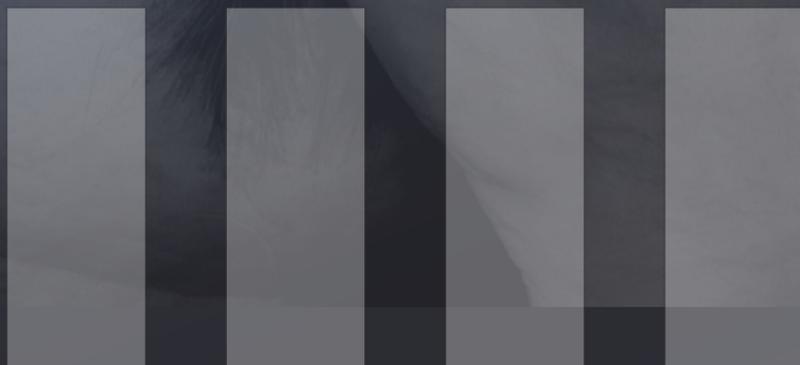




PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Estudo dos fatores de risco à saúde mental de motoristas de transporte público

ADRIELE LORENA MORAES DE MATOS
GUSTAVO RODRIGUES BRABO



ADRIELE LORENA MORAES DE MATOS
GUSTAVO RODRIGUES BRABO

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Estudo dos fatores de risco à saúde mental de motoristas de transporte público

© 2019 por Adriele Lorena Moraes de Matos e Gustavo Rodrigues Brabo
Todos os direitos reservados.

Capa e editoração eletrônica
Editora Itacaiúnas

Conselho editorial Editora Itacaiúnas

Bruno Nunes Batista (IFC)
Jenaldo Alves de Araújo (ULBRA)
Viviane Corrêa Santos (UEPA)
Josimar dos Santos Medeiros (UEPB)
Wildoberto Batista Gurgel (UFERSA)

Editor de publicações
Walter Luiz Jardim Rodrigues

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M425p

Matos, Adriele Lorena Moraes de
Psicologia do trânsito: estudo dos fatores de risco à saúde
mental de motoristas de transporte público [livro eletrônico] / Adriele
Lorena Moraes de Matos e Gustavo Rodrigues Brabo - Ananindeua:
Itacaiúnas, 2019.
60p. PDF

Inclui Bibliografia

ISBN: 978-85-9535-128-8

1. Psicologia 2. Psicologia do trânsito. 3. Saúde mental 4.
Transportes público I. Título.

CDD- 158
CDU- 613.86

O conteúdo desta obra, inclusive sua revisão ortográfica e gramatical, bem como os dados apresentados, são de responsabilidade de seus respectivos autores, detentores dos Direitos Autorais.

Esta obra foi publicada pela Editora Itacaiúnas em julho de 2019.

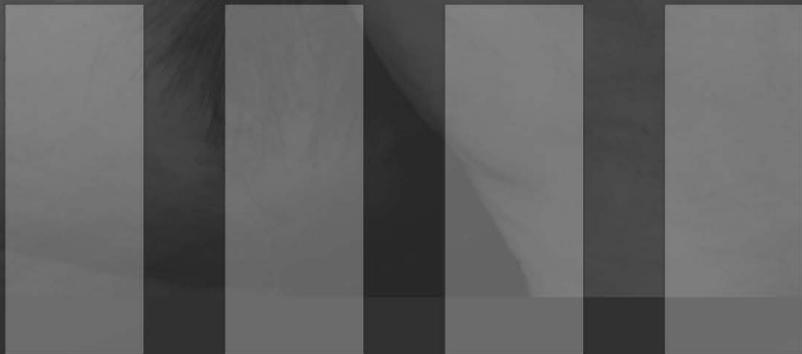
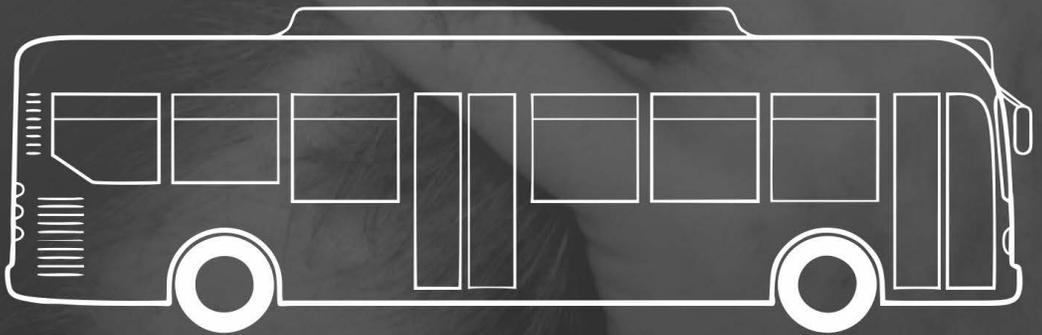
*Aos nossos amados,
Pais, familiares e amigos.*



PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Estudo dos fatores de risco à saúde mental de motoristas de transporte público

ADRIELE LORENA MORAES DE MATOS
GUSTAVO RODRIGUES BRABO



AGRADECIMENTOS

Agradecemos primeiramente a Deus, que nos deu energia e benefícios para continuar e concluir todo esse trabalho.

Agradecemos a nossos familiares, os quais foram nossa primeira base de educação. Pelo apoio constante em toda nossa caminhada até aqui, apoio afetivo, que foi essencial para nos mantermos fortes frente aos diversos desafios, e material, que nos deu estrutura e oportunidades para que pudéssemos desenvolver todo nosso potencial durante esse processo. Não temos e nunca teríamos palavras suficientes para agradecer tudo o que fizeram e fazem por nós, nossas famílias.

A nossos amigos e todos aqueles que sempre estiverem por perto, e mesmo que de maneira inconsciente, eram combustível no seguimento desse projeto, fazem parte do processo e muito nos ajudaram nessa caminhada.

A todos os alicerces da nossa construção acadêmica, incluindo professores e toda a fonte científica consultada, que com seus esforços produziram um rico acervo para pesquisa na área em questão e como consequência, contribuíram para conclusão dessa obra.

Definitivamente não temos palavras para descrever que, por trás do nosso esforço, há toda uma estrutura que nos permitiu nessa produção contribuir para o conhecimento científico no assunto vigente.

OS AUTORES

RESUMO

O presente trabalho traz uma análise das variáveis que podem ser possíveis causadoras de adoecimento psíquico em motoristas de transporte público da cidade de Belém. Ressaltando que o psicólogo do trânsito, limita-se somente na avaliação psicológica, onde deveria ir além dessa limitação, trabalhando nas questões das variáveis que os condutores de transporte público estão expostos. Assim, para se ter uma maior dimensão sobre a temática, inicialmente foi realizada uma revisão teórica sobre temas que envolve a psicologia do trânsito em geral, trabalho, saúde mental e posteriormente uma entrevista com os motoristas de ônibus de uma determinada empresa de Belém. A metodologia empregada foi o levantamento bibliográfico e a pesquisa de campo, cujo o método de análise foi descritiva-exploratória. A pesquisa realizada com os motoristas revelou que as variáveis desencadeantes do estresse ocupacional são: o engarrafamento, as vias e ruas mau estruturadas e o clima. Conclui-se que as variáveis estressoras estão relacionadas ao ambiente de trabalho. Cabe aos profissionais de psicologia promoverem ações de prevenção e manejo do estresse.

Palavras chave: Psicologia do trânsito. Saúde mental. Transportes público.

ABSTRACT

This paper presents an analysis of the variables that can be mental illness causes in public transportation drivers in the city of Belém. Highlighting that the traffic psychologist is limited by the psychological evaluation only, which should go beyond this limitation, working on variables issues that public transport drivers are exposed. Thus, to have a larger dimension of this theme, at first it was performed a theoretical review on issues that involved traffic psychology in general, working, mental health and finally an interview with the public bus drivers of a specific enterprise in the city of Belém. The methodology employed was the literature and cases studies, which method used in the analysis was descriptive and exploratory. These drivers' research revealed that the occupational stress triggering variables are: traffic jam, the streets without urban planning and the weather. We conclude the stressor factor are related to the environment labour and it's up to the psychology professionals to promote prevention and stress management.

Keywords: Traffic Psychology. Mental Health. Public Transport.

SUMÁRIO

(Navegue pelo conteúdo do e-book clicando no sumário eletrônico)

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 OBJETIVOS	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO TRANSPORTE PÚBLICO E A DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO	14
2.2 O CODIGO NACIONAL DE TRÂNSITO	20
2.3 OS TRANSPORTES PÚBLICOS	23
2.4 TRABALHO E SAÚDE MENTAL	25
2.5 A SAÚDE MENTAL DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS	30
2.6 A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NA BUSCA PELA SAÚDE MENTAL DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	33
4 METODOLOGIA	36
4.1 TIPO DE ESTUDO	36
4.2 MATERIAL	37
4.3 PARTICIPANTES	37
4.4 CRITÉRIO DE PARTICIPAÇÃO	38
4.5 PROCEDIMENTO	38
5 ANÁLISE DE DADOS	40
6 RESULTADOS E DISCUSSÃO	41
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	51
REFERENCIAS	53
ANEXOS	58

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

1 INTRODUÇÃO

A psicologia do trânsito é definida como uma área da psicologia que investiga os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos internos e externos, consciente e inconsciente que os provocam ou os alteram. Englobando o estudo de todos os usuários, como pedestres, ciclistas, motoristas (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000).

