

ANALISANDO A CAUSA DO ESTRESSE DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Antônia Maria Gimenes¹, Márcio Bernardino Seixas ², Renato N. Perez Ávila³, Washington André da Silva⁴, Wagner da Silva Bonifácio⁵ Trabalho de conclusão do curso de Tecnólogo em Logística do Instituto de Ensino Superior de Lindrina - INESUL 2014.

RESUMO

O dia a dia na vida de um motorista de ônibus de transporte coletivo pode parecer normal, como em qualquer outra profissão. Tem seus momentos de tranquilidade, onde o curso das coisas corre normalmente e sua tarefa é cumprida com excelência, ficando à espera de mais um dia de trabalho. Porém têm também aqueles dias em que enfrenta vários problemas, que variam desde uma simples pane mecânica até um grave acidente envolvendo vítimas, além dos danos materiais. Por isso se faz necessário desenvolvermos este estudo. Tais variações de seu estado emocional, com o decorrer do tempo podem acarretar sérios riscos à sua saúde física e mental, podendo leva-los a uma situação de estresse e até mesmo afetar outras parcelas da população que necessita do seu trabalho para se locomover. Este trabalho acadêmico teve como finalidade identificar as causas do estresse nessa classe de profissionais, através de uma pesquisa de campo, assim como estudar; diagnosticar e sugerir medidas de prevenções para evitar tal transtorno emocional a fim de lhes dar melhor qualidade de vida e sensação de tranquilidade no exercício de sua profissão. Chegamos a conclusão de que se faz necessário que este profissional seja visto sob outra ótica, valorizado em suas opiniões que lhes seja dado um bom ambiente de trabalho para que não sofra as consequências do estresse.

Palavras – Chave: Motorista; Estresse; Transporte Coletivo;

ABSTRACT

The day to day in the life of a public transport bus driver may appear normal, as in any other profession. It has its moments of tranquility where the course of things normally run and your task is accomplished with excellence, waiting for another day of work. But also have those days when facing various problems, ranging from a simple mechanical failure to a serious accident involving victims, in addition to property damage. Therefore it is necessary to develop this study. Such changes in your emotional state, with the passage of time can cause serious risks to their physical and mental health and can lead them to a stressful situation and even affect other parts of the population in need of their work to get around. This academic work was intended to identify the causes of stress in this class of professionals through field research, and to study; diagnose and suggest prevention measures to avoid such an emotional disorder in order to give them a better quality of life and sense of tranquility in the exercise of their profession. We came to the conclusion that that is necessary this professional is seen from another viewpoint, valued in their opinions that are given them a good working environment that does not suffer the consequences of stress.

Word - keys: Driver; Stress; Public Transportation; Organizational Climate;

¹ Especialista em Administração de Empresas, Consultora, Palestrante e Professora e Coordenadora do ensino superior de Londrina-FACULDADE INESUL e de Cursos Técnicos.

² Graduando do curso de Tecnólogo em Logística do (INESUL) – Instituto de Ensino Superior de Londrina.

³ Graduado em Tecnologia em Processamento de Dados, Graduado em Licenciatura Plena em Informática, Especialista em Ciência da Computação e Mestre em Telecomunicações, Doutor em Ciência da Educação pela Universidad San Carlos, Paraguai (2014) e docente de vários cursos de Graduação da INESUL.

⁴ Graduando do curso de Tecnólogo em Logística do (INESUL) – Instituto de Ensino Superior de Londrina;

⁵ Formado em Administração e especialização em Marketing e Gestão Industrial SENAI;

INTRODUÇÃO

Durante as últimas duas décadas, pudemos vivenciar grandes transformações nos níveis globais e organizacionais. O cenário apontou para uma incessante busca das organizações por competitividade e produtividade, a qualquer custo, como forma de se manterem vivas e competitivas no mercado.

Em decorrência desses fatores, surgiram necessidades e mudanças na maneira de lidar com os colaboradores nas organizações, estando eles sujeitos as novas exigências, pressões e situações adversas de trabalho, visando sempre o aumento constante da produtividade.

Justifica-se a relevância do presente artigo os estudos referentes ao estresse e, em especial ao estresse do motorista de ônibus, que vêm ocupando maior espaço na área de pesquisa devido à importância deste profissional, e de se investigar suas causas, como também a busca de estratégias para combatê-lo de forma preventiva e minimizar o sofrimento de trabalhadores no exercício de sua profissão.

