

ESTRESSE E ANSIEDADE EM MOTORISTAS URBANOS E MOTORISTAS RODOVIÁRIOS EM UMA CIDADE NO OESTE DO PARANÁ

DIETZ, Vanessa¹
SANTANA, Annie Larissa¹
MUXFELDT, Ana Maria²
ammuxfeldt@gmail.com
psicoanniel@gmail.com
psicovanessad@gmail.com

RESUMO

Em decorrência da expansão da urbanização, o transporte coletivo obtém uma relevância social e econômica progressiva. A conduta dos seus operadores é de fundamental importância para a realização de atividades consideradas essenciais à população. Incorreções no trabalho podem acarretar risco não só ao motorista como também aos envolvidos nesse cenário (BIGATTÃO, 2005). Paralelamente, Alquimim *et al*, (2012) apontam que o motorista exerce uma função urbana e social, que interage e afeta o desenvolvimento e a organização das cidades, sendo responsabilidade do motorista o veículo que utiliza, a integridade física dos passageiros que o utilizam, bem como a imagem da empresa que representam. Buscamos com esse trabalho verificar e comparar se existe ou não diferença entre o estresse e a ansiedade entre motoristas urbanos e motoristas rodoviários. Para tal, o instrumento utilizado foi a Escala de Estresse Percebido e Escala HAD - Ansiedade, os dados obtidos foram tabulados e tratados e então realizada uma análise descritiva dos resultados com o referencial teórico previamente levantado. Através dos dados coletados foi percebido que os níveis de ansiedade não foram tão relevantes. Em contrapartida, os níveis de estresse foram bastante significativos corroborando a ideia fundamentada pelos autores pesquisados.

Palavras-chave: ansiedade, estresse, motoristas.

STRESS AND ANXIETY ON URBAN AND ROAD DRIVERS IN A CITY IN THE WESTERN PARANÁ

ABSTRACT: Due to urban expansion, the public transport has an increasing social and progressive economy, the behavior of its operators is of a primary importance to achieve activities considered fundamental to the people. Inaccuracy on labour may have a risk to drivers as well as others involved at the background (BIGATTÃO, 2005). In parallel, Alquimim *et al*, (2012) point to the urban and social role of a driver, that interacts and affects the cities' development and organization, it's the driver's responsibility the vehicle, physical integrity of the passengers as well as the company's image they represent. We are seeking to verify and compare the relation between stress and anxiety on bus drivers. For this the instrument was used the Perceived Stress Scale and the Hospital Anxiety and Depression Scale, the data gathered were tabulated, treated and

¹ Acadêmicas de Psicologia do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz

² Docente do Curso de Psicologia do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz

after that a descriptive analysis was made. Through the data analysis was noticed that anxiety levels weren't relevant. In contrast, stress levels were high enough to bring up the idea underpinned by the authors.

Key Words: Anxiety, Stress, Drivers

1.0 INTRODUÇÃO

Durante a graduação é inevitável não questionar sobre o homem e sua relação com o trabalho, o homem e sua relação com a saúde mental. Enquanto acadêmicas nunca deixamos de questionar esses fatores e, seria inevitável pensar na saúde mental de quem faz parte da nossa rotina, pensamos no motorista de ônibus, que nos conduz a tantos lugares e, que está exposto ao trânsito, público e questões ambientais como barulho e poluição. Pelo fato de ser uma profissão de extrema importância social e que, até então minimamente estudada, esta pesquisa possibilitará a abertura de discussões acerca da mesma, pois há poucas publicações científicas sobre a referida profissão - principalmente sobre o motorista rodoviário. Dessa forma a pesquisa proporcionará a valorização do papel social do motorista, colocando-o em evidência, pois apesar de ser uma profissão que está presente no nosso cotidiano esta não recebe uma atenção adequada. A fim de proporcionar a melhora da saúde mental do motorista, refletindo em benefício das condições do trânsito o que conseqüentemente irá melhorar a qualidade de vida de todos os envolvidos nesse sistema (motoristas, passageiros, pedestres, entre outros). Nosso objetivo com este trabalho foi verificar se existe diferença entre os níveis de estresse e ansiedade entre motoristas urbanos e motoristas rodoviários em um município do Oeste do Paraná.

Geralmente a psiquiatria associa o sofrimento mental a fatores orgânicos e individuais, não levando em consideração a influência dos fatores sociais na saúde mental, o trabalho é um dos aspectos sociais mais desconsiderados. Porém o trabalho pode contribuir para o desenvolvimento psíquico, contribuindo no fortalecimento da saúde mental e por outro lado ajudando no desenvolvimento de distúrbios expressados coletivamente ou individualmente, através do surgimento de transtornos psicossomáticos e psiquiátricos. As experiências do trabalho podem provocar transformações positivas na identidade do trabalhador, fortalecendo os potenciais de cada um, porém, pode também provocar a perda da identidade, tendo como consequência um “empobrecimento da personalidade e da sociabilidade”. (NASSIF, 2005)

Os estudos e discussões acerca da psicopatologia do trabalho tiveram início na França, após o fim da II Guerra Mundial, sendo norteados por contribuições da então denominada “psiquiatria social”. Os nomes mais estimados deste movimento foram Paul Sivadon e Louis Le Guillant (LIMA, 1998).

A satisfação no trabalho se dá por meio da percepção do sujeito sobre o seu labor ou das vivências de sua profissão, que leva em conta seus anseios e a situação atual referente a esta função. Esta proposição tem alterado a relevância na área da pesquisa devido às consequências organizacionais, no que alude o comportamento do sujeito no trabalho, seu desempenho, afastamentos e estresse ocupacional (GUEDES, 2009).

A profissão de motorista de ônibus é descrita, segundo a Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho, como aquele profissional que dirige veículos de empresas particulares, municipais e interestaduais, acionando comandos de marcha e direção, bem como conduzindo o veículo no itinerário, de acordo com as regras e normas estabelecidas no trânsito, com a finalidade de transportar passageiro dentro de uma localidade (MINISTÉRIO DO TRABALHO, 1994).

Ao contrário dos profissionais que exercem suas atividades em locais fechados como salas ou lojas, em ambientes climatizados e com algum conforto, o motorista desempenha suas atividades num ambiente público, o trânsito. Portanto, não possui um local fechado e fixo, trabalha “fora dos portões da empresa”, estando destinado às condições de tráfego da mobilidade das vias e do clima (BATTISTON *et al*, 2006).