O Conselho Regional de Trânsito (COTRAN), em junho de 1953, aprovou uma resolução que tornou obrigatória o Exame Psicotécnico para todos os aspirantes à profissão de motorista, essa resolução abrangeu todo território nacional.

A psicologia do trânsito teve um grande e importante marco devido a Lei Federal N°9.503, de 23 de setembro de 1997, do Código de Trânsito Brasileiro, que tornou obrigatória a realização da avaliação psicológica para as pessoas que desejam retirar a CNH (carteira nacional de habilitação), sendo assim, estendendo o Exame Psicotécnico para todos os candidatos a Carteira Nacional de Habilitação (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2011).

Apesar da evolução da psicologia no trânsito ir além da aplicação de testes psicológicos, no Brasil ainda ocorre o imperialismo desses profissionais na aplicação somente de testes, tendo como complemento as entrevistas psicológicas que geralmente ocorrem após a aplicação do teste, a evolução da psicologia do trânsito se divide em quatro grandes etapas:

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

1ª) se dá o período das primeiras aplicações de técnicas de exame psicológico até a regulamentação da psicologia como profissão; 2ª) a consolidação da psicologia do trânsito como disciplina científica; 3ª) caracterizada pelo desenvolvimento da psicologia do trânsito em vários âmbitos e sua presença marcante no meio interdisciplinar e, por fim, 4ª) marcada pela aprovação do código de trânsito brasileiro (Lei 9.503 de 23/09/1997) e por um período de maior sensibilização da sociedade e dos próprios psicólogos do trânsito na discussão sobre políticas públicas de saúde, educação e segurança relacionadas à circulação humana. (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI. 2011, p.17).

Os períodos descritos anteriormente foram de expansão das discussões acerca das políticas públicas, educação e segurança relacionadas a circulação humana, ou seja, uma visão mais humanizada da circulação humana intensificando os estudos e análise não mais a partir dos meios de locomoção e sim dos seres humanos (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2011).

O condutor de veículos entra em conflito com características ambientais ao dirigir sobre influências causadas por estresse, emoções, fadiga, sonolência e substâncias psicoativas. Este ambiente que exige atenção, concentração e direção segura para os motoristas, passageiros e pedestres. Portanto, a atuação do psicólogo do trânsito tem que ir além da aplicação de testes, trabalhando na questão de prevenção dessas variáveis com os condutores de transportes públicos.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Segundo a Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU) o caos do trânsito nas cidades de médio e grande porte – crescente, inclusive, nas de menor porte - é um fator de grande influência no estresse daqueles que estão envolvidos. Afirma, ainda, que a organização e as condições de trabalho são fatores que devem ser levados em consideração na avaliação dos processos de saúde mental em contextos laborais (SELIGMANN - SILVA, 1995).

Vários fatores influenciam diretamente na saúde do motorista de coletivos e no ambiente no qual o mesmo realiza o seu trabalho, pois, as condições de saúde e de trabalho podem ser consideradas fatores importante na dimensão da qualidade de vida e desempenho do trabalhador por ligarem-se ao âmbito psicofisiológico dos motoristas. Esse profissional atua numa área extremamente identificada como uma das mais estressantes, devido a própria natureza do trabalho (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006)

Considerando que o transporte público ocupa um espaço grande em uma sociedade, já que milhares de pessoas o utilizam todos os dias, torna-se relevante compreender a saúde mental dos profissionais envolvidos nesta profissão, mais especificamente conduzindo os ônibus em uma capital com trânsito cada dia mais intenso.

A cidade de Belém teve um aumento do número de transporte privado (carros e motos) nas últimas décadas. A população da cidade também cresce a cada censo, tendo

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

como base os últimos três censos do IBGE (1991, 2000 e 2010). Segundo informações obtidas através do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE, em 1991 a população da cidade de Belém era de 1.244.688, em 2000 passou a ser habitado por 1.279.861 e em 2010 que foi o último censo a ser coletado teve o resultado de 1.393.399 da população Belenense. Atualmente a população estimada é de 1.439.56.

Contudo, os meios de transporte público não avançaram. Enquanto que outras metrópoles contam com metrô, trens, BRT's, a cidade de Belém limita-se a ônibus como via de transporte para os moradores da cidade.

Assim, este trabalho tem como objetivo descrever as possíveis condições externas do ambiente do profissional motorista de ônibus que podem contribuir para o adoecimento mental deste, gerando dados que impliquem na atuação do psicólogo no campo da psicologia do trânsito e da saúde mental.

1.1 OBJETIVOS

Apontar as variáveis que favorecem ao estresse profissional e possível adoecimento mental do profissional motorista de ônibus de uma determinada Empresa da cidade de Belém, bem como apontar as estratégias de intervenção

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

para o controle do estresse ocupacional e promoção da qualidade de vida.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO TRANSPORTE PÚBLICO E A DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Foi após o século XVII que se inicia a história do transporte público urbano, pois até o momento, os únicos meios de locomoção eram carruagem próprias, animal ou a pé. Com a revolução industrial, os trabalhadores necessitavam se deslocar de suas casas para as fábricas e vice-versa, foi então que se deu a grande difusão dos transportes públicos urbanos (LIMA, 2008).

A cidade de Belém foi marcada pelo início dos serviços de transporte coletivo no século XIX. O primeiro meio de transporte foram os bondes, inicialmente eram puxados por tração animal, ferrovias e, em seguida, sendo movidos a eletricidade. Logo depois surgiu os bondes elétricos (trólebus) e os ônibus motorizados (NASCIMENTO, 2013).

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Figura 1 - Praça do Relógio, Av. 16 de Novembro, Rua João Alfredo e Praça Dom Pedro II – este é um panorama de 1930 mostrando os bondes elétricos (trólebus)



Fonte: Rodrigues, 2016.

Em Belém esse novo sistema de bondes elétrico, trouxe para cidade modernização, mas por outro lado tinha um aspecto elitizado, pois privilegiava classes econômicas de maior poder aquisitivo, trazendo com essa inovação alguns costumes britânicos, onde os veículos de primeira classe não poderiam parar para pegar nenhum passageiro que estivesse

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

vestido inapropriadamente e eles trafegavam sempre pelo lado direito da mão dupla.

Nascimento (2013), afirma que com o passar dos anos esses veículos foram perdendo espaço, para os auto-ônibus, pois os mesmos ofereciam serviços mais flexíveis e menos elitizados. Com isso a companhia responsável pelos bondes percebendo a perda significativa de passageiros, adotou unificar os bilhetes, os tornando bilhetes únicos, onde não haveria mais distinção de percurso ou classe.

Por questões financeiras em 1947, a companhia responsável pelos bondes, sofreu intervenção federal, onde recebeu o decreto de caducidade do contrato, que determinava que fossem extintos os bondes em Belém e todo seu trajeto, dando assim espaço somente para auto-ônibus como meio de transporte público.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Figura 2 - Auto-Ônibus



Fonte: Ônibus Brasil (2016)

Os auto-ônibus tornaram-se o único meio de transporte rodoviário público, mesmo sendo inferior em serviço e quantidade de passageiro em relação aos bondes, porém percorriam os mesmos itinerários.

Com o passar da revolução industrial, as cidades tornaram-se cada vez mais motorizadas, sejam por ônibus, automóveis ou motocicletas. E os usuários de transportes

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

públicos também aumentaram, criando uma demanda muito grande por estes transportes, estando entre as maiores do mundo, cerca de 16,2 bilhões de viagens por ano apenas nas cidades com mais de 60 mil habitantes (TOBIAS, NETO, NEVES, 2008).

Assim, pode-se dizer que o que provocou o aumento da frota de veículos, foi o crescimento da demanda populacional na área urbana, havendo a inserção das empresas privadas nos serviços de lotação, exploração de ônibus e ainda de micro-ônibus.

Através do aumento do uso de veículos automobilísticos, surgiram problemas, alterações, e principalmente, acidentes no trânsito. A partir daí houve a necessidade de estudar e encontrar soluções para todas as dificuldades que envolviam o trânsito, nascendo a psicologia do trânsito com o objetivo de estudar o comportamento no trânsito.

A psicologia do trânsito surgiu em meados do século XX, mais precisamente no ano de 1920, no entanto começou o seu desenvolvimento no final da década de 50 e início da década de 60, tendo como precursor Hugo Munsterberg, que foi estudar em Harvard, onde veio ter grande influência na área de psicologia aplicada. Alguns anos depois, criou a psicologia forense e foi o primeiro psicólogo a aplicar, em motoristas de coletivos da cidade de Nova Iorque, alguns testes que envolviam a questão da habilidade e inteligência, podemos citar os exames da atenção concentrada e da inteligência

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

mecânica da coordenação óculo-manual (ROZESTRATEN, 2003).

