

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA
DEPARTAMENTO DE SAÚDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM E SAÚDE
NÍVEL MESTRADO ACADÊMICO

**ASPECTOS PSICOSSOCIAIS E QUALIDADE DE VIDA DE MOTORISTAS DE
ÔNIBUS**

TÂMARA SOUZA SANTOS

JEQUIÉ/BA
2018

TÂMARA SOUZA SANTOS

**ASPECTOS PSICOSSOCIAIS E QUALIDADE DE VIDA DE MOTORISTAS DE
ÔNIBUS**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, área de concentração em Saúde Pública, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Enfermagem e Saúde.

Linha de pesquisa: Educação em saúde e Sociedade.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Nagib Boery.

JEQUIÉ-BA

2018

S233f Santos, Tâmara Souza.

Aspectos psicossociais e qualidade de vida de motoristas de ônibus/ Tâmara Souza Santos.- Jequié, 2018.

74f.

(Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB, sob orientação do Prof. Dr. Eduardo Nagib Boery)

1. Qualidade de vida 2. Condições de trabalho 3. Saúde do trabalhador I.
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia II. Título

CDD – 331.25

SANTOS, Tâmara Souza. Aspectos psicossociais e qualidade de vida de motoristas de ônibus. 2018. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. Jequié.

FOLHA DE APROVAÇÃO



Assinatura do Professor

Prof. Dr. Eduardo Nagib Boery.
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB
Orientador e Presidente da Banca de Defesa



Prof. Dr. José Ailton Oliveira Carneiro.
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB



Prof^ª. Dr^ª. Ana Angelica Leal Barbosa
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - PPGREC - UESB

Jequié/BA

2018

DEDICATÓRIA

Dedico este estudo aos meus pais por todo amor, zelo e incentivo, em especial a mulher da minha vida, a minha mãe *Marineide Gonçalves*, minha maior inspiração.

Dedico ainda ao meu esposo *Gesi* que trouxe serenidade e poesia a todos os momentos dessa grande conquista.

Aos meus irmãos *Lorena, Matheus, Tamiles, Juan e Georgia* por todo amor e amizade. Obrigada por serem essenciais. Amo vocês!

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente, **a Deus**, Senhor da minha vida. Obrigada Deus pelo teu amor e cuidado dia após dia. Obrigada por conduzir minha vida por caminhos cheios de luz, paz, sabedoria e crescimento.

A toda a **minha família (Mãe, Pai, irmãos, Minha vó Tereza, tia Jane, Clara, Midian)** por sempre acreditar no meu potencial, obrigada por serem meus maiores incentivadores nesta e em todas as caminhadas da vida. Amo vocês incondicionalmente!

Ao meu Esposo **Gesi** que trouxe serenidade e poesia a todos os momentos, obrigada por todo apoio e por ser um exemplo de profissionalismo e dedicação.

Ao **Prof. Dr. Eduardo Nagib Boery** que me acolheu desde o segundo semestre de graduação, obrigada por todos os ensinamentos, por todo carinho, sou eternamente grata ao meu orientador; Deus lhe abençoe por tudo!

A **Prof^ª. Dr^a PhD. Rita Narriman Silva de Oliveira Boery** por todo carinho e conhecimento repassado. Agradeço por ter inspirado a minha carreira, além de toda dedicação e profissionalismo.

Aos meu amigos **Msc. Eliane Bomfim e Msc. Bruno Gonçalves** pelas contribuições indispensáveis para a construção desse trabalho. Obrigada pela amizade sincera e por estarem prontos a me ajudar em todos os momentos.

Ao **Prof. Dr. José Ailton e a Prof^ª. Dr^a. Ana Angelica Leal Barbosa**, Agradeço por todas as contribuições realizadas para o desenvolvimento do estudo.

A **Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB)** e ao **Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES)** pela responsabilidade e compromisso em realizar suas atividades.

Aos **Professores do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES)**, pela dedicação, compromisso em passar os ensinamentos durante as aulas.

Aos meus amigos da vida **Dilce, Roseval, Roberval** por serem companheiros e incentivadores em todos os segundos. Por acreditarem em mim, mais do que eu mesma muitas vezes.

Aos meus colegas de mestrado pelo convívio, em especial **Mônica e Rafaela**, obrigada pelos momentos de alegrias, descontração, além de todo aprendizado durante as aulas.



Aos meus companheiros e amigos do **Grupo de Pesquisa Saúde e Qualidade de Vida**, por todo conhecimento adquirido ao longo de todos esses anos. Por sermos a família QV.

Jequié/BA

2018

SANTOS, Tâmara Souza. Aspectos psicossociais e qualidade de vida de motoristas de ônibus. 2018. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde. Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia. Jequié.

RESUMO

A proporção crescente de adoecimento relacionados a prática laboral dos motoristas de ônibus está associada a fatores de riscos relacionados as condições de trabalho, que inclui longas jornadas de trabalho, condições ergonômicas inadequadas, além da violência urbana que exige um estado de vigília permanente e estressante. Os motoristas de ônibus fazem parte de um grupo de risco com elevado potencial para o desenvolvimento de comorbidades que podem interferir na qualidade de vida do profissional, uma vez que afeta o desempenho e influencia diretamente no processo saúde/doença desses indivíduos. Este estudo teve como objetivo geral: analisar os fatores associados à qualidade de vida de motoristas de ônibus e objetivos específicos: verificar a associação entre os aspectos psicossociais do trabalho, qualidade de vida dos motoristas de ônibus e averiguar associação entre as condições de trabalho e a QV dos motoristas de ônibus. Trata-se de um estudo de base populacional de corte transversal. Para coleta dos dados foram utilizados instrumentos padronizados, autoaplicáveis, e respondidos pelos participantes do estudo, estes foram constituídos por três eixos temáticos, a saber: inquérito sociodemográfico, inquérito sobre a QV e inquérito sobre as condições laborais. As variáveis sociodemográficas e laborais foram descritas através de frequências absolutas e relativas. Para fins de observação do padrão de distribuição dos dados, foi aplicado o teste Kolmogorov-Smirnov, sendo evidenciada a não normalidade ($p > 0,05$). Os resultados do estudo foram apresentados através de mediana e intervalo interquartil. Quanto à comparação dos resultados entre os grupos foram utilizados os testes de Mann-Whitney e Kruskal-Wallis e correlação de Spearman com nível de significância de 5%. Quanto aos resultados, evidenciou-se que os motoristas de ônibus com alta demanda psicológica sobre o trabalho apresentaram pior percepção de qualidade de vida no domínio físico. Em relação ao baixo controle sobre o trabalho foi observado pior percepção de qualidade de vida no domínio relações sociais e meio ambiente. Em relação aos que apresentaram situação de alta exigência, observou-se pior percepção de qualidade de vida no domínio meio ambiente. Considerando as condições de trabalho vivenciadas pelos motoristas de ônibus, observou-se que a mesma influencia na percepção de qualidade de vida, os motoristas com menor tempo de serviço apresentaram pior percepção de QV no domínio psicológico e os com mais tempo apresentaram pior percepção na avaliação geral da QV. Ainda foi possível notar que o aumento da quantidade de dias de trabalho influenciou negativamente a QV, sendo observado associação entre o período noturno com o domínio relações sociais. Assim torna-se necessário a elaboração de recomendações acerca do trabalho realizado pelo motorista no sentido de gerar um maior esclarecimento sobre as possibilidades de problemas relacionados ao trabalho.

Descritores: Qualidade de vida; Condições de trabalho; Saúde do trabalhador

ABSTRACT

The increasing proportion of sickness related to the work practice of bus drivers is associated with related risk factors such as working conditions, which include working hours, inadequate ergonomic conditions, and urban violence that require a permanent and stressful state of alertness. Bus drivers are part of a risk group with potential for the development of comorbidities that may interfere with the professional's quality of life, since it affects performance and directly influences people's health / illness process. The objective of this study was to analyze factors associated with the quality of life of intercity bus drivers. And as specific objectives: to verify an association between the psychosocial aspects of the work. quality of life of intermunicipal bus drivers and evaluator of association between working conditions and QV intermunicipal bus drivers. This is a population-based cross-sectional study. For data collection, standardized, self-administered and answered by the participants of the study, these were composed of three thematic axes, namely: sociodemographic survey, QOL survey and survey on working conditions. As sociodemographic and labor variables were described through absolute and related frequencies. For the observation fins of the data distribution pattern, it was applied in the Kolmogorov-Smirnov test, showing non-normality ($p > 0.05$). The study results were composed through the median and interquartile range. Regarding the comparison of results between the groups of test instruments of Mann-Whitney and Kruskal-Wallis and Spearman's correlation with the significance of 5%. Regarding the results, it was evidenced that bus drivers with high psychological demand on work presented worse perception of quality of life in the physical domain. In relation to low control over work, worse perception of quality of life was observed without emitting social relations and environment. In relation to those who presented the situation of high demand, observe the perception of quality of life without environmental control. Considering the working conditions experienced by bus drivers, it was observed that the same influence on the perception of quality of life, the drivers with shorter service time presented worse perception of QoL in the psychological domain and those with more time had worse perception in the evaluation of QoL. It was also possible to observe that the increase in the number of working days had a negative influence on QoL, being observed an association between the nocturnal period and the social relations domain. Thus, it is necessary to make recommendations about the work performed by the driver in order to generate a greater clarification about the possibilities of problems related to work.

