrema importância, uma vez que possibilita o desenvolvimento empresarial, tanto em termos numéricos quanto nos aspectos sociais, já que permite o aumento da lucratividade, uma vez que os funcionários trabalharão melhor, mais motivados. Permite a fidelização de clientes, possibilita atitudes de responsabilidade social, permitem um serviço, em geral, de qualidade, dentre inúmeros outros aspectos.

2.2 O estresse como Fator Agravante dos Problemas de Saúde

As condições sociais e psicológicas fazem parte do ambiente de trabalho. Portanto, as inúmeras abordagens teóricas sobre Qualidade de Vida no Trabalho demonstram uma preocupação acentuada com os elementos internos da organização, particularmente com o desenho do cargo e as condições físicas do ambiente de trabalho.

O ambiente de trabalho deste estudo são as empresas de ônibus e mais especificamente os trabalhadores que atuam como motoristas dessas empresas.

Silva e Dagostin (2006) inferem que conhecer aspectos do comportamento humano no trânsito é uma necessidade social e científica, visto que cada vez mais as condições de transporte, deslocamento e circulação humana de um modo geral têm determinado significativamente a qualidade de vida e trabalho das pessoas.

São situações que findam por gerar estress no ser humano e como muito bem diz Chiavenato (1993, p.541) “quando as necessidades mais baixas estão razoavelmente satisfeitas, as necessidades localizadas nos níveis mais elevados começam a dominar o comportamento”. Contudo, afirma o autor, “quando alguma necessidade de nível mais baixo deixa de ser satisfeita, ela volta a predominar no comportamento, enquanto gerar tensão no organismo”.

Deste modo, quando surge qualquer que seja o sinal de frustração conseqüentemente já existe uma pretensa ameaça psicológica, o que pode vir a produzir reações de tensão no comportamento humano, de estress. Para uma melhor compreensão deste termo, faz-se necessário inferir que ‘*stress*’ é de origem inglesa e significa "pressão", "tensão" ou "insistência".

Muito se debate sobre estresse atualmente, pois é considerado um dos principais causadores das alterações do organismo dos indivíduos, podendo levá-lo a doenças ou até, supostamente, à morte. Aliás, os primeiros sintomas do estresse foram notados pelo homem na antiguidade, quando o mesmo lutava por sua sobrevivência. Entretanto, o primeiro termo, stress, foi utilizado por Hobert Hook, na área da física, na tentativa de traduzir as sobrecargas, esforços ou pressões, em meados do século XVII (MORAES, 2008).

Um dos primeiros estudos sobre estresse foi do pesquisador húngaro Hans Selye em 1936. Ele observou o comportamento e reação física de animais submetidos a estímulos estressores. A partir desta experiência o cientista dividiu os sintomas do estresse em três fases sucessivas: alarme, resistência e esgotamento. Constatou-se que após a fase de esgotamento as cobaias apresentaram doenças como úlcera, hipertensão arterial, artrites e lesões no músculo cardíaco (NASCIMENTO et al., 2007).

Segundo Rocha (2008) o stress no ambiente de trabalho vem como uma “resposta aos estressores causadores, que podem ser fisiológicos, psicológicos ou comportamentais”. Os trabalhadores acabam se prejudicando por não conseguirem resistir aos estressores no ambiente de trabalho e, conseqüentemente, isso afeta a organização empresarial.

Estudos sobre o estresse relataram que o mesmo é dotado de muitas definições diferentes, mas praticamente todos os conceitos apontavam para determinados sintomas decorrentes do estresse, tais como, dores de cabeça, indigestão; dores musculares; insônia; taquicardia; memória fraca; irritabilidade, entre outros (STANLEY e BURROWS, 2005).

Assim, de acordo com Souza et al., (2005) o stress é “qualquer evento que demande do ambiente interno ou externo que taxee ou exceda as fontes de adaptação de um indivíduo ao sistema social ou tissular”. Para este grupo de estudiosos, “avanços teóricos no conceito e abordagem do stress se baseiam principalmente nas considerações segundo as quais o indivíduo tem capacidade para controlar as repercussões fisiológicas decorrentes do efeito desencadeado pelos estressores”.

Como explica Cooper et al (2001, p.90) o stress significa:

“ação inespecífica dos agentes e influências nocivas (frio ou calor excessivos, infecção, intoxicação, emoções violentas, tais como inveja, ódio, medo etc.), que causam reações típicas do organismo, tais como a síndrome de alarma e a síndrome de adaptação”.

Já o dicionário Caldas Aulete (2004, p.346), interliga a palavra stress a termos humanos e a define como “esgotamento físico, trauma, doença, tensão”. Hans Selye, estudioso do termo stress, se apropriou desta terminologia para nomear a totalidade de

reações que o organismo de um ser humano sofre quando submetido a uma condição que exija do mesmo um esforço que não seja controlável pelo mesmo.