Gonçalves (2014) discorre sobre as peculiaridades iminentes a atividade desse profissional, cujo, cotidianamente é exposto a fatores prejudiciais à saúde, tais como: ruídos, gases tóxicos, tráfego intenso, vandalismo, violência, fatores resultantes da integração cliente-serviço, relacionamentos com colega e chefia além dos veículos com condições impróprias. O arranjo do trabalho ocorre em dois locais, na garagem ou nos terminais e nas linhas. O primeiro local é a designação que os trabalhadores concedem para o espaço do estacionamento dos ônibus quando não estão em uso.

Com a atual organização da nossa sociedade a função do motorista influencia diretamente na manutenção do transporte coletivo. Ao abordarmos sobre a qualidade de vida dos motoristas, suas atitudes e percepções devemos considerar alguns aspectos como o relacionamento interpessoal com amigos, familiares, colegas de trabalho bem como as condições do trânsito, pois estes influenciam diretamente no seu dia-a-dia (ALCÂNTARA, 2015).

Alcântara (2015) aponta que no relacionamento entre motorista e passageiro, o motorista está sujeito a sentir muitas sensações, desde aspectos positivos como a satisfação em estar realizando seu trabalho, conduzindo pessoas ao destino almejado, até mesmo a aspectos negativos como interferências na comunicação que podem gerar alguns desconfortos para ambas as partes. Levando em conta os aspectos psicológicos que estão envolvidos nessa relação motorista-passageiro, é possível perceber que o motorista está implicado em uma responsabilidade consigo mesmo.

Dessa forma, a realidade de trabalho experienciada pelos motoristas de ônibus influenciarão no modo de inserção na sociedade, atingindo suas interações no trabalho e fora dele, submetendo-se a condições de trabalho penosas, assim, refletirão sua insatisfação e sofrimento naqueles que se encontram mais próximos, ou seja, os usuários, colegas de trabalho e, conseqüentemente os familiares e amigos (ALMEIDA, 2002).

Segundo Tavares (2010), o estresse é um tema alvo de várias pesquisas tanto no Brasil quanto em outros países, porém, o estresse relacionado ao trabalho dos motoristas bem como suas condições de trabalho é algo pouco pesquisado até então.

Segundo Lipp (2000) o estresse é um estado de tensão que ocasiona um desequilíbrio interno no indivíduo, causando um descompasso no funcionamento dos órgãos do corpo, pois alguns precisam trabalhar mais que outros para lidarem com problemas, caracterizando o chamado estresse inicial, mas como o corpo possui o impulso de buscar a homeostase novamente, é feito um esforço especial, que é uma resposta adaptativa que muitas vezes exige um desgaste e a utilização de reservas de energia física e mental. Quando o indivíduo consegue utilizar algumas estratégias de enfrentamento para restabelecer a ordem interior, o estresse é eliminado e o funcionamento do organismo volta ao normal.

Os indivíduos que são acometidos pela ansiedade possuem uma sensação de medo sobre o que pode vir a acontecer no futuro, podendo apresentar dificuldade em realizar algumas tarefas no seu dia a dia, apresentando também o medo que é uma resposta emocional a uma ameaça real ou imaginária, podendo em alguns casos começar a evitar as situações que lhe provocam essas respostas, e conseqüentemente começam a ter dificuldades para realizar seus trabalhos, bem como para participar de eventos sociais, se afastando de amigos e familiares. (WHITBOURNE e HALGIN, 2015).

Estando assimem evidência neste trabalho o olhar sobre os motoristas, trabalhadores submetidos às condições de trabalho as quais podem lhe acarretar o

envelhecimento prematuro, o elevado adoecimento e morte por doenças cardiovasculares além de outras doenças crônico-degenerativas como as osteomusculares (SOUZA, 2005).

2. MÉTODOS

A pesquisa se caracteriza como uma pesquisa descritiva. Gil (2002) afirma que esta tem por objetivo descrever as características de uma população ou de um fenômeno, e estabelecer relação entre as variáveis. Uma das principais características é a utilização de técnicas padronizadas para a coleta de dados. Em relação aos procedimentos técnicos esse trabalho se configura como uma pesquisa de levantamento de dados, que é definida como uma pesquisa caracterizada pela interrogação direta das pessoas na qual se busca conhecer o comportamento, solicitando informações a um número significativo de pessoas do problema estudado, para então através da análise quantitativa obter conclusões correspondentes aos dados coletados. (GIL, 2002).

Sendo classificada como pesquisa de natureza básica, a qual conforme Kauark, Manhães e Medeiros (2010) visa desenvolver novos conhecimentos úteis para a ciência sem aplicação prática prevista, envolvendo verdades e interesses locais. Quanto às características dos dados coletados, denota-se como uma pesquisa de caráter quantitativa. Conforme Kauark, Manhães e Medeiros (2010) a abordagem quantitativa significa traduzir em números, opiniões e informações para classificá-las e analisá-las. Dessa forma, “obtem dados descritivos através de um método estatístico” (Bardin, 1977 pg. 108).

A população da pesquisa é composta por motoristas urbanos e rodoviários em um município de no Oeste do Paraná. Nesse sentido, a amostra foi composta por motoristas que estejam a mais de três anos exercendo a referida profissão e que estejam dispostos a participar da pesquisa. O critério de inclusão e exclusão é delineado por motoristas urbanos e rodoviários que exerçam a profissão no município do Oeste do Paraná, que estejam devidamente registrados nas empresas de transporte e, ou no sindicato da categoria, além da aceitação e concordância em assinar o TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, para que a pesquisa possa ser realizada. Os riscos oferecidos pela realização dessa pesquisa são a possibilidade de ansiedade, angústia e insegurança durante a realização dos questionários. Para que haja minimização desses fatores foi estabelecido um *rapport* com os participantes. Após a aprovação da pesquisa pelo Comitê de Ética, as pesquisadoras foram até as empresas e sindicato da categoria

nos apresentar e explicar sobre o projeto, além de solicitar a autorização ao responsável de cada local para que pudéssemos realizar nossa pesquisa. Posteriormente entramos em contato com os motoristas explicando a eles sobre nosso projeto, para que pudessem compreender e decidir se havia a disposição em participar, após esse primeiro contato e tendo em mãos um levantamento do número de participantes interessados, providenciamos o número necessário de questionários e agendamos os dias, horários e locais adequados para a aplicação dos mesmos.

