

INCIDÊNCIA DE FATORES QUE OCASIONAM ESTRESSE EM MOTORISTAS DE ÔNIBUS: UMA COMPARATIVA ENTRE O TRANSPORTE URBANO E DE FRETAMENTO

Larissa de Fátima Silva¹

César André Zavarize².

RESUMO: Em decorrência do constante aumento da frota automobilística, surge o estresse, devido aos motoristas estarem expostos constantemente a situações que interferem em sua conduta, levando à agressividade e acidentes. Este trabalho teve como objetivo averiguar os fatores que ocasionam o estresse nos motoristas de transporte coletivo, apontando o que lhes causam maior nível de estresse realizando uma análise comparativa entre os níveis de estresse causados em motoristas de transporte coletivo de fretamento com os ocasionados ao transporte coletivo urbano. Para tal, foram pesquisadas as incidências de estresse em 60 motoristas de uma empresa de transportes situada em Mogi Guaçu-SP, região de Campinas, através de método quantitativo, o que permitiu maior domínio do assunto e possibilitará intervenções para diminuir o nível de estresse destes profissionais, a fim de promover maior qualidade de vida para motoristas e passageiros. Como resultados, observou-se que os maiores índices de estresse ocorrem com motoristas urbanos, sendo seu principal fator os passageiros, tendo em comum com o transporte de fretamento o estresse decorrente da escala de trabalho.

Palavras-chaves: Psicologia; trânsito; estresse; transporte coletivo.

ABSTRACT: Due to the constant increasing of the automobile fleet, stress comes up, by the reason of drivers being constantly exposed to situations that interfere in their conduct, leading to aggressivity and accidents. This work has as an goal, check what factors bring about stress in public transport's drivers, pointing what causes the higher stress level and made an comparative analyses between the stress levels caused in public transport drivers on freightage with the happened one to urban collective transport. For such, incidences on 60 drivers from a company situated in Mogi Guaçu – SP, located inside Campinas, were researched, through quantitative method, it allowed a higher subject domain and will give us the possibility to intervene to decrease the stress level from this professionals, in order to promote a higher life quality to drivers and passengers. As a result it was found that the highest rates of stress occur with urban drivers, and its main factor passengers, in common with the chartering of transport stress due to work schedule.

Keywords: Psychology; transit; stress; collective transport.

¹ SILVA, Larissa de Fátima, Faculdade Municipal Professor Franco Montoro (FMPFM).

²ZAVARIZE, César André, Faculdade Municipal Professor Franco Montoro (FMPFM).

1. INTRODUÇÃO

Estamos constantemente envolvidos com o trânsito, seja enquanto pedestres, motoristas ou passageiros. Dirigir por alguns minutos para algumas pessoas já se torna algo extremamente cansativo e estressante, entretanto, existem aqueles que passam o dia todo no volante e que levam tal atividade como profissão, dentro deste grupo encontram-se os motoristas de transporte coletivo que têm sido alvo de constantes críticas da população; suas rotulações envolvem desde estressados, não profissionais e até mesmo loucos. O autocontrole e a aprendizagem de regras pertinentes ao trânsito tornam-se essenciais para que o motorista saiba se adaptar as situações diversas que surgem constantemente no trânsito, indo além do apenas saber conduzir (BARTHOLMEU, 2008 apud QUIRINO; VILLEMOR AMARAL, 2015).

Entretanto, são grandes os desafios desta profissão, pois estão expostos a fatores extremamente estressantes, como por exemplo: altas temperaturas, passageiros, escala de revezamento, que por muitas vezes possuem longas jornadas de trabalho, dentre inúmeros outros fatores, o que pode levar os indivíduos a possuir desequilíbrios psicoemocionais (CAVALCANTI, 1996 apud OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007).

A Organização Internacional do Trabalho, em 1986, descreve os fatores psicossociais no como sendo fatores suscetíveis de influenciar a saúde, o rendimento e a satisfação no trabalho e que consistem em interações do ambiente de trabalho, do conteúdo, da natureza e das condições de trabalho, por um lado, e as capacidades, necessidades, cultura e condições de vida do trabalhador fora do trabalho (COSTA; SANTOS, 2013). Dentre os principais fatores psicossociais causadores de estresse destacam-se os aspectos da organização, gestão e processo de trabalho e as relações humanas (VILA LOBOS, 2004 apud REIS et al., 2010). Englobando assim um misto de fatores pessoais e profissionais que levam ao estresse e doença do profissional.

Sendo assim, torna-se relevante avaliar quais são os fatores que levam os motoristas a comportamentos agressivos, além do qual averiguar quais dos tipos de transporte coletivo refletem na maior incidência de estresse, para que seja possível analisar se tal fator está relacionado primordialmente ao trânsito urbano ou ao transporte de pessoas de modo geral, o que por consequência viabiliza a conscientização dos motoristas sobre o nível de estresse causado por sua profissão e apontem-se formas de diminuição do estresse para que possa ser diminuído, a fim de proporcionar

maior tranquilidade a passageiros, pedestres e motoristas.