O principal objetivo do artigo foi diagnosticar possíveis quadros de estresse dos motoristas que atuam em empresas de transporte coletivo urbano e apontar suas causas mais frequentes. E os específicos foram: verificar de modo sistemático, os sintomas do estresse, analisá-los por etapas, e caracterizá-los entre os motoristas a fim de identificar as principais causas.

O estudo apresenta como foco a temática relacionada ao estresse dos motoristas de ônibus, profissionais, que pela natureza do trabalho estão expostos a situações constantes de tensão excessiva como assaltos, acidentes, agressões verbais e físicas, e o próprio trânsito, as quais os colocam em uma das categorias bastante afetadas pela pressão no trabalho.

REFERENCIAL TEÓRICO

Em português, segundo LIPP “estresse”, originou-se do termo “stress”, que faz parte no vocabulário anglo-saxônico desde o século XVII, cujo significado remete à adversidade ou aflição. Porém, o termo vem passando por uma constante evolução da linguagem. “Argumenta-se que o imenso interesse pelo conceito nas seis décadas passadas deve-se à sua evolução constante em várias centenas de séculos (CASSIDY, 1999)”, o que leva muitos autores a considerarem o conceito mais como uma redescoberta do que uma descoberta inerente ao século XX.

Segundo observamos o que expõe a palavra inglesa stress deu origem ao termo estresse, em português, que, “de acordo com dicionário Aurélio da língua portuguesa, significa conjunto de reações do organismo às agressões de origem diversas, capazes de perturbar o equilíbrio interno (FERREIRA, 1993)”.

Stress é uma palavra derivada do latim. Durante o século XVII, ganhou conotação de “adversidade ou aflição”. No final do século XVIII, seu uso evoluiu para expressar ‘força’, ‘pressão’ ou ‘esforço’. O conceito de estresse não é novo, mas foi apenas no início do século XX que estudos das ciências biológicas e sociais iniciaram a investigação de seus efeitos na saúde física e mental das pessoas (LIMONGI-FRANÇA, 2007).

“A utilização da palavra stress antecede em séculos seu uso sistemático ou científico, tendo sido identificadas diferentes origens etimológicas para ela: stress (dureza, desconforto), do inglês antigo; estresse (estreiteza) do francês antigo; stricitia e strictus (apertado, estreito), do latim, e também do princípio de stringere (tornar apertado, apertar).”

“Foi o pesquisador canadense Hans Selye que utilizou o termo stress, em inglês, que deu origem ao termo estresse, em português”. Ainda segundo esse

autor, (SELYE, 1936,1959) “usou o termo para descrever uma síndrome que havia identificado e que apresentava importantes ligações com o estado de saúde e doença dos seres vivos, conceituando-o como qualquer adaptação requerida à pessoa.”.

Já para (LIPP, 2000):

O estresse é uma reação do organismo com componentes psicológicos, físicos, mentais e hormonais que ocorre quando surge a necessidade de uma adaptação grande a um evento ou situação de importância. Apontando que o evento pode ter um sentido para a pessoa tanto na sua forma negativa quanto positiva.

Estando sujeitos a condições de trabalho penoso, entendido como desgastante para a pessoa humana, provocando desgaste acentuado no organismo devido à natureza das funções e em razão de fatores ambientais resulta em sobrecarga física e psíquica para esse trabalhador.

A motivação para a realização deste estudo se refere ao seguinte problema de pesquisa: Como podem ser explicados os possíveis níveis de estresse relacionados aos motoristas de ônibus? Portanto, este estudo possui relevância acadêmica, social e empresarial.

O motorista de ônibus, exposto as situações de tensão e violência, encontra-se entre as mais estressantes. A elevada participação de motoristas de ônibus em acidentes de trânsito urbano podem ser indicadores de problemas na situação de trabalho desses profissionais (MENDES, 2000).

Aponta ainda que dos sessenta milhões de viagens realizadas por dia nas regiões metropolitanas do Brasil, 65% são realizadas a partir do transporte público, predominando o ônibus urbano como principal modo de transporte (ANTU, 1999).

Em relação a esta área, o estresse continua merecendo estudos, embora já existam outras pesquisas, como as de (CANÇADO, 1992) e (MENDES, 2000). “Acredita-se, porém, que o diferencial deste estudo está na utilização do modelo teórico de (LIPP, 2000), baseado na abordagem cognitivo-comportamental, que

ênfatiza a resposta do organismo, com base em um estímulo mediado pela interpretação que lhe é dado.”