Podemos conceituar a psicologia do trânsito sendo um sistema complexo, que vem estudar, analisar e investigar todos os sujeitos e variáveis que estão emaranhados nesse sistema. Dessa maneira todos envolvidos no trânsito, direta ou indiretamente são objetos de estudo (CRISTO, 2012).

Rozestraten (1988) define o objeto de estudo da psicologia do trânsito como sendo o comportamento dos cidadãos que participam do trânsito. Através da observação e experimentação procura entender o comportamento dos envolvidos no trânsito e ajuda por meios didáticos e científicos a formação de comportamentos mais seguros, com o exercício de uma perfeita cidadania. Portanto, a psicologia do trânsito tem uma ligação ao tema de saúde em geral e a saúde mental em particular.

A psicologia do trânsito nasce do estudo dos acidentes tendo um avanço significativo na avaliação dos fatores que levam aos acidentes e em particular aos conflitos associados. Ou seja, a psicologia do trânsito passa a ter um olhar para as causas que afetam o condutor em um possível acidente.

No Brasil, o início da contratação de psicólogos foi marcado na década de 50, especificamente no DETRAN (Departamento de Trânsito) da cidade do Rio de Janeiro, onde esse profissional tinha o objetivo de estudar o comportamento dos condutores. Na época isso aconteceu devido haver grande

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

interesse em conhecer as grandes causas humanas que provavelmente estavam envolvidas na ocorrência dos acidentes (LAMONIER; RUENDA, 2005).

Com a entrada dos psicólogos no DETRAN, foi sancionada a Lei 9.545/1946, que instituiu a avaliação psicológica para candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), sendo o Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP) o responsável por tal atividade. Nas décadas seguintes, o Detran-MG contratou a Professora Alice Mira Lopez para prestar assessoria e treinar seus psicólogos na área de Psicologia de Trânsito (ROZESTRATEN, 1983). A avaliação psicológica no contexto da psicologia do trânsito consiste em:

Psicologia de Trânsito e a Avaliação Psicológica são áreas afins, uma vez que essa última consiste em um processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, realizado por meio de estratégias psicológicas como métodos, técnicas e instrumentos que permitem um conhecimento de capacidades cognitivas e sensório-motoras, componentes sociais, emocionais, afetivos, motivacionais, aptidões específicas e indicadores psicopatológicos (NORONHA, 1999 Apud, LAMOUNIER; RUEDA, 2006. p.1.).

2.2 O CODIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

O primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-lei nº 2.994/1941), surgiu em 28 de janeiro de 1941, porém ele teve

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

pouca duração apenas de 8 meses sendo revogado por outro Decreto Lei nº 3.651, 25 de setembro de 1941, onde foi criado o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT) nas capitais dos estados, onde foi estabelecido os exames para obter a licença de prática ou de habilitação para condutor de veículo.

O Código Nacional de Trânsito foi elaborado com o objetivo de garantir a integridade e melhorar os deslocamentos de pessoas e transportes nas vias públicas, integrando assim a pluralidade que está envolvida no trânsito, no qual encontram-se: pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas, carroceiros, entre outros integrantes (SANTOS, 2013).

Em 21 de setembro de 1966, foi sancionado através da lei nº 5.108 o segundo código nacional de trânsito brasileiro, onde ele é composto por 131 artigos, o mesmo teve duração de 31 anos até ser substituído pela aprovação do novo e atual Código de Trânsito Brasileiro lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997, mas entrou em vigor em 22 de Janeiro de 1998 (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Esse novo código trouxe muitas inovações, por exemplo, o aumento do valor a ser pago pela infração, aumento da pontuação da multa na carteira e a inserção do novo exame toxicológico. O código é composto de leis, decretos e resoluções respeitando as leis e hierarquia dos órgãos competentes, ele atinge toda a população com o intuito de

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Ainda que esse atual código tenha vindo com o intuito de proporcionar maior segurança, historicamente o Brasil nunca demonstrou profundo interesse na segurança do trânsito, pois o número anual de mortos e feridos são muito alarmantes. Segundo dados da Associação Brasileira de Prevenção de Acidentes de Trânsito (2016), são mais de 50.000 mil mortos por ano e de 500.000 mil feridos, este é o resultado da violência do trânsito no país.

O fato mais importante que ocorreu com a promulgação desse novo código de trânsito brasileiro em virtude desses índices alarmantes de acidentes no trânsito, foi com algumas novidades de peso em relação às multas pelas infrações, que tem conseguido dar uma freada no ritmo dos acidentes (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Atualmente, além da avaliação psicológica tem um exame específico para a obtenção da carteira de CNH nas categorias B, D e E, o Exame toxicológico. O exame consiste identificar a presença de substâncias psicoativas, realizando a coleta através do cabelo, unha e mucosa. Com esse material verifica-se a utilização de alguma substância psicoativa, que prejudicará na obtenção da carteira.

Na renovação da carteira de CNH ou mudança de categoria dos motoristas profissionais, eles são submetidos novamente à avaliação psicológica.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

2.3 OS TRANSPORTES PÚBLICOS

Lima (2008), afirma que os transportes públicos são aqueles gerenciados pelo poder público onde o governo pode fazer esse gerenciamento ou conceder concessão para que outras empresas cuidem do serviço. Podemos classificar os tipos de transportes públicos como individuais ou coletivos, onde dentro dos coletivos terrestres existem os ônibus, metrô, trens e os BRT's (Transporte Rápido por Ônibus).

Os transportes públicos no Brasil são regulamentados pelo estado que tem o papel de definir as condições de prestações de serviços, os tipos de veículos, frotas e tarifas, porém é o setor privado que os opera. (LIMA, 2008).

Através do primeiro código de trânsito, em todo o país, foi estabelecido que cada estado criasse um departamento próprio de trânsito específico para regular e direcionar, e até então o órgão que o estado do Pará possuía era a Delegacia Estadual de Trânsito-DET. Nessa delegacia ocorreram mudanças e adaptações aos termos da nova lei, passando a partir de 20 de dezembro de 1972, através da lei Estadual n 4.444/72 a denominar-se de Delegacia Estadual de Trânsito para Departamento de Trânsito do Estado do Pará-DETRAN/PA.

Esse novo departamento veio com o objetivo de exercer as atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro, habilitação, fiscalização, além de outras

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

atividades de trânsito em conjunto com o código de trânsito brasileiro.

Atualmente, sua competência e atribuições estão definidas e alinhadas no atual Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal nº 9.503 de 23.9.1997, como órgão integrante do Sistema Nacional de Trânsito. Está interligado aos demais órgãos do Sistema.

Sendo assim, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) afirma que um trânsito seguro é um direito da população e é responsabilidade dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito promover e implantar medidas para garantir desse direito.

Os departamentos de trânsito assumiram um importante papel na expansão da profissão da psicologia do trânsito enquanto profissão, pois de acordo com a regulamentação do código nacional de trânsito, esses departamentos deviam dispor de um conjunto de serviços dentre eles estava o psicotécnico, que consistia na avaliação de fatores psicológicos das pessoas interessadas em retirar a habilitação (SILVA; GUNTHER, 2009).

Foi através dessa implantação, que se reconheceu a importância dos fatores psicológicos, ampliando assim o mercado de trabalho para o psicólogo e seu reconhecimento no campo da psicologia do trânsito (SILVA; GUNTHER, 2009).

A importância dos departamentos de trânsito também ocorre na viabilização de eventos na área do trânsito, onde

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

oferece apoio financeiro e estimula psicólogos a participarem para que divulguem seus trabalhos.

2.4 TRABALHO E SAÚDE MENTAL

A saúde mental é reconhecida pela OMS desde a sua origem e está refletida em sua definição de saúde, não simplesmente a ausência de doença ou enfermidade, mas como um estado de completo bem-estar físico, mental e social.

Não se prende a uma definição oficial, pois existem diferenças culturais, julgamentos subjetivos com que podem afetar o modo como a saúde mental é definida. Sendo assim, a saúde mental pode incluir a capacidade do sujeito de contemplar a vida e procurar um equilíbrio entre as atividades e os esforços para atingir a resiliência psicológica.

De acordo com Manual de Procedimentos para os Serviços de Saúde do Ministério da Saúde (BRASIL, 2001), os transtornos mentais e do comportamento relacionados ao trabalho são resultado de situações laborais em interação com o corpo e o aparato psíquico dos trabalhadores. Entre os contextos geradores de sofrimento estão:

- A (a) falta de trabalho ou a ameaça de perda de emprego;
- (b) o trabalho desprovido de significação, sem suporte social, não reconhecido;
- (c) situações de

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

fracassos, acidente de trabalho ou mudança na posição hierárquica; (d) ambientes que impossibilitam a comunicação espontânea, manifestação de insatisfações e sugestões dos trabalhadores em relação à organização; (e) fatores relacionados ao tempo, o ritmo e o turno de trabalho; (f) jornadas longas de trabalho, ritmos intensos ou monótonos, submissão do trabalhador ao ritmo das máquinas; (g) pressão por produtividade; (h) níveis altos de concentração somada com o nível de pressão exercido pela organização do trabalho e (i) a vivência de acidentes de trabalho traumáticos (BRASIL, 2001).