O Código de Trânsito Brasileiro- CTB (2008) define trânsito como a utilização de vias por pessoas, veículos e animais, sejam elas para circulação ou não, parada, estacionamento e carga e descarga, em grupo ou de forma isolada, o que faz com que haja uma grande quantidade de indivíduos voltados a este meio. Os primeiros automóveis começaram a circular no Brasil no início do século XX devido à esfera política da época apoiar e incentivar o crescimento da indústria automobilística. De forma gradativa o papel de trens e bondes foi sendo substituídos por carros, caminhões e ônibus, tornando-se fundamental para a circulação e deslocamento de pessoas e cargas (LAGONEGRO, 2008 apud SILVA; GUNTHER, 2009). Na atualidade, os veículos são vistos mais do que um meio de transporte, sendo associados a artigos de consumo e *status* social, gerando assim um constante crescimento da frota. O planejamento urbano e sistema viário por sua vez não acompanham esta crescente demanda, ocasionando a falta de estrutura para circulação de veículos que por sua vez gera poluição e engarrafamentos, repercutindo de forma significativa na qualidade de vida urbana, pois produz motoristas estressados e agressivos (TAPIA-

GRANADOS, 1998, apud MARIN; QUEIROZ, 2000).

Por consequência da alta taxa de circulação de veículos, torna-se crescente o número de acidentes e mortes ocasionadas pelo trânsito. Dados demonstram que grande parte dos leitos hospitalares são preenchidos por vítimas de acidente de trânsito, gerando alto custo aos cofres públicos (PIRES et al.,1997 apud MARIN; QUEIROZ, 2009). Diante destes dados, evidencia-se que ainda há muito a se pesquisar sobre o trânsito brasileiro.

1.1. A psicologia do trânsito

A psicologia voltou seus estudos à área do trânsito, mais especificamente ao trânsito terrestre na década de 1920, sendo que primeiramente direcionava-se ao transporte ferroviário e posteriormente ao transporte sobre rodas. Desenvolveu-se e criou relações interdisciplinares, sendo que a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro proporcionou maior discussão sobre a importância de a psicologia direcionar seu conhecimento ao transporte (HOFFMAN; ALCHIERI, 2003).

O Conselho Federal de Psicologia – CRP (2000) define psicologia do trânsito como uma área da Psicologia que investiga os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos externos e internos,

conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram.

Salienta-se que a avaliação psicológica direcionada a aptidão a dirigir não é capaz de prever se o indivíduo envolverá ou não em acidentes, mas, seu principal objetivo é a prevenção (LAMOUNIER; RUEDA, 2005). A atuação do

psicólogo voltada ao trânsito é ampla e na atualidade tem se direcionado a projetos de conscientização e prevenção de acidentes. Pode-se verificar, segundo o CRP, quais as atribuições e campos em que o psicólogo do trânsito pode desenvolver atividades e inversões, tais aspectos estão descritos no Quadro 1.

Quadro 1: Atividades do psicólogo do trânsito

Atribuições do Psicólogo do trânsito
1-Desenvolve pesquisa científica no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados ao problema do trânsito.
2- Realiza exames psicológicos de aptidão profissional em candidatos a habilitação para dirigir veículos automotores (“Psicotécnicos”).
3- Assessora no processo de elaboração e implantação de sistemas de sinalização de trânsito, especialmente no que concerne a questões de transmissão, recepção e retenção de informações.
4- Participa de equipes multiprofissionais voltadas à prevenção de acidentes de trânsito.
5- Desenvolve, na esfera de sua competência, estudos e projetos de educação de trânsito.
6- Contribui nos estudos e pesquisas relacionados ao comportamento individual e coletivo na situação de trânsito, especialmente nos complexos urbanos.
7- Estuda as implicações psicológicas do alcoolismo e de outros distúrbios nas situações de trânsito.
8-Avalia a relação causa-efeito na ocorrência de acidentes de trânsito, levantando atitudes-padrão nos envolvidos nessas ocorrências e sugerindo formas de atenuar as suas incidências.
9- Aplica e avalia novas técnicas de mensuração da capacidade psicológica dos motoristas.
10- Colabora com a justiça e apresenta, quando solicitado, laudos, pareceres, depoimentos etc.
11- Servindo como instrumentos comprobatórios para melhor aplicação da lei e justiça.
12- Atua como perito em exames para motorista, objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional.
Fonte: Conselho Federal de Psicologia

1.2. A função motorista de ônibus

Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (1994), o motorista pode ser descrito como: aquele que dirige ônibus de empresas particulares, municipais ou

interestaduais, acionando os comandos de marcha e direção e conduzindo-o no itinerário, seguindo as regras de trânsito. Esta função é desafiadora e complexa, pois, exige que o profissional tenha boa atenção e

concentração, alta capacidade de memorização devido aos itinerários que percorre e grande responsabilidade, devido a transportar vidas (ZANELATO, 2008).

Seu cenário de trabalho muda constantemente, uma vez que conduz o veículo por inúmeras vias e transportam diversos passageiros, estando exposto a um cenário que muda constantemente, em um ambiente público, sujeito a situações adversas como as condições climáticas, trajetos de via e tráfego diferenciando-se das demais funções que possuem um ambiente de trabalho fixo e confortável (BATISTON; CRUZ; HOFFMAN, 2006).