A despeito da palavra estresse denotar um sentido de negatividade, Rossi (1994, p.41) é bem clara ao afirmar que enquanto por um lado o estresse é negativo, por outro, é necessário para que as pessoas possam produzir e serem criativas. Ela afirma que “viver sem estresse é um mito, pois não podemos atuar sem seu estímulo”. A autora ainda acresce que “pouco estresse ou estresse em excesso pode causar efeitos dramáticos. O importante é manter o equilíbrio, como as cordas de um violino. Elas necessitam de tensão suficiente para produzir música, mas sem rebentar”.

Os sintomas do estresse podem ser de ordem física, psicológica ou comportamental, sendo que a sintomatologia varia de acordo com o reconhecimento do nível de stress e os fatores que agem como determinantes, conforme esclarece o quadro abaixo:

- Sintomas físicos – deve-se às reações orgânicas ao estresse que acontecem devido a ativação hormonal que gera mudanças no metabolismo, aumento dos ritmos cardíaco e respiratório, aumento da pressão sanguínea, dores de cabeça e até ataques do coração.
- Sintomas psicológicos – geralmente ligados à insatisfação. Quando relacionado ao trabalho, pode levar à insatisfação no trabalho que é o efeito psicológico mais simples e óbvio do estresse.
- Sintomas comportamentais – estes quando relacionados ao trabalho, induzem mudanças na produtividade, absenteísmo e rotatividade, bem como mudanças nos hábitos alimentares, fala mais rápida, inquietação e distúrbios do sono, além de colaborar para o aumento do consumo de álcool e tabaco.

Quadro 1 – Sintomas do estresse.

Fonte: Robbins (1943).

Há pessoas que ao se confrontarem com situações que são potencializam o estresse dentro de uma organização, tendem a apresentar imediatamente os sintomas do estresse

organizacional. Para uma melhor compreensibilidade deste estresse organizacional, Rossi (1994, p.78) cita as sintomatologias abaixo sendo que se torna muito claro e notório que estas circundam o cotidiano dos motoristas de transportes urbanos.

1. Pressão para satisfazer as outras pessoas;
2. Horas irregulares de trabalho;
3. Condições de trabalho insatisfatórias;
. Barulho;
5. Falta de interesse pela atividade
6. Interrupções constantes;
7. Falta de <i>feedback</i> dos superiores;
8. Falta de incentivo
9. Uso inepto do poder

Quadro 2 - Principais causas do estresse organizacional.

Fonte: Gray (1978).

Torna-se muito importante se refletir sobre prevenção e controle para que toda esta sintomatologia não venha a aflorar. Assim sendo, de acordo com Carvalho & Serafim (2001, p. 147), “a empresa deve respeitar os limites e a capacidade dos seus funcionários, perceber o nível de estresse adequado a ele, procurar conquistá-lo, para que, administrando melhor os problemas, aumente a produtividade no trabalho”.

Para a saúde econômica da empresa, é salutar que a mesma invista cada vez mais em seus funcionários, na qualidade de vida no trabalho, pois dessa forma terão profissionais satisfeitos, motivados e que atendem ao público em geral de forma respeitosa como deve ser.

3 METODOLOGIA

Trata-se de um estudo de caráter descritivo com abordagem quantitativa, exploratório e observacional cujo objetivo é traçar o perfil dos motoristas de ônibus de transporte coletivo urbano de passageiros e ao mesmo tempo verificar o nível de estresse que esses profissionais se encontram.

Este método se caracteriza pelo emprego da quantificação tanto nas modalidades de coleta de informações quanto no tratamento dessas, através de técnicas estatísticas, desde as mais simples até as mais complexas. É descritiva, pois o pesquisador tende a analisar seus dados em uma perspectiva mediante as quais o processo e seu significado é o foco principal de abordagem (DALFOVO, LANA E SILVEIRA, 2008).

Tendo em vista as argumentações acima e os objetivos desta pesquisa, optei pelo estudo de caso que, para Johnson (1992, p.75), “consiste no estudo de um caso em particular realizado em seu ambiente natural”. Na concepção de Johnson (1992, p.76):

“o objetivo de um estudo de caso é descrevê-lo em seu contexto, sendo o pesquisador guiado por uma pergunta da pesquisa a fim de estudar o caso e outros aspectos do contexto que subjazem a ele, permitindo assim o esclarecimento da questão pesquisada”.

Avalia-se como coerente seguir essa linha metodológica, uma vez que se investiga uma situação específica – o motorista e o estresse da profissão -, em um contexto específico – em empresas de ônibus urbanos tanto de João Pessoa quanto de Cajazeira -, a partir das perguntas da pesquisa, as quais orientam o desenvolvimento deste processo investigativo.

Tendo em vista as diferentes categorizações de estudo de caso e olhando para este estudo sobre a perspectiva de Yin (2001) o mesmo se classifica como um estudo de caso exploratório uma vez que se observam os dados gerados a partir da formulação de um questionário.

3.1 – Contexto da Pesquisa

O estudo foi desenvolvido no estado da Paraíba nas cidades de Cajazeiras e João Pessoa no ano de 2016, a partir de dados coletados com a ajuda de psicólogos atuantes no tratamento de distúrbios relacionados ao estresse de motoristas, respeitando naturalmente a confidencialidade e preservando a identidade dos sujeitos envolvidos na pesquisa, levando-se em consideração os preceitos éticos e humanos legais.

