

CONIC SEMESP

16º Congresso Nacional de Iniciação Científica

TÍTULO: NÍVEIS DE ESTRESSE: UM DIAGNÓSTICO EM MOTORISTAS DE ÔNIBUS.

CATEGORIA: CONCLUÍDO

ÁREA: CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

SUBÁREA: PSICOLOGIA

INSTITUIÇÃO: UNIVERSIDADE SÃO JUDAS TADEU

AUTOR(ES): ALESSANDRA BATISTA SOARES, GABRIEL HENRIQUE MENDONÇA, LETÍCIA MARIA DA SILVA TEDESCO, MILENA BAZAGLIA FAIAS, NATHALIA GODOY DA SILVA, PAULO HENRIQUE TARASINSCHI INOCÊNCIO

ORIENTADOR(ES): ARILSON PEREIRA DA SILVA, CLAUDIA BORIM DA SILVA

Realização:

SEMESP

sindicato das mantenedoras de ensino superior



Apoio:

 **ENIAC**
Educação Básica e Superior

1 - RESUMO

O estresse pode ser definido como toda reação do organismo, que ocorre quando surge a necessidade de uma grande adaptação a um evento estressor. Diante dessa perspectiva realizamos um estudo de levantamento, visando identificar os fatores considerados pelos motoristas de ônibus como estressores no ambiente de trabalho bem como diagnosticar a fase de estresse que os motoristas se encontram. Para isso, foram utilizados um questionário, elaborado pelos autores, e o Inventário de Sintoma de Estresse para Adultos (ISSL). Para a coleta de dados, foi escolhida uma empresa de transporte da cidade de Guarulhos. Foram participantes 25 motoristas de ônibus com idade média de 42,4 anos. Como resultado obtivemos as vias e o congestionamento como fatores muito estressantes. Na classificação final 17 participantes estão sem estresse, 6 participantes com nível Resistência e 2 em Quase Exaustão. Não foi possível concluir que esta profissão é um fator primordial que influencie o surgimento do estresse.

Palavras-chave: *Estresse, motoristas, ônibus.*

2 – INTRODUÇÃO

Com o avanço da urbanização, o transporte coletivo tornou-se um dos principais meios de locomoção, inúmeros usuários se beneficiam diariamente para ir ao trabalho, faculdade, atividades de lazer, entre outros (Silva, 2014). Nesse contexto, o motorista de ônibus é o responsável por dirigir de acordo com regras e com normas estabelecidas que garantam a segurança e o conforto dos passageiros, se expondo aos diversos acontecimentos gerados pelo tráfego dos veículos (Ministério do Trabalho e Emprego, 2010; Lacerda et al., 2010).

Enquanto o trabalho dignifica o homem, mantendo-o em atividade intelectual, física e social, também pode desenvolver algumas doenças. Segundo o Manual de Doenças Relacionadas ao Trabalho, lançado pelo Ministério da Saúde no Brasil (2001);

Em nossa sociedade, o trabalho é mediador de integração social, seja por seu valor econômico (subsistência), seja pelo aspecto cultural (simbólico). Sendo assim, de importância fundamental na constituição da subjetividade, no modo de vida e, portanto, na saúde física e mental das pessoas. (p.161)

Como já mencionado, o trabalho pode ser fonte de contribuição para alteração da saúde mental do indivíduo, podendo desencadear doenças como: “Demência, Transtorno Cognitivo, Alcoolismo crônico, Episódio Depressivo, Estado de Estresse, entre outros” (Ministério da Saúde do Brasil, 2001). Entre os problemas de saúde citados, destaca-se o estado de estresse, que é considerado um fator de risco para saúde do trabalhador (Jones, 2008, Juárez-García, 2007, Macedo, Chor, Andreozzi, Faerstein, Werneck & Lopes, 2007 citados por Tavares, 2010).

Podemos caracterizar o estresse como a percepção de um estímulo ou situação estressora, que provoca uma excitação emocional (aumento da adrenalina), desencadeando respostas ou situações gerais e inesperadas por parte do indivíduo (Margis et al., 2003).