São um importante fator de dimensionamento da qualidade de vida dos centros urbanos as condições de saúde e de trabalho de motoristas de transporte coletivo urbano, visto que diferentes fatores ambientais e de interação social contribuem para o aumento do estresse, dentre eles o trânsito.

CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DO ESTRESSE

De acordo com a Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (ANTU, 1999), o distúrbio do trânsito nas cidades de médio e grande porte – e já atingindo às de menor porte – é um importante fator que tem grande influência no estresse das pessoas residentes principalmente em áreas urbanas.

A qualidade do trabalho do motorista de transporte coletivo urbano está diretamente relacionada ao ambiente no qual o mesmo é realizado. Ao contrário das pessoas que desempenham suas atividades profissionais em ambientes fechados como salas ou lojas, algumas vezes climatizadas e relativamente confortáveis, esse trabalhador desempenha suas atividades num ambiente público, o trânsito.



Foto 1: Ilustração de Motorista de Transporte Coletivo Estressado
Fonte: Imagens de Internet

Não possuindo, portanto, um local restrito e bem definido para realizar suas tarefas; ao contrário, trabalha fora dos portões da empresa, estando sujeito a intempéries como o clima, as condições de tráfego e do trajeto das vias.

As condições de trabalho a que é exposto interfere no estado psicofisiológico do motorista, resultando-se em irritabilidade (que pode levar a um comportamento agressivo na direção), insônia (podendo resultar em sonolência nas horas de trabalho, diminuindo os reflexos) e, em especial, distúrbios na atenção (fator essencial para a direção segura). O conhecimento do mecanismo psicofisiológico do estresse é fundamental para um bom entendimento das alterações das fases e dos sintomas, bem como da relação estresse-doença.

Nosso organismo, quando deparado a situações difíceis, em que precisa lidar com alterações físicas ou ambientais que ameaçam o equilíbrio interno, reage com respostas fisiológicas que são desencadeadas por vários circuitos neurais.

Segundo (LIPP e MALAGRIS,1995):

Os sistemas principais de coordenação do corpo são o nervoso e o hormonal. Diante de uma situação de risco, os dois sistemas responsáveis pela reação, que CANNON (1939) denominou de emergência, em que o animal se preparava para luta ou fuga, mobilizava-se para ação à medida que o animal se preparava para luta ou fuga, mobilizava-se para ação à medida que um determinado estímulo era sentido e interpretado pela pessoa como desafiador.

O grau de Estresse e a extensão de tempo em que ele se aplica, são características significativas quando se relaciona com uma compreensão de fadiga. O Dr. SELYE, inventou um termo: Resposta Geral de Adaptação ao Estresse (GENERAL ADAPTATION RESPONSE TO ESTRESSE), para descrever a sequência na qual o corpo reage à atividade de seu ambiente. Primeiro há o “alarme”, depois o “estágio de resistência”, e a seguir o “estágio de exaustão”. No primeiro estágio desta síndrome, de acordo com LIPP, a pessoa experimenta uma série de sensações que às vezes não identifica como estresse, como palidez (a circulação periférica é concentrada no interior do organismo), a taquicardia e a respiração acelerada (o corpo precisará de mais energia e assim de mais sangue circulando). Estas atividades estão diretamente ligadas ao instinto de sobrevivência. O segundo estágio, chamado de fase de resistência, se caracteriza pela tentativa do organismo em retornar a um estado de equilíbrio. Com a retomada do equilíbrio, alguns sintomas iniciais vão desaparecendo, porém esta adaptação utiliza da energia que o organismo necessita para outras funções vitais.

A parte da energia adaptativa da pessoa o organismo entra na fase de exaustão. O terceiro estágio, dito “da exaustão” seria definido pela incapacidade do organismo em retornar ao equilíbrio, correndo o risco de um dano fisiológico irreversível. SELYE (1965) compara o nosso corpo a uma maquinaria de ajustamentos e equilíbrio, se ajustando eficiência a qualquer coisa que nos aconteça na vida. Mas, às vezes, essa maquinaria não funciona perfeitamente, há casos em que suas respostas são fracas demais, faltando proteção; outras vezes são fortes demais, e assim lesamos o próprio corpo com uma excessiva reação ao estresse.

METODOLOGIA

A metodologia aplicada neste artigo foi um questionário fechado com uma amostra de 30 colaboradores, onde o foco atual foi de destacar entre os motoristas com mais experiência e menos experientes, com maior e menor idade e quais seriam seus principais pontos de vista que poderiam os levar a uma situação de estresse.