3.2 - Procedimento da Análise

A medida que finalizou todas as entrevistas com todos os motoristas participantes desta pesquisa se iniciou um processo de leitura atenta, reflexiva e crítica sobre cada ponto gerado a partir dos questionamentos propostos. Ao final, com todos os dados em mãos, identificaram-se possíveis interpretações bem como as agrupou em relação às perguntas da pesquisa.

As diversas leituras dos dados gerados despertaram uma interpretação da equipe, pois sempre se procurou amparada nas considerações teóricas, refletir sobre as respostas produzidas pelos trabalhadores para destes momentos quem sabe trazer à tona novos caminhos, novas possibilidades de qualidade de vida para estes seres tantas vezes esquecidos na empresa.

Na data de 19 de abril de 2016, o questionário formulado foi disponibilizado para análise do Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste, Eudo Laranjeiras Costa, e ao Diretor de Esporte e Lazer, Cultura e Esporte do Simcof - Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros de Campina Grande/PB, João Jacinto Guimarães Filho. Depois de ouvidas as considerações dos representantes sindicais patronais e laboral, as alterações que se avaliaram como pertinentes no instrumento de pesquisa foram efetuadas.

As entrevistas com os motoristas foram realizadas nos dias 20 e 22 de abril de 2016, no SEST SENAT Campina Grande. Esses profissionais foram escolhidos aleatoriamente, à medida que chegavam para realizar inscrição em cursos, e concordavam em responder a pesquisa. O questionário foi sendo modificado, até a versão final, na medida em que os

motoristas apresentavam dúvidas ou falta de compreensão das perguntas estipuladas; dez questões foram alteradas.

3.3. APLICAÇÃO DA PESQUISA EM JOÃO PESSOA/PB

Inicialmente, foram realizados contatos com os gerentes de RH das empresas acima citadas que, juntamente com os gerentes de Tráfego, promoveram agendamento da data e hora bem como se agilizou o espaço para o acesso da psicóloga aos profissionais. A aplicação da pesquisa foi efetuada pela psicóloga do SEST SENAT João Pessoa, Tânia Porto Quirino.

Participaram da pesquisa 76 (setenta e seis) motoristas e a mesma foi realizada no período de 29/04 a 13/05/2016. Na aplicação, foi utilizada uma carga horária de 19 (dezenove) horas. Parte dos motoristas da empresa Transnacional respondeu a pesquisa no próprio Terminal de Mangabeira VII ao passo que outros motoristas acabaram por responder à pesquisa no SEST SENAT, quando por lá estavam para utilizar serviços dessa entidade.

Os formulários foram respondidos por motoristas de todas as empresas que compõem o Transporte Coletivo da capital paraibana: Empresa Santa Maria, Empresa Transnacional, Empresa São Jorge, Empresas Reunidas, Empresa Marcos da Silva e Empresa Mandacaruense.

A abordagem foi simples, direta e objetiva. O questionário foi entregue a cada profissional, com leitura e explicações das questões. O número máximo de motoristas por aplicação simultânea foi de cinco, dando-se tratamento individualizado, pois a psicóloga percebeu que os participantes possuíam baixo nível escolar que repercutia em dificuldade de compreensão.

3.4 - APLICAÇÃO DA PESQUISA EM CAMPINA GRANDE/PB

A cidade de Campina Grande possui quatro empresas de transporte coletivo, sendo estas a Expresso Nacional, a Empresa Transnacional, a Expresso Cabral e a Viação Cruzeiro. A gerência de cada uma destas empresas foi contatada como meio de viabilizar o acesso aos respectivos motoristas destas empresas.

A quase totalidade das entrevistas foi realizada, por indicação das próprias empresas, nos terminais finais e ocorreram nos turnos da manhã, da tarde e da noite. No momento da aplicação da pesquisa, os motoristas se encontravam em intervalo de descanso no aguardo para o reinício da jornada de trabalho que haviam concluído.

A aplicação da pesquisa foi realizada pela psicóloga do SEST SENAT Campina Grande, Rebeca Souza, no período de 04/05 a 03/06/2016, dias agendados pelas empresas, com amostra total de 68 (sessenta e oito) motoristas, totalizando cerca de 25 (vinte e cinco) horas de coleta de dados. As principais dificuldades anotadas pela psicóloga Rebeca Souza foram a concentração nas questões; o nível de compreensão; o local movimentado e barulhento.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 - Modelo conceitual

O projeto foi desenvolvido com o amparo necessário no que refere ao suporte logístico, tecnológico, financeiro e colaborativo por parte de todos os envolvidos, desde os pesquisadores até os profissionais de apoio e entrevistados.

A infraestrutura foi fundamental para a coleta de dados e tratamento dos mesmos, sendo que o transporte ágil dos pesquisadores e toda a parte de aparelhagem informática contribuíram decisivamente para a qualidade dos dados e da formulação do trabalho como um todo.

A motivação principal dos pesquisadores foi descobrir e relacionar as condições inerentes ao trabalho dos motoristas de transporte coletivo e de carga e a sua qualidade de vida, tendo como base os dados obtidos de entrevistas realizadas com esses profissionais.