A percepção desse estímulo pode ocorrer de forma inesperada advindo de uma situação ambiental. No caso do motorista podemos citar aquelas que interferem na atividade de dirigir, como a influência de fortes chuvas deixando o asfalto molhado, diminuindo aderência dos pneus na pista e aumentando o risco de acidentes (Battiston, Cruz, & Hoffmann, 2006). Portanto, o objetivo do trabalho é realizar um diagnóstico do nível de estresse que se encontra esse profissional, o motorista de ônibus.

3 - OBJETIVOS

Verificar a incidência de sintomas de estresse, bem como os fatores e a fase de estresse em que se encontram os motoristas de transporte público do município de Guarulhos com base no clima, no congestionamento, na superlotação, no atraso durante as viagens, nas condições das vias e veículos e nas linhas e no horário em que trabalham.

4 - METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa de levantamento que segundo Gil (2008) é a interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer.

5 – DESENVOLVIMENTO

A amostra contou com 25 motoristas que participaram de forma voluntária. Utilizou-se como critério de exclusão a condição de motorista reserva (aquele que substitui o motorista fixo caso ele venha se ausentar), pois, o mesmo não é exposto

aos eventos com tanta frequência quanto o motorista fixo. A escolha do tamanho da amostra se deu prioritariamente ao custo de um dos instrumentos, o inventário ISSL.

Os motoristas responderam a dois instrumentos: um questionário e o inventário ISSL. O questionário foi criado pelos autores desta pesquisa e com base no trabalho de Tavares (2010), e buscaram identificar possíveis fatores desencadeadores de estresse em três âmbitos: pessoal, familiar e profissional. Utilizou-se também o Inventário de Sintoma de Estresse para Adultos (ISSL) que identifica quadros de estresse e classifica os participantes em fases características (alerta, resistência e quase-exaustão).

Na primeira fase chamada alerta, o organismo se prepara para a reação de luta ou fuga, que é essencial para a preservação da vida. Segundo Lipp (2005) essa é a fase considerada positiva do estresse. Os sintomas presentes nesta fase se referem ao preparo do corpo e da mente para a preservação da própria vida. Se a causa do estresse é eliminada logo, a pessoa volta a seu equilíbrio normal sem nenhum problema.

Mas, se o estresse continua presente por tempo indeterminado, a “fase de resistência” que segundo Lipp (2005) pessoa automaticamente tenta lidar com os seus estressores de modo a manter sua homeostase (equilíbrio) interna. Os sintomas iniciais desaparecem, dando lugar a uma sensação de desgaste e cansaço. Se o estressor é contínuo e a pessoa não possui estratégias para lidar com o estresse, o organismo exaure sua reserva de energia adaptativa e a “fase de exaustão” se manifesta.

A terceira fase de quase-exaustão encontra-se entre a “fase de resistência” e a “fase da exaustão” e é caracterizada pelo enfraquecimento da pessoa, que não mais está conseguindo se adaptar ou resistir ao fator estressor. Nesta fase de quase-exaustão, Lipp (2005) diz que o processo de adoecimento se inicia e os órgãos que possuem maior vulnerabilidade genética ou adquirida passam a mostrar sinais de deterioração. Embora apresentando desgaste e outros sintomas, a pessoa ainda consegue trabalhar e atuar na sociedade até certo ponto, ao contrário do que ocorre na fase exaustão, quando a pessoa para de funcionar adequadamente, onde Lipp (2005) cita que é quando as doenças graves podem ocorrer nos órgãos mais vulneráveis, como enfarte, úlceras, psoríase, depressão e outros.

Antes de se iniciar a coleta de dados, foi solicitada autorização para a empresa de ônibus, situada na cidade de Guarulhos, atua nos municípios de Guarulhos e São Paulo. Na região escolhida (Guarulhos), a empresa opera 35 (trinta e cinco) linhas com 500 (quinhentos) motoristas e atende aproximadamente 78.000 (setenta e oito mil) usuários por dia, sendo 70.000 (setenta mil) pagantes e 8.000 (oito mil) gratuidades.

Com a aprovação do projeto pelo Comitê de Ética da Universidade (C.A.E.E.: 55175816.5.0000.0089); A coleta de dados foi agendada e realizada na garagem de ônibus da empresa, em um local disponibilizado pelo gerente de recursos humanos para esta finalidade. Os autores compareceram com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, solucionando quaisquer dúvidas e aplicando os instrumentos. A aplicação se deu de forma individual com duração de aproximadamente 30 minutos.