A forma como o trabalho vem sendo realizado, em grande parte das vezes tem sido danoso no que diz respeito à saúde dos trabalhadores, o problema é como demonstrar essa relação de maneira que ela ganhe estatuto legal visando proteger o trabalhador (BORSOL, 2007).

Pois muitas vezes, é difícil encontrar uma correlação palpável entre os processos de adoecimento dos trabalhadores e o trabalho, tanto nos problemas que atingem que o corpo quanto no campo da saúde/doença mental.

Assim, é preciso destacar que nem sempre o indivíduo identifica seu sofrimento como sendo de ordem psíquica, e quando o percebe, a maioria das vezes não lhe confere a dimensão necessária para buscar ajuda e raramente associa seu sofrimento a situação de trabalho, porque geralmente, os problemas ditos pessoais só ganham o direito de se expressar somente depois da jornada de trabalho.

Para compreender a relação entre saúde mental e trabalho Borsol (2007), afirma que, é preciso considerar os

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

aspectos em que os indivíduos nascem num contexto no qual o trabalho é a base da sobrevivência, muitos entram no mercado de trabalho sem sequer ter vivido as transformações do corpo, quando ele ingressa no mundo de trabalho, começa a organizar sua vida em função das exigências desse novo lugar.

No que diz respeito à saúde/doença mental, mais especificamente, é preciso considerar ainda que se trata de um processo que expressa determinadas condições da vida humana e também determinada capacidade dos indivíduos para o enfrentamento dos desafios, conflitos e agressões apresentados pela realidade na qual vivem.

Não podemos deixar de considerar que, em casos de doenças com manifestações orgânicas, temos que levar em consideração, além dos aspectos relacionados ao trabalho, também a história de vida desse trabalhador, o que vai tocar as suas condições de vida, a própria saúde e de sua família. São fundamentais para compreender a situação, pois, nem todos os trabalhadores adoecem do mesmo modo.

Estudos sobre saúde mental e trabalho têm sido muito significativo nos últimos anos, porém é preciso admitir que isso ainda não garantiu aos trabalhadores o respaldo suficiente para que tenham direitos e benefícios em razão do adoecimento psíquico provocado em situação laboral (BORSOL, 2007).

No setor de transportes rodoviário existe uma ampla lista de agravos a saúde física e mental dos trabalhadores decorrente da atividade desempenhada ou condições de

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

trabalho que os trabalhadores estão expostos. Neri, Soares e Soares (2005), afirma que dentro dos estudos que investigam as condições de trabalho e a incidência de doenças crônicas, o ambiente de trabalho é o fator principal para os riscos de doença e acidentes no trânsito, pois causam desvio na habilidade, nas percepções auditivas e visuais e condições psíquicas dos motoristas profissionais.

As doenças ocupacionais advêm da relação entre o trabalho e o ambiente em que o mesmo acontece, os riscos sobre a saúde física e mental aparecem dos fatores que agem diretamente entre o motorista e o seu local de trabalho. Podem ser avaliados entre os ruídos, ventilação e o aspecto ergonômico em conjunto com fatores de natureza exógena, por exemplo, hábitos comportamentais, congestionamentos e a violência. Potencializando os acidentes de trânsito e doenças ocupacionais (NERI; SOARES; SOARES, 2005).

Murta (2004), ressalta diversos fatores de risco que podem causar doenças ocupacionais, no trabalhador em geral, sejam físicos, químicos, biológico, ergonômicos ou psicossociais. A falta de um suporte institucional são fatores de riscos psicossociais que podem desencadear o estresse nos motoristas de transporte público. Esses fatores psicossociais devem estar juntamente com componentes físicos e psicológicos, resultante de situações e exposições que extrapolam os recursos de enfrentamento da pessoa. Dentre as principais doenças ocupacionais estão:

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

- Perda de Audição, causada pelos ruídos e potencializa a surdez ocupacional, que pode também agir contra a saúde mental dos profissionais. Esses profissionais quando são expostos por muito tempo aos ruídos intensos podem reagir com irritabilidade e fadiga (NERI; SOARES; SOARES, 2005);
- Hipertensão Arterial;
- O excesso de calor e a falta de ventilação no ambiente de trabalho pode alterar a estabilidade emocional dos motoristas. (NERI; SOARES; SOARES, 2005);
- O estresse ocupacional está ligado as respostas físicas e psicológicas ao ambiente em que os motoristas se encontram. Essas respostas dependem da herança genética, estilo de vida e estratégia de enfrentamento utilizado pelo indivíduo. Aspectos estressores envolvem as condições desfavoráveis à segurança no trabalho (criminalidade e violência), a pressão na produtividade, relação abusiva entre supervisores e subordinados, incoerência no descanso com limites biológico (MURTA, 2004);
- Condições Ergonômicas: em muitos transportes coletivos os itens ergonômicos mínimos não são atendidos. O assento é a principal causa das

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

dores nas costas, por passarem horas sentados no volante tendem a prejudicar a postura da coluna vertebral. O cansaço muscular é outro aspecto ergonômico, pois os motoristas trocam de machas mais de mil vezes em uma jornada de trabalho, ocasionando uma sobrecarga muscular (NERI; SOARES; SOARES, op.cit.);

- A intensa jornada de trabalho pode acarretar aos motoristas de transportes públicos danos à saúde, por exemplo, distúrbio do sono, varizes, hérnia de disco e hemorroida (NERI; SOARES; SOARES, op.cit.).

2.5 A SAÚDE MENTAL DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS

As condições de saúde e de trabalho estão diretamente ligadas ao ambiente em que é realizado. E essas situações podem influenciar em aspectos que dizem respeito com a satisfação ou a penosidade advinda desse processo. Já que o trabalho pode ser percebido como o meio no qual o sujeito desempenha sua tarefa e a forma como ele executa, juntando tudo o que diz respeito ao cumprimento dos objetivos do trabalho e execução das atividades (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) também garante que os motoristas profissionais que apresentam algum tipo de transtorno mental advindo do processo de seu trabalho, demonstram algumas alterações nas suas habilidades, pois as condições do trabalho podem interferir no estado psicofisiológico e como consequência no ato de dirigir ocorre: cansaço, insônia e irritabilidade, aumentando assim o risco de se envolver em acidentes de trânsito.

Esses trabalhadores podem desencadear, também, diversas doenças e/ou transtornos, como por exemplo, entre os psíquicos estão: estresse ocupacional, irritabilidade, fadiga, depressão, síndrome de *burnout*, síndrome do esgotamento profissional, etc. e entre os distúrbios orgânicos: dores na cabeça, nas pernas e problemas auditivos e/ou visuais (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

A relação entre os comportamentos apresentados pelos trabalhadores e o transporte público é muito importante, pois essa atividade requer muita responsabilidade, já que se trata de uma alternativa essencial as pessoas. Falhas no trabalho podem ocasionar acidentes e danos na vida de dezenas de pessoas (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

Ao ser inserido em uma empresa, o motorista de transporte público, pode vivenciar a profissão como geradora de sofrimento quando, por exemplo, as situações externas se sobressaem às oportunidades de crescimento e

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

desenvolvimento psicossocial (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

Sabendo que pode haver desgaste físico e mental, as empresas podem assumir um importante papel no desenvolvimento de qualidade de vida de seus colaboradores, diminuindo o efeito das variáveis externas e ou internas, inicialmente, compreendendo-as e em seguida, buscando soluções de intervenções de melhoria.

A organização de trabalho ou empresa de transporte público são partes responsáveis pela saúde mental de seus colaboradores pois a organização pode-se apresentar como fator de fragilização mental dos indivíduos prestadores de serviços (VASCONCELOS; FARIA, 2008).

Os condutores de coletivos trabalham com muitas responsabilidades, estão submetidos às normas da empresa para a qual trabalham, e a fiscalização é rígida no que diz respeito ao cumprimento de horário, responsabilidade pelo veículo, além da responsabilidade sobre a vida daqueles que estão no coletivo ou fora dele. Como podemos ver, além das influências ambientais que eles estão expostos, têm as normas e pressão da empresa que eles têm que saber lidar da melhor maneira para não adoecerem.

Conforme Battiston; Cruz e Hoffmann (2006) o trabalho dos motoristas de transporte coletivo está diretamente relacionado ao ambiente o qual o mesmo é realizado, diferente de outros profissionais que realizam seu trabalho em ambiente

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

fechado, os motoristas exercem sua profissão no ambiente público. Ou seja, as variáveis geradoras de pressões têm origens externas e internas dentro do local que os motoristas exercem suas funções.

As variáveis externas relacionam-se às condições de trânsito de uma cidade, clima, ruído, temperatura dentro do ônibus, iluminação dentro do ônibus, aspectos ergonômicos, população, criminalidade, vias de trânsito, acidentes no trânsito, engarrafamentos (HOFFMANN, 2000).

As variáveis internas relacionam-se em um conjunto de características entre às condições dos ônibus, problemas familiares e estrutura da empresa em que esse profissional presta serviço. Condições gerais de trabalho, sintomatologia musculoesquelética (nas regiões lombar, joelho e ombro) carga horarias, função, salário, pagamento de horas extras, realização das pausas entre uma viagem e outra, motivação (HOFFMANN, 2000).