A responsabilidade atribuída a esta função também é muito significativa: os motoristas de ônibus são responsáveis por conduzir vidas com segurança, ao mesmo tempo em que deve atender as exigências dos passageiros e cumprir horários, ou seja: há uma série de demandas a se cumprir. Tais fatores fazem com que esta atividade seja desgastante e cansativa, o motorista deve estar constantemente atento e voltado à sua atividade, afinal, qualquer que seja sua falha pode causar acidentes ou o descontentamento dos passageiros.

1.3. O transporte coletivo urbano e de fretamento

O transporte urbano sempre recebeu destaque no transporte coletivo de

passageiros, sendo responsável por facilitar a mobilidade urbana, entretanto, em meados de 1960, com o aumento da economia automobilística, principalmente na região do ABC Paulista, o transporte de fretamento surge com grande relevância, sendo este responsável pelo transporte de funcionários às empresas contratantes (SOUZA, 2005). Atualmente, o transporte de fretamento pode ser definido como uma modalidade que envolve o transporte de pessoas em destinos preestabelecidos, onde em contrato, estabelece-se o pagamento e o itinerário (EMTU, 2016). Este representa um grande papel à mobilidade urbana, pois supre as necessidades de pessoas em quesitos de trabalho, educação ou lazer, ocupando menor espaço e tempo no trânsito, interferindo significativamente na diminuição de congestionamentos.

Devido ao transporte de fretamento estar relacionado a diversos tipos de atividade, este recebe diversas classificações, sendo elas: contínuo (possui origem e destino pré-determinados, normalmente com o objetivo escolar ou de trabalho), eventual (realizado esporadicamente, em sua maioria para fins de turismo), próprio (atividade não remunerada para fins pessoais) e escolar (atividade realizada a escolas, prefeituras e faculdades para transporte de alunos), dentre outros (EMTU, 2016).

Em diferente demanda, o transporte coletivo urbano é destinado à circulação de pessoas em áreas urbanas mediante o pagamento de tarifa ou em casos específicos de forma gratuita, cabendo à empresa contratada transportar os passageiros em horários previamente estabelecidos e por rotas previamente estipuladas (RECK, 2015). Com o crescimento constante da população e de áreas habitadas, o transporte coletivo urbano segue o mesmo ritmo, tornando-se essencial no meio urbano devido ao fato de ser de extrema importância a pessoas de baixa renda, em contrapartida também é eficaz para a diminuição do transporte individual com automóveis, o que interfere na redução de acidentes e poluição (RODRIGUES; SERRATINE, 2008).

1.4. Estresse e agressividade no trânsito

O trânsito é por si só estressante, sendo que o transporte coletivo retém a maior parte deste fator. O estresse, segundo Lipp (2000), é definido como uma quebra de equilíbrio da homeostase, uma degradação geral do organismo suscitado por alterações físicas e psicológicas que ocorre quando a pessoa enfrenta alguma situação que de algum modo o irrite, amedronte, confunda, excite ou até mesmo o faça feliz. Este também surge em função das exigências que o meio exerce sobre a estrutura psíquica do indivíduo. Quando o ambiente possui uma

demanda maior que a estrutura psíquica é capaz de suportar, ou seja, indo além da capacidade física, mental e intelectual do sujeito há um estresse por sobrecarga, exemplo disso seriam locais de trabalhos tensos e conflituosos (COUTO, 1987 apud MATOS, 2010).

Tanto o ambiente interno quanto o ambiente externo a qual o motorista está inserido afeta de forma significativa em sua conduta, gerando consequências e repercussões em seu comportamento, bem como em sua saúde física e mental. Fatores que causam estresse podem repercutir em aumento de agressividade, sonolência e desatenção, interferindo na condução segura (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006). O estudo da agressividade perpassa pela multidisciplinaridade, com participação e contribuição de várias áreas como as ciências sociais, ciências biológicas, dentre outras. É definido como qualquer comportamento humano com o objetivo de prejudicar, causar danos a outro ser vivo que é motivado a tal tratamento (BORAN; RICHARDSON, 1994)

Neste contexto os acidentes se tornam mais rotineiros e em maior número e gravidade, sendo a maioria deles associados a comportamento de risco decorrente do estresse, raiva e agressividade (PANICHI; WAGNER, 2006 apud QUIRINO; VILLENOR AMARAL, 2015).

MATERIAIS E MÉTODOS

Participantes

Participaram da pesquisa 60 motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiro que possuem contrato de trabalho com uma empresa que está situada nas cidades de Mogi Guaçu-SP e Mogi Mirim-SP. Os motoristas participantes possuem entre 23 e 69 anos, de ambos os sexos, registrados, no mínimo três meses nas funções de motorista urbano, motorista de micro ou motorista de ônibus, sendo a primeira função voltada à prestação de serviços em linhas urbanas e as demais no serviço de fretamento. A exigência de tempo mínimo exercendo a profissão foi solicitada devido ao fato do recém-admitido estar em processo de adaptação às atividades executadas, o que poderia trazer dados inválidos à pesquisa. A seleção da faixa etária dos participantes ocorreu de acordo com a idade mínima e máxima dos motoristas ativos na empresa.