O objetivo central desta pesquisa foi comparar os níveis de estresse e ansiedade em motoristas urbanos e motoristas rodoviários. Para tal utilizou-se a Escala de Estresse Percebido (*Perceived Stress Scale- PSS 14*) de Cohen e Williamson (1988) e traduzida por Luft e Col (2007) composta por 14 itens com alternativas de resposta que variam de 0 a quatro (0=nunca; 1=quase nunca; 2= às vezes; 3=quase sempre; 4= sempre) e a Escala HAD (*Hospital Anxiety and Depression*) de Zigmond & Snaith (1983) a qual foi validada para o português através do estudo de Botega e col. (1995). Entretanto para esta pesquisa dentre os 14 itens divididos em subescalas de ansiedade e depressão utilizou-se a subescala de ansiedade atribuídas aos itens (1, 3, 5, 7, 9, 11, 13). A escala é composta por um parâmetro de aferição que considera de 0-7 como improvável ansioso, 8-11 como possível e 12 -21 como provável ansioso.

A partir dos elementos obtidos por intermédio desses instrumentos, os dados foram incluídos, tabulados e tratados através do Microsoft Excel. Subsequentemente foi efetuada a análise descritiva dos resultados, contrapondo os mesmos com a referência fundamentada, para a exposição das interpretações e inferências a cerca do problema estabelecido.

3. RESULTADOS

A amostra final compreendeu 56 participantes, sendo 28 motoristas urbanos e mesmo número para motoristas rodoviários. Em relação à escala de ansiedade nos motoristas urbanos, encontramos 25% dos participantes em pontuação elevada, podendo estar acometidos por ansiedade. Ainda nesta classificação, destacam-se as maiores pontuações: 18 e 20, respectivamente, sendo os que atingiram o maior escore. Também obtivemos um total de 16 pessoas que atingiram entre 1 e 7 pontos, sendo improvável a classificação desses candidatos como ansiosos e 5 pessoas que obtiveram a escala de possível ansioso com escore entre 8 e 11 pontos.

Dos motoristas rodoviários que participaram do estudo apresentaram na escala de ansiedade algumas alterações relevantes, como por exemplo, a presença de 2 indivíduos classificados como “provável” na escala de ansiedade, sendo que suas pontuações foram de M8 = 15 e M22 = 16, diferente dos 7 motoristas urbanos. O nível mediano de ansiedade foi apresentado em outros 2 indivíduos que ficaram com pontuação entre 8 e 11 pontos. A grande maioria, 85,71%, dos indivíduos apresentou uma escala de baixa probabilidade de estarem ansiosos, ou seja, 24 % dos participantes podem ser considerados como ansiosos. Abaixo a tabela 1 divide os participantes em dois grupos, a fim de apresentar uma ilustração comparativa dos resultados.

Tabela 1: Demonstrativo de resultado da Escala HAD de Ansiedade em motoristas urbanos e rodoviários

URBANOS		RODOVIÁRIOS	
Participantes P	Escore Total	Participantes M	Escore Total
P1	5	M1	4
P2	9	M2	3
P3	1	M3	4
P4	11	M4	2
P5	2	M5	4
P6	5	M6	4
P7	2	M7	10
P8	3	M8	15
P9	2	M9	4
P10	4	M10	0
P11	6	M11	3
P12	6	M12	2
P13	1	M13	2
P14	6	M14	0
P15	13	M15	0
P16	1	M16	6
P17	9	M17	1
P18	9	M18	4
P19	13	M19	8
P20	1	M20	1
P21	15	M21	1
P22	18	M22	16
P23	12	M23	1
P24	5	M24	3
P25	10	M25	2
P26	12	M26	3
P27	20	M27	1
P28	7	M28	1

Referente à Escala de Estresse Percebido os valores serão primeiramente apresentados de acordo com a prevalência da alternativa a cada item/ pergunta:

Tabela 2: Demonstrativo da porcentagem escolhida de cada alternativa em cada questão da Escala de Estresse Percebido.

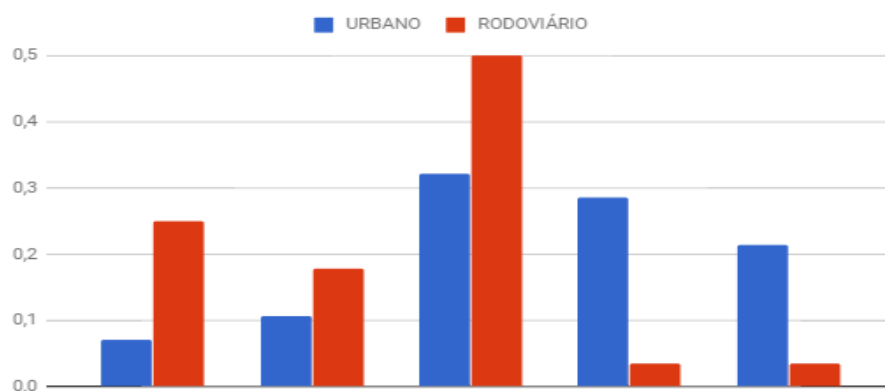
	Perg. 1	Perg. 2	Perg. 3	Perg. 4	Perg. 5	Perg. 6	Perg. 7	Perg. 8	Perg. 9	Perg. 10	Perg. 11	Perg. 12	Perg. 13	Perg. 14
URBANOS														
0	25,00	39,29	7,14	10,71	7,14	7,14	10,71	17,86	7,14	3,57	21,43	7,14	3,57	21,43
1	10,71	17,86	10,71	7,14	14,29	3,57	21,43	17,86	10,71	14,29	0,00	3,57	7,14	32,14
2	21,43	32,14	32,14	25,00	21,43	25,00	35,71	50,00	14,29	28,57	39,29	25,00	21,43	25,00
3	35,71	7,14	28,57	17,86	25,00	21,43	25,00	7,14	28,57	10,71	25,00	28,57	35,71	3,57
4	7,14	3,57	21,43	39,29	32,14	42,86	7,14	7,14	39,29	42,86	14,29	35,71	32,14	17,86
RODOVIÁRIOS														
0	42,86	67,86	25,00	3,57	7,14	10,71	0,00	39,29	7,14	7,14	46,43	7,14	10,71	50,00
1	25,00	0,00	17,86	7,14	10,71	3,57	14,29	14,29	0,00	3,57	25,00	7,14	7,14	28,57
2	21,43	14,29	50,00	17,86	10,71	3,57	10,71	21,43	10,71	7,14	21,43	17,86	7,14	7,14
3	10,71	0,00	3,57	25,00	35,71	25,00	42,86	10,71	21,43	14,29	0,00	10,71	35,71	0,00
4	0,00	17,86	3,57	46,43	35,71	57,14	32,14	14,29	60,71	67,86	7,14	57,14	39,29	14,29

Legenda: Percentual de respostas obtidas em cada pergunta.