2.6 A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NA BUSCA PELA SAÚDE MENTAL DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Rozestraten (1988), a psicologia do trânsito não se limita ao exame psicológico de motoristas em geral, para a obtenção da carteira nacional de habilitação. Essa área entende que toda participação no trânsito é um comportamento, ou seja, a

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

psicologia do trânsito é o estudo de forma científica da mobilidade humana e urbana dos comportamentos dos usuários, construtores, mantenedores das vias públicas e no geral todos os comportamentos com o trânsito.

A atuação do psicólogo do trânsito não é diretamente dentro dos órgãos do trânsito (DETRAN), e sim nas clínicas especializadas de trânsito, essas clínicas prestam serviço ao DETRAN. O psicólogo do trânsito ainda limita-se no processo de avaliação psicológica, dentre aplicações de testes, entrevistas e devolutiva do desempenho do candidato no processo, informando se o candidato está apto ou não possuir a CNH.

No entanto, no Brasil, sabe-se que existem psicólogos atuando nas interfaces com outras ciências, como na educação para o trânsito, na ergonomia automobilística, na engenharia do tráfico, entre outros. Assim, buscando uma atuação do psicólogo do trânsito para além da aplicação de testes (SILVA, 2010).

Hoje em dia os psicólogos buscam garantir uma qualidade dos serviços oferecidos à sociedade, através da fidedignidade, rigorosidade e cientificidade. Sendo assim, existindo uma preocupação e necessidade de se pensar a psicologia do trânsito para além dos seus instrumentos de avaliação psicológica, buscando uma integralização a diversas áreas e conhecimentos da psicologia (ROZESTRATEN, 1988).

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Existem outras possibilidades de atuação do psicólogo do trânsito para serem desenvolvidas, por exemplo, desenvolver atividades e estudos com viciados em álcool e outras drogas, trabalhar com fobias de dirigir, formas de punição com condutores, desenvolvimento de programas de promoção da qualidade de vida e saúde do trabalhador, consultoria etc.

Em um trabalho de consultoria no trânsito, o psicólogo do trânsito pode oferecer suporte as empresas de transportes público, através dos seguintes serviços:

- Pesquisas e intervenções acerca das variáveis externa e interna do ambiente de trabalho dos motoristas para garantir um auxílio nos possíveis adoecimento deste trabalhador.
- Propor projetos de melhoria no trabalho desenvolvido pelos profissionais do trânsito, os motoristas profissionais, por exemplo, treinamentos que faça os profissionais desenvolverem habilidades, tornando-os capacitados para exercer a função.
- Trabalhar com a educação do trânsito, prevenindo, evitando e diminuindo possíveis acidentes.
- Trabalhar a redução de danos diretamente com os motoristas no contato deles com as variáveis interna e externas em que estão expostas.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Sendo assim, melhorando as condições de trabalho dos motoristas de transporte público seria uma maneira de aliviar o possível estresse no contato da profissão com a prática, aumentando assim, a qualidade do seu serviço prestado e qualidade de sua saúde (ALMEIDA, 2002).

4 METODOLOGIA

4.1 TIPO DE ESTUDO

Quanto aos procedimentos, a presente pesquisa pode ser classificada em um primeiro momento como uma pesquisa bibliográfica e, posteriormente como uma pesquisa de campo. O presente trabalho possui uma metodologia de abordagem qualitativa, de caráter descritivo e exploratória.

Segundo Lakatos e Marconi (2003) a pesquisa bibliográfica é aquela que possui várias ideias advindas de vários autores e fontes, para construir uma nova teoria ou uma nova forma de pensar a respeito de tal tema.

Quanto ao caráter descritivo e exploratório, Cervo; Bervian e Silva (2007) conceitua a pesquisa descritiva com as seguintes características: observação, registro, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (variáveis) sem manipulá-los. Buscando conhecer e relacionar diversas situações que ocorre

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

na vida social, política, econômica e demais aspecto do comportamento humano.

A pesquisa de campo caracteriza-se pelas investigações em que, além da pesquisa bibliográfica e/ou documental, se realiza coleta de dados junto a pessoas, com o recurso de diferentes tipos de pesquisa (FONSECA, 2002).

4.2 MATERIAL

Para o desenvolvimento do trabalho foi utilizado livros da Biblioteca ESAMAZ, livros adquiridos em livrarias especializadas, produções científicas de revistas e artigos dos sites da “Scientific Electronic Library Online” (SciELO), LILACS e PsycINFO, como também computadores, folhas de papel A4, canetas e marca-texto. Para a coleta de dados, foi utilizado um questionário com questões objetivas sobre o perfil demográfico e as variáveis desencadeantes do estresse ocupacional (em anexo).

4.3 PARTICIPANTES

Os participantes foram selecionados aleatoriamente, de acordo com a disponibilidade de participação na pesquisa. Os participantes foram motoristas de uma determinada empresa de transporte público da cidade de Belém. Com o objetivo de verificar quais variáveis externas ou internas que para eles

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

poderiam ser cruciais para um possível adoecimento psíquico, mais precisamente, o estresse ocupacional.

Os participantes foram abordados e convidados no próprio ambiente de trabalho dos participantes, especificamente na garagem da empresa. As pesquisadoras apresentaram os objetivos da pesquisa e solicitaram a assinatura do Termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE). Em seguida, sendo disponibilizada uma prancheta com a entrevista anexa e uma caneta. Os participantes tiveram tempo livre para responder a pesquisa.

4.4 CRITÉRIO DE PARTICIPAÇÃO

Os participantes foram selecionados de modo aleatório, somente do sexo masculino. Ao aceitarem a participar da pesquisa, receberam o termo de TCLE, e foram convidados à leitura e assinatura.

4.5 PROCEDIMENTO

A pesquisa bibliográfica foi realizada em três fases, que serão descritas a seguir:

Fase 1 – Levantamento inicial: foi realizado um levantamento inicial de toda a literatura nos principais sites de base de dados

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

virtuais, além de buscas de livros sobre a temática na biblioteca da faculdade e universidades da cidade. Nesta etapa inicial, basta que o trabalho possua qualquer um dos descritos para ser previamente selecionado. Os descritores utilizados foram: Estresse ocupacional, motoristas, transporte público.

Fase 2-Leitura Exploratória: Com o levantamento inicial realizado, os resumos dos textos foram lidos para verificação dos objetivos do trabalho. Os trabalhos em concordância com as perguntas levantadas nessa pesquisa foram inclusos na revisão.

Fase 3-Categorização dos resultados: Após a leitura dos trabalhos levantados, foi realizada a construção da evolução histórica da psicologia do trânsito, os principais problemas que envolvem o trânsito e os seus participantes.

Posteriormente, a pesquisa bibliográfica, foi realizada a pesquisa de campo.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

5 ANÁLISE DE DADOS

As respostas dos participantes foram categorizadas por grau de escolaridade, faixa etária e tempo de trabalho, variáveis que mais influenciam nos possíveis adoecimentos psíquicos e categorias de variáveis, buscando correlação com os dados apresentados pela literatura da área.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

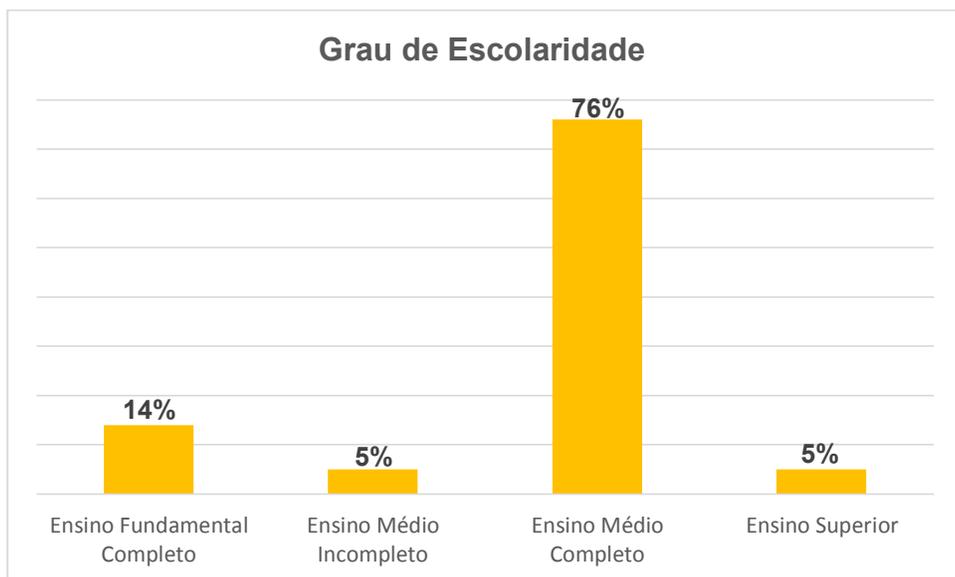
[Voltar ao SUMÁRIO](#)

6 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A pesquisa teve por objetivo levantar as variáveis que favorecem ao estresse profissional e possível adoecimento mental do profissional motorista de ônibus. Esta pesquisa foi composta de questões sobre o perfil dos motoristas entrevistados e uma questão sobre a identificação das variáveis. Foram entrevistados 21 motoristas de uma empresa de transporte público de Belém.