Descriptors: Quality of life; Work conditions; Worker's health

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CNS	Conselho Nacional de Saúde
DL	<i>Decision Latitude</i> (controle sobre o trabalho)
IBGE	Instituto brasileiro de Geografia e Estatística
IQ	Intervalo interquartil
JCQ	<i>Job Content Questionnaire</i>
MODELO D-C	Modelo demanda-controle
OMS	Organização Mundial de Saúde
QV	Qualidade de vida
QVT	Qualidade de vida no trabalho
PD	<i>Psychological Demand</i> (demanda psicológica)
SPSS	<i>Statistical Package for the Social Sciences</i>
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
THE WHOQOL GROUP	<i>The World Health Organization Quality of Life Group</i>
UESB	Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
WHOQOL-BREF	Instrumento Abreviado de Avaliação da Qualidade de Vida

LISTA DE FIGURA

FIGURA 1. Esquema figurativo Modelo Demanda-Controle de KARASEK	23
--	----

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1. Domínios do <i>WHOQOL-bref</i> e fórmulas para conversão dos escores	22
---	----

TABELA

MANUSCRITO 1

TABELA 1. Características sociodemográficas dos motoristas de ônibus intermunicipal (N =138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.....	30
Tabela 2: Características laborais motoristas de ônibus intermunicipal (n =138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.	31
Tabela 3: Mediana e Intervalo interquartílico (IQ) dos domínios da qualidade de vida motoristas de ônibus intermunicipal (n =138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.....	31
Tabela 4: Comparação dos domínios da qualidade de vida com os grupos estratificados pela demanda e controle sobre o trabalho dos motoristas de ônibus intermunicipal (n =138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.....	32
Tabela 5: Comparação dos domínios da qualidade de vida com as categorias estratificadas pelo modelo demanda-controle (modeloD-C) dos motoristas intermunicipal (N = 138). Jequié, Bahia Brasil, 2017.....	33

MANUSCRITO 2

Tabela 1: Características sociodemográficas e laborais dos motoristas intermunicipais estratificadas pelo tempo de serviço (anos) no trabalho. Jequié-BA, 2017.....	43
Tabela 2: Mediana e intervalo interquartil (IQ) dos domínios da QV, estratificados pelo tempo de trabalho(anos) e turno de trabalho como motorista (N= 101). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.....	45
Tabela 3: Correlação entre dias de trabalho com os domínios da QV dos motoristas (N=138), Jequié, Bahia, Brasil, 2017.....	46

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 OBJETIVOS	16
3 REVISÃO DE LITERATURA	17
3.1. QUALIDADE DE VIDA.....	17
3.2 QUALIDADE DE VIDA E TRABALHO	18
3.3 FATORES ASSOCIADOS Á QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO COM ÊNFASE NAS CONDIÇÕES DE TRABALHO	19
4 MATERIAL E MÉTODOS	21
4.1 TIPO DE ESTUDO	21
4.2 LOCAL E PERÍODO DO ESTUDO.....	21
4.3 PARTICIPANTES DA PESQUISA	21
4.4 INQUÉRITO E TÉCNICAS DE PESQUISA	22
4.4.1. Inquérito sociodemográfico	22
4.4.2. Inquérito condições de trabalho	22
4.4.3. Inquérito sobre qualidade de vida	23
4.4.4. Inquérito sobre aspectos psicossociais	24
4.5 MÉTODOS PARA ANÁLISE DOS DADOS.....	25
4.6 ASPECTOS ÉTICOS	26
5 RESULTADOS E DISCUSSÃO	27
5.1 PRIMEIRO MANUSCRITO: ASPECTOS PSICOSSIAIS NO TRABALHO E QUALIDADE DE VIDA DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAL	28
5.2 SEGUNDO MANUSCRITO: CONDIÇÕES DE TRABALHO E QUALIDADE DE VIDA DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAL	42
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	55
REFERÊNCIAS	57
APÊNDICE A – TERMO DE CONCENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO	62
APÊNDICE B – INQUÉRITO SOCIODEMOGRÁFICO	64
APÊNDICE C – INQUÉRITO CONDIÇÕES DE TRABALHO	65
ANEXO A– WHOQOL-bref	66
ANEXO B –JOB CONTENT QUESTIONNAIRE – JCQ	70
ANEXO C – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA	75

1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário é de elevado risco à saúde física e mental do trabalhador. As situações geradoras de incômodo e sofrimento não são poucas e exigem desses profissionais esforços que, muitas vezes, vão além dos seus limites: a responsabilidade pela segurança de pedestres e usuários, longas jornadas de trabalho, ruídos e vibração, condições ergonômicas inadequadas, além da violência urbana que exige um estado de vigília permanente e estressante. Esses fatores agem diretamente sobre a saúde física e mental do motorista que, em conjunto com outros fatores, potencializam as doenças ocupacionais. Vale ressaltar a responsabilidade que este profissional tem quanto as vidas das pessoas durante a condução do veículo por várias horas (ZANONI, 2007).

Os fatores de risco decorrentes das condições de trabalho interferem no estado psicofisiológico, traduzindo-se em irritabilidade, insônia, distúrbios da atenção e em sintomas musculoesqueléticos. No entanto, há poucas investigações nacionais com relatos de percepção de sintomas psicossociais estressores em motoristas (SAPORITE, ET al 2010).

Nesse contexto, as condições de saúde e de trabalho de motoristas podem ser consideradas fator importante de dimensionamento da qualidade de vida (QV) e segurança nas rodovias, visto que diferentes fatores ambientais e de interação social contribuem para o aumento do estresse, dentre eles o trânsito (NERI, ET AL, 2005).

Nessa perspectiva, avaliar os fatores associados à QV de motoristas de ônibus, requer uma compreensão dos multifatores concernentes à sua prática laboral, não referindo apenas aos acidentes de trânsito, mas também aos fatores sociodemográficos presentes em suas vidas e aos aspectos psicossociais relacionados ao trabalho.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a QV é definida como a percepção que o indivíduo tem sobre sua posição na vida, no tocante à cultura e ao sistema de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações (THE WHOQOL GROUP, 1998). Trata-se, portanto, de um conceito subjetivo, multidimensional, que envolve elementos de avaliação tanto positivos como negativos e estabelece relação entre diferentes domínios (físico, psicológico, nível de independência, social e ambiental), cuja avaliação permite a verificação das dimensões nas quais os tratamentos serão efetivos, podendo direcionar medidas terapêuticas mais adequadas e,

provavelmente, diminuir os custos de saúde (THE WHOQOL GROUP, 1998; FLECK et. al, 1999; MINAYO; HARTZ; BUSS, 2000).

Sendo assim, tornou-se relevante o desenvolvimento deste estudo o qual propiciará subsídios para a identificação dos fatores que influenciam na QV e condições de trabalho dos motoristas. Considerando esses pressupostos foram levantadas algumas questões norteadoras: Qual a associação existente entre a QV desses motoristas de ônibus com os aspectos psicossociais do seu trabalho? Qual a relação entre a capacidade para o trabalho desses motoristas e os seus fatores sociodemográficos e qualidade de vida.

Desse modo, esse estudo tem como premissa a necessidade de se discutir a QV desses trabalhadores e sua inter relação, afim de investigar a ocorrência de estresse bem como as condições de ambiente no trabalho dos motoristas de ônibus. Reforçando a necessidade de sua construção, uma vez que, os resultados poderão apontar situações de saúde particulares dessa população, e incentivar a adoção de medidas preventivas por meio de ações educativas, cujo resultado reflete diretamente na ecologia e qualidade de vida do trabalhador.

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo Geral

- Analisar os fatores associados à qualidade de vida de motoristas de ônibus.