Os dados foram tabulados em planilha eletrônica do Excel e analisados com o software SPSS Os dados foram apresentados com frequência, média e desvio padrão.

6 - RESULTADOS E DISCUSSÃO

A amostra foi composta por 25 motoristas, sendo 2 pessoas do gênero feminino e 23 do gênero masculino, com idade média de 42,4 anos, sendo que o mais jovem tinha 29 anos e o mais velho tinha 64 anos.

Os participantes relataram trabalhar na profissão de motorista há 9,5 anos em média (com desvio padrão de 5,8 anos) e trabalhar na empresa atual há 9,7 anos em média (com desvio padrão de 6,3 anos). Em relação as folgas, usufruem de forma alternada entre sábado ou domingo semanalmente.

Os participantes dormem média de 358,8 minutos (6 horas) por dia, com um desvio padrão igual a 100,8 minutos (1,7 horas). Segundo a pesquisa realizada por Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) a qualidade e a quantidade de sono foram consideradas pelos motoristas suficientes para descansar: 76,2% afirmam dormir de 7 a 8 horas por dia, indicando que a quantidade de horas dormidas por dia não é de fato um fator determinante para a incidência do estresse.

A maioria nos informou que não tiveram nenhum problema que acomete a saúde devido ao trabalho, uma pesquisa realizada por Tavares (2010) diz que segundo os relatos dos entrevistados 26,1% já tiveram alguma doença que consideram estar associada a sua profissão como motorista, sendo esses problemas

dores na coluna e o estresse. No estudo de Tavares, dentro dos que tiveram o estresse diagnosticado pelo instrumento, 43,5% disseram que foi por conta de seu trabalho, e dos que não tiveram estresse 17% relataram que seus problemas de saúde foram por conta do trabalho.

Somente um dos participantes não possui filhos, sendo que os demais apresentaram a média de 1,9 filhos por motorista com um desvio padrão de 1,0. Com questão a relação familiar 14 dos motoristas classificaram como ótima suas relações e apenas 1 deles a considerou como péssima. Quando perguntados se tinham problemas fora do trabalho, apenas 5 disseram ter, e destes, um deles relatou ter problemas com depressão.

No que diz respeito a frequência com que os motoristas de ônibus usufruem dos momentos de folga com lazer e com a família, apenas 2 motoristas disseram não ter momentos de folga.

A maioria (n=15) dos motoristas fazem três viagens por dia e nove deles consideraram o horário da manhã como mais estressante de trabalhar, mas apesar disso 22 motoristas não desejam trocar o horário e 23 não desejam alterar a linha em que trabalham.

Em relação aos incidentes, 13 motoristas já sofreram algum acidente de trabalho e 19 já tiveram o veículo assaltado pelo menos uma vez. Um estudo realizado por Costa, Koyama, Minuci e Fischer (2003) nas cidades de Belo Horizonte e São Paulo sobre as condições de trabalhos dos motoristas e passageiros dessas cidades, o medo de sofrer um acidente aumenta em 71% a chance de estresse com relação aos motoristas que não têm essa preocupação.

A maioria dos participantes são do período da tarde (13), e nesse período encontramos um número maior de pessoas (4) na fase de resistência do estresse.

Como pode ser observado na Tabela 1, entre as variáveis responsáveis pelo estresse do motorista, constatamos que a maioria deles classificaram as vias e o congestionamento como algo muito estressante, os demais fatores questionados (condições climáticas, atrasos nas viagens e superlotação) foram considerados mais ou menos estressante por boa parte da amostra. Na pesquisa de Tavares (2010) o fator que mais causa estresse nos motoristas também está relacionado com o trânsito.

Tabela 1

Classificação dos motoristas sobre as variáveis ambientais no âmbito profissional

	Muito estressante	Mais ou menos estressante	Não é estressante
Condições Climáticas	7 (28%)	14 (56%)	4 (16%)
Condição das vias	16 (64%)	7 (28%)	2 (8%)
Congestionamento das vias	13 (52%)	11 (44%)	1 (4%)
Atraso da viagem	8 (32%)	10 (40%)	7 (28%)
Superlotação do ônibus	4 (16%)	12 (48%)	9 (36%)

Como pode ser observado na Tabela 2, a maioria dos motoristas não apresentaram estresse nos fatores apresentados. Em nossa amostra apenas dois motoristas estavam na fase de “quase exaustão”, ambos fazem três viagens ao dia, mas trabalham em turnos diferentes e responderam que quase todos os fatores do questionário eram muito estressante divergindo apenas na questão da superlotação.