A pesquisa de campo foi realizada em uma empresa de transporte coletivo urbano junto aos seus motoristas, cuja idade varia entre 25 a 55 anos, no período entre 11 e 13 de abril de 2014, no horário das 08:00 às 10:00h, no local onde se faz a troca de turno dos motoristas na sede da empresa. O tipo de pesquisa foi descritivo, quantitativo e qualitativo, sendo utilizado questionário com 12 perguntas tendo como opção de resposta sim ou não, envolvendo possíveis sintomas característicos do Estresse. O peso atribuído a cada resposta é de 50%, de onde serão obtidos os resultados percentuais e irão servir como indicadores de estressados (sim) ou não estressados (não).

Para dar fundamento à análise das manifestações do estresse em seus colaboradores, optamos também pela metodologia de uma revisão teórica literária sobre o tema, do autor: Lipp (1998, 2000, 2003)

ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS LEVANTADOS

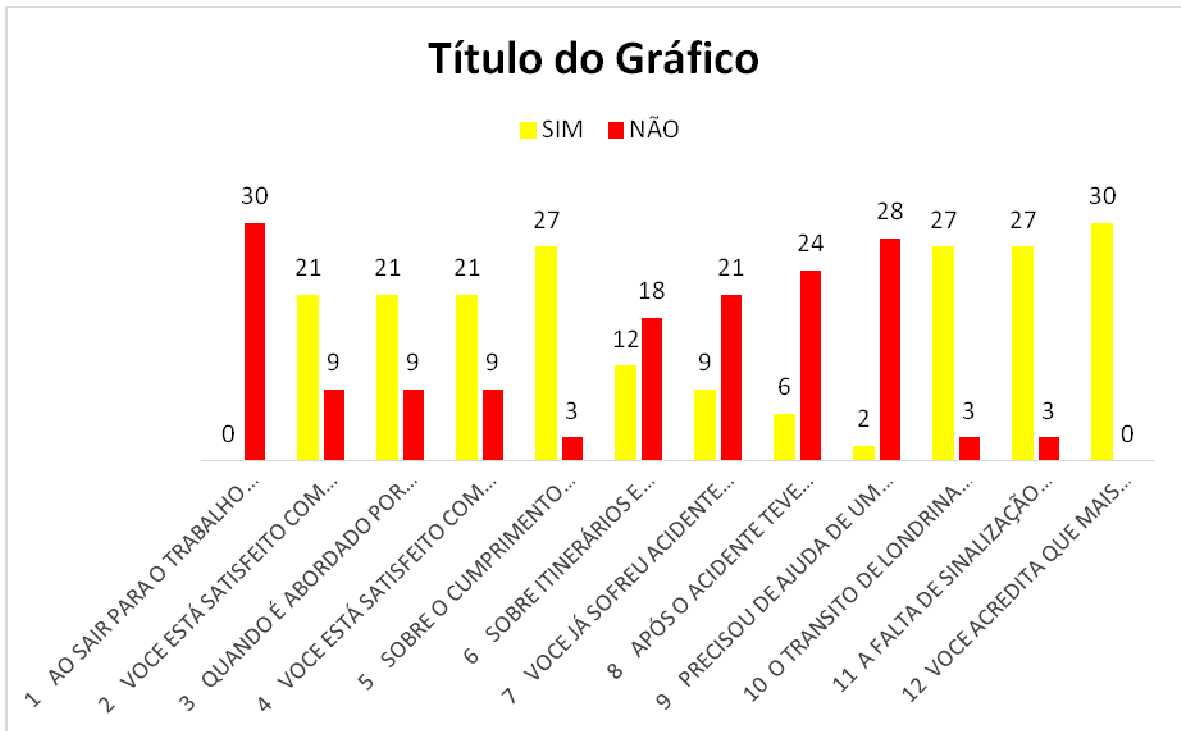


Gráfico 1: informativo com os dados coletados na aplicação do questionário na Empresa de Transporte Coletivo Urbano (FONTE: PRÓPRIA)

Após a análise dos dados coletados, foi possível mapear, através do questionário de perguntas aplicado aos motoristas, alguns indicadores que podem ser a causa de seu estresse enquanto exercem sua profissão, como veremos a seguir baseado no quadro abaixo:

Faixa Etária	Quantidade Entrevistada	Sintomáticos	Assintomáticos	Frequência Positiva (%)
25 A 40 Anos	18	10	8	44
Mais de 40 Anos	12	2	10	17

Quadro 1: Motoristas estressados dentre as faixas etárias pesquisadas.