2.1 Objetivos Específicos

- Verificar a associação entre os aspectos psicossociais do trabalho e a qualidade de vida dos motoristas de ônibus.
- Averiguar associação entre as condições de trabalho e a QV os motoristas de ônibus.

3 REVISÃO DE LITERATURA

3.1. QUALIDADE DE VIDA

A temática que envolve a relação da saúde humana com a QV tem sido objeto de vários estudos ao longo de várias décadas. A maior parte desses estudos tem como princípio fundamental básico o conceito de saúde contemporâneo definido pela OMS, em 1948, como sendo não apenas a ausência de doença, mas também um estado de completo bem-estar físico, mental e social (DELFINO et al., 2012).

Segundo o grupo de QV da OMS intitulado *The World Health Organization Quality of Life Group (WHOQOL)*, QV é uma construção subjetiva (percepção do indivíduo em questão), multidimensional e composto por dimensões positivas (como a mobilidade) e negativas (como a dor), sendo baseada em três princípios fundamentais: capacidade funcional, nível sócio-econômico e satisfação (THE WHOQOL GROUP, 1998).

A partir dessa natureza multidimensional, a QV pode ser considerada de acordo com quatro fatores, através da percepção do indivíduo sobre sua condição física, afetiva e cognitiva; por meio dos relacionamentos sociais e papéis sociais adotados na vida; além dos aspectos diversos relacionados ao ambiente onde vive (SEIDL; ZANNON, 2004). Nos últimos anos, a QV tornou-se uma variável útil para determinar o impacto global das doenças e dos tratamentos médicos, a partir da perspectiva do paciente (BERLIM; FLECK, 2003).

O conceito de QV é muito dinâmico, que se modifica no processo de viver das pessoas. Pois a satisfação com a vida e a sensação de bem-estar pode, muitas vezes, ser um sentimento momentâneo. No entanto, acreditamos que a conquista de uma vida com qualidade pode ser construída e consolidada, num processo que inclui a reflexão sobre o que é definitivo para sua QV e o estabelecimento de metas a serem atingidas, tendo como inspiração o desejo de ser feliz (SILVA, 2009; GUERREIRO, 2005).

O caráter multifacetário da QV tem sido utilizado como uma medida de desfecho em diferentes áreas do conhecimento no campo clínico, político e social. A sua mensuração em diversos grupos populacionais poderia gerar informações para o rastreamento e identificação das necessidades de saúde, além de poder comparar o estado de saúde de diferentes grupos e, posteriormente propor intervenções (CAMPOS; RODRIGUES NETO, 2008).

De acordo com o objetivo QV esta relacionada à satisfação das necessidades mais básicas da vida humana como a alimentação, acesso a água potável, habitação, trabalho, educação, saúde e lazer; elementos materiais que têm como referência noções relativas de

conforto, bem-estar e realização individual e coletiva. O desemprego, a exclusão social e a violência são, de forma objetiva, reconhecidos como a negação da QV (LEITE, 2012).

Neste contexto, o termo QV deve estar relacionado ao bem estar e a fatores que não se reportem somente a ausência ou à presença de doenças, mas também à promoção de hábitos que conduzam à boa saúde física e mental, influenciando positivamente a vida do indivíduo (WHO, 1995, PASCOAL, 2006).

3.2 QUALIDADE DE VIDA E TRABALHO

A QV tem sido motivo de atenção por parte das populações nos últimos anos. Viver o maior tempo possível e com máxima QV configura-se como uma das mais antigas preocupações da humanidade, e conseqüentemente, o ato de cuidar da saúde é algo inerente a esses anseios. A busca pela qualidade de vida no trabalho (QVT) e a implementação de ações visando melhorias para as pessoas, não pode ser considerada como um custo nas planilhas das organizações, já que os gastos com afastamentos e ações trabalhistas são maiores do que uma medida preventiva (FLAUSINO, 2011; CAVASSANI, 2006).

Cuidar do bem-estar e segurança dos indivíduos é de extrema importância para assegurar uma maior produtividade e qualidade no trabalho sem contar no alcance de maior satisfação na vida familiar e pessoal, porém é válido considerar que QVT interfere não somente no trabalho em si, mas tem implicações do campo familiar e social dos indivíduos, e vice-versa. A QV no ambiente de trabalho não se restringe apenas em prevenir acidentes de trabalho; tem que envolver todas as esferas da organização (CAVASSANI, 2006).

O estresse e desgaste do trabalhador têm sido cada vez mais relacionados a fatores associados ao trabalho, resultando no adoecimento e perda da capacidade laboral. Assim, essa problemática tem despertado a atenção e suscitado discussões e estudos em vários países no sentido de reconhecer, prevenir ou controlar o estresse laboral (ZANELLI, 2010). Neste sentido o setor da saúde, possui papel fundamental, colaborando com indicadores e medidas que diminuem os riscos pessoais e ambientais, desenvolvendo ações de saúde individuais e coletivas, de caráter multiprofissional, procurando introduzir, manter e avaliar medidas preventivas nas empresas (DYNIEWICZ, 2009).

A QVT é notada individualmente pelos empregados e deve envolver condições seguras; um trabalho que valha a pena fazer; remuneração e benefícios adequados; certa estabilidade no emprego; supervisão competente; feedback quanto ao seu desempenho; oportunidade de crescimento e de aprendizado no emprego; possibilidade de promoção com

base no mérito; clima social positivo e justiça social. Tal fato envolve não somente os aspectos intrínsecos do cargo, como todos os aspectos extrínsecos e contextuais (SALLES, 2006; MORENO et al., 2011).

Nesse contexto, a QVT representa o grau em que os membros das organizações são capazes de satisfazer suas necessidades pessoais por meio de sua atividade laboral. Desse modo, o incentivo ao desenvolvimento de comportamentos em relação a motivação para o trabalho, adaptabilidade e flexibilidade a mudanças no ambiente laboral são essências para o desenvolvimento de um trabalho com qualidade (CHIAVENATO, 2009; MORENO et al., 2011).

3.3 FATORES ASSOCIADOS À QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO COM ÊNFASE NAS CONDIÇÕES DE TRABALHO

O mundo do trabalho tem passado por profundas modificações ao longo dos séculos. As transformações tecnológicas, econômicas e psicossociais que vêm ocorrendo no âmbito do trabalho, sobretudo nas últimas décadas, têm provocado repercussões na saúde e na QV do trabalhado (REIS; FERNANDES; GOMES, 2010).

A capacidade do homem como trabalhador é indiscutível, seja nas instituições de ensino, grandes empresas privadas, instituições de saúde, entre outras. No entanto, isso impele a esses trabalhadores uma carga excessiva de pressão, demasiadas horas de trabalho, o que elevam os níveis de estresse, insônia, irritabilidade, entre outros fatores que desencadeiam um processo adoecimento laboral e de condicionamento para comportamentos de risco que podem influenciar negativamente na sua saúde e QV (BIAZIN, 2006).

As condições de saúde e de trabalho de motoristas de ônibus podem ser consideradas fator importante de dimensionamento da QV no trabalho, visto que diferentes fatores ambientais e de interação social contribuem para o aumento do estresse, dentre eles o trânsito (DE VITA, et al 2013).

Estes profissionais possuem um ambiente público de labor, o que de certa forma os expõe a poluição, condições do trânsito e vias. Ademais, possuem um macro local de trabalho: o trânsito e o micro: o ônibus. São trabalhadores que se submetem às normas da empresa com fiscalizações no que diz respeito ao cumprimento de horários, cuidados com o veículo, relacionamento com passageiros. É uma profissão onde não se compartilham as decisões, como as de executar o trabalho com segurança (BATTISTON, CRUZ, HOFFMANN, 2006).

No dia a dia dos trabalhadores há um aumento progressivo da busca pelo conforto e melhor condição de vida. No entanto, o risco à saúde pelo excesso de trabalho entre outros fatores, parece ser impeditivo da satisfação de necessidades e de desejos cada vez mais exigentes na vida em sociedade. A exposição prolongada às condições inadequadas expõe o trabalhador a distúrbios musculoesqueléticos e outras doenças ocupacionais responsáveis por um grande número de afastamentos do trabalho, tendo influencia direta na sua QV e capacidade laborativa (DYNIEWICZ, 2009). Além disso, por ser uma profissão que exige muita responsabilidade ao transportar pessoas, devem-se ter cuidados quantos aos riscos de acidentes e não colocar a vida dos passageiros em perigo. Afinal, essas consequências podem acarretar multas para as empresas e descontos de salários dos próprios motoristas (REIS et al., 2010).