Com isso a equipe almeja contribuir com o desenvolvimento de serviços a serem ofertados pelo Serviço Social do Transporte (SEST) e pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) como forma de mitigar eventuais problemas que impactam na qualidade de vida do trabalhador, por meio da formulação de programas de supervisão e assistência, uma vez que a análise dos resultados obtidos e apresentados a seguir evidenciam os problemas do cotidiano e seu impacto na qualidade de vida desses profissionais.

Os dados se apresentam conforme dispostos no questionário utilizado para a geração de dados, iniciando com a identificação do perfil do entrevistado, passando para os possíveis fatores de estresse na execução do trabalho, a relação com a empresa, hábitos alimentares, atividades de lazer, atividades físicas e sociais, até a visão do motorista sobre suas rotinas e dificuldades.

Obteve-se uma amostra total de 144 (100%) motoristas de transporte coletivo urbano de passageiros, onde 74% dos entrevistados estão na faixa etária entre 30 e 49 anos de idade, 100% do sexo masculino, sendo 83% casados. No que diz respeito ao grau de

escolaridade a maioria dos entrevistados possui nível médio conforme pode ser observado no gráfico abaixo:

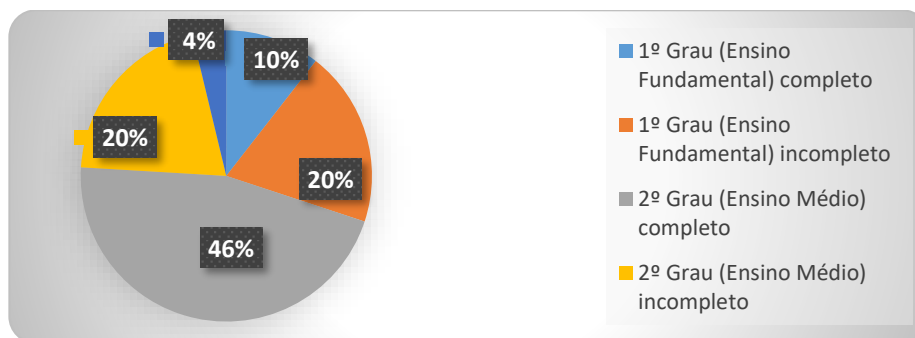


Gráfico 1- Escolaridade dos Motoristas.

Fonte: Souza; Saburido e Liberal (2016).

No que diz respeito ao nível de relacionamento dos motoristas com a empresa, entre os entrevistados, 94% considera ter um nível de relacionamento bom ou ótimo com a empresa. Já no que diz respeito ao tempo de viagem, 71% dos entrevistados afirmaram cumprir o tempo de viagem pré-estabelecidos, porém 72% refere que o tempo estabelecido para cada viagem é apertado ou muito apertado. Ainda sobre este aspecto, 84% afirmaram não ter nenhum tipo de penalidade caso não cumpra esta grade horária.

Quando indagados acerca das motivações que denotam em atraso, 81 % dos motoristas entrevistados afirmaram que o trânsito foi apontado como o principal motivador para os atrasos.

Os motoristas também são obrigados a cumprir uma escala de viagens com horários pré-estabelecidos, independente das condições de trânsito, de mal tempo ou qualquer outro empecilho que possa interferir no cumprimento desta tabela de horários, essa é uma das principais questões que contribui para o estresse destes profissionais.

O aumento da frota de veículos particulares, o uso de bicicletas, motonetas e outros veículos alternativos, tudo tem influência direta no cumprimento ou não dessa escala, visto que, 57% dos entrevistados relataram trabalhar além da jornada de trabalho de 2 a 8 horas.

Assim, no tocante a jornada de viagens, 60% dos motoristas participantes da pesquisa afirmam realizar de 5 a 7 viagens por jornada de trabalho, 30% até 4 viagens e 10% acima de 7 viagens. Com relação à jornada de trabalho, um número muito elevado de motoristas afirmou dirigir acima da jornada, onde apenas 43% afirma não dirigir além da sua jornada, como é possível vislumbrar no gráfico abaixo.

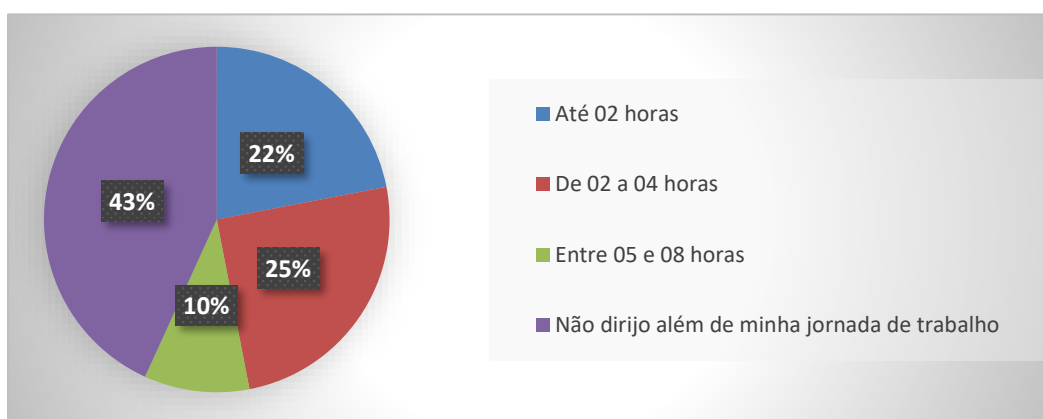


Gráfico 2 -Tempo médio de trabalho além da jornada de trabalho

Fonte: Souza; Saburido e Liberal (2016).