Instrumentos

Utilizou-se para averiguar o nível de estresse a qual os motoristas se encontravam o teste ISSL-Inventário de Sintomas de Stress para adultos de Lipp, através do qual foi possível avaliar se os indivíduos possuíam ou não estresse e em qual fase se encontravam. Tal instrumento é

composto por uma apostila informativa, relatando sobre o estresse e de que forma é possível diminuí-lo, esta foi entregue aos participantes ao término da pesquisa mediante apresentação dos resultados.

Utilizou-se também um questionário de perguntas previamente estipuladas a fim de verificar quais atividades específicas relacionadas à função de motorista causam maior estresse, bem como qual das funções específicas, motorista urbano ou de fretamento, possuem maior incidência de estresse.

Ressalta-se que todos os participantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) indicando a livre concordância e compreensão dos procedimentos a serem utilizados na pesquisa, sendo este um critério de inclusão. Este trabalho foi iniciado após aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade Municipal Professor Franco Montoro tendo recebido parecer favorável e seguiu todas as normas que regulamentam a pesquisa em seres humanos, contidas na Resolução 196/96 do Conselho Nacional de Saúde.

Procedimentos

Os motoristas foram convidados a participar da pesquisa, onde primeiramente foram informados quanto aos objetivos e importância da mesma. Mediante o aceite

de participação, solicitou-se o preenchimento do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), a fim de assegurar a integridade e sigilo de informações. Posteriormente os participantes foram direcionados a sala de treinamentos da empresa e sob orientação da pesquisadora responderam ao teste ISSL e ao questionário, sendo liberados. Após finalizar a coleta de dados com todos os participantes, os testes foram corrigidos e os resultados computados, avaliando a existência ou não de estresse e o nível a qual se encontravam. Os resultados foram analisados segundo método quantitativo por meio estatístico.

Os participantes então foram chamados individualmente para receber uma devolutiva de seus resultados. Caso

houvesse a comprovação da existência de estresse, o motorista era conscientizado e recebia a apostila do teste ISSL, nas quais traziam informações quanto ao estresse e de que forma poderia diminuí-lo. Em casos em que não houve incidência de estresse o motorista era informado, ressaltando a importância de manter hábitos que controlem seu estresse e os benefícios de tais atitudes.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Para verificar quais fatores ocasionam maior nível de estresse em motoristas, foram realizados vários questionamentos e aplicação do teste ISSL.

Levando em consideração o congestionamento, realizou-se a pergunta, conforme Tabela 1:

Tabela 1

Diante de uma situação de congestionamento você:	Mot Urbano	Mot Fretamento
Não possui sintomas físicos, mas se angústia e se sente agitado.	26,66%	10,00%
Sente suas mãos suar e o coração acelerar.	13,33%	6,66%
Age com naturalidade como em demais situações.	60,0%	76,66%
Não respondeu.	0,00%	6,66%
Total:	100%	100%

Percebe-se que o congestionamento é tido como algo natural para maioria dos motoristas, entretanto que uma parcela significativa deles- 26,66% dos motoristas urbanos e 10% dos motoristas de fretamento ficam angustiados e agitados

diante desta situação adversa, em alguns casos mais específicos os sintomas passam a ser físicos vindo a ter taquicardia e sudorese.

Ao questioná-los em relação aos passageiros, obtiveram-se as respostas demonstradas abaixo, conforme Tabela 2:

Tabela 2

Ao adentrar ao ônibus, um passageiro lhe acusa de atrasado, pois, está no ponto a 10 minutos, entretanto você acabou de vivenciar um trânsito intenso, o que ocasionou o atraso, então você:

	Mot Urbano	Mot Fretamento
Altera-se com o passageiro o xingando.	0,00%	0,00%
Fica extremamente irritado, mas contêm-se para evitar problemas maiores.	30,00%	20,00%
Explica ao passageiro ocorrido e que o atraso foi para manter a segurança dos demais.	70,00%	80,00%
Total:	100%	100%

Observa-se que grande parte dos motoristas ao vivenciarem uma situação conflituosa com os passageiros age tranquilamente, entretanto 30% dos motoristas urbanos e 20% dos motoristas de fretamento ficam irritados, mas buscam se conter para evitar transtornos com o cliente.

Verificando o quanto a escala de revezamento e o trajeto poderiam interferir na agressividade e na ausência da rotina a qual estão submetidos, realizou-se a pergunta da Tabela 3:

Tabela 3

Você está sujeito a uma escala de revezamento e justamente em um dia que não está muito disposto, sabe que está escalado para uma linha cujo trajeto está com muitos buracos e vias extremamente mal conservadas, então você:

	Mot Urbano	Mot Fretamento
Resolve pegar um atestado, pois, assim tudo fica bem.	0,00%	0,00%
Embora não goste de tal linha, procura não ficar pensando nos problemas que terá e sim contorná-los conforme possam ocorrer.	90,00%	96,66%
Vai para o trabalho revoltado e extremamente irritado com a situação.	10,00%	3,33%
Total:	100%	100%

Através deste questionamento foi possível observar que de 90% a 96% dos profissionais conseguem lidar com as questões que envolvem a escala, porém uma pequena parcela deles, principalmente os

motoristas urbanos chegam a ficar irritados e revoltados ao serem colocados em uma escala que não os agrada.