Ao propiciar ao trabalhador um ambiente mais seguro e confortável, o setor da saúde tem papel fundamental neste sentido, colaborando com indicadores e medidas que reduzam riscos pessoais e ambientais, desenvolvendo ações de saúde individuais e coletivas, de caráter multiprofissional, procurando introduzir, manter e avaliar medidas preventivas nas empresas (DYNIEWICZ, 2007).

Assim, percebe-se que vários fatores contribuem para uma não QV do trabalhador, sendo que devem ser identificados e combatidos com políticas e ações que visem minimizar ou mesmo eliminar esses males que afetam, não somente o trabalho, mas também a vida familiar e social dos colaboradores (CAVASSANI, 2006).

4 MATERIAL E MÉTODOS

4.1 TIPO DE ESTUDO

Trata-se de um estudo epidemiológico com delineamento transversal. Também denominados como estudos seccionais ou de corte transversal, esse desenho de pesquisa tem sido amplamente empregado nas investigações científicas realizadas no campo da Saúde Coletiva. Neste tipo de estudo epidemiológico, o fator e o efeito são observados num mesmo momento histórico, produzindo “instantâneos” da situação de saúde de uma população ou comunidade baseado na avaliação individual do estado de saúde de cada um dos membros do grupo e, a partir daí, determinar indicadores globais de saúde para o grupo investigado (ROUQUAYROL; GURGEL, 2013).

4.2 LOCAL E PERÍODO DO ESTUDO

O estudo foi desenvolvido com motoristas de ônibus no período de agosto a outubro de 2017 em duas empresas de transporte de ônibus intermunicipal localizadas em um município no estado da Bahia, Brasil. Por solicitação, o nome das empresas não será identificado no presente estudo.

As duas empresas de transporte de ônibus intermunicipal são responsáveis em realizar viagens para municípios localizados nas regiões Sudoeste, Norte, Sul e Centro-oeste do estado. A primeira possui 70 profissionais motoristas, a segunda possui um quadro de 77 profissionais.

4.3 PARTICIPANTES DA PESQUISA

Após consultar os dados cadastrais dos motoristas juntamente com o setor de recursos humanos (RH) nas respectivas empresas, foram identificados, um total de 147 motoristas, configurando assim a população deste estudo. Os questionários foram aplicados na sala de reunião da garagem de ônibus, localizada no setor de operações. As entrevistas realizadas duraram em média 15 minutos.

Os critérios de inclusão foram estabelecidos a partir da política da empresa: profissionais com mais de um ano no cargo, acima de 22 anos, que assinaram Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE A). Participaram desta pesquisa 138

profissionais. A proposta do estudo foi apresentada aos participantes, bem como a leitura e a explicação do TCLE, a fim de orientar sobre possíveis questionamentos. Tudo transcorreu de acordo com as especificações éticas e legais da Resolução do Conselho Nacional de Saúde (CNS) Nº 466/2012 do Ministério da Saúde do Brasil, que regulamenta a pesquisa com seres humanos no país.

Excluíram-se os motoristas que não assinaram o TCLE que possuíam menos de um ano na profissão ou que ficaram afastados de suas atividades por mais de dois anos devido a tratamentos de saúde até a data das entrevistas. Ao todo, foram excluídos 03 profissionais da primeira empresa e 06 da segunda.

4.4 INSTRUMENTOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Para coletar os dados foram utilizados instrumentos padronizados, autoaplicáveis, e respondidos pelos participantes do estudo, estes foram constituídos por quatro eixos temáticos, a saber: inquérito sociodemográfico, inquérito sobre as condições laborais, inquérito sobre a QV e inquérito sobre os aspectos psicossociais.

4.4.1 Inquérito sociodemográfico

Utilizou-se o Questionário com dados sociodemográficos (APÊNDICE B) com as seguintes variáveis avaliadas: sexo, idade e faixa etária (em anos), situação conjugal, escolaridade, raça/cor. A variável raça/cor foi investigada de maneira autorreferida e categorizada em dois grupos: negros (pretos e pardos) e não-negros (brancos, amarelos e indígenas) (ARAÚJO et al., 2008).

4.4.2 Inquérito sobre as condições de trabalho

Para avaliar as condições de trabalho (APÊNDICE C) foi aplicado o instrumento que investiga as seguintes variáveis: tempo de trabalho como motorista, dias de trabalho, turno, outra atividade remunerada, renda mensal, exposição a poeira e fumaça.

4.4.3 Inquérito de qualidade de vida

O segundo bloco consistiu da avaliação da QV dos motoristas de ônibus. Foi utilizado o *WHOQOL-bref* (ANEXO A), que é um instrumento específico para avaliação da QV, composto por 26 questões (FLECK, 2000). A primeira questão refere-se à qualidade de vida de modo geral e a segunda, à satisfação com a própria saúde (THE WHOQOL GROUP, 1995). As outras 24 estão divididas nos domínios físico, psicológico, das relações sociais e meio ambiente (FLECK, 2000), sendo um instrumento que pode ser utilizado tanto para populações saudáveis como para populações acometidas por agravos e doenças crônicas (BERLIM; FLECK, 2003; GONÇALVES; VILARTA, 2004). Além do caráter transcultural, os instrumentos WHOQOL valorizam a percepção individual da pessoa, podendo avaliar qualidade de vida em diversos grupos e situações. Não existe um ponto de corte para este instrumento, sabe-se que quanto maior as médias encontradas se tem um melhor escore de QV (FLECK, 2000).

O domínio físico avalia as facetas: dor e desconforto; energia e fadiga; sono e repouso; mobilidade; atividades da vida cotidiana; dependência de medicação ou de tratamentos; e, capacidade de trabalho. O domínio psicológico: sentimentos positivos e negativos; pensar, aprender, memória e concentração; autoestima; imagem corporal e aparência; e, espiritualidade/religiosidade/crenças pessoais (THE WHOQOL GROUP, 1998; FLECK et al., 2000).

O domínio das relações sociais: relações pessoais; suporte/apoio social; e, atividade sexual. O domínio meio ambiente: segurança física e proteção; ambiente no lar; recursos financeiros; cuidados de saúde e sociais: disponibilidade e qualidade; oportunidades de adquirir novas informações e habilidades; participação e oportunidades de recreação/lazer; ambiente físico: (poluição/ruído/trânsito/clima); e, transporte (THE WHOQOL GROUP, 1998; FLECK et al., 2000). As 26 questões do *WHOQOL-bref* são constituídas por escalas contendo cinco itens Likert como respostas. A partir disso, pode estimar a média para cada dimensão avaliada e estabelecer posteriormente a transformação dos escores para uma escala de 0 a 100 (Quadro 1). Essas escalas avaliam a QV de acordo com a intensidade (nada a extremamente), capacidade (nada a completamente), frequência (nunca a sempre) e avaliação (muito insatisfeito a muito satisfeito; muito ruim a muito bom) (THE WHOQOL GROUP, 1998; FLECK et al., 2000).

Quadro 1: Domínios do *WHOQOL-bref* e fórmulas para conversão dos escores.

DOMÍNIOS	FÓRMULAS PARA CONVERSÃO
Físico	$(((((Q3+Q4+Q10+Q15+Q16+Q17+Q18)/7)*4)-4)/16*100)$
Psicológico	$(((((Q5+Q6+Q7+Q11+Q19+Q26)/6)*4)-4)/16*100)$
Relações Sociais	$(((((Q20+Q21+Q22)/3)*4)-4)/16*100)$
Meio Ambiente	$(((((Q8+Q9+Q12+Q13+Q14+Q23+Q24+Q25)/8)*4)-4)/16*100)$
Avaliação geral da QV	$(((((Q1 + Q2)/2)*4)-4)/16*100)$

FONTE: The *WHOQOL* Group (1998), FLECK et al (2000).

4.4.4 Aspectos psicossociais do trabalho

Para avaliação dos aspectos psicossociais do trabalho, utilizou-se a versão do instrumento *Job Content Questionnaire* (JCQ) (ANEXO B) que é composto por 49 questões. O JCQ foi traduzido e validado culturalmente para ser utilizado em trabalhadores que exercem serviços formais e informais no Brasil (ARAÚJO; GRAÇA; ARAÚJO, 2003; ARAÚJO; KARASEK, 2008). Este instrumento foi desenvolvido para aferir os aspectos relacionados a duas dimensões psicossociais presentes no ambiente de trabalho conhecido como Modelo Demanda e Controle sobre o trabalho (Modelo D-C). O Modelo D-C determina os níveis altos e baixos sobre a demanda psicológica no trabalho (*psychological demand*– PD) e o alto e baixo controle sobre o trabalho (*decision latitude* – DL) (KARASEK, 1979; ARAÚJO; GRAÇA; ARAÚJO, 2003).

