

FATORES ESTRESSANTES PRESENTES NO COTIDIANO DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS URBANO

Luciana Silva Zanelato - USC
Luiz Carlos de Oliveira - USC

Resumo

O estudo objetivou conhecer os principais fatores estressantes presentes no cotidiano de 204 motoristas de ônibus urbano de Bauru, SP. A metodologia adotada foi a abordagem fenomenológica e os dados foram coletados através de entrevista semi-estruturada, realizada no interior do ônibus e final de cada itinerário. Através dos relatos dos motoristas emergiram como os principais fatores estressantes: 1) as más condições das vias; 2) as condições do trabalho vistas como precárias e angustiantes; 3) as condições climáticas relacionadas com o calor excessivo tanto do ambiente como do motor. Essas condições foram mencionadas como produtoras de desconforto, irritabilidade, fadiga, cansaço mental e físico. 4) Um fator positivo apontado foram as condições do ônibus, tendo em vista que a maioria dos motoristas dirige com veículos novos e em bom estado de conservação. Portanto, para os motoristas terem um cotidiano menos estressante é necessário repensar o contexto de trabalho na sua totalidade, considerando a dimensão objetiva e subjetiva, aspectos físicos e psíquicos, tendo como referência os mecanismos de ajuste e as ações adaptativas que permitam aos motoristas ressignificar seu cotidiano, amenizando as insatisfações provindas da relação homem e trabalho.

Abstract

The purpose of this study was to investigate the main stressing factors present in the daily life of 204 urban bus drivers of Bauru city, Sao Paulo State. The adopted methodology was the phenomenological approach and the data were collected by semi-structured interview, carried out inside the buses and at the end of each route. From the bus drivers reports the main stressing factors were evidenced : 1) the poor conditions of the streets ; 2) the working conditions considered as deficient and afflicting; 3) the thermal conditions related to the excessive heat both inside the vehicle and the motor. Those conditions were mentioned as causing discomfort, irritability, physical and mental tiredness. 4) One positive factor pointed out was the bus conditions, considering that the majority of the subjects drive new buses and in good conservation conditions. Therefore, in order that the drivers can have a daily routine less stressing is necessary to give a second thought to their working condition in its totality, considering the objective and subjective dimensions, physical and psychic aspects, having as reference the adjusting procedures and the adaptive actions which will allow the drivers to resignify their daily working routine, minimizing their non- satisfaction originated from the relation man and work.

INTRODUÇÃO

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

Silva e Günther (1999) argumentam que a simples descrição de atividades do motorista de ônibus, não demonstra o real contexto de trabalho deste profissional, ou seja, os fatores estressantes e as inter-relações existentes em seu ambiente de trabalho.

Nessa perspectiva, o presente estudo surgiu da necessidade de ampliar a compreensão dos fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano.

Estrada (1997) salienta que o trabalho, assim como o próprio homem e seu mundo é um paradoxo, apresentando certo dinamismo e movimento pelas suas próprias contradições (prazer/sofrimento), capaz de modificar-se constantemente e de receber novo sentido. Através do trabalho, o homem pode exercer sua liberdade, fazer escolhas, atualizar suas potencialidades, bem como interagir com outras pessoas e adquirir novos conhecimentos.

De acordo com Ferreira e Mendes (2001, p.2), o sentimento de prazer ou sofrimento no trabalho é “uma vivência subjetiva do próprio trabalhador, compartilhada coletivamente e influenciada pela atividade de trabalho”.

Vários estudos realizados, nos quais descrevem o contexto de trabalho dos motoristas de ônibus relatam que o ato de dirigir é uma tarefa altamente estressante, principalmente para estes profissionais e são vários os fatores que podem afetar o seu desempenho, como por exemplo: carga horária de trabalho irregular, baixos salários, insegurança (expostos a assaltos), altos níveis de ruído tanto dentro quanto fora do veículo, altas temperaturas ambientais, necessidade de lidar com o público e passageiros, exigência da empresa, más condições das vias, pressão para cumprirem o horário, falha nos equipamentos, excesso de paradas durante as viagens, entre outros (SILVA e GÜNTHER, 1999; ALMEIDA, 2002).