Após a aplicação do teste do Instituto de Psicologia Lipp é possível compreender que 30% dos entrevistados apresentam sinais evidentes de estresse, o que é considerado um número elevado para uma atividade laboral. Os resultados do estudo apontam para um impacto negativo na qualidade de vida dos profissionais relacionada à sua atividade laboral, especialmente na sensação de insegurança, sobrecarga de trabalho e nas relações interpessoais o que pode ser notado como o principal fator relacionado ao estresse encontrado na pesquisa.

Os dados apontam um alto índice de violência no trânsito bem como tentativas de assalto que contribuem para a sensação de insegurança dos trabalhadores do setor, bem como para a instabilidade na saúde física e psicológica e aumento dos níveis de estresse, já que 77% dos sujeitos relataram sofrer algum tipo de violência enquanto trabalhavam.

Esse stress também repercute no campo da segurança no exercício da profissão quando 67% dos motoristas participantes da pesquisa alegam não se sentir seguros com relação à própria integridade física no exercício da profissão ao passo que 60% afirmaram já ter se envolvido em algum acidente de trânsito e 77% referiu que já sofreram alguma tentativa de assalto.

Sobre as situações que os deixam mais irritados no exercício da profissão destaca-se a dupla função seguida do relacionamento pessoal, conforme o gráfico abaixo pontua.

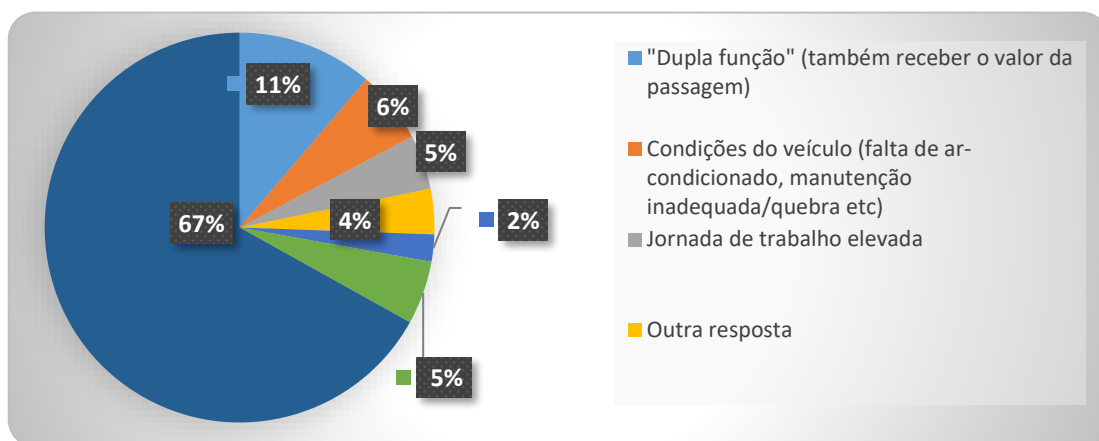


Gráfico 3 - Situações que mais irritam no exercício da profissão

Fonte: Souza; Saburido e Liberal (2016).

Em relação à renda familiar e a moradia, em torno de 65% dos participantes da pesquisa referem ganhar até dois salários mínimos e 77% relatam ter moradia própria. A obtenção de uma moradia própria gera no trabalhador um sentimento de pertencimento, de construção. Já os trabalhadores que vivem sujeitados ao pagamento de um aluguel, acabam por gerar no mesmo sentimentos de preocupação, o que certamente os conduz a uma situação também de stress.

No que diz respeito às horas de sono, 85% dos motoristas afirmaram dormir acima de 6 horas por dia com uma variação muito grande na qualidade do sono. Já 41% dos entrevistados afirmam ter uma qualidade de sono de boa a regular, sendo que apenas 4% alegou fazer uso de alguma medicação para dormir conforme exposto no gráfico abaixo.