Desse modo, o JCQ permitiu a construção de quadrantes baseados nas respostas às questões dos blocos de controle e demanda. Ambos são formados por itens com escalas de respostas do tipo *Likert*, cujos escores variam de 1 (discordo fortemente) a 4 (concordo fortemente). Posteriormente, procedeu-se o cálculo dos indicadores de DL e PD para dicotomizar a variável em alto e baixo nível sendo utilizada a mediana como corte da DL e PD, respectivamente 56 e 28. Após a dicotomização dos dados, foi construído o Modelo D-C, categorizando-o em: trabalho ativo (alto controle e alta demanda), alta exigência (baixo controle e alta demanda), trabalho passivo (baixo controle e baixa demanda) e baixa exigência

(alto controle e baixa demanda) (KARASEK, 1979; ARAÚJO; GRAÇA; ARAÚJO, 2003). A relação dessas dimensões pode ser visualizada na figura 1.

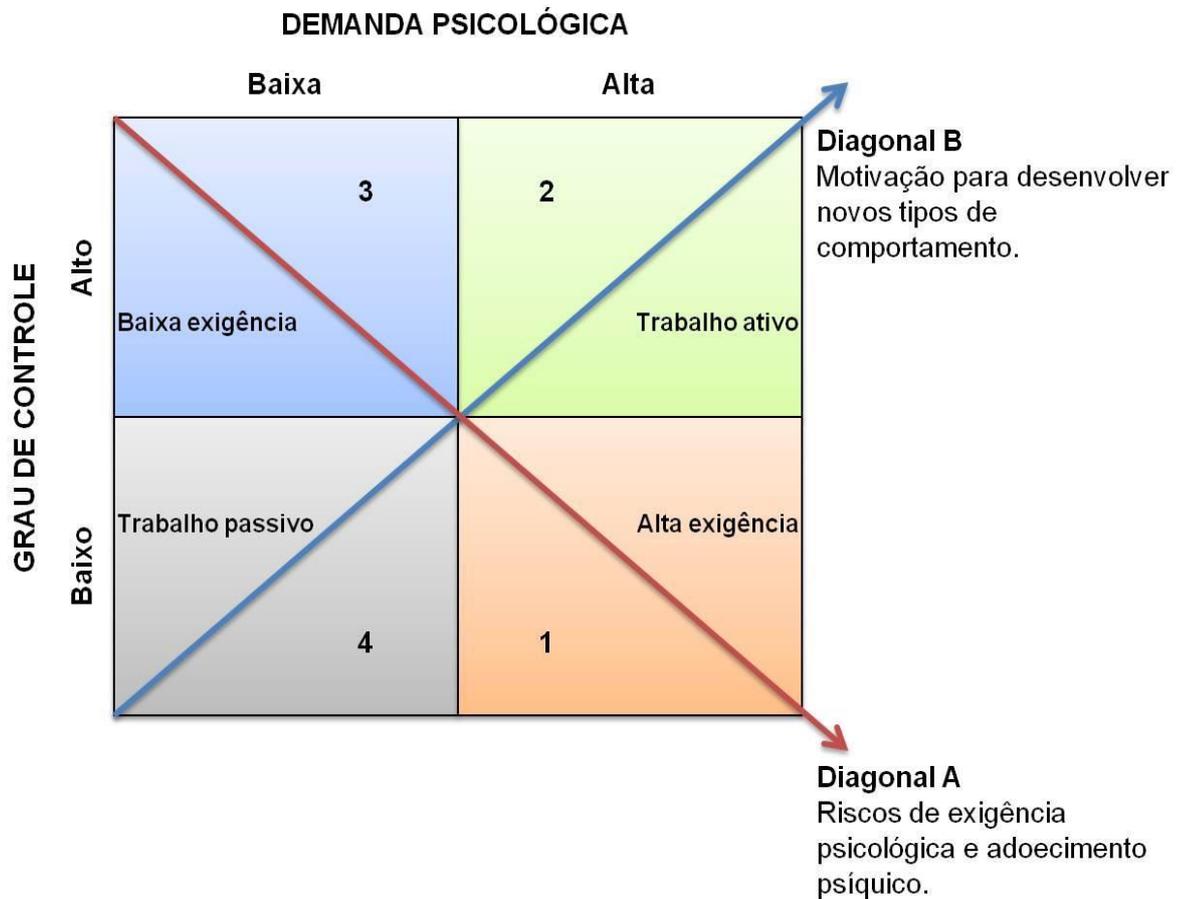


Figura 1: Esquema figurativo Modelo Demanda-Controle (KARASEK, 1979).

4.5 MÉTODOS PARA ANÁLISE DOS DADOS

As variáveis categóricas sobre o inquérito sociodemográfico e laboral foram descritas na forma de frequência absoluta e relativa. Em relação às variáveis contínuas foram apresentadas através de mediana, intervalo interquartil. Para verificar o padrão de distribuição dos dados, foi realizado o teste de *Kolmogorov-Smirnov*, sendo observado a não normalidade das variáveis ($p < 0,05$).

Para identificar diferença entre os níveis de controle e de demanda psicológica no trabalho e os domínios da QV foi realizado o teste de *Mann Whitney* (2 grupos). Com relação à comparação entre os domínios da QV com os quadrantes do Modelo D-C foi realizado o teste de *Kruskal-Wallis* (mais de 2 grupos).

Em seguida para constatar diferenças entre os domínios da QV e o tempo de serviço de motorista e o turno de trabalho, foi realizado o teste de *Mann Whitney* (2 grupos). Utilizou-se também a aplicação do teste de *Spearman* para avaliar a correlação entre os domínios de QV e os dias de trabalho exercido pelo motorista. O nível de significância adotado nos testes foi de $p < 0,05$. Numa das etapas do estudo, as variáveis sociodemográficas e laborais foram estratificadas pelo tempo de serviço como motorista de ônibus sendo categorizado em menor ou igual a dez anos (≤ 10) de serviço ou maior que dez anos (> 10) de serviço.

Para a realização da tabulação e análise de dados foi utilizado o software *Statistical Package of Social Sciences (SPSS)* versão 21.0.

4.6 ASPECTOS ÉTICOS

É relevante ressaltar que o projeto guarda-chuva “QUALIDADE DE VIDA E FATORES ASSOCIADOS EM DIVERSOS GRUPOS DE TRABALHADORES” do Grupo de Pesquisa Saúde SQV/CNPq/UESB já foi submetido à análise do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia através da Plataforma Brasil, sob CAAE: 16513213.3.0000.0055, em consonância com a Resolução número 466, de 12 de dezembro de 2012 do Conselho Nacional de Saúde (CNS)/Ministério da Saúde (MS), que aborda os critérios para a pesquisa envolvendo seres humanos (BRASIL, 2012).

Foram garantidos a liberdade de participação, a integridade do participante da pesquisa e a preservação dos dados que possam identificá-lo, garantindo, especialmente, a privacidade, sigilo e confidencialidade.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados deste estudo serão apresentados, a seguir, sob a forma de dois manuscritos, os quais foram elaborados de acordo com as normas dos periódicos selecionados para a submissão.

A seleção dos temas tem por finalidade contemplar os objetivos propostos pelo estudo e evidenciar a realidade vivenciada pelos motoristas de ônibus intermunicipal no que concerne à sua QV, aspectos psicossociais do trabalho e condições de trabalho, bem como sobre a relação entre esses fatores.

No intuito de responder ao primeiro objetivo específico: verificar associação entre a QV e aspectos psicossociais do trabalho dos motoristas de ônibus intermunicipal, foi elaborado o primeiro manuscrito, intitulado: “aspectos psicossociais e qualidade de vida de motoristas de ônibus intermunicipal”. O manuscrito será submetido para publicação na Revista Cogitare, que tem classificação Qualis B1.

Para responder o segundo objetivo específico: averiguar associação entre a QV com as condições de trabalho dos motoristas de ônibus, foi elaborado o segundo manuscrito, intitulado: “Condições de trabalho na qualidade de vida de motoristas de ônibus intermunicipal”. O manuscrito será encaminhado para publicação na Revista de Enfermagem Nordeste (REME), a qual possui classificação Qualis B1.

O objetivo geral, analisar os fatores associados à qualidade de vida, foi contemplado através dos manuscritos apresentados nos resultados do presente estudo.