Os resultados do perfil demonstraram que a maioria dos entrevistados (76%) possui ensino médio completo (Figura 3) e estão na faixa etária de 40 a 49 anos (Figura 4).

Figura 3 – Grau de Escolaridade



[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

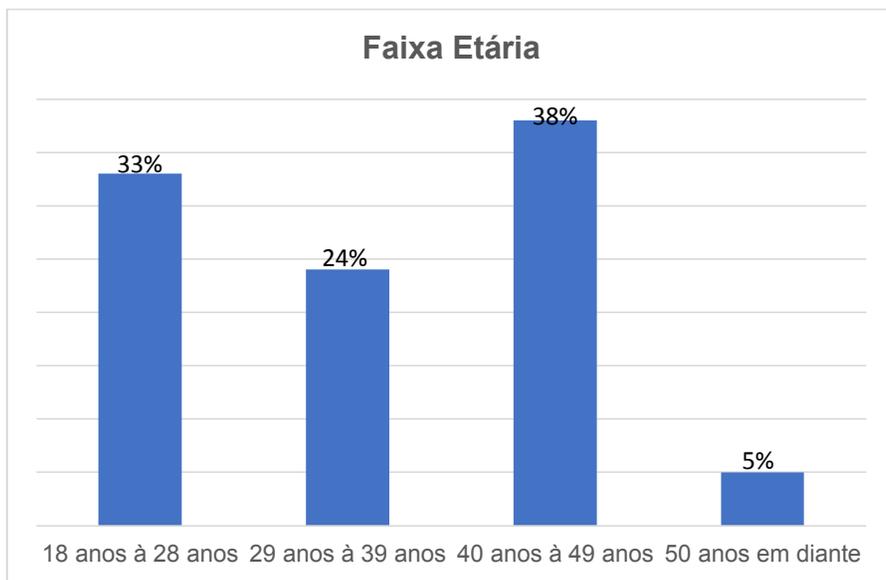
Para exercer a profissão de motorista de transporte público, não há uma exigência relacionada a instrução (grau de escolaridade), mas o condutor precisa saber ler e escrever, já que o mesmo terá que ser submetido a fazer o processo de retirada da carteira de habilitação, e uma das exigências do Departamento Nacional de Trânsito Brasileiro para submissão ao processo é que o condutor seja alfabetizado.

Dentro do processo de retirada da CNH na categoria D que é exigida para os motoristas exercerem sua profissão. Segundo informações retiradas do site do DETRAN, o condutor para fazer a mudança de categoria de B para D, é necessário preencher alguns requisitos básicos como ter idade superior a 21 anos, ter pelo menos 2 anos de carteira de habilitação da categoria B, e não ter cometido infrações graves, gravíssimas ou media nos últimos 12 meses.

No entanto, após os profissionais serem contratados deveriam ser submetidos a realização de um curso de capacitação, com o objetivo de um bom relacionamento interpessoal na relação motorista x passageiro. E no decorrer do exercício profissional sempre realizar a reciclagem, pois é importante para o profissional se sentir sempre estimulado e atualizado em suas práticas.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Figura 4 – Faixa Etária



Observa-se através do gráfico que 43% dos motoristas de ônibus têm idade entre 40 a 50 anos em diante. Constata-se que os entrevistados dessa faixa etária não se vêem buscando outras oportunidades no mercado de trabalho. A idade avançada, segundo relatos informais durante a entrevista, é uma variável que dificulta a inserção no mercado de trabalho.

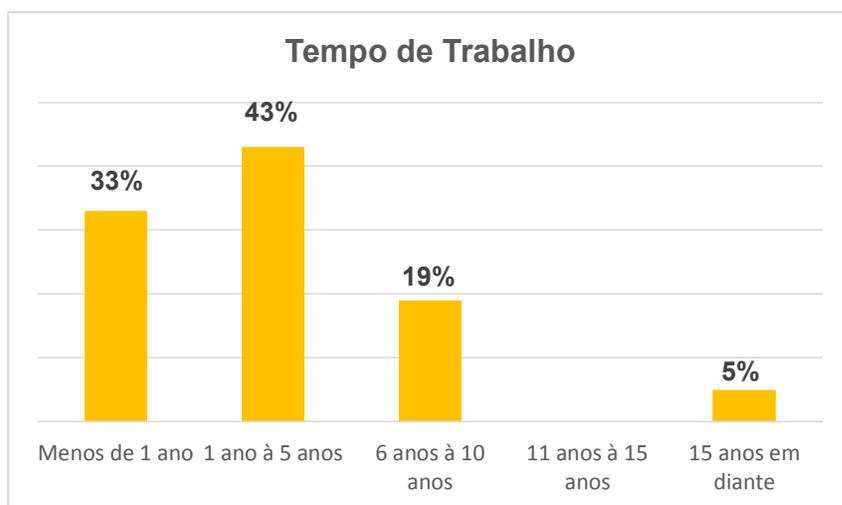
A figura 4 mostra também que grande parte dos motoristas tem idade entre 18 e 28 anos, isso pode ocorrer devido a outra exigência para obtenção da CNH, é que o condutor tenha idade mínima de 18 anos e a procura pelo mercado de trabalho que acontece desde muito cedo.

Correlacionando os entrevistados com a idade entre 40 a 50 anos de idade e o tempo de trabalho, verificou-se que

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

aqueles que estão nessa faixa etária são os que têm mais tempo de empresa. Essa relação pode ser explicada devido o plano de carreira que a mesma oferece, muitos entram como lavador de ônibus, passando ao cargo de cobrador e com o passar dos anos sobem de cargo, chegando a profissão de motorista.

Figura 5 – Tempo de trabalho na empresa



Observa-se que o tempo de trabalho dos motoristas dentro da empresa não ocorre de forma duradora, pois a pesquisa aponta que 43% dos motoristas tem tempo de trabalho entre 1 ano a 5 anos de tempo de serviço prestado.

Essa pouca permanência pode ser explicada, também, pelo fato de que a parcela com faixa etária mais jovem – 18 a

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

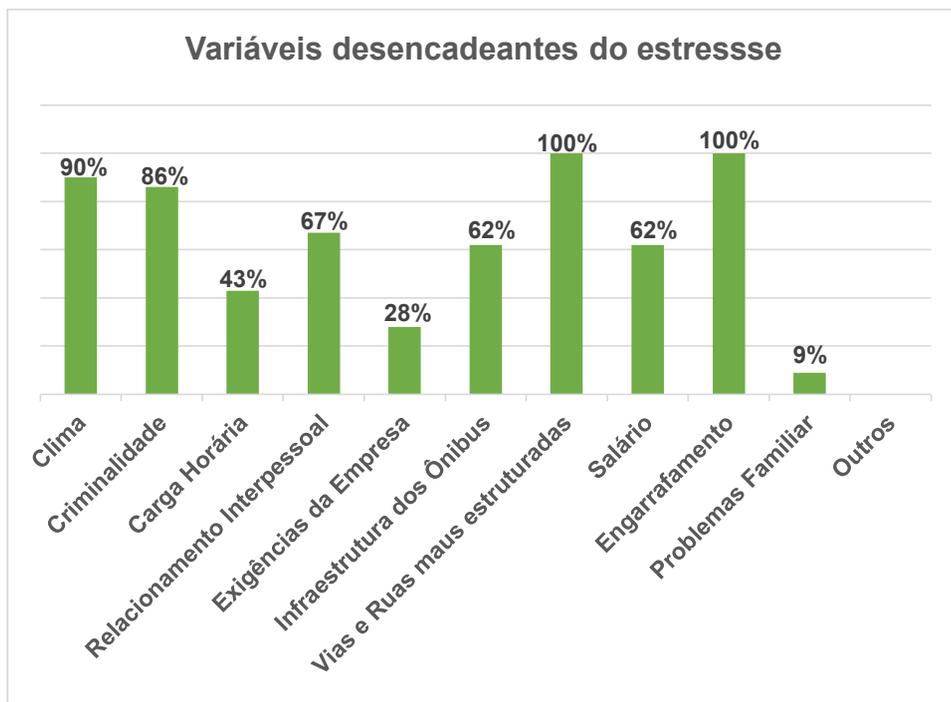
[Voltar ao SUMÁRIO](#)

28 anos busca novas e melhores oportunidades de instrução e ocupação.

No entanto, o resultado obtido na pesquisa se faz contraditório ao objetivo que a empresa apresenta, onde a mesma oferece plano de carreira aos funcionários, visando uma permanência maior.

Uma hipótese para ser pesquisada, em futuros trabalhos, é se há uma relação entre o tempo de trabalho dos motoristas e as variáveis estressantes do ambiente de trabalho ou o adoecimento físico e mental.

Figura 6 – Variáveis Internas e Externas



[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

A partir dos dados expostos na literatura, foram selecionadas as principais variáveis que influenciam no estado de saúde/doença dos motoristas. Fatores esses que podem ser classificados em variáveis internas e externas. Na presente pesquisa, os entrevistados poderiam escolher as variáveis que segundo eles, contribuíam para o adoecimento dos motoristas. Na escolha, mais de uma variável poderia ser apontada.