No decorrer da análise dos resultados acentuaram-se algumas perguntas que apresentaram valores relevantes, estabelecendo a partir disso os gráficos comparativos com os resultados obtidos com os motoristas urbanos e rodoviários.

A pergunta 3 a qual indagava aos participantes sobre o sentimento de nervosismo e estresse, foi o item com mais respostas classificadas na “faixa de risco” (alternativas 3 e 4 - que representavam respectivamente quase sempre e sempre) apresentando 50% das respostas dos motoristas urbanos. Em comparação, apenas 7,14% dos entrevistados no grupo dos rodoviários teve a mesma resposta, conforme indica o gráfico abaixo.

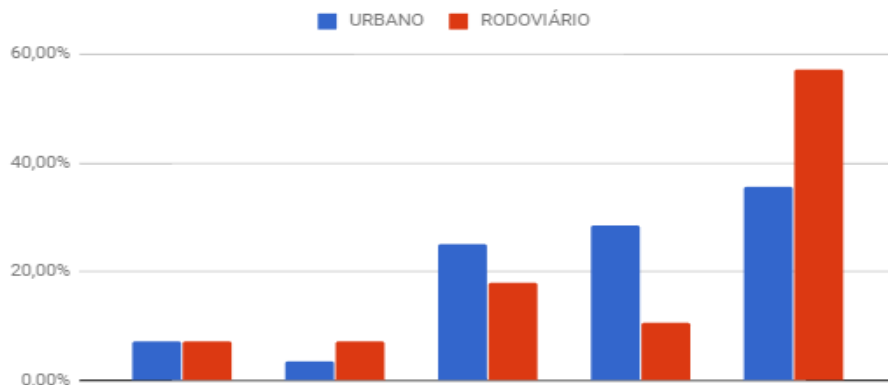
PERGUNTA 3: Você tem se sentido nervoso e "estressado"?



Legenda: Respostas sobre sentimento de nervosismo e estresse.

A segunda pergunta com maior número de respostas “negativas” foi a pergunta de número 12: “Você tem se encontrado pensando sobre as coisas que deve fazer?” que teve entre os motoristas urbanos 64,29% (n-18) das respostas. E se tratando do segundo grupo de pesquisa, os motoristas rodoviários, teve 67,85% (n-19) respostas, mas o destaque fica a cargo da alternativa 4, que sozinha teve 57,14% dos votos (n-16) sendo o maior valor apresentado dentre todas as perguntas do questionário.

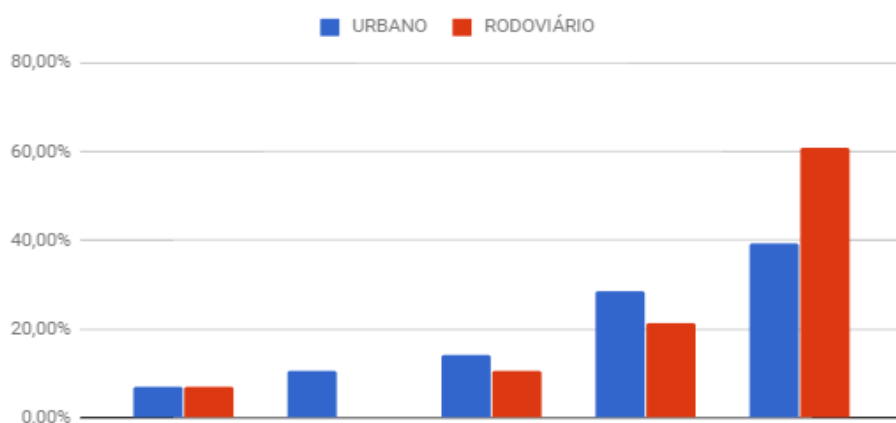
PERGUNTA 12: Você tem se encontrado pensando sobre as coisas que deve fazer?



Legenda: Respostas referentes a estar pensando nas coisas que deve fazer.

O item 9 indagava sobre o controle de irritações na vida, 5 motoristas urbanos (17,86%) responderam que “nunca” (7,14% - n-2) ou “quase nunca” (10,71% - n-3), enquanto que 2 motoristas rodoviários (7,14%) responderam “nunca” e nenhum respondeu “quase nunca”.

PERGUNTA 9: Você têm conseguido controlas as irritações em sua vida?

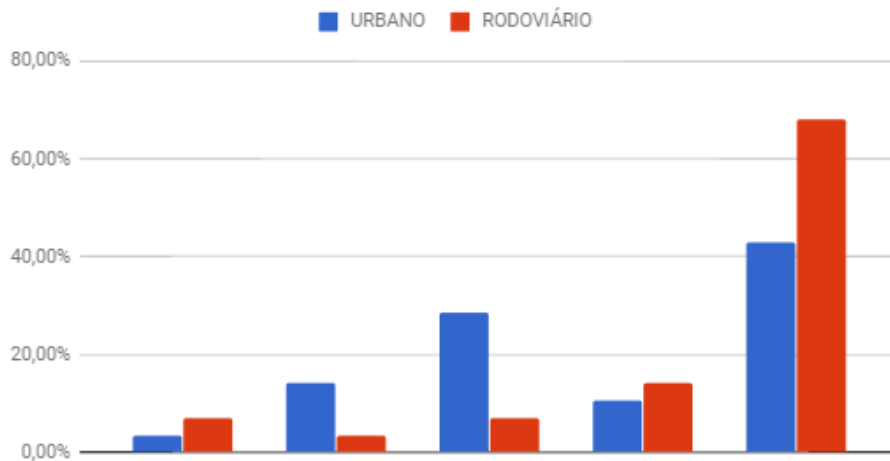


Legenda: Respostas referentes ao controle das irritações.