A fim de analisar se os fatores externos ao trabalho interferem de maneira

significativa na rotina dos motoristas, como por exemplo, problemas familiares, bem como verificar se os motoristas conseguem

separar problemas profissionais dos particulares, realizou-se a pergunta da tabela 4:

Tabela 4

Você vivenciou um conflito em casa minutos antes de ir para o trabalho, ao adentrar ao ônibus para dar início a sua jornada:

	Mot Urbano	Mot Fretamento
Acalma-se, pois, consegue separar as situações pessoais das profissionais.	33,33%	33,33%
Desconta toda sua raiva no primeiro que encontra, afinal se o dia não está bom para você é possível ter uma justificativa para isso, todos têm dias ruins.	3,33%	0,00%
Embora muito chateado, permanece quieto e sabe que os passageiros e/ou colegas não são culpados de seus problemas.	63,33%	66,66%
Total:	100,00%	100,00%

Constata-se que embora os motoristas vão para o trabalho chateados entendem que os colegas de trabalho e clientes não são responsáveis por seus problemas familiares, outros 33,33% relatam mais do que entender, conseguem se acalmar e serapar o ambiente profissional do pessoal, apenas 3,33% dos motoristas

urbanos alegam descontar suas insatisfações em colegas ou passageiros.

Realizaram-se duas perguntas para analisar agressividade e calma dos motoristas no trânsito, em situações que para estes são comuns em seu dia a dia, a primeira delas envolve faixas de pedestres, conforme Tabela 5 e a segunda envolve situações em semáforo, conforme Tabela 6.

Tabela 5

Ao ver um idoso atravessando você:	Mot Urbano	Mot Fretamento
Para e espera tranquilamente sua passagem	100%	86,66%
Freia bruscamente o veículo e espera sua passagem de forma irritada	0,00%	0,00%
Passa rapidamente com o veículo pelo lado oposto ao que o idoso está, pois, assim, não será necessário parar	0,00%	13,33%
Total:	100%	100%

Observou-se que todos os motoristas urbanos ao verem um idoso atravessando a faixa de pedestre esperam sua passagem tranquilamente e que 86,66% dos motoristas de fretamento possuem a mesma postura, apenas 13,33% destes acabam não parando o veículo e desviando do pedestre. Em situação com o semáforo

em atenção (amarelo), grande parte dos motoristas param o veículo e esperam a liberação para sair, entretanto 6,66% dos motoristas de fretamento e 13,33% dos motoristas urbanos agem de maneira precipitada, acelerando o veículo e passando rapidamente antes que o semáforo feche.

Tabela 6

O semáforo está fechando (sinal amarelo-atenção) e você está atrasado, então você:	Mot Urbano	Mot Fretamento
Para o veículo e espera a liberação para engatar a marcha e sair com o veículo	86,66%	93,33%
Para o veículo bruscamente e fica o acelerando para arrancar quando o semáforo abrir imediatamente	0,00%	0,00%
Acelera o veículo e passa rapidamente antes que o semáforo feche	13,33%	6,66%
Total:	100%	100%

Para analisar o quanto os motoristas se sentiam cansados nos últimos dias, realizou-se a pergunta da Tabela 7.

Tabela 7

O quanto você se considera cansado nos ultimos dias?	Mot urbano	Mot fretamento
Média	5,68	5,63

Contatou-se em uma escala de 0 a 10 que os motoristas urbanos sentem em média 5,68 cansados e que os motoristas de fretamento sentem-se 5,63. Ou seja, não havendo divergências significativas de cansaço entre ambas as atividades.