De acordo com os resultados obtidos (figura 6) através da pesquisa, as variáveis apontadas pelos motoristas, dentre as dez expostas que mais podem influenciar no possível estresse são: o engarrafamento, as vias e ruas mau estruturadas e o clima.

A variável da criminalidade mesmo não estando entre as três que mais podem influenciar no possível estresse, é de relevante importância ressaltá-la, pois 86% dos motoristas a apontaram como sendo uma desencadeadora de estresse. Pois a nossa cidade é considerada uma das violentas do mundo, ocupando a 26ª posição, com a taxa 48,23 homicídios por cem mil habitantes, segundo o ranking internacional publicado por uma ONG mexicana, com base de dados de taxas de homicídios de 2015.

A Figura 6 mostra três variáveis que foram apontadas por mais da metade da amostra que também poderiam ser consideradas geradoras de estresse, sendo elas: relacionamento interpessoal, infraestrutura dos ônibus e salário.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Almeida (2002) considera que o contato com os usuários do transporte coletivo seja um fator determinante no possível estresse, no qual, a relação interpessoal é impossível de ser eliminada, porém essa relação pode ser melhorada através de ação sócio educativas (campanhas ressaltando a importância da profissão dos motoristas e respeito das pessoas para com esse profissional) e melhorias na prestação de serviço prestado (treinamento com os motoristas).

A infraestrutura dos ônibus também apontada pela maioria dos motoristas (figura 6), sendo um fator desencadeador de um possível estresse, pois já que se trata do seu posto de trabalho. Segundo Batiston (2006), o posto de trabalho dos motoristas apresenta características que influencia no estresse, considera o espaço da cabine pequeno para movimento dos seus membros, pois o volante do ônibus é grande ocorrendo dificuldade no manuseio. Outro aspecto que causa desconforto é o banco, sendo duro e inflexível, no que faz o motorista procurar outras alternativas de acessórios para tornar o acento mais confortável, por exemplo, os protetores de banco. O ruído aparece sendo outro aspecto devido ao problema mecânico no ônibus e os motoristas passam um período longo ouvindo aquele ruído, ocasionando problemas auditivos.

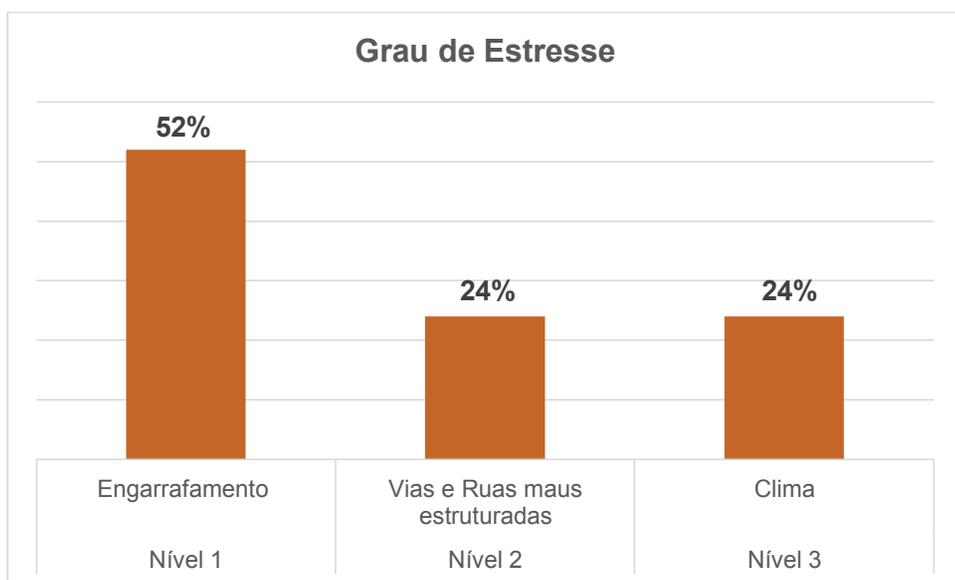
Outra variável apontada na figura 6 é o salário, considerado pelos entrevistados como não motivador devido a responsabilidade que é exigida do mesmo. Além do baixo

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

salário considerado por eles, qualquer dano causado ao veículo por eventual irresponsabilidade é descontado de seu salário o valor do reparo.

Conforme relato dos motoristas e o resultado da pesquisa, apontam que os problemas familiares não são considerados, como sendo, uma variável que pode desencadear um possível estresse no trânsito.

Figura 7 – Nível das três Variáveis que podem Desencadear o Estresse



Após escolherem as variáveis que consideram desencadeantes de estresse, os entrevistados escolheram as três que mais influenciam no desenvolvimento do estresse ocupacional (Figura 7). Sendo o nível 1 é o que tem maior grau

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

de estresse, o nível 2 é mediano e o nível três tem o menor grau de estresse.

Constatamos que nivelando as variáveis conseguimos verificar três variáveis que mais poderiam influenciar no possível estresse dos motoristas de transporte público.

De acordo com a pesquisa com 52% o engarrafamento foi a variável que mais apareceu como sendo a que mais influência no estresse dos motoristas, segundo alguns relatos em comum, eles acabam sendo influenciados pelo engarrafamento, pois os passageiros ao se estressarem também com o engarrafamento acabam reclamando com eles, como se os motoristas fossem culpados pelo engarrafamento.

Os engarrafamentos ocorrem em Belém, devido ao aumento significativo dos automóveis, são 419.293/2016 no total, segundo informações obtidas pelo Departamento Nacional de Trânsito. Devido também a outro fator que são as vias e ruas mais estruturadas, pois as mesmas se tornam estreitas e sem espaço, devido ao grande número de automóveis que circulam diariamente.

No nível 2 (mediano) escolhido pelos motoristas, com 24%, aparece a variável externa de Vias e Ruas mais Estruturadas. No qual eles reclamam que o ambiente em qual é realizado seu trabalho é muito dificultoso, pois eles se deparam com ruas esburacadas, vias estreitas e sem sinalização, fazendo com que o percurso se torne mais longo e cansativo.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

Por fim, o nível 3 também aparece com 24%, de um total de 100% das escolhas das variáveis, mostrando que o clima também é um fator que pode desencadear o estresse.

Apesar da cidade de Belém ser considerada uma das mais chuvosas do Brasil, apresentando um clima de floresta tropical, as chuvas que caem são de períodos curtos, exceto no inverno, onde o clima quente e úmido chega na máxima de 42° graus nos meses de julho a novembro. Com clima úmido e abafado, os ônibus não possuem um sistema climatizado, com isso aumenta o calor humano, gerando desconforto tanto aos passageiros como aos motoristas.

Diante disso, vê-se a necessidade de um trabalho realizado pelos psicólogos do trânsito junto aos motoristas de ônibus, com treinamentos para que eles saibam manejar essas variáveis para diminuir o nível de estresse e melhorar suas habilidades sociais. No qual, esses treinamentos iriam possivelmente diminuir as dificuldades deles em enfrentar as situações estressantes, diante das variáveis expostas em seu ambiente de trabalho (BIGATTÃO, 2005).

Esses treinamentos podem ser feitos através de palestras e técnicas onde visibilizassem essa diminuição, através de treino respiratório, treino de assertividade, autocontrole da ansiedade, administração do tempo, resolução de problemas e o controle da situação, que tem como finalidade que as pessoas aprendam a reconhecer os sinais do stress, identifiquem se as fontes estressoras são internas ou

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

externas e mude o que pode ser mudado e aprendam a lidar com as que não podem ser mudadas (ZANELATO, 2008).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto, a psicologia do trânsito tem o papel de realizar discussões acerca das políticas públicas, tomando encaminhamentos para garantir equidade e qualidade no trânsito, defendendo os direitos e o bem estar dos motoristas e todos os envolvidos no trânsito, no qual, o estudo mostrou a questão de algumas variáveis internas e externas que os motoristas estão expostos em seu ambiente de trabalho. Sendo assim, estão propícios a desencadear o possível adoecimento psíquico e físico.

Segundo essa pesquisa, constatou-se que psicólogos do trânsito limitam-se somente a avaliação psicológica no processo da retirada da CNH, não sendo motivados a desenvolver novos projetos com um enfoque ao trabalho fora das clínicas especializadas.

Verificou-se também através dos relatos dos sujeitos da pesquisa que por parte das empresas de transportes público, não há um suporte para esses trabalhadores na questão de prevenção e nem do adoecimento adquirido.

A metodologia que utilizamos nesse trabalho, foi suficiente para realizar os procedimentos, através das

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

literaturas, obras e pesquisa de campo, correspondendo as nossas expectativas em torno a nossa problemática levantada.

Após entrarmos em contato com as bibliografias encontradas da área, pudemos relacioná-las com os resultados, analisando assim as variáveis apresentadas pelos autores com as variáveis identificadas pelos motoristas.