A pergunta 10 indagava se os motoristas tem sentido a sua vida sob controle: os trabalhadores urbanos responderam que “nunca” (3,57% - n-1), “quase nunca” (14,29% - n-4) e “às vezes” (28,57% - n-8). Nos motoristas rodoviários a proporção encontrada

foi de “nunca” (7,14% - n-2), “quase nunca” (3,57% - n-1) e “às vezes” (7,14% - n-2) indicando maiores problemas com os motoristas urbanos.

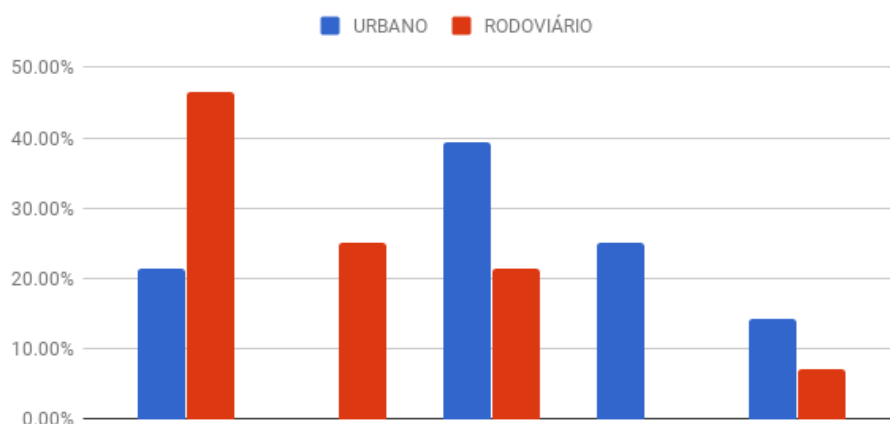
PERGUNTA 10: Você tem sentido que as coisas estão sob seu controle?



Legenda: Respostas referente ao sentimento de estar com as coisas sobre controle.

A pergunta 11 também apresentava um questionamento importante para esta pesquisa por se tratar da irritação dos motoristas com as situações que estão fora do seu controle, e que no seu ambiente de trabalho envolvem as condições de trânsito, semáforos, problemas com passageiros, problemas técnicos com o carro que estão utilizando para o transporte dos passageiros e quem apresentou respostas predominantes foram os motoristas urbanos, sendo os resultados encontrados: “sempre” (14,29% - n-4), “quase sempre” (25% - n-7), “às vezes” (39,29% - n-11), “quase nunca” (0% - n-0) e “nunca” (21,43% - n-6). No segundo grupo, os resultados encontrados são os seguintes: “sempre” (7,14% - n-2), “quase sempre” (0% - n-0), “às vezes” (21,43% - n-6), “quase nunca” (25% - n-7) e “nunca” (46,43% - n-13)

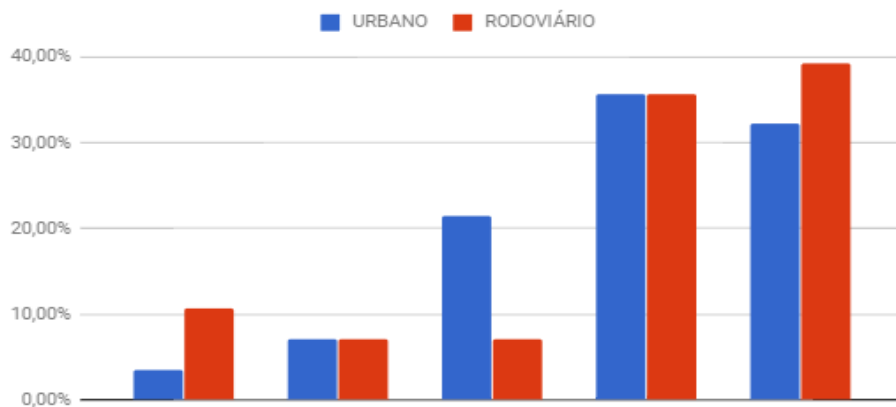
PERGUNTA 11: Você tem ficado irritado porque as coisas que acontecem estão fora do seu controle?



Legenda: Respostas referentes à irritação devido às coisas que estão acontecendo estarem fora do seu controle.

A questão 13 foi a que apresentou maior semelhança entre os dois grupos, com menor variação entre eles, sendo neste caso, o grupo de trabalhadores rodoviários mais preocupante do que dos urbanos:

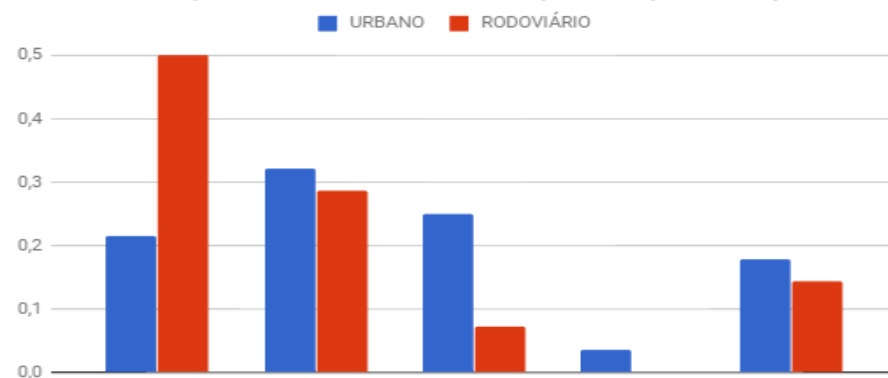
PERGUNTA 13: Você tem conseguido controlar a maneira como gasta seu tempo?



Legenda: Respostas referentes ao controle do tempo gasto.

A última pergunta pertinente ao estudo e que pode agregar informações foi a de número 14: “Você tem sentido que as dificuldades se acumulam a ponto de você acreditar que não pode superá-las?”. O grupo de trabalhadores urbanos teve os seguintes resultados: “nunca” (21,43% - n-6), “quase nunca” (32,14% - n-9), “às vezes” (25% - n-7), “quase sempre” (3,57% - n-1) e “sempre” (17,86% - n-5). Os motoristas rodoviários tiveram resultados com algumas categorias bastante distintas e outras mais parecidas, conforme descrito a seguir: “nunca” (50% - n-14), “quase nunca” (28,57% - n-8), “às vezes” (7,14% - n-2), “quase sempre” (0% - n-0) e “sempre” (14,29% - n-4).