É importante salientar que todos esses fatores podem contribuir com o aumento de comportamentos inadequados no trânsito; o aparecimento de doenças ocupacionais como: estresse, fadiga, ansiedade, depressão; bem como doenças cardiovasculares, gastrointestinais, músculo-esqueléticas, incluindo dor nas costas e pescoço; problemas pessoais, baixa auto-imagem, entre outros (SOUZA e SILVA, 1998; ZANELATO e OLIVEIRA, 2003).

Lipp (1998) informa que o termo estresse foi utilizado pela primeira vez, em 1926 por Hans Selye, sendo conceituado como “um desgaste geral do organismo”, provocado pelas alterações psicofisiológicas, as quais ocorrem quando a pessoa se vê forçada a enfrentar uma situação que desperte uma emoção forte, seja boa ou má. Portanto, o estresse resulta da interação entre a pessoa e o mundo em que ela vive, e o efeito negativo do estresse surge quando os limites insuportáveis à adaptação ocorrem, não havendo mais recursos, o homem adoece.

No que se refere aos fatores estressantes, Ballone (2002) conceitua-os como um fato, uma situação, uma pessoa ou um objeto capaz de proporcionar suficiente tensão emocional, ou seja, capaz de induzir à reação de estresse. Para Silva e Günther (1999, p. 10), “os estressores seriam aqueles eventos ou agentes que antecedem ou desencadeiam estresse”.

Os fatores estressantes podem variar amplamente quanto à sua natureza, abrangendo desde componentes emocionais, como por exemplo, frustração, ansiedade, perda, até componentes com base biológica, ambiental e física, como é o caso do ruído excessivo, da poluição, variações de temperatura, sobrecarga de trabalho, etc (BALLONE, 2002).

Tendo em vista o dinamismo da profissão de motoristas de ônibus, vale ressaltar que a simples descrição das atividades exercidas por estes profissionais não é suficiente para compreender o seu cotidiano, uma vez que a nossa capacidade de perceber o mundo individualmente proporciona uma representação pessoal da realidade, diferindo de pessoa para pessoa, pois depende dos “filtros afetivos” de cada um, a maneira como percebemos e agimos.

Desta forma, considerando os fatores estressantes vivenciados pelos motoristas, emergidos de um estímulo seja ele interno ou externo, proveniente do mundo objetivo ou subjetivo, sua eventual natureza agressiva poderá ser mais traumática ou menos traumática, dependendo do significado que damos para nossas vivências, atribuindo-lhes ou não importância.

Portanto, investigar as vivências dos motoristas no seu cotidiano possibilitará uma melhor compreensão dos fatores estressantes que afetam o relacionamento homem-trabalho, criando, assim, novas estratégias ou ações adaptativas que favoreçam o seu desempenho pessoal e profissional.

OBJETIVO

Conhecer os principais fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano.

METODOLOGIA

Participaram deste estudo 204 motoristas de ônibus urbano, todos do sexo masculino, entre 22 a 65 anos, que trabalham em empresas de transportes urbanos na cidade de Bauru, situada no interior do estado de São Paulo.

A presente pesquisa pautou-se em uma abordagem fenomenológica, por permitir conhecer e compreender o “mundo interno” dos motoristas, a partir da compreensão dos fenômenos que norteiam a sua consciência tal como ele os conhece, percebe e sente. Rudio (1998, p.130) relata que “a palavra “fenômeno”, de origem grega, quer dizer, etimologicamente, “o que aparece”. Significa “aquilo que é percebido pelos sentidos e que se revela (aparece) à consciência, quando esta entra em contato com a realidade”.

O instrumento utilizado para a coleta de dados foi a entrevista semi-estruturada, por ser uma técnica que mais se aproximou das condições que favoreciam os participantes. O contato foi feito através de comunicado na empresa, solicitando permissão para entrevistar os motoristas durante o período de trabalho.

É importante ressaltar que a pesquisadora acompanhou todas as viagens de terminal a terminal, possibilitando ter um maior contato com a realidade e cotidiano dos motoristas, bem como uma melhor compreensão tanto do espaço físico (ambiente de trabalho) como das atividades desenvolvidas por estes profissionais.

As entrevistas foram realizadas no interior do ônibus, no final de cada itinerário, após os motoristas terem conhecimento do objetivo da pesquisa e darem o seu consentimento.

Os relatos dos motoristas foram agrupados em categorias e analisados qualitativamente.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Através dos depoimentos dos motoristas, emergiram vários fatores estressantes presentes no seu cotidiano, os quais foram agrupados em quatro categorias, abordando respectivamente: as condições das vias, do trabalho, do clima e do veículo (Quadro 1). É importante ressaltar que tais condições constituem o contexto global de trabalho destes profissionais.