Há uma predominância dos motoristas classificados na fase do estresse denominada “resistência” - destes 4 trabalham no período da tarde e 4 fazem 2 viagens ao dia - que consideram as condições das vias e o congestionamento como muito estressantes, bem como os motoristas da fase “quase exaustão” como fora constatado na tabela acima. Segundo o estudo realizado por Tavares (2010), 43% dos motoristas entrevistados citaram tais fatores como os mais percebidos, logo os mais impactantes para a incidência do estresse: Trânsito caótico; pesado; desorganizado; estacionam nos pontos de ônibus; motoristas muito lentos atrapalham o trânsito; más condições das vias, tais como má sinalização, obstáculos nas vias, semáforos desregulados.

Mesmo com a maioria da amostra não apresentando nenhum indício de estresse, fora possível detectar que tais fatores - condições das vias e congestionamento - são os mais incômodos e que portanto mais influenciam na incidência do estresse dos motoristas classificados em ambas as outras fases. A maioria dos motoristas que não tem sintoma algum de estresse trabalham no turno da manhã e fazem três viagens ao dia.

Tabela 2**Percepção dos motoristas sobre os fatores determinantes de estresse e o nível de estresse diagnosticado na amostra**

Possíveis determinantes de estresse		Níveis de estresse		
		Não (n = 17)	Resistência (n =6)	Quase exaustão (n = 2)
Horário que trabalha	Manhã	9 (75,0%)	2 (16,7%)	1 (8,3%)
	Noite	8 (61,5%)	4 (30,8%)	1 (7,7%)
Número de viagens que faz ao dia	Duas	4 (50,0%)	4 (50,0%)	0 (0,0%)
	Três	12 (80,0%)	1 (6,7%)	2 (13,3%)
	Quatro	1 (50,0%)	1 (50,0%)	0 (0,0%)
Condições da via é um fator estressante	Muito	9 (56,3%)	5 (31,3%)	2 (12,5%)
	Mais ou menos	6 (85,7%)	1 (14,3%)	0 (0,0%)
	Não	2 (100%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Congestionamento é um fator estressante	Muito	6 (46,2%)	5 (38,5%)	2 (15,4%)
	Mais ou menos	10 (90,9%)	1 (9,1%)	0 (0,0%)
	Não	1 (100%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Atrasos na viagem é um fator estressante	Muito	3 (37,5%)	3 (37,5%)	2 (25,0%)
	Mais ou menos	7 (70,0%)	3 (30,0%)	0 (0,0%)
	Não	7 (100%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)

Superlotação é um fator estressante	Muito	0 (0,0%)	3 (75,0%)	1 (25,0%)
	Mais ou menos	11 (91,7%)	1 (8,3%)	0 (0,0%)
	Não	6 (66,7%)	2 (22,2%)	1 (11,1%)
<hr/>				
Condições climáticas é um fator estressante	Muito	1 (14,3%)	4 (57,1%)	2 (28,6%)
	Mais ou menos	12 (85,7%)	2 (14,3%)	0 (0,0%)
	Não	4 (100%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
<hr/>				
Relações pessoais no ambiente de trabalho	Ótima	3 (42,9%)	2 (28,6%)	2 (28,6%)
	Boa	12 (80,0%)	1 (20,0%)	0 (0,0%)
	Regular	2 (66,7%)	1 (33,3%)	0 (0,0%)

Margis et al. (2003) descreve em seu trabalho que frente a uma situação estressora o tipo de resposta de cada indivíduo depende, não somente da magnitude da frequência do evento de vida estressor, como também da conjunção de fatores ambientais e genéticos.

Observando a pesquisa de Nakano e Sampaio (2011) em sua revisão de pesquisas brasileiras, um dos problemas que pode ser notado referente ao tema é a carência de quantidade de estudos voltados para o assunto, indicando que existe uma maior necessidade de investigação, planejamento e articulação com os profissionais da saúde e pesquisadores para melhor avaliação psicológica, visando responder de forma mais efetiva aos desafios que são impostos.