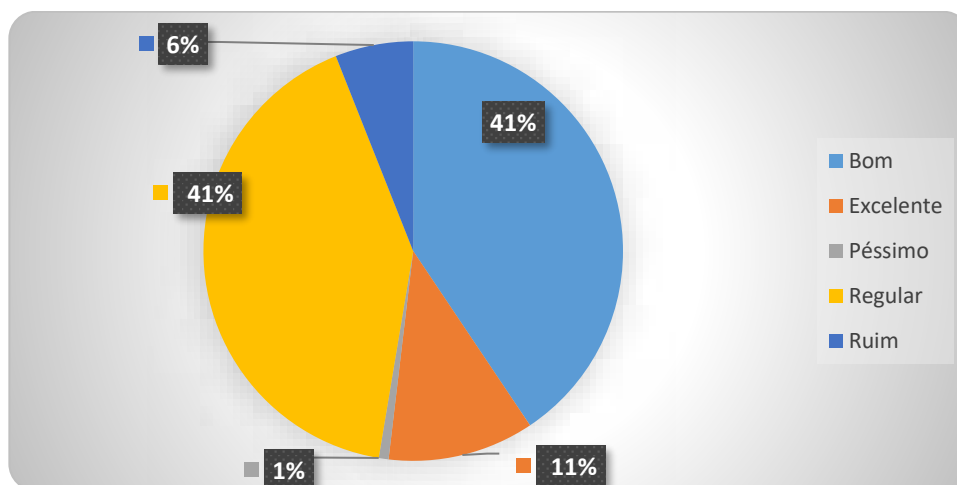


Gráfico 4. Qualidade do sono

Fonte: Souza; Saburido e Liberal (2016).

Os dados gerados demonstraram que segundo o autorrelato dos profissionais o sono e alimentação não geravam incômodo para a maioria, já que está no patamar bom, o que foi relatado por 41% e 51% dos entrevistados respectivamente.

Sobre os hábitos de consumo e condições de saúde, apenas 8% dos motoristas alegou ter tirado licença médica nos últimos três meses. Esta com certeza é uma porcentagem significativa, pois sabe-se de todos os problemas de saúde correlacionados ao convívio diário com as vias nacionais. Com relação ao cigarro, 92% dos motoristas referem não serem fumantes, assim como 56% relataram consumo de bebida alcoólica. Possivelmente, o cigarro e o álcool sejam formas do trabalhador se desvincular do stress diário.

Em relação à prática de atividades física 54% dos profissionais não praticam nenhuma atividade física ao passo que 56% afirmam ter menos de 4 horas semanais de lazer.

A empresa deveria investir mais na qualidade de vida de seus profissionais uma vez que a utilização dos conceitos de Ergonomia significa melhoria das condições de trabalho contribui com a qualidade de vida do trabalhador no ambiente de trabalho

Um processo que possivelmente repercutiria mais e melhor na alimentação do trabalhador uma vez que 80% dos entrevistados já afirmaram fazer de 3 a 4 refeições por dia

e 64% considera a qualidade das suas refeições ótima ou boa, conforme demonstra o gráfico abaixo.

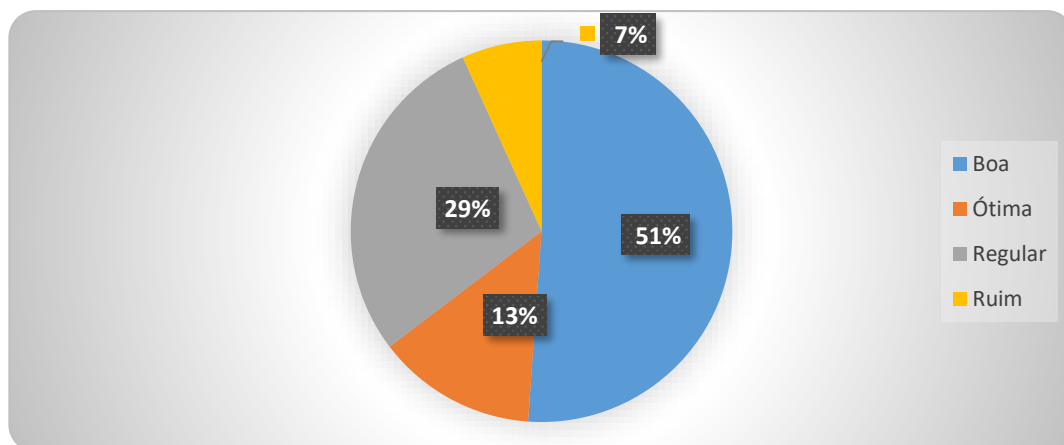


Gráfico 5 - Qualidade da alimentação

Fonte: Souza; Saburido e Liberal (2016).

Estas questões são consideradas tensões às quais os motoristas estão expostos, e tem origens externas e internas. Os fatores internos alteram o comportamento do motorista de coletivo, sendo muitas vezes a origem dos acidentes (KOLLER, 2005). A organização do trabalho muitas vezes impacta negativamente o trabalhador uma vez que ocorre um choque no aparelho psíquico, consequência das contradições entre as expectativas construídas pelas suas experiências de vida pessoais (projetos, esperanças e desejos) e a realidade cotidiana.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A sociedade se transforma nas suas formas de organizar-se, de produzir bens, de comercializá-los, de divertir-se, de aprender e ensinar. Muitas formas de administrar hoje não se justificam mais. Perdemos tempo demais, aprendemos muito pouco, desmotivamo-nos continuamente. Tanto gestores como consultores de RH têm a clara sensação de que as formas de motivação convencionais estão ultrapassadas.

Mas para onde mudar? Como incentivar equipes em uma sociedade mais interconectada? Avalia-se que inicialmente pela qualidade de vida do trabalhador. Para quem convive diariamente com as vias e rodovias brasileiras, compreende-se o processo de estresse advindo desse conviver.