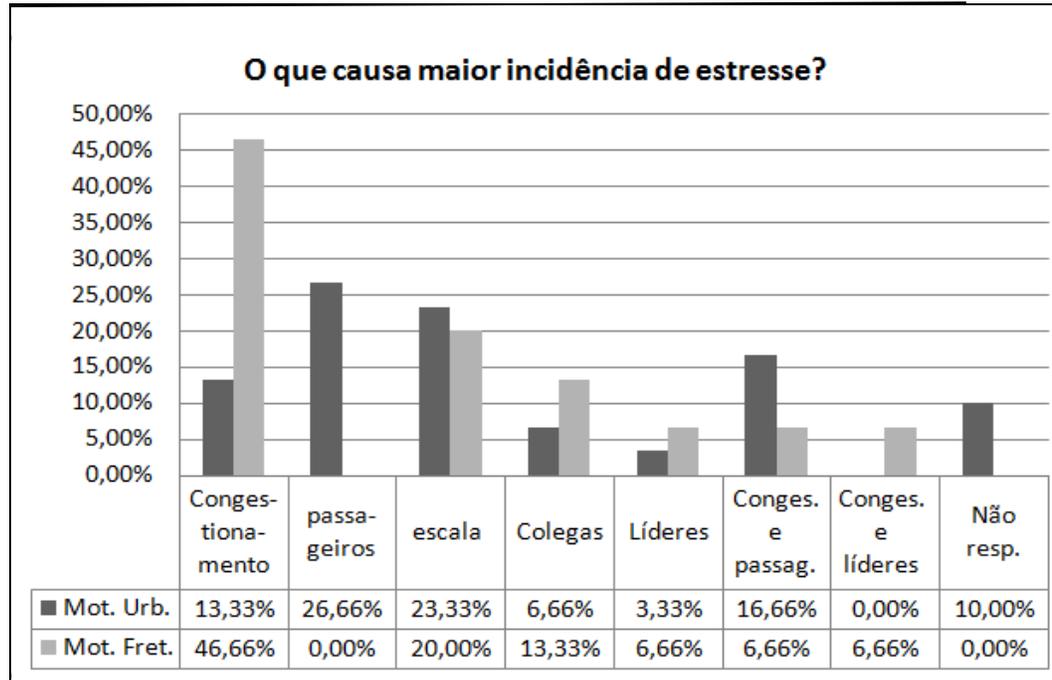
Questionou-se ainda quanto ao relacionamento com colegas de trabalho e com seus líderes e supervisores, verificou-se que tais fatores não interferem significativamente no cotidiano dos motoristas, uma vez que em ambas as

perguntas os motoristas relataram bom convívio com os mesmos.

De forma mais abrangente e comparativa, colocou-se diversas situações

cotidianas em comparação, com o objetivo de avaliar o que mais os estressava, conforme Gráfico 1:

Gráfico 1.

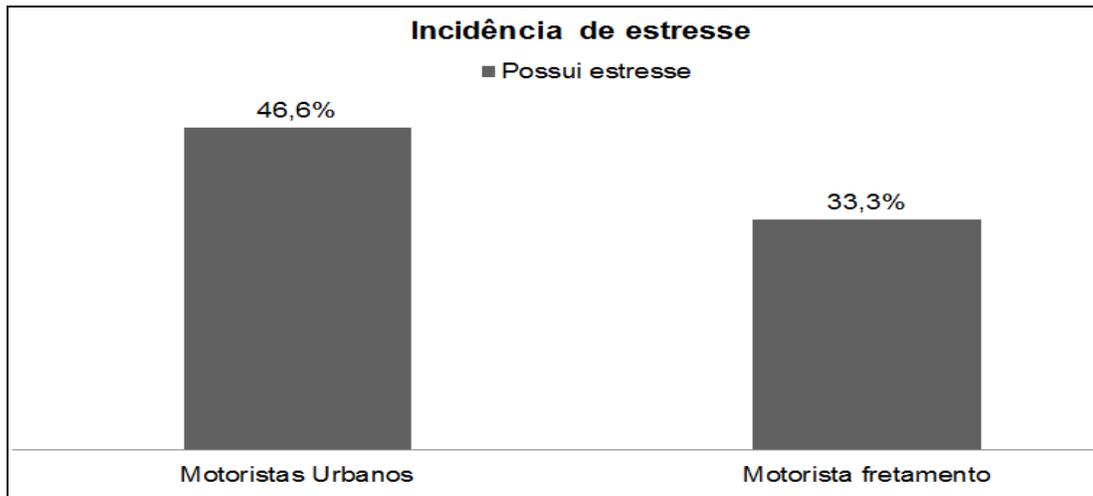


Observou-se que as situações que mais causam estresse em motoristas urbanos são passageiros, representando 26,66%, seguido pela escala de trabalho 23,33%; os líderes e colegas de trabalho representam os menores índices. Os motoristas de fretamento por sua vez consideram que o congestionamento seja o fator mais estressante em seu cotidiano, pontuando 46,66% das respostas, seguidos

da escala de revezamento que representa 20%. Diferentemente dos motoristas urbanos, os passageiros não lhes são considerados como um fator de estresse.

Mediante tais aspectos buscou-se a avaliação de índices de estresse dos motoristas, através do teste ISSL (Inventário de Sintomas de Stress para Sdultos de Lipp), conforme Gráfico 2:

Gráfico 2

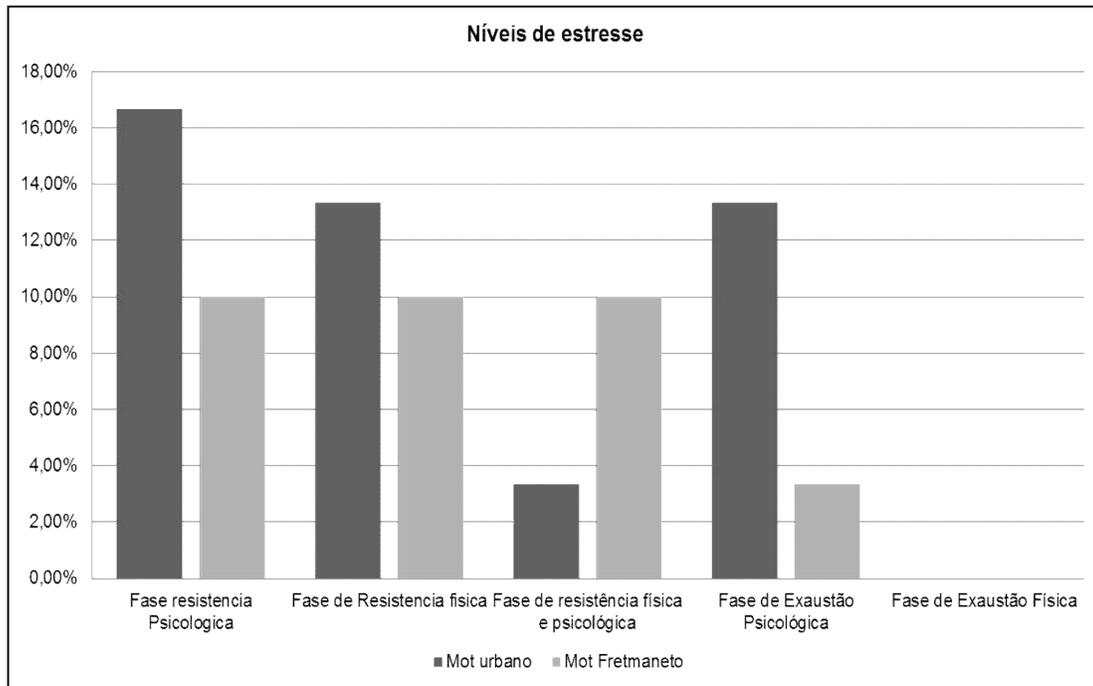


Verificou-se que o transporte coletivo urbano representa a função mais estressante, sendo que 46,66% deles mediante análise foram considerados estressados. Na função de motoristas de fretamento o nível foi menor, entretanto em

número significativo, sendo considerado que 33,3% deles possuem estresse.

Para Lipp (2000) o estresse sofre várias classificações, estas foram avaliadas nesta pesquisa e os dados foram relatados no Gráfico 3:

Gráfico 3



Os motoristas urbanos que possuem estresse em sua maioria estão em fase de resistência física ou psicológica, uma parcela significativa destes, 13,33%, encontram-se em fase de exaustão psicológica, o que denota atenção a estes profissionais. Em relação aos motoristas de fretamento as fases de resistência, sejam físicas, psicológicas ou mistas, demonstram iguais índices, uma pequena parcela destes apresentam estresse em fase de exaustão psicológica.

CONCLUSÃO

O trânsito pode ser considerado como um meio altamente estressante e que influencia todos os que estão diretamente ou indiretamente ligados a este. Ao

relacionarmos os níveis de estresse aos profissionais de transporte coletivo, pode-se concluir que grande parcela dos motoristas estão estressados. Dentre as atribuições desta atividade, o transporte coletivo urbano representa uma parcela mais significativa sobre os altos índices, cujo percentual chega a atingir 46,6% da amostra pesquisada, entretanto o percentual de estresse ocasionado em motoristas de fretamento também denotam relevância, pois, este atinge 33,33% dos motoristas.

Dentre os fatores que interferem no estresse dos motoristas urbanos destacam-se os passageiros, enquanto os motoristas de fretamento remetem como principal causa o congestionamento. Em comum

possuem a escala de trabalho que demonstra ser cansativa e desgastante.

Percebe-se ainda que o nível de estresse ocasionado pelo transporte coletivo urbano além de maior, é mais desgastante, pois, dos profissionais pesquisados, 13% destes encontram-se em fase de exaustão, sendo esta uma fase patológica do estresse, capaz de gerar aos indivíduos desequilíbrio e doenças (LIPP, 2000).

Torna-se relevante que estes dados sejam direcionados à empresa e órgãos competentes, a fim de buscar meios e projetos voltados à diminuição do estresse e melhor qualidade de vida destes profissionais. De modo que estes recebam maior respaldo, aprendendo a lidar melhor com as situações adversas que compoem a profissão que exercem.

Releva-se ainda que para maior abrangência desta pesquisa, uma parcela maior de indivíduos possa ser pesquisada em outras áreas do país, tendo em vista que este levantamento se direcionou a motoristas do interior de Campinas-SP de uma empresa específica, tal abrangência possibilitaria ainda avaliar se os fatores psicossociais que envolvem o estresse dos motoristas são decorrentes de seus próprios repertórios de vida ou decorrentes da cultura e da demanda desta específica empresa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano: **Estudos de Psicologia**, Natal, v. 11, n. 3, p. 333-343, 2006. Disponível em: <https://www.nescon.medicinaufmg.br/biblioteca/imagem/0377.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2016.

BORAN, Robert A.; RICHARDSON, Deborah R. **Human Agression**. Springer: New York, 1994.

BARTHOLOMEU, Daniel. Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. **Psicologia Argumento**. Jundiáí-SP, 2008.