Quadro 1. Fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano

FATORES ESTRESSANTES			
<i>Categoria 1</i> <i>Condições das vias</i>	<i>Categoria 2</i> <i>Condições de trabalho</i>	<i>Categoria 3</i> <i>Condições do clima</i>	<i>Categoria 4</i> <i>Condições do ônibus</i>
Asfalto esburacado	Ruídos e vibrações do motor	Calor excessivo	Veículo novo*
Travessia inadequada de pedestres	Restrições de água e banheiro	Chuva	Veículo conservado*
Ultrapassagens, condutas inadequadas e agressões de outros motoristas	Medo de assalto	Incidência de raios solares	Veículo muito usado/desgastado
Ruas irregulares	Carga horária elevada		Poltrona desconfortável
Parada de ponto em lugar inadequado	Exigências no cumprimento de horário e itinerário		
Congestionamento	Movimentos repetitivos e rotineiros		

* Nota: não considerar como fator estressante e sim como uma condição do veículo que subjetivamente pode interferir na condição do estresse.

As más condições das vias, como por exemplo: congestionamento, parada de ônibus em lugar inadequado, ruas irregulares, ou seja, alagadas com a chuva, sem asfalto, estreitas e esburacadas foram percebidas pelos motoristas como importantes fatores estressantes, pois estas condições, muitas vezes, dificultam o fluxo do trânsito, para o qual os motoristas encontram como solução, cortar trechos do itinerário, dirigir na contramão, desviando dos buracos, principalmente em bairros periféricos, fazendo com que atrasem também o horário do percurso de terminal a terminal. Segundo Gardell (1987 *apud* SATO, 1991, p.99), “os motoristas de ônibus mostram mais sinais de stress psicológico e fisiológico quanto maior a pressão do tempo para realizar o seu trabalho”, sendo que o motorista não tem controle sobre as condições de tráfego.

O trânsito que deveria ser um espaço social humanitário, tendo como princípio o respeito às normas e regras estabelecidas (ROZESTRATEN, 1988), ultimamente tem sido caracterizado por inúmeras competições por espaço físico, emergindo desta problemática, as travessias inadequadas de pedestres, as agressões, condutas e ultrapassagens inadequadas de veículos, todos mencionados como fatores que estressam os motoristas. Relatos de alguns entrevistados:

“Este trabalho é muito desgastante, talvez se não fossem os buracos, ou as ruas serem asfaltadas, renderia o tempo. Tenho que correr, pois tenho que fazer um desvio na Rodrigues”¹ (M.189)².

“Vou ter que cortar este trecho, depois ficam ligando na empresa reclamando de mim” (M.17).

“Aqui, no trânsito, ninguém respeita nada, acham que são donos da rua, nos cortam, fazem gracinha e também tem os que xingam” (M. 145).

“Colocam semáforo para pedestre, mas fica só de enfeite” (M.36).

Em relação às condições climáticas, houve uma grande insatisfação dos motoristas quanto ao calor excessivo, que apontaram ser insuportável devido também ao calor que sai do motor dianteiro do ônibus. Grandjean (1998) informa que a sensação de desconforto pode ser um incômodo ou até um tormento, conforme a intensidade da perturbação do equilíbrio calórico. Tais perturbações são acompanhadas de alterações funcionais, que atingem todo o organismo, sendo que o calor excessivo leva primeiro a um cansaço e sonolência, reduzindo a prontidão de resposta e aumenta a tendência às falhas.

Quanto às condições de trabalho, os motoristas mencionaram como os principais fatores estressantes: ruídos e vibrações do motor, falta de sanitário, água potável, segurança, excesso de horas trabalhadas, exigências no cumprimento de horário e itinerário e movimentos repetitivos e rotineiros. Esses fatores também foram encontrados nos estudos de Pereira (1993) e Almeida (2002) que salientam a necessidade de uma melhor qualidade de vida e de trabalho para esta categoria profissional.

Alguns depoimentos dos motoristas:

“Nos horários de pico sempre tenho que puxar, pois não dá tempo nem pra tomar uma água” (M.65).

“Esta profissão não é fácil e tem muitos motoristas, aqui na empresa que estão ficando meio pinel” (M.23).