O trabalho do motorista de ônibus urbano é passível de ser considerado estressante em detrimento às inúmeras variáveis com as quais os mesmos interagem cotidianamente. Infelizmente a maioria dos estressores não está sobre o controle do motorista uma vez que culturalmente o trânsito abriga grande quantidade de contingentes à situação, ambiente físico e relacional e os conflitos resultantes deste complexo cultural geralmente se manifestam como comportamentos inadequados, desagradáveis, destrutivos e estressantes. A persistência deles e a falta de estratégias de enfrentamento adequadas podem ocasionar problemas de saúde, baixo desempenho profissional e comprometimento nas relações sociais.

Com base nos resultados dessa pesquisa, se evidencia a necessidade de investimento em medidas de melhoria na qualidade de vida dos motoristas, com mais investimento em treinamentos que capacitem o profissional a gerenciar suas emoções para assim poder enfrentar com mais serenidade e tranquilidade a labuta diária.

Entende-se, por fim, serem necessárias ações de caráter contínuo, pois à medida que se altera o ambiente, altera-se o indivíduo e vice-versa, contribuindo para melhor qualidade de vida dos motoristas, dos serviços prestados aos passageiros, prevenção de possíveis acidentes de trânsito e doenças ocupacionais.

REFERÊNCIAS

BRANCO, A. M. Segurança rodoviária. São Paulo: CL-A, 2010.

CAPLAN, R.; COOB, S.; FRENCH, F.; PINNEAU, S. Jobs Demands and Worker Health. p. 75-160, 2009.

CHAHAD, J. P.; CACCIAMALI, M. C. As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho. New York: Wiley, 2008.

COOPER, C. Como controlar o estresse de maneira eficaz. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2001.

COOPER, C.; DEWE, P. J.; O'DRISCOLL, M. Organizational stress: a review and critique of theory, research and applications. Thousand Oaks, CA: Sage, 2001.

DALFOVO, M. S.; LANA, R. A.; SILVEIRA, A. Métodos quantitativos e qualitativos: Um resgate teórico. Revista Interdisciplinar Científica Aplicada, v.2, n.4, p.01-13, 2008.

GOMES, R. A. Transporte rodoviário de cargas e desenvolvimento econômico do Brasil: uma análise descritiva. Dissertação de Mestrado, Publicação T., Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2006.

ILO. The Scope of the Employment Relationship. 91º Session, Report V, Fifth item on the Agenda, International Labor Office, Geneve, 2003.

KOLLER, S. A vida dos caminhoneiros brasileiros. Projeto de Pesquisa: A vida dos caminhoneiros brasileiros, WCF Foundation / Brazil, 2005.

KATO, J. M. Cenários estratégicos para o transporte rodoviário de cargas no Brasil. Florianópolis: UFSC, 2005.

MORAES, L. O trabalho e a saúde humana: uma reflexão sobre as abordagens do stress ocupacional e da psicopatologia do trabalho. Caderno de Psicologia, v. 3, n. 4, p. 8-10, 2008.

NASCIMENTO, E. C.; NASCIMENTO, E.; SILVA, J. D. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. Saúde Pública, p. 290-293, 2007.

PEREIRA, C. A.; SALLES, G. C. S.; PASSOS, J. P.; As condições de trabalho e sua relação com a saúde dos trabalhadores condutores de transporte. R. pesq.: cuid. fundam. online. v. 2, p. 904-907, 2010.

PINTO, F. M.; NEVES, M. Y. A gestão da atividade do motorista de ônibus: um olhar ergológico. Estudos e pesquisas em psicologia, UEPB, n .2, p. 493-511, 2009.

ROCHA, E. M. DST e AIDS em região de fronteiras: um estudo com caminhoneiros no estado de Rondônia. UnB, 2008.

SCHABRACQ, M.; WINNUBST, J.; COOPER, C. The Handbook of Work and Health Psychology. p. 533-548. New York: Wiley, 2003.

SOUZA, J.; PAIVA, T.; REIMÃO, R. Sleep habits, sleepiness and accidents among truck drivers. Arquivo Neuropsiquiátrico, p. 925-930, 2005.

STANLEY, R. O.; BURROWS, G. D. The role of stress in mental illness: the practice. In: C. L. COOPER, Handbook of medicine and health. v. 2, p. 87-100. 2005.

LIPP, M. E. N. Manual do Inventário de Sintomas de stress para Adultos de Lipp (ISSL). São Paulo: Casa do Psicólogo, 2000.

Acessado em 17/10/2016. Disponível em:

<http://adalgisaoliveira.jusbrasil.com.br/artigos/338361808/as-condicoes-de-trabalho-e-de-saude-dos-motoristas-de-onibus-na-cidade-do-rio-de-janeiro>.

ANEXOS

ANEXO A – ISSL – Questionário Inventário de Sintomas de Stress para Adultos

Caro motorista, agradecemos sua disponibilidade em responder esta pesquisa, que tem por objetivo conhecer melhor o perfil, o dia a dia e as condições de trabalho e de saúde dos condutores que operam o transporte público de passageiros desta cidade, para embasar trabalho acadêmico. Seu nome será mantido em sigilo e suas respostas serão analisadas em conjunto com as demais entrevistas.