PERGUNTA 14: Você tem sentido que as dificuldades se acumulam a ponto de você acreditar que não poder superá-las?



Legenda: Respostas referentes ao sentimento de não conseguir superar as dificuldades.

Se anteriormente destacaram-se os itens e suas alternativas em prevalência e inferioridade de modo a apresentar as questões e suas respostas, agora as alternativas (0, 1, 2,3 e 4) dos itens de conotação positiva (4,5,6,7,8,9 e 13) tiveram a pontuação

somada invertida, da seguinte maneira, 0=4, 1=3, 2=2, 3=1, 4=0, sendo que as demais questões negativas somadas diretamente. Como esta escala não dispõe de um parâmetro para classificar o estresse, apenas um escore que varia de zero (sem estresse) a 56 (estresse extremo). As respostas de cada candidato foram somadas, encontrando um valor de resultado final para cada um, facilitando delinear os indivíduos com maior carga de estresse percebido. A partir desse ponto, efetuou-se a média dos valores somando todos os valores finais encontrados e dividido pelo número de indivíduos participantes na pesquisa. Os valores encontrados para as duas classes de trabalhadores foram 24,14 urbanos e 16,5 rodoviários. Foi possível ainda atingir significativos resultados com a análise dos pontos obtidos pelos participantes.

A média dos valores encontrados nos trabalhadores urbanos é de 23,14 pontos, obtendo um número de quinze participantes (53,57%) que estão com valores abaixo da média e treze participantes (46,43%) que estão acima dessa média. Segundo a escala de Estresse, os participantes com mais respostas na zona de risco são: P22 - 6 respostas na escala “3” (42,86%); 3 respostas na escala “4” (21,43%) P2 - 4 respostas na escala “3” (28,57%); 4 respostas na escala “4” (28,57%) P15 - 3 respostas na escala “3” (21,43%); 3 respostas na escala “4” (21,43%).

O valor encontrado nos trabalhadores rodoviários é de 16,5 pontos, obtendo um número de quatorze participantes (50%) estão com valores abaixo da média e 14 participantes (50%) estão acima dessa média. Segundo a escala de Estresse, os participantes com mais respostas na zona de risco são: M22 - 6 respostas na escala “3” (42,86%); 2 respostas na escala “4” (14,28%), M8 - 0 respostas na escala “3” (0%); 8 respostas na escala “4” (57,14%), M27 - 2 respostas na escala “3” (14,28%); 5 respostas na escala “4” (35,71%)

4. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Em relação à escala de ansiedade nos motoristas urbanos, encontramos que 25% dos participantes estão com uma pontuação elevada, podendo estar acometidos por ansiedade. Segundo esta classificação, destacam-se as maiores pontuações: 18 e 20, respectivamente, sendo os participantes que atingiram o maior escore. Também obtivemos um total de 16 pessoas que pontuaram entre 1 e 7 pontos, sendo improvável a classificação desses candidatos como ansiosos e 5 pessoas que obtiveram a escala de possível ansioso com escore entre 8 e 11 pontos. Correlacionado a isso, Whitbourne e Halgin (2015), relatam que os indivíduos que são acometidos pela ansiedade

apresentam geralmente uma sensação de medo sobre aquilo que pode vir a acontecer no futuro, podendo assim apresentar dificuldades na realização de algumas tarefas da sua rotina diária, bem como, apresentam medo que é uma resposta emocional a uma ameaça real ou imaginária, que pode ocasionalmente acarretar em um processo de evitação das situações que lhes provocam essas respostas, ocasionando dificuldade na realização do seu trabalho, e a evitação de participar de eventos sociais, onde os mesmos acabam se afastando também de amigos e familiares.

Contrapondo aos motoristas rodoviários na escala de ansiedade tiveram algumas alterações relevantes, como por exemplo, a presença de 2 indivíduos classificados como “provável” na escala de ansiedade, sendo que suas pontuações foram de $M8 = 15$ e $M22 = 16$, diferente dos 7 motoristas urbanos. O nível mediano de ansiedade foi apresentado em outros 2 indivíduos que ficaram com pontuação entre 8 e 11 pontos.

Com dos dados obtidos foi possível perceber que o número de motoristas urbanos ansiosos foi maior do que o de rodoviários o que pode ser decorrente das diferenças encontradas em seus ambientes de trabalho, os motoristas urbanos trabalham em carros não climatizados, estão em contato com os passageiros a cada parada realizada, sendo que essas possuem intervalos de tempo curtos, onde por vezes acabam ouvindo problemas, reclamações, questionamentos em relação ao horário que estão passando no ponto, estão sob fiscalização constante dos agentes responsáveis, além, de estarem em contato mais direto com as empresas, maior convivência com os colegas, entre outras situações que podem surgir na rotina do dia a dia, o que pode ser concatenado com o relato de Dejours (1992), que diz que as relações de trabalhos são todos os “laços humanos criados pela organização do trabalho”, e envolvem a hierarquia existente na organização e podem ser desagradáveis e até mesmo insuportáveis para o trabalhador, bem como a existência de relacionamentos interpessoais conflituosos, gerando situações que acabam deixando os trabalhadores ansiosos.

Ainda segundo Dejours (1992) no ambiente de trabalho a ansiedade pode estar relacionada a alguns fatores específicos se manifestando de diversas maneiras, uma delas é a ansiedade relativa à degradação do funcionamento e do equilíbrio psicoafetivo, que é resultado da desestruturação das relações psicoafetivas com os colegas de trabalho, ou uma relação forçada que envolve as relações de violência e agressividade no nível hierárquico, podemos relacionar isso com a fala de alguns motoristas urbanos, que relataram a falta de união e companheirismo que encontram na categoria, a falta de

um olhar e pensamento coletivos, o que não foi relatado pelos motoristas rodoviários. Comprometimentos nas relações afetivas ocasionados pela organização do trabalho colocam em risco a saúde mental dos trabalhadores, e afetam não só suas relações no trabalho mas também suas relações sociais e familiares. Há também um segundo tipo de ansiedade nesta categoria que é aquela que diz respeito à desorganização do funcionamento mental que de certo modo ocasiona a despersonalização do trabalhador.