Fonte: Próprios Autores

Da população amostral que foi entrevistada, 30 profissionais, a mesma foi dividida em dois grupos, separando-as pela faixa etária, sendo 18 com idade de 25 a 40 anos, e 12 com mais de 40 anos de idade.

Ao analisarmos as respostas temos o seguinte cenário: verificamos que 40% dos motoristas apresentaram situações em seu dia a dia que causam o estresse, e

60% responderam que os indicadores que constam no questionário não os causavam o estresse.

Dessa parcela dos 40% que apresentaram sintomas do estresse, o estudo indica que 80%, estão inclusos na faixa etária entre 25 a 40 anos e os outros 20 estão acima dos 40 anos de idade. Analisando os índices de maior relevância nas respostas desta população amostral (dos 40%) verificamos que os principais indicadores de estresse estão relacionados aos horários e itinerários a que são submetidos algumas vezes (item 6), constatamos também certa insatisfação com relação aos horários a que foram submetidos, alegando o dia como sendo o melhor turno a se trabalhar.

Também como causa a falta do uso de sinalização por parte dos outros motoristas, principalmente os que trafegam à sua frente (item 11) e o principal fator que foi o trânsito em geral na cidade de Londrina que vem constantemente aumentando nos últimos anos devido ao crescente número de veículos que entram em circulação a cada ano que passa.

CONCLUSÃO

Essas situações do dia a dia nos levaram à realização da pesquisa do estresse em motoristas no transporte coletivo de ônibus urbano, tendo implícito que o estresse excessivo e mal conduzido representa problema de significativa

magnitude, que afeta tanto os motoristas quanto a própria comunidade, principalmente aquela que do transporte coletivo necessita para se locomover.

Surge a necessidade de mais estudos nesta área, que através do conhecimento da real situação dos motoristas de ônibus urbano, medidas possam ser tomadas na direção de uma melhor qualidade de vida para a comunidade e o profissional motorista.

Este estudo acadêmico prima ainda pela divulgação deste problema, que hoje não é vista por grande parte da população e que poderá servir como base para a empresa, para amenizar suas estatísticas com problemas gerados pelo estresse e que não eram claramente identificadas antes da apresentação deste trabalho acadêmico.

Poderá também estar colaborando de forma extremamente importante na qualidade de vida de seus motoristas, diminuindo seus índices de afastamento do trabalho por esta “doença invisível” que é o estresse.

De acordo com as pesquisas feitas, concluímos que existe um índice relevante de estresse em nossos motoristas de transporte coletivo urbano que transitam na cidade de Londrina.

Realizar uma campanha educativa de trânsito se faz necessário para conscientizar os demais motoristas para que respeitem e utilizem a sinalização de seus veículos de forma correta e segura, principalmente em relação aos veículos de transportes coletivos. Uma realização periódica na empresa de readequação no quadro de horários e itinerários dos motoristas, de modo a deixá-los mais satisfeitos com suas rotas, e por fim a implementação de uma grande campanha de conscientização geral no trânsito que é a “Campanha de Preferência Coletiva”.

Motivo pelo qual o trânsito de nossa cidade está cada dia pior, e o índice de estresse de profissionais da área é bem relevante, o que causa aumento nos acidentes de trânsito, no número de profissionais afastados por fatores causados

pelo estresse, a rotatividade de contratações e demissões nas empresas de transporte coletivo.

A princípio o foco principal deste projeto é o trânsito na cidade de Londrina, com expectativas de a campanha se tornar modelo para outras cidades.

Por quem será feito? Pelas empresas de transporte coletivo juntamente com a Companhia Municipal de Transito e Urbanização (CMTU).

Sugerimos estampar as traseiras do ônibus de transporte coletivo das duas empresas que transitam em nossa cidade, com a logo marca da campanha que recebeu de seus autores o nome de “Preferência Coletiva”. Onde os demais motoristas que fazem parte do trânsito na cidade de Londrina estariam dando preferência aos transportes coletivos, usando corretamente a sinalização de seus veículos e estariam colaborando de forma relevante com a melhoria do trânsito dos transportes coletivos.

ANEXOS



**INSTITUTO DE ENSINO SUPERIOR DE
LONDRINA
INESUL**

LIPP, M.E.N. MALAGRIS, L.E.N. – Manejo do Estresse, In: Range B., Campinas, 1995.

SELYE, H. Estresse: A tensão da vida. São Paulo, Ed. Ibrasa, 1965.