Motorista:	Empresa:	Cidade:
<p>01) Sexo: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino</p> <p>02) Estado Civil: <input type="checkbox"/> Solteiro <input type="checkbox"/> Casado / União Estável <input type="checkbox"/> Separado / Divorciado <input type="checkbox"/> Viúvo</p> <p>03) Idade: <input type="checkbox"/> De 18 a 29 anos <input type="checkbox"/> De 30 a 39 anos <input type="checkbox"/> De 40 a 49 anos <input type="checkbox"/> De 50 a 59 anos <input type="checkbox"/> Acima de 60 anos</p> <p>04) Escolaridade: <input type="checkbox"/> 1º Grau (Ensino Fundamental) incompleto <input type="checkbox"/> 1º Grau (Ensino Fundamental) completo <input type="checkbox"/> 2º Grau (Ensino Médio) incompleto <input type="checkbox"/> 2º Grau (Ensino Médio) completo <input type="checkbox"/> Graduação (Nível Superior) incompleta <input type="checkbox"/> Graduação (Nível Superior) completa <input type="checkbox"/> Outro _____</p> <p>05) Tem filhos? <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim. Quantos? _____</p> <p>06) Quantas vezes por MÊS você costuma ir à igreja? <input type="checkbox"/> Não costumo ir à igreja <input type="checkbox"/> De 1 a 2 vezes <input type="checkbox"/> De 3 a 4 vezes <input type="checkbox"/> Acima de 4 vezes</p> <p>07) Você mora em imóvel: <input type="checkbox"/> Próprio <input type="checkbox"/> Alugado <input type="checkbox"/> Outra resposta _____</p>	<p>08) Qual é a sua renda (salário + benefícios) média mensal como motorista de coletivo urbano? <input type="checkbox"/> Até R\$ 1.760,00 (até 2 salários mínimos) <input type="checkbox"/> De R\$ 1.760,01 até R\$ 3.520,00 (acima de 2 sal. mínimos e até 4) <input type="checkbox"/> De R\$ 3.520,01 a R\$ 5.280,00 (acima de 4 sal. mínimos e até 6) <input type="checkbox"/> Acima de R\$ 5.280,00 (acima de 6 salários mínimos)</p> <p>09) Você tem empréstimo com banco, financeira, pessoa física (parente, amigo ou outro) para ser quitado? <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim. Quanto (em relação ao seu salário; exemplo: 2x)? _____</p> <p>10) Há quanto tempo você exerce a profissão de motorista de transporte coletivo? Resposta em ANOS: _____</p> <p>11) Há quanto tempo você está no atual emprego (atual empresa)? Resposta em ANOS: _____</p> <p>12) Qual o meio de locomoção que você utiliza para realizar o trajeto residência / trabalho? <input type="checkbox"/> Transporte coletivo <input type="checkbox"/> Veículo próprio <input type="checkbox"/> Outra resposta _____</p> <p>13) Quanto tempo, em média, você gasta para realizar o trajeto residência / trabalho? Resposta _____</p> <p>14) Informe sobre sua jornada de trabalho: Carga horária (exemplo: 7h20) _____ Intervalo de descanso (exemplo: 1h) _____ Hora de início do trabalho (exemplo: 13h) _____ Hora de término do trabalho (exemplo: 20h20) _____ Folga semanal (exemplo: trabalho 6 dias e folgo 1) _____</p>	<p>15) Você se sente feliz em seu emprego atual? <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim</p> <p>16) Você se sente feliz como motorista de coletivo urbano? <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim</p> <p>17) Como você avalia o seu relacionamento com a empresa na qual trabalha? <input type="checkbox"/> Ótimo <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim <input type="checkbox"/> Péssimo</p> <p>18) Qual a importância que você avalia que a profissão de motorista de coletivo urbano tem para a população? <input type="checkbox"/> Muito importante <input type="checkbox"/> Importante <input type="checkbox"/> Média importância <input type="checkbox"/> Pouca importância <input type="checkbox"/> Nenhuma importância</p> <p>19) Você dirige quanto tempo acima de sua jornada de trabalho, em média, por SEMANA? <input type="checkbox"/> Não dirijo além de minha jornada de trabalho <input type="checkbox"/> Até 02 horas <input type="checkbox"/> De 02 a 04 horas <input type="checkbox"/> Entre 05 e 08 horas <input type="checkbox"/> Outra carga horária _____</p> <p>20) Quantas viagens você faz, em média, por DIA? <input type="checkbox"/> Até 4 viagens <input type="checkbox"/> De 5 a 7 viagens <input type="checkbox"/> Acima de 7 viagens</p> <p>21) Geralmente, você consegue cumprir os tempos de viagem estabelecidos pela empresa ou é comum haver atrasos? <input type="checkbox"/> Cumpro os tempos de viagem estabelecidos <input type="checkbox"/> É comum haver atrasos nas viagens</p>