No que tange o estresse inicialmente serão consideradas as alternativas que prevaleceram, acentua-se a questão número 3 a qual verifica o sentimento de nervosismo e ansiedade, nota-se maior porcentagem em relação aos motoristas urbanos, a partir das alternativas 3 quase sempre, e 4 sempre, totalizando 50%, em contraponto os motoristas rodoviários somaram 7,14% nas mesmas alternativas. Em relação à questão 12 (Você tem se encontrado pensando sobre as coisas que deve fazer?) a predominância das alternativas 3 e 4, o primeiro grupo atingiu 64,29% e para o segundo 67,85%, sendo esta a questão apresentou maior semelhança entre os dois grupos, com o estudo foi possível perceber diferenças muito grandes entre um grupo e outro e também semelhança em uma questão, o que pode ser relacionado com a ideia de Zanelato e Oliveira (2004) que relatam que o dinamismo desta profissão, bem como a retratação do labor deste profissional não é suficiente para entender a rotina do seu trabalho, visto que a habilidade para perceber o que está a sua volta promove uma significação da realidade, distinguindo-se de pessoa para pessoa, demanda do “filtro afetivo” de cada indivíduo, o que pode justificar o porquê de semelhanças em alguns questionamentos e diferenças em outros quando estudamos uma mesma profissão, porém, que está inserida em ambientes diferentes, cada um com característica e cultura própria.

Contrapondo essa ideia Alcântara (2015) refere que a qualidade de vida é multifatorial, e pode ser compreendida como “o grau de satisfação e realização pessoal de indivíduo”, para que o indivíduo tenha uma qualidade de vida satisfatória deve ter suas necessidades básicas atendidas, boas condições de trabalho e estilo de vida, o que contribui para um bem estar físico e emocional.

Assim, constatamos que o estresse é gerado gradualmente por fatores relacionados ao cotidiano de cada indivíduo, podendo ser justificada pelas tarefas que emergem do dia-a-dia na efetivação do trabalho, isto é, a fatores associados à execução do trabalho. Os mais frequentes são o treinamento insuficiente, clientes ou subordinados difíceis, envolvimento emocional com clientes ou subordinados, as

responsabilidades do cargo e a incapacidade para ajudar ou agir de forma eficaz (BIGATTÃO, 2005)

Concernente ao item 11 (você tem ficado irritado porque as coisas que acontecem estão fora do seu controle?) apresentou-se o valor 39,29 para motoristas urbanos e 21,43 para motoristas rodoviários, verificado prevalência na alternativa 2 a qual corresponde à opção às vezes. O que perpassa essa irritação pode ser atribuído a uma exigência mental (psíquica e cognitiva), relacionada a detecção, discriminação e tratamento da informação para a tomada de decisão e controle das ações, que são de extrema relevância para a atividade em questão. Estas exigências psicológicas e cognitivas levam a um cansaço mental e ‘stress’, que influenciamna possibilidade da ocorrência de erros, neste caso consideravelmente transtornante para o motorista, pois ele próprio arca com as responsabilidades do acontecido, além de causar problemas no sistema nervoso, motivo de diminuição na sua capacidade produtiva (BALTAZAR *et al*, 2008).

Entende-se que os fatores relacionados ao espaço onde o motorista realiza sua atividade associado às exigências psíquicas produzem geram o estresse, manifestando-se através da irritação. Conforme Lipp (2000) algumas vezes a tentativa de voltar a homeostase não é bem sucedida, caracterizando então a fase intermediária do estresse, pois o corpo tenta resistir às forças que estão quebrando o equilíbrio interior. O tempo necessário para restabelecimento do organismo varia de uma pessoa para a outra, da resistência inata de cada um em relação ao estresse, e do repertório de estratégias de enfrentamento adquiridos na sua trajetória de vida. Quanto mais preparado estiver mais tempo conseguirá resistir aos estressores intensos e crônicos.

Notou-se que há correlação entre estresse e ansiedade onde foi possível perceber que todos os participantes que apresentaram pontuação elevada na escala de ansiedade apresentaram também uma pontuação elevada na escala de estresse, porém, alguns que apresentaram pontuação elevada na escala de estresse não apresentaram um escore elevado na escala de ansiedade.

Outros dados foram obtidos através da inversão das alternativas dos itens avaliados como positivos. Desse modo, computaram-se os escores 50% em motoristas rodoviários e 46,43% em motoristas urbanos, porém a média atingida pelos motoristas urbanos teve maior proporção comparada a média dos motoristas rodoviários, sendo respectivamente 23,14 em motoristas urbanos e 16,5 em motoristas rodoviários, compreendendo uma diferença de 6,64, estas médias se estabeleceram através da

somatória dos resultados, os quais foram divididos pelo número de participantes, extraíndo-se a partir desse ponto, as médias.

Tavares (2010) conclui em sua pesquisa realizada em Uberlândia - MG, que o estresse é o efeito do enlace do indivíduo e das circunstâncias externas, o resultado nocivo do estresse emerge quando o indivíduo atinge a fronteira da sua capacidade de adaptação, isto é, quando não dispõe de recursos, manifestam-se as doenças.

Nesse sentido o estresse é um estado de tensão que ocasiona um desequilíbrio interno no indivíduo, causando um descompasso no funcionamento dos órgãos do corpo, pois alguns precisam trabalhar mais que outros para lidarem com problemas, caracterizando o chamado estresse inicial, mas como o corpo possui o impulso de buscar a homeostase novamente, é feito um esforço especial, que é uma resposta adaptativa que muitas vezes exige um desgaste e a utilização de reservas de energia física e mental. Quando o indivíduo consegue utilizar algumas estratégias de enfrentamento para restabelecer a ordem interior, o estresse é eliminado e o funcionamento do organismo volta ao normal (LIPP, 2000).

Para Alcântara (2015) a partir do momento que o trabalho não proporciona mais satisfação e valorização, as chances do trabalhador adoecer são grandes, pois o sofrimento pode tornar-se uma fuga. A carga psíquica acumulada em decorrência do estresse pode acabar ocasionando via inconsciente um sintoma no corpo do indivíduo, a maioria dos motoristas que participaram da pesquisa relataram conhecer ao menos um colega que foi afastado de suas funções devido ao adoecimento psíquico. Especificamente na profissão de motorista, levando em consideração os aspectos do ambiente de trabalho que podem acarretar estresse psicológico, evidencia-se as condições de trabalho como : movimento repetitivo e posturas forçadas de membro superior, temperatura, ruído e vibrações, carga e posto de trabalho (BATTISTON et al, 2006).