ASPECTOS PSICOSSOCIAIS E QUALIDADE DE VIDA DE MOTORISTAS DE ONIBUS INTERMUNICIPAL

PSYCHOSYSTEM ASPECTS AND QUALITY OF LIFE OF INTERMUNICIPAL BUSES

Resumo

Objetivo: verificar a associação entre os aspectos psicossociais do trabalho e a qualidade de vida de motoristas de ônibus. **Método:** estudo de corte transversal, realizado com 138 motoristas de ônibus das empresas intermunicipais do município de Jequié, Bahia, Brasil. Foram utilizados instrumentos autoaplicáveis contendo informações sociodemográficos, Quality of Life-Bref Questionnaire (*WHOQOL-Bref*) e o Job Content Questionnaire (*JCQ*). **Resultados:** observou-se que os motoristas com alta demanda psicológica sobre o trabalho apresentaram pior percepção de qualidade de vida no domínio físico. Em relação ao baixo controle sobre o trabalho foi evidenciado pior percepção de qualidade de vida no domínio relações sociais e meio ambiente. Quanto aos que apresentaram situação de alta exigência, observou-se pior percepção de qualidade de vida no meio ambiente. **Conclusão:** Os motoristas de ônibus tiveram uma pior avaliação da QV nos domínios relações sociais e meio ambiente. Houve associação entre a demanda psicológica com o domínio físico e o controle do trabalho com os domínios relações sociais e meio ambiente.

Descritores: Motoristas; Qualidade de vida; Condições de trabalho

Abstract

Aim: Our goal was analyze a possible association of psychosocial aspects of work in the quality of life of bus drivers. **Method:** cross-sectional census, our study was carried out with 138 bus drivers from intercity companies of the municipality of Jequié, Bahia, Brazil. Self-applied tools were used, containing sociodemographic information, Quality of Life-Bref Questionnaire (*WHOQOL-Bref*) and Job Content Questionnaire (*JCQ*). **Results:** it was observed that drivers with high psychological demand on work presented worse perception of quality of life without physical control, in relation to low control over work and experience evidenced worse perception of quality of life non-stratum social relations and environment. What is a problem of high exigency, one observes worse perception of quality of life without environment. **Conclusion:** the psychosocial aspects of the work in the situation of high demand showed a greater impairment in the perception of drivers' quality of life.

Keywords: Drivers; Quality of life; Work conditions.

Introdução

A QV é definida como a sensação de bem estar pessoal relacionado às condições físicas, emocionais, sociais e ambientais almejando um grau de satisfação e melhoria da autoestima.¹ Trata-se de um tema que está sendo debatido no ambiente laboral e que há necessidade de se dedicar uma maior atenção acerca dos problemas que tem influenciado na saúde.²

A atividade do motorista de ônibus pode ser considerada desgastante, e o bom desempenho desta função está relacionado às condições de trabalho. Esse profissional é responsável por dirigir veículo de empresas particulares, intermunicipais e interestaduais, acionando comando tanto de marcha e direção, sendo assim conduzindo o veículo no itinerário, conforme as normas estabelecidas no trânsito, com o objetivo de transportar o passageiro.³

Desse modo, esses profissionais possuem um ambiente público de trabalho, o que lhes deixam expostos às condições do trânsito. Considera-se o local de trabalho como o ambiente “macro” e o ônibus “micro”. Além disso, estão submetidos às normas da empresa relacionados à fiscalização no cumprimento de horários, cuidados com o veículo, relacionamento com passageiros e responsabilidade sobre a vida de quem transporta. É uma profissão onde não se compartilham as decisões a tomar para executar o trabalho com segurança.⁴

Devido às condições de trabalho, os motoristas de ônibus estão susceptíveis a um grande número de situações com potenciais estressores, sendo considerados fatores implicadores a duração da jornada de trabalho, os baixos salários, o estado dos veículos, o congestionamento, a relação como público e a insegurança (exposto a assalto). Tais fatores favorecem o aparecimento de doenças afetando diretamente a qualidade de vida (QV) do profissional.⁵

As condições de saúde e de trabalho de motoristas podem ser consideradas fatores importantes para o dimensionamento da QV e segurança nas rodovias, visto que diferentes fatores ambientais e de interação social contribuem para o aumento do estresse, dentre eles o trânsito.⁶ Nessa perspectiva, avaliar os fatores associados à QV de motoristas de ônibus, requer uma compreensão dos multifatores concernentes à sua prática laboral, não referindo apenas aos riscos laborais, mas também aos fatores sociodemográficos presentes em suas vidas e aos aspectos psicossociais relacionados ao trabalho.

Dessa forma, esse estudo traz como premissa a necessidade de se discutir a temática QV dos motoristas de ônibus. Assim, apresentamos os resultados advindos desse estudo e esperamos que os mesmos possam sensibilizar as empresas responsáveis por esses profissionais aos quais exercem seu labor diário, no sentido de propor medidas que auxiliem na melhoria da QV desse trabalhador. Deste modo, o estudo teve como objetivo verificar a influência dos aspectos psicossociais e qualidade de vida de motoristas de ônibus intermunicipal.

Método

Trata-se de um estudo censitário de caráter transversal, realizado no período de Junho a novembro de 2017 em duas empresas de ônibus intermunicipais situadas no estado da Bahia. Foi realizado o levantamento do quantitativo de motoristas na Secretaria de Recursos Humanos (SRH), sendo constatado o total efetivo de 147 motoristas. Foram excluídos cinco motoristas que estavam afastados de suas atividades por mais de dois anos devido a tratamentos de saúde até a data da aplicação dos questionários. Quatro motoristas não foram encontrados após três tentativas.

A coleta de dados foi realizada por pesquisadores treinados e instruídos para acompanhamento e aplicação dos instrumentos do estudo a fim de evitar viés. Os instrumentos utilizados foram quatro: o inquérito sociodemográfico; inquérito das características laborais; o inquérito sobre a qualidade de vida; e o inquérito sobre os aspectos psicossociais do trabalho.

O inquérito sociodemográficos verificou características como: sexo, faixa etária, situação conjugal, escolaridade, raça/cor (negros e não-negros); em relação aos aspectos laborais foram verificadas as seguintes características: tempo de trabalho como motorista, dias de trabalho, turno, outra atividade remunerada e renda mensal.

No inquérito sobre a QV foi utilizado o *WHOQOL-bref*, instrumento validado no Brasil, que é específico para essa avaliação, podendo ser usado em diversos grupos e situações. Este instrumento é constituído de 26 questões, sendo duas gerais e 24 específicas. A primeira é caracterizada pela auto avaliação da QV e a segunda a satisfação acerca da própria saúde. As demais questões estão divididas nos domínios, físico, psicológico, das relações sociais e meio ambiente. As dimensões do *WHOQOL-bref* são estruturadas por respostas a partir de escalas *Likert*, as pontuações são divididas de 1 a 5 para cada questão.

Assim, foi possível estimar a média para cada dimensão avaliada e, posteriormente, estabelecer a transformação dos escores para uma escala de 0 a 100.⁴

Com relação a avaliação dos aspectos psicossociais do trabalho foram avaliados por meio do *Job Content Questionnaire (JCQ)*, instrumento desenvolvido por *Karasek*. Esse instrumento baseia-se nas proposições do modelo demanda-controle, que destaca o controle sobre o próprio trabalho e as demandas psicológicas envolvidas na sua realização como as características estruturadoras no processo de organização do trabalho. A partir dessa concepção, é proposto um modelo de análise da situação laboral com base na avaliação simultânea dos níveis de controle e demanda sobre o labor.²²

Desse modo, o modelo demanda-controle é formado por uma escala tipo Likert, cujo escore varia de 1 (discordo fortemente) a 4 (concordo fortemente). Para realizar o cálculo que indica os valores de controle e demanda psicológica foi necessário somar os indicadores de cada escala e posteriormente proceder a dicotomização em alto e baixo tendo como referência as medianas obtidas, respectivamente, 56 e 28, conforme o modelo desenvolvido por *Karasek*.⁸ Dessa forma, pode-se estabelecer as quatro situações laborais: trabalho de baixa exigência (que envolve baixa demanda psicológica e alto controle), trabalho passivo (com baixa demanda psicológica e baixo controle); trabalho ativo (alta demanda psicológica e alto controle) e trabalho de alta exigência (alta demanda psicológica e baixo controle). Esse modelo sustenta a hipótese de que o trabalho realizado na situação de alta exigência representa a condição de mais elevada exposição e riscos à saúde.⁸

Quanto à tabulação e análise de dados foi utilizado o *software Statical Package of Social Sciences (SPSS)*, versão 21.0. As variáveis categóricas do inquérito sociodemográfico e laboral foram descritas. Os domínios da QV foram computados e a normalidade dos resultados testada pelo teste de normalidade de *Kolmogorov-Smirnov*, sendo observado a não normalidade ($p > 0,05$). Desse modo, os domínios da QV foram calculados e descritos através de mediana e Intervalo interquartil (IQ).