Na pesquisa de Tavares (2010) a grande maioria dos entrevistados estavam na fase de Resistência, sendo esse estresse manifestado mais pontualmente em aspectos psicológicos. Em nossa pesquisa os únicos que estavam na fase de Quase exaustão, também responderam no instrumento fatores relacionados a questões psicológicas.

7 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esperava-se como resultado do presente projeto de pesquisa que a maioria

dos motoristas tivessem indícios de estresse e que fossem classificados segundo o inventário de Lipp - ISSL, na fase de estresse denominada resistência. Embora tenhamos obtido um número mais expressivo de participantes (6) na fase de resistência, este dado corresponde somente a 16% da amostra, demonstrando que a hipótese da presente pesquisa, qual seja, a de que motoristas de ônibus têm nível significativo de estresse, não foi confirmada, não sendo possível concluir que esta profissão é um fator primordial que influencie o surgimento desse quadro.

Outra hipótese para o baixo índice de estresse é a valorização do funcionário na organização, situação mais comumente relatada pelos profissionais que possuem maior tempo de casa. Observamos que muitos dos motoristas já atuavam na empresa em outros cargos e, posteriormente, tiveram a oportunidade de participar de um plano de carreira chegando ao quadro de motoristas, o que demonstra que a empresa preza pelos seus funcionários. Além dos relatos da política da empresa, os participantes também mencionaram a boa qualidade dos veículos. Apenas dois motoristas apresentaram o nível de estresse mais alterado que os de mais, um deles mostrou-se apático durante a coleta e descreveu no questionário estar em acompanhamento devido a Depressão, o outro relatou no momento da aplicação que havia sofrido um enfarto há pouco e que estava em tratamento.

É preciso analisar o contexto como um todo, o indivíduo precisa ser entendido em todas as esferas que convive, a forma com que está inserido na sociedade, sua situação financeira, a presença de problemáticas em seu âmbito familiar, se o mesmo está motivado e satisfeito com o emprego. É necessário que se faça uma análise cuidadosa a respeito dos resultados obtidos, uma vez que apresenta uma amostra pequena e se trata somente de uma empresa de ônibus.

8 – FONTES CONSULTADAS

Battiston, M.; Cruz R. M. & Hoffmann M. H. (2006). Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *Estudos de Psicologia (Natal)*, 11(3), (pp. 333-343).

Costa, L. B., Koyama, M. A. H., Minuci, E. G., & Fischer, F. M. (2003). Morbidade declarada e condições de trabalho: o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte. *São Paulo em Perspectiva*, 17(2), 54-67.

Gil, A. C. (2008). *Como elaborar projetos de pesquisa*. (4). Atlas, São Paulo.

Lacerda, A.; Figueiredo, G.; Massarolo Neto J. M. & Marques J.M. (2010). Achados audiológicos e queixas relacionadas à audição dos motoristas de ônibus urbano. *Revista da Sociedade Brasileira de Fonoaudiologia*. (pp. 160-166) Paraná.

Lipp, M. E. N. (2005). *Manual do Inventário de Sintomas de Stress para Adultos de Lipp (ISSL)*. Casa do Psicólogo. São Paulo.

Margis, R.; Picon. P.; Cosner, A. F. & Silveira, R. O. (2003). Relação entre estressores, estresse e ansiedade. *Revista de Psiquiatria do Rio Grande do Sul*. 25(1), (pp.65-74).

Ministério da Saúde do Brasil Organização Pan-Americana da Saúde/Brasil (2001). Doenças relacionadas ao trabalho. *Manual de Procedimentos para os Serviços de Saúde*. (pp. 17-26). Brasília.

Ministério do Trabalho e Emprego. (2010). *Classificação Brasileira de Ocupações*.3(2), (pp. 9-583). Brasília.

Nakano, T.C., & Sampaio, M.H.L. (2011). Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. *Psicologia: Teoria e Prática*, 13 (1) (pp.15-33), Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas - SP - Brasil.

Silva, A. M. M. (2014). Fatores de estresse para o motorista e o usuário do transporte coletivo do Distrito Federal e a percepção de um em relação ao outro. *Dissertação de mestrado, Universidade de Brasília*. Brasília. DF, Brasil.

Tavares, F.A. (2010). Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus. *Dissertação de Pós-Graduação, Universidade Federal de Uberlândia*. Uberlândia, MG, Brasil.