“Algum tempo atrás quando encostei o ônibus na estação e os passageiros foram subindo, parecia que eu ia me fechando, foi me dado um desespero, sei lá... uma fobia, abandonei o ônibus e sai andando, fui parar no hospital” (M.19).

“As condições do trabalho é o espinho desta profissão” (M. 08).

Tais relatos traduzem as vivências angustiantes, desesperadoras, o desequilíbrio emocional e a pressão no cumprimento de horário. Neste sentido, Romero (2003) menciona que quando um ofício apenas se exerce como um meio de sobrevivência ou que não corresponde às aspirações da pessoa, a tendência é gerar um resíduo muito tóxico podendo envenenar sua atmosfera mental.

¹ Avenida Rodrigues Alves, situada no centro de Bauru.

² Tendo em vista, a preservação da identidade dos participantes, os motoristas foram identificados por M. e o número 189 corresponde à ordem pelo qual foram entrevistados.

Oliveira (1971, p.314) acrescenta que “o trabalho penoso é quando o trabalhador não é sujeito da situação”, ou seja, não tem conhecimento, poder e instrumentos para controlar os contextos de trabalho que suscitam vivências de desconforto e desprazer, dadas as características e necessidades e limites subjetivos de cada um, e quando isto ocorre, o trabalho é sentido como desumano e forçado.

E se o motorista de ônibus não “lançar mãos” de mecanismos adequados para lidar com esses estados, dá-se um processo de transformação da subjetividade, e a pessoa pode apresentar sintomas como o nervosismo, irritabilidade, entre outros (SATO, 1991).

Também por ser uma profissão repetitiva e rotineira, Romero (2003, p.244) atenta que, “por importantes que sejam as funções, se estas são repetitivas e rotineiras, terminarão por produzir efeitos negativos; cedo ou tarde, o indivíduo termina por experimentar que está malogrando seu potencial”, ou seja, o não uso da criatividade que é indispensável no trabalho, poderá ressoar em uma íntima insatisfação, pois o movimento da própria vida exige uma constante renovação.

Portanto, todos estes fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus produzem desconforto, irritabilidade, fadiga, cansaço mental e físico. Estes profissionais trabalham muitas vezes em função do tempo, criando estratégias como a de transgredirem as leis do trânsito, aumentando a velocidade, desrespeitando as placas e semáforos (SILVA e GÜNTHER, 1999; ZANELATO e OLIVEIRA, 2003). Embora, ainda encontremos alguns motoristas que optam dirigir dentro dos padrões e normas estabelecidos para o trânsito, mesmo sujeitos às reclamações tanto de passageiros (usuários) como da empresa de ônibus.

Um fator positivo revelado pelos motoristas diz respeito às condições do ônibus, tendo em vista que a maioria dos motoristas dirige com veículos novos ou conservados, incluindo também as revisões mecânicas feitas com frequência pela empresa. Neste caso, o que se pode considerar como fator estressante é a questão da poltrona desconfortável e o ônibus muito usado, relatado pela minoria dos entrevistados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo possibilitou conhecer e compreender os fatores estressantes vivenciados pelos motoristas de ônibus urbano no seu cotidiano. Neste sentido, percebe-se que a profissão de motorista é uma atividade vista como bastante estressante, pois estes profissionais têm que lidar com várias situações no seu dia-a-dia, como por exemplo: condições adversas do clima; condições precárias das vias; más condições do veículo; alto nível de exigências por parte da empresa e usuários (passageiros); condições de trabalho que não atendem muitas vezes até às necessidades fisiológicas básicas dos motoristas, etc.

É notório, nos dias atuais, que o trabalho ocupa um espaço muito importante na vida do homem, ou seja, quase todo mundo trabalha, e grande parte de nossa vida é passada dentro das organizações. Porém, a nossa relação com o trabalho parece algo ainda bastante conflitivo, sendo ele, muitas vezes, percebido como estressante. Sato (1991, p.71) sugere: “para que o trabalho seja sentido como menos desgastante, é necessário que existam contextos de trabalho que permitam ao motorista adotar mecanismos de ajuste”, ou seja, criar ações adaptativas que possibilitam aos motoristas ressignificar seu cotidiano, amenizando o sofrimento, insatisfações e desconforto provindos da relação homem e trabalho. Porém, essas ações adaptativas devem levar em consideração aspectos importantes para a segurança no trabalho e para a qualidade do serviço prestado.