Os resultados das dimensões da QV foram comparadas com o controle e a demanda psicológica sobre o trabalho, sendo aplicado o teste de *Mann Whitney* e em relação à comparação da QV com as quatro situações laborais do modelo D-C, foi realizado o teste de *Kruskal-Wallis*. O nível de significância adotado nos testes foi de $p < 0,05$.

Esse estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia sob CAEE nº 16513213.3.0000.0055 e obedeceu as determinações da resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde.⁹

Resultados

A tabela 1 apresenta evidencia do perfil sociodemográfico dos motoristas de ônibus investigados. Observou-se que todos são do sexo masculino, possuíam a mediana de idade de 41 anos (IQ 36-48), sendo 52,9% na faixa etária maior de 40 anos, 95,7% tinham o ensino médio, 77,5% possuíam uma companheira. Com relação a auto declaração de cor/raça, 61,6% foram categorizados como negros.

Tabela 1: Características sociodemográficas dos motoristas de ônibus intermunicipal. Jequié, Bahia, Brasil, 2017.

Variáveis	N(n =138)	%
Faixa etária		
≤40 anos	65	47,1
> 40 anos	73	52,9
Escolaridade		
Médio	132	95,7
Superior	06	4,3
Situação conjugal		
Com companheira	107	77,5
Sem companheira	31	22,5
Raça/cor		
Negros	85	61,6
Não Negros	53	38,4

Com relação às características do trabalho dos motoristas de ônibus, verificou-se que 54,3% trabalham a menos de 10 anos. Destaca-se que 63,8% dos motoristas trabalham menos de cinco dias na semana. Quanto ao turno, observou-se que 58,0% exercem o labor no período da manhã, além disso, 94,2% relataram não possuir outra atividade remunerada e 56,5% autodeclararam a renda mensal de três salários mínimos conforme tabela 2.

Tabela 2: Características laborais motoristas de ônibus intermunicipal Jequié, Bahia, Brasil, 2017.

Variáveis	N(n =138)	%
Tempo de trabalho		
≤10 anos	75	54,3
>10 anos	63	45,7
Dias de trabalho		
≤5 dias	94	68,1
>5 dias	44	31,9
Turno		
Diurno	84	60,8
Noturno	54	39,2
Outra atividade remunerada		
Sim	08	5,8
Não	130	94,2
Renda Mensal (salários mínimos)		
3 salários	78	56,5
4 salários	60	43,5

Os domínios da qualidade de vida foram avaliados em relação a mediana, e o IQ. Verificou-se que o domínio que apresentou a mediana mais elevada foi o domínio psicológico, 79,1 (75,2-87,5) a menor mediana observada foi do domínio meio ambiente 43,7 (40,6-46,8).

Tabela 3: Mediana e Intervalo interquartílico (IQ) dos domínios de qualidade de vida motoristas de ônibus intermunicipal (n =138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.

Domínios do Whoqol-Bref	Mediana	IQ
Físico	73,1	(67,8-82,1)
Psicológico	79,1	(75,0-87,5)
Relações Sociais	58,3	(58,3-66,6)
Meio Ambiente	43,7	(40,6-46,8)
Avaliação Geral da QV	75,0	(50,0-75,0)

No que concerne aos aspectos psicossociais do trabalho dos motoristas de ônibus, observou-se que 58,3% (n=81) enquadravam-se como baixa demanda psicológica para o trabalho, 41,7% (n=57) com alta demanda; 64,5% (n=89) possuíam baixo controle sobre o trabalho e 35,5% (n=49) com alto controle.

A tabela 3 apresenta a comparação da percepção da QV entre os grupos demanda psicológica e controle sobre o trabalho. Foi possível identificar que os indivíduos com alta demanda obtiveram pior percepção de QV no domínio físico e os indivíduos com baixo controle apresentaram pior percepção de QV no domínio relações sociais ($p < 0,05$).

Tabela 4: Comparação dos domínios da qualidade de vida com os grupos estratificados pela demanda e controle sobre o trabalho dos motoristas de ônibus intermunicipal (n =138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.

Domínios do Whoqol-Bref	Demanda Psicológica no Trabalho	Mediana (IQ)	Valor de p	Controle sobre o trabalho	Mediana (IQ)	Valor de P
Físico	Baixa demanda	75,0 (67,8-82,1)	0,042*	Baixo controle	75,0 (67,8-82,1)	0,540
	Alta demanda	71,4 (67,8-78,5)		Alto controle	71,4 (67,8-78,5)	
Psicológico	Baixa demanda	79,1 (75,0-87,5)	0,582	Baixo controle	79,1 (75,0-87,5)	0,708
	Alta demanda	79,1 (75,0-83,3)		Alto controle	79,1 (75,0-83,3)	
Relações Sociais	Baixa demanda	58,5 (58,5-66,6)	0,213	Baixo controle	58,3 (58,5-66,6)	0,046*
	Alta demanda	58,3 (58,5-66,6)		Alto controle	58,5 (58,3-66,6)	
Meio Ambiente	Baixa demanda	45,7 (40,6-46,8)	0,858	Baixo controle	43,7 (40,6-46,8)	0,032*
	Alta demanda	43,7 (39,0-46,8)		Alto controle	45,7 (39,0-46,8)	
Avaliação Geral da QV	Baixa demanda	75,0 (50,0-75,0)	0,711	Baixo controle	75,0 (50,0-75,0)	0,915

Alta demanda	75,0	Alto controle	75,0
	(50,0-75,0)		(50,0-75,0)

Quando comparados os domínios de QV com as categorias estratificadas pelo modelo demanda-controle - modelo D-C, foram evidenciadas diferenças estatisticamente significantes no domínio meio ambiente ($p < 0,05$), sendo possível constatar que os indivíduos em situação de alta exigência apresentaram pior percepção de qualidade de vida no trabalho ativo (Tabela 5).

Tabela 5: Comparação dos domínios da qualidade de vida com as categorias estratificadas pelo modelo demanda-controle (modelo D-C) dos motoristas de ônibus intermunicipal (N = 138). Jequié, Bahia Brasil, 2017.

Domínio do WHOQOL-Bref	Modelo Demanda-Controle	Mediana(IC)	Valor de p
Físico	Baixa exigência	78,5 (71,4-80,3)	0,285
	Trabalho passivo	75,0 (67,8-82,1)	
	Trabalho ativo	69,6 (67,8-78,5)	
	Alta exigência	71,4(67,8-78,5)	
Psicológico	Baixa exigência	79,1(75,0-89,5)	0,250
	Trabalho passivo	79,1(75,0-87,5)	
	Trabalho ativo	77,0(75,0-83,3)	
	Alta exigência	79,1(75,0-87,5)	
Relações sociais	Baixa exigência	60,3(58,3-66,6)	0,063
	Trabalho passivo	60,3(58,3-66,6)	
	Trabalho ativo	58,3(58,5-66,6)	
	Alta exigência	50,3(50,3-66,6)	
Meio ambiente	Baixa exigência	43,7(42,1-46,8)	0,044*
	Trabalho passivo	43,7(40,6-46,8)	
	Trabalho ativo	40,6(40,6-46,0)	
	Alta exigência	37,5(37,6-46,8)	
Auto avaliação da QV	Baixa exigência	75,0(75,0-75,0)	0,978
	Trabalho passivo	75,0 (75,0-75,0)	
	Trabalho ativo	75,0 (75,0-75,0)	

Discussão

Considerando as características sociodemográficas dos motoristas de ônibus participantes dessa pesquisa, observaram-se semelhanças em relação a outros estudos. Em geral, os profissionais são pessoas com idade acima de 40 anos, predominantemente do sexo masculino, casados ou em união estável, com nível médio de escolaridade.^{10,11}

Salienta-se que para exercer essa profissão é necessário anos de experiência como motorista, principalmente, nas situações em que o indivíduo exerceu o trabalho em outras empresas. Além disso, no processo de seleção é exigida a escolaridade de nível médio. Destaca-se ainda o fato de ser uma profissão predominantemente masculina, além de exigir muito esforço e horas de dedicação na condução do veículo aos locais de destino.¹² Apesar dos resultados desse estudo indicar exigências para exercer a profissão, outros estudos evidenciaram que o avançar da idade pode acarretar problemas no labor e influenciar no desempenho durante o serviço, sendo necessária periódica avaliação.^{13,14}