Chegando à conclusão que realmente os motoristas de transportes públicos estão expostos a inúmeras variáveis causadoras de possível estresse ocupacional. Observando-se a necessidade de intervenções e medidas preventivas na sua relação com seu ambiente de trabalho.

Constatando-se a carência de profissionais do trânsito focados nessa demanda, abrindo possibilidade do psicólogo do trânsito a ter um olhar voltado para além das clínicas e se inserindo em um trabalho voltado para os motoristas com o suporte das empresas de transporte pública. Sendo assim, esse profissional poderia atuar dando consultoria nas empresas de transporte pública.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

REFERENCIAS

ALMEIDA, Nemésio Dario Vieira de. Contemporaneidade X trânsito reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano. **Psicol. Cienc.** Brasília. 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932002000300010&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 19 nov. 2015.

ANTP. **3º quadrimestre política nacional de transporte público no Brasil**: organização e implantação de corredores de ônibus. Revista dos transportes públicos. São Paulo, 2010.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTE DETRÂNSITO - ABPAT. **Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito. Vias Seguras. 2016**. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em: 21 maio 2016.

BATTISTON, M.; CRUZ, R.; HOFFMANN, M. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. Florianópolis**: estudos de psicologia, 2006.

BIGATTÃO, Marli Aparecida. **O stress em motoristas no transporte coletivo de ônibus urbano em campo grande**. Campo Grande. 2005. Disponível em: <<http://site.ucdb.br/public/md-dissertacoes/7746-o-stress-em-motoristas-no-transporte-coletivo-de-onibus-urbano-em-campo-grande.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2016.

BORSOL, Izabel Cristina Ferreira. Da Relação entre trabalho e saúde à relação entre trabalho e saúde mental. **Psicologia & Sociedade**, Ceará, n.19, p.103-111, 2007. (Edição Especial 1).

BRASIL tem 21 Cidades em ranking das 50 mais violentas do mundo. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2016/01/brasil-tem-21->

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

idades-em-ranking-das-50-mais-violentas-do-mundo.html>.
Acesso em: 23 maio 2016.
SITE G1.GLOBO.COM.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Manual de procedimentos para serviço da saúde**: doenças relacionadas ao trabalho. Brasília: 2001. (Série A - Normas e Manuais Técnicos). Disponível em: <http://bvsmis.saude.gov.br/bvsmis/publicacoes/doencas_relacionadas_trabalho1.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2016.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A.; SILVA, R. da. **Metodologia científica**. 6.ed.São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução CFP nº 012/2000**. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2000/12/resolucao2000_12.pdf>. Acesso em: 01 out. 2015.

CRISTO, F. de. **Psicologia e trânsito**: reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores. São Paulo: Casa do psicólogo, 2012.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, Jose Roberto Vieira. **A História do trânsito e sua evolução**. Joinville, 2012. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf>. Acesso em: 03 maio 2016.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

HOFFMANN, M. H. Áreas de intervenção da psicologia do trânsito. **Alcance (Psicologia)**, v. 7, n. 2, p. 26-36, 2000.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p.17.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico, 1991.**

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico, 2000.**

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico, 2010.**

LAKATOS, Marina; MARCONI, Eva. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo. Atlas, 2003.

LIMA, Silvania Fernandes. **Panorama do cálculo de tarifa de transporte público urbano por ônibus.** Belo Horizonte, 2008. Disponível em: <<http://www.der.mg.gov.br/images/TrabalhosAcademicos/silvania%20fernandes%20lima%20monografia.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2015.

LAMOUNIER, Rossana; RUEDA, Fabián Javier Marín. **Avaliação psicológica no trânsito:** perspectiva dos motoristas. **Psic.**, São Paulo , 2006. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1676-73142005000100005&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 8 maio 2016.

MURTA, Glardini Sheila. **Avaliação de intervenção em estresse ocupacional.** Universidade de Brasília e Universidade Católica de Goiás, 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ptp/v20n1/a06v20n1>>. Acesso em: 21 abr. 2016.

NASCIMENTO, M. S. **Memória da cidade:** viagem pelos trilhos, o bonde modificado a paisagem amazônica, no período da belle époque. 2013. Disponível em: <http://www.simpurb2013.com.br/wp-content/uploads/2013/11/GT08_Marcio.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2015.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

NERI, Marcelo; SOARES, Wagner L.; SOARES, Cristiane. Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 4, p. 1107-1123, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/csp/v21n4/13.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2016.

RODRIGUES, Edmilson. **História/Os bondes de Belém**. Disponível em: <<http://www.edmilsonbritoedrigues.com.br/historia-o-bonde-de-belem/>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

ROZESTRATEN, R. J. A. Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. **Psicol. cienc.**, Brasília, v. 1, n. 1, jan. 2003. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931981000100006>. Acesso em: 05 out. 2015.

ROZESTRATEN, R. J. **Psicologia do trânsito conceitos e processos básicos**. Epu; Edusp, 1988. 154p.

ROZESTRATEN, R. J. Psicologia do trânsito: sua definição e área de atuação. **Psicologia e Trânsito**, v. 1, n. 1, p. 6-19, 1983.

SANTOS, Jordana Sodré dos. **Levantamento das principais fontes de estresse no trânsito para moto taxistas profissionais do município de Irecê-BA**. 2013. Disponível em: <http://www.netranstransito.com.br/arq_download/MONOGRAFI.%20JORDANA%20%20Agosto.pdf>. Acesso em: 20 out. 2015.

SELLIGMAM-SILVA, E. Psicopatologia e psicodinâmica no trabalho In Mendes, R. (ORG.) Patologia do Trabalho. Rio de Janeiro: Atheneu, 1995..

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e; 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_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 27 abr. 2016.

SILVA, Marlene Alvez. Psicologia do trânsito ou avaliação no contexto do trânsito, Revista de Psicologia. Vol.13. n.19, 2010..

ÔNIBUS Brasil. Disponível em: <<http://onibusbrasil.com/foto/3318521/>>. Acesso em: 23 maio 2016.

TOBIAS, Maisa Sales G.; NETO, Benedito Coutinho; NEVES, Patrícia Bittencourt T. das. As faces da entropia no transporte urbano na Amazônia: o caso de Belém do Pará – Brasil. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. Belém, 2008.

VASCONCELOS, Amanda de; FARIA, José Henrique de. Saúde mental no trabalho: contradições e limites. **Psicol. Soc.** 2008. Disponível em <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-71822008000300016>>. Acesso em: 29 mar. 2016.

ZANELATO, Luciana Silva. **Manejo de stress, coping e resiliência em motoristas de ônibus urbano**. Bauru. 2008. Disponível em: <http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/97479/zanelato_ls_me_bauru.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 maio 2016.

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

ANEXOS

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

[Voltar ao SUMÁRIO](#)

CURSO DE PSICOLOGIA

ESCOLARIDADE: _____

IDADE: _____ TEMPO DE TRABALHO: _____

Marque as variáveis que geram estresse. E depois, das opções marcadas, escolha três e enumere-as de 1 a 3. Sendo 1 a que gera maior grau de estresse e a 3 a que gera menos estresse em relação as outras.

() Clima

() Criminalidade

() Carga Horária

() Relacionamento Interpessoal (relação direta com os passageiros)

() Exigências da Empresa

() Infraestrutura dos Ônibus

() Vias e Ruas mau estruturadas

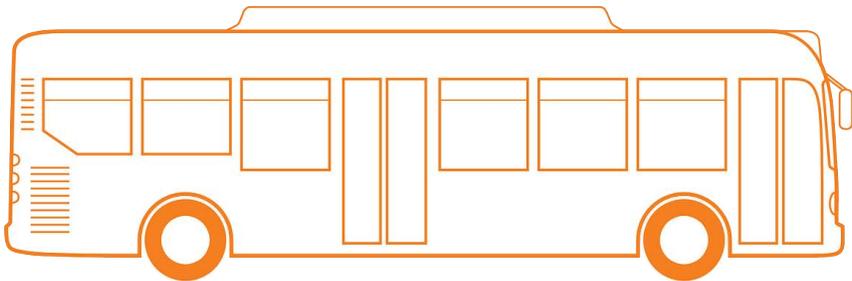
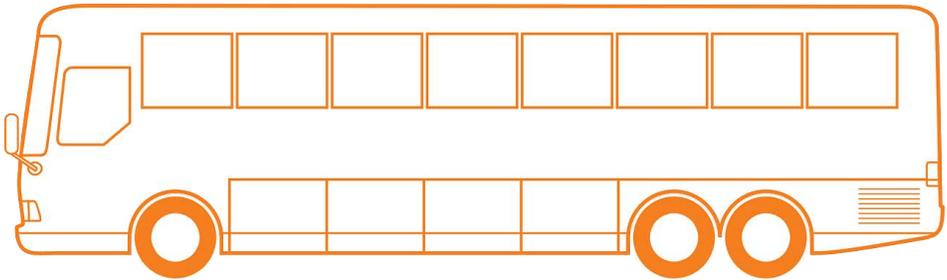
() Salario

() Engarrafamento

() Problemas Familiar

() Outros _____

[Voltar ao SUMÁRIO](#)



ISBN: 978-85-9535-128-8



9 788595 351288 >