BRASIL. Ministério do Trabalho. **Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho**, 1994. Disponível em: <www.mteco.gov.br/cbsite/pages/download?tipoDownload=1>. Acesso em: 27 abr. 2016.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela lei nº 9.505, de 27/09/97 – 3ª edição – Brasília: Denatran, 2008.

CAVALCANTI, V. L. **Subsídios técnicos que justifiquem a manutenção da aposentadoria especial para motoristas de ônibus urbanos**. Manuscrito não-publicado. São Paulo, 1996.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social** – CPTC. 2000.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Atribuições Profissionais do Psicólogo no Brasil**, 1992. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/atr_prof_psicologo.pdf. Acesso em: 23.Ago.2016.

COSTA, Lúcia Simões; SANTOS, Marta. Fatores psicossociais de risco no trabalho: lições aprendidas e novos caminhos. 2013.

COUTO, H.A. **Stress e qualidade de vida dos executivos**. Rio de Janeiro: COP, 1987.

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO (EMTU/SP). **Rede de transportes: o que é fretamento**. Disponível em: <<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/rede-s-de-transporte/fretamento/o-que-e-fretamento.fss>>. Acesso em: 28.ago.2016.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. Casa do Psicólogo: São Paulo, 2003.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. A ideologia rodoviária no Brasil. **Ciência & Ambiente**, Santa Maria, RS, v. 37, p. 39-50, 2008.

LAMOUNIER, Rossana; RUEDA, Fabián Javier Marín. **Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas**. *Psic*, São Paulo, v. 6, n. 1, p. 35-42, jun. 2005. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S167673142005000100005&lng=pt&nrm=isso>. Acesso em 27 abr. 2016.

LIPP, M. E. N. **Inventário de sintomas de stress para adultos de Lipp**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2000.

MARÍN, Leticia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cad. Saúde Pública**, Campinas-SP, v. 16, n. 1, p. 7-21, 2000.x

MATOS, M. G. **Estresse ocupacional: estudo de caso com motoristas de coletivo urbano em empresa de transportes da cidade de Belo Horizonte**. 2010. Dissertação. (Mestrado Profissional em Administração). Pedro Leopoldo, MG: Fipel. Disponível em: <<http://www.flp.edu.br/2013/media/pdfs/mestrado/dissertacoes>

_2010/dissertacao_marciana_goncalves_de_matos_2010.pdf>. Acesso em: 27 de abr de 2016.

OLIVEIRA, ACF de; PINHEIRO, José Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. **Psicologia em Estudo**, v. 12, n. 1, p. 171-178, 2007.

PANICHI, Renata Maria Dotta; WAGNER, Adriana. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. **Interamerican Journal of Psychology**, Porto Alegre-RS, v. 40, n. 2, p. 159-166, 2006.

PIRES, Ailton Brasiliense; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; SILVA, Ayrton Camargo. **Transporte humano: cidades com qualidade de vida**. São Paulo: ANTP, 1997.

QUIRINO, Giovana de Souza; VILLEMOR-AMARAL, Anna Elisa de. Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. **Rev. Psicol. Saúde**, Campo Grande, v. 7, n. 2, p. 125-132, dez. 2015. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_artr_ext&pid=pid=s2177093x201500020&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 27 abr.2016.

RECK, Garrone. **Apostila transporte público**. Departamento de Transportes da UFPR-DTT-Centro Politécnico s/n, Bloco V-Jardim das Américas, Curitiba, 2015.

REIS, Ana Lúcia Pellegrini Pessoa dos; FERNANDES, Sônia Regina Pereira e GOMES, Almiralva Ferraz. Estresse e fatores psicossociais. *Psicol. cienc. prof.* [online]. 2010, vol.30, n.4, pp. 712-725. ISSN 1414-

RODRIGUES, Marcos Antonio; SORRATINI, José Aparecido. A qualidade no transporte coletivo urbano. **Panorama nacional da pesquisa em transportes**, Universidade

Federal de Uberlândia, Faculdade de Engenharia Civil: Uberlândia- MG, 2008.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo; GUNTHER, Hartmut. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha?. **Temas psicol.**, Ribeirão Preto, v. 17, n. 1, p. 163-175, 2009. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttrxt&pid=&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 27 abr. 2016.

SOUZA, Sandra Stephani de. **Análise do modo de transporte por fretamento e a regulação na cidade de São Paulo**. Centro de Estudos de Desenvolvimento Empresarial e Tecnológico e Faculdade Estadual de Ciências Econômicas de Apucarana. São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://sinaldetransito.com.br/artigos/fretamento.pdf>>. Acesso em: 23.ago.2016.

TAPIA GRANADOS, José A. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. **Rev. panam. salud pública**, v. 3, n. 3, p. 137-51, 1998. Disponível em: <http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1020-49891998000300001&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 29 nov. 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/S1020-49891998000300001>.

ZANELATO, Luciana Silva. **Manejo de stress, coping e resiliência em motoristas de ônibus urbano**. 2008. 110 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências, 2008. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/97479>>. Acesso em: 23. ago.2016.