Os resultados do estudo evidenciaram que os motoristas conviviam com uma companheira. A situação conjugal permite uma maior interação social e promove o bem estar emocional que favorece positivamente a realização do trabalho. Logo, uma melhor interação associada ao psicológico do indivíduo influencia conseqüentemente na QV do trabalhador, de forma que ratifica a premissa de que o convívio familiar proporciona uma melhor capacidade profissional.¹⁵

Quanto ao tempo de trabalho, foi observada a prevalência de mais de 10 anos de profissão, sendo o serviço de motorista a principal atividade de fonte de renda dentre os trabalhadores. O serviço exclusivo de motorista, justifica-se pelo fato desses profissionais dedicarem uma carga horária extensa sentada durante a semana com alternâncias de horários e com pouco tempo para realizarem outras atividades devido as constantes viagens.¹⁶ Assim, o motorista torna-se vítima das condições adversas relacionadas ao trânsito bem como da precarização do trabalho, o que pode levar o indivíduo a ter problemas relacionado ao estresse afetando conseqüentemente a QV.^{17,18}

Com relação à renda observou-se o predomínio de três salários mínimos. Esse fato está relacionado ao tempo em que o profissional atua na empresa e a sua carga horária de trabalho. Contudo, a renda mensal é considerada um fator importante para manutenção da QV sendo

relacionada às condições gerais de vida, para as quais a torna-se fundamental para conduzir o acesso aos bens necessários à proteção e cuidados com a saúde.¹⁹

A comparação da percepção de QV entre os grupos por níveis de demanda psicológica evidenciou diferença significativa para o domínio físico; os motoristas com alta demanda psicológica no trabalho apresentaram pior percepção de QV no respectivo domínio. Isto pode estar associado às atribuições da profissão que lhe exige muita atenção, interação social e pressão para cumprir os horários.^{20,21} Ademais ressalta-se as condições ergonômicas do transporte, o fato de permanecer muito tempo na mesma postura, com uma carga horária extensa de trabalho e pouco tempo para descanso, favorece o aparecimento de alterações musculoesqueléticas, influenciando negativamente na QV. Esses achados corroboram com os estudos que avaliaram demandas psicológicas em grupos de trabalhadores e observaram impactos negativos das altas demandas psicológicas na saúde.^{22,23}

Avaliando a auto percepção dos motoristas quanto à associação da QV com o estresse ocupacional, constatou-se que os indivíduos com baixo controle sobre o trabalho possuem menor percepção de QV no domínio relações sociais. Como visto neste estudo, os principais estressores estão relacionados com a forma de exercera sua função, no que refere ao relacionamento com os colegas de mesma empresa, fiscais e passageiros. Isto pode ser percebido através da dificuldade em executar o trabalho ou pela pouca experiência profissional de alguns trabalhadores, sendo que o impacto do labor pode prejudicar as relações interpessoais e agravar o nível de estresse, provocando adoecimento e alteração na QV.²⁴

O controle sobre o trabalho refere-se ao uso de habilidades, ou seja, à capacidade de aprender coisas novas, variabilidade das tarefas, criatividade e desenvolvimento de habilidades. A dificuldade em exercer essas atribuições impactaram na associação entre os trabalhadores com baixo controle sobre o trabalho e o domínio meio ambiente, o que justifica a pior percepção de QV nessa dimensão.^{8,22} As dificuldades em exercer suas habilidades no trabalho influenciam tanto no ambiente interno quanto externo. A preocupação com a saúde, o medo de cometer infrações e de perder o emprego podem atenuar no baixo controle sobre o trabalho.^{25,26}

O domínio meio ambiente avalia a segurança física e proteção; ambiente no lar; recursos financeiros; cuidados de saúde e sociais; oportunidades de adquirir novas informações e habilidades; participação e oportunidades de recreação/lazer; ambiente físico (poluição/ ruído/trânsito/clima); e, transporte. Considerando a associação evidenciada entre o domínio meio ambiente e a alta exigência, constatou-se que os motoristas de ônibus com alta

exigência obtiveram uma pior percepção de qualidade de vida no respectivo domínio.⁷ A falta de lazer e cuidados pessoais podem favorecer o surgimento de estresse, de modo que contribui negativamente para a qualidade de vida. Isso demonstra que o trabalho exercido por esse profissional é desgastante e tende a repercutir nos cuidados de saúde, devido a surgirem preocupações com o sono, qualidade do trabalho e nos problemas familiares. O que ratifica os aspectos negativos da alta exigência no trabalho no domínio meio ambiente.²⁷

Conclusão

Os motoristas de ônibus tiveram uma pior avaliação da QV nos domínios relações sociais e meio ambiente. Houve associação entre a demanda psicológica com o domínio físico e o controle do trabalho com os domínios relações sociais e meio ambiente. Desse modo, os resultados permitem ratificar que as atividades ligadas ao setor de transporte são responsáveis pelos riscos a saúde do trabalhador. O profissional que executa tal serviço está exposto a situações das quais implicam no desgaste físico relacionado a alta demanda e da dificuldade em controlar e desenvolver as atribuições em virtude da carga de trabalho. Esses fatores interferem na saúde elevando o nível de estresse e diminuindo a QV.

Percebe-se também que a condição de alta exigência foi determinante para uma pior percepção de QV nos motoristas de ônibus no domínio meio ambiente, o que intensifica sintomas estressores relacionados ao ambiente externo como o familiar e o interno, o próprio trabalho. Diante das evidências, espera-se que os achados deste estudo possam ser utilizados na elaboração de recomendações acerca do trabalho realizado por esse profissional no sentido de gerar um maior esclarecimento sobre aos possíveis problemas relacionados ao trabalho, bem como proporcionar a melhoria na QV deste grupo laboral.

Referências

1. Matos SL, Neves FS. Avaliação do estresse dos motoristas da empresa viação javaé de gurupi/to. DESAFIOS: Revista Interdisciplinar da Universidade Federal do Tocantins. 2015; 1(02):185-197.
2. Battiston M, Cruz RM, Hoffman MH. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte urbano coletivo. Estud de psicol 2006; 11(Supl. 1):333-343. Baltazar CC, Maia ER, Figueiredo FJS,

3. Gonçalves Filho AP, Rocha MSR, Oliveira AFM, Santos UC, Costa JVR, Jesus JS. Working conditions of bus drivers in a large Brazilian metropolis. *Procedia Manufacturing*, 2015 3: 2505 – 09.
4. Fleck MPA, Louzada S, Xavier M, Chamovich E, Vieira G, Santos L, et al. Aplicação da versão em português do instrumento abreviado de avaliação da qualidade de vida “WHOQOL-Bref”. *Rev Saúde Pública* 2000; 34:178-83.
5. Mendonca RHF, Zihlmann KF, Freire ML, Oliveira RCSO, José NK. Qualidade de vida em pacientes com retinopatia diabética proliferativa. *RevBras Oftalmol*. [online]. 2008, 67(4): 177-183.
- 6 Reis RS, Hino AAF, Añez CRR. Perceived stress scale: realibity and validity study in Brazil. *J Health Psychol*. 2010;15(1):107-14.
7. Araújo TM, Carvalho FM. Condições de trabalho docente e saúde na Bahia: estudos epidemiológicos. *Educ. Soc*. 2009; 30(107): 427-49.
8. Araújo TM, Graça CC, Araújo E. Estresse ocupacional e saúde: contribuições do modelo demanda controle. *Ciênc Saúde Coletiva* 2003; 8:991-1003.
9. Brasil. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos. Brasília; 2012 Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>
10. Assunção AA, Silva LS. Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012 *Cad. Saúde Pública*. 2013; 29(12):2473-2486.
11. Silva AMB, Keller B, Coelho RW. Associação entre pressão arterial e estresse percebido em motoristas de ônibus. *J Health Sci Inst*. 2013;31(1):75-8
12. Pinto VLX, Moreira CVS, Bezerra IWL, Pequeno NPF. Labor, trabalho e ação: elementos pertinentes aos conceitos arendtianos em relatos autobiográficos de trabalhadores do setor de transportes *Saúde Soc*. 2014; 23(4):1288-1300.

13. Silveira LSS, Abreu CC, Santos EM. Análise da Situação de Trabalho de Motoristas em uma Empresa de Ônibus Urbano