Conquanto não foram verificadas diferenças significativas entre os grupos e independentemente do ambiente de trabalho considerado como estressor e ansiogênico pela literatura, os níveis levantados pelos participantes, podem ser resultantes de um arranjo de fatores.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através deste estudo constatou-se que há diferença no nível de ansiedade entre motoristas urbanos e rodoviários, porém, esta não apresentou-se de maneira

significativa. Em relação ao estresse notou-se diferença entre os dois grupos, havendo prevalência sob os motoristas urbanos.

Destacamos a limitação do estudo, decorrente da amostra. Podemos atribuir a este fator a desatualização da lista de associados ao sindicato e as os horários de escala dos motoristas, o que pode ter impossibilitado a participação dos mesmos. Além disso, também pode-se atribuir a alguns acontecimentos institucionais que ocorreram com os participantes antes e no decorrer da pesquisa como o fato de um motorista urbano (funcionário de uma das empresas participantes) ter sido detido por estar dirigindo o ônibus embriagado, o que fez com que alguns motoristas quando convidados a participar da pesquisa relatassem que não gostariam de participar, que não queriam ser avaliados mesmo que esta fosse uma pesquisa sigilosa em que não seriam divulgados os nomes dos participantes, o que acabou interferindo na proporcionalidade do resultado, entretanto o objetivo em relação a verificação e comparação dos valores foram atingidos apesar do número de amostra ser relativamente baixo.

Esta pesquisa confrontou-se com a necessidade de contemplar o discurso dos participantes, assim sugere-se que para as próximas pesquisas que forem realizadas sejam entrevistas de cunho qualitativo, pois diferentemente das escalas que não respondem se o estresse ou a ansiedade são provenientes do trabalho, no discurso essa problemática tornar-se-ia evidente, pois há a influência da interpretação que o indivíduo dá ao estímulo estressante assim como sua estratégia de enfrentamento do estresse e ansiedade.

Portanto conclui-se que este estudo traz grandes contribuições para a classe dos motoristas, pois coloca-os em evidência e valoriza a identidade profissional, considera-se que este seja o primeiro passo para pensar em estratégias de intervenção que visem a qualidade e saúde no trabalho.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Vanessa Carine Gil de. **O mundo da vida de motoristas de ônibus: Estudo Descritivo**. Niterói, Rio de Janeiro, 2015.

ALMEIDA, D, V, D, N. **Contemporaneidade X trânsito reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano**. Psicol. cienc. prof. vol.22 no.3 Brasília Sept. 2002.

ALQUIMIM, Andreia Farias. BARRAL, Ana Beatris Cesar Rodrigues. GOMES, Kênnya Caroline. REZENDE, Mayra Costa de. **Avaliação dos fatores de risco**

laborais e físicos para doenças cardiovasculares em motoristas de transporte urbano de ônibus em Montes Claros (MG). Rio de Janeiro, 2012.

BALTAZAR, C,C; MAIA, E,R; FIGUEIREDO, F, J, S; CORREIA, B, R; HOLANDA, S, A. **Motoristas de Ônibus Urbanos e intermunicipais do Triângulo Crajubar: Uma Abordagem Ergonômica.** SAÚDE COLETIVA: Coletânea. Nº2, Novembro 2008.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo:** Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro- Presses Universitaires de France, 1977.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes and HOFFMANN, Maria Helena. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano.** 2006.

BIGATTÃO, M, A. **O Stress em motoristas no transporte coletivo urbano de Campo Grande.** Tese de Mestrado, 2005.

BOTEGA, J, N. BIO, R, M. ZOMIGNANI,A, M. ZOMIGNANI, A,M. JR, G, C. PEREIRA, B, A, W. **Transtornos do humor em enfermaria de clínica médica e validação de escala de medida (HAD) de ansiedade e depressão.** Rev, Saúde Pública. 1995.

DEJOURS, Cristophe. **A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho.** Christopher Dejourn; tradução de Ana Isabel Paraguay e Lúcia Leal Ferreira. - 5 ed. ampliada - São Paulo: Cortez - Oboré, 1992.

GIL, A,C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** -4.ed- São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, J. **Sentidos do Trabalho para Motoristas de transporte coletivo urbano de um município do interior do Rio Grande do Sul.** Dissertação de Mestrado. Santa Maria, RS, Brasil, 2014.

GUEDES, S. C. (2009). **Relação entre qualidade de vida no trabalho e indicadores de satisfação profissional** (Tese de Mestrado, Universidade de Lisboa).

KAUARK, S, F; MANHÃES, C, F; MEDEIROS, H, C. **Metodologia da Pesquisa: um guia prático.**- Itabuna: Via Litterarum, 2010.

LIMA, Maria Elizabeth Antunes (1998). **Psicopatologia do Trabalho.**

LIPP, Marilda Emmanuel Novaes. **O Stress está dentro de você / organização Marilda Emmanuel Novaes Lipp.** 2. ed. — São Paulo : Contexto, 2000.

LUFT, B, D, C. SANCHES, O, S. MAZO, Z, G. ANDRADE, A. **Versão brasileira da Escala de Estresse Percebido: tradução e validação para idosos.** Rev. Saúde Pública 2007.

MINISTÉRIO DO TRABALHO. **Classificação Brasileira de Ocupações.** 2004.

NASSIF, L.F. (2005). **Origens e desenvolvimento da Psicopatologia do Trabalho na França (século XX): uma abordagem histórica.**

SOUZA, F, A. **Estresse ocupacional em motoristas de ônibus urbano: o papel das estratégias de coping.** Dissertação de Mestrado. Salvador, 2005.

TAVARES, Flávia de Andrade. **Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus.** Uberlândia, 2010.

WITHBOURNE, Susan Krauss, HALGIN, Richard P. **Psicopatologia: perspectivas clínicas dos transtornos psicológicos** / Susan Krauss Withbourne, Richard P. Halgin. Tradução: Maria Cristina G. Monteiro; revisão técnica: Francisco B. Assumpção Jr., Evelyn Kuczynski. - 7 ed. - Porto Alegre: AMGH, 2015.

ZANELATO LS, OLIVEIRA LC. **Fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano.**In: Anais do II Seminário Internacional de Pesquisa e Estudos Qualitativos: a pesquisa qualitativa em debate. Bauru-SP; 2004.