Bem sabemos que a liberdade do motorista para modificar o trabalho é restrita, pois os limites existem e têm suas conseqüências; como por exemplo, se o motorista estiver atrasado no cumprimento do horário, não seria viável desrespeitar as leis do trânsito, pois isto implicaria em possíveis acidentes. Desta forma, a idéia de ações adaptativas deve estar voltada para o princípio da liberdade e responsabilidade.

No entanto, modificar o contexto de trabalho requer repensar o trabalho na sua totalidade, fazendo-se necessário considerar a dimensão objetiva e subjetiva, a saúde física e psíquica, tendo-se por referência a busca do equilíbrio e da integridade pessoal.

Tendo em vista não ser possível encontrar contextos de trabalho que propiciem a total ausência de incômodos e que os fatores estressantes ressoam de diferentes maneiras no cotidiano dos motoristas, pois dependem dos “filtros afetivos” pessoais, ou seja, o significado que atribuímos para as nossas vivências. A questão desloca-se então para outra direção: onde e como trabalhar numa situação em que os fatores estressantes não incomodem tanto? Ou quais fatores podem ser melhor controlados e quais não podem?

Palavras-chave: Fatores estressantes; motorista urbano; cotidiano.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, N. D. V. Contemporaneidade X Trânsito: reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano. *Psicologia: Ciência e Profissão*, v.1, n.3, p.62-69, 2002.
- BALLONE, G. J. Curso sobre estresse. In: *PsiqueWeb Psiquiatria Geral*, 2002. Disponível em: <<http://psiqweb.med.br/cursos/stress1.html>>. Acesso: em 29 jan. 2004.
- ESTRADA, J. Fenomenologia Del Trabajo. *Revista Logo teoría, terapia, actitud*: Fundación de Estudios Franklianos y de la Sociedad Argentina de Logoterapia. Buenos Aires, nov. 1986.
- FERREIRA, M. C.; MENDES, A. M. *Só de pensar em vir trabalhar, já fico de mau humor*: atividade de atendimento ao público e prazer-sofrimento no trabalho. Estudos de Psicologia Natal, Disponível em: <www.scielo.br>, v. 6, n. 1. Natal, jan./jun., 2001.
- GRANDJEAN, E. *Manual de Ergonomia: adaptando o trabalho ao homem*. 4. ed., Porto Alegre: Artes Médicas, 1998.
- LIPP, M. N. et al. *Como enfrentar o stress*. 4. ed. São Paulo: Ícone; Campinas, Unicamp, 1998.
- MINISTÉRIO DO TRABALHO. *Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho*, 1994.
- OLIVEIRA, D. O. Prevenção de acidentes nos serviços de transportes. Congresso Nacional de Prevenção de acidentes de trabalho, 10º, Brasília, 1971, *Anais*, Rio de Janeiro, 1971, p. 311-315.
- PEREIRA, M. S. F. O motorista de ônibus de sua cidade: fatores estressantes e reação ao stress. In: CONGRESSO INTERNO DO IP-USP, 2, 1993, São Paulo, 1993. *Resumos...* São Paulo (s.n.), 1993. p.S.6.
- RUDIO, F. V. *Diálogo maiêutico e psicoterapia existencial*. Petrópolis: Novos Horizontes, 1998.
- SATO, L. *Abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano*. 1991. 119 f. Dissertação (Mestrado Psicologia Social). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.
- SILVA, A. V. e GÜNTHER, H. *Comportamentos de motoristas de ônibus: itinerário urbano, estressores ocupacionais e estratégias de enfrentamento*. 1999. 89f. Dissertação (Mestrado Psicologia Social e do Trabalho). Universidade de Brasília, Brasília.
- SOUZA, M. F. M. e SILVA, G. R. Risco de distúrbios psiquiátricos menores em área metropolitana na região Sudeste do Brasil. *Revista de Saúde Pública*. São Paulo, v.32, n.1, p. 50-58, fev. 1998.
- ROZESTRATEN, R. J. A. *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 1998.
- ZANELATO, L. S. e OLIVEIRA, L. C. *Psicologia do trânsito: comportamentos de risco de motoristas de ônibus urbano*. 2003. 40f. Monografia (Iniciação Científica FAP/USC), Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Universidade do Sagrado Coração, Bauru, SP.

Luciana Silva Zanelato
E-mail: lucpsic@hotmail.com

Luiz Carlos de Oliveira
E-mail: lcolivei.blv@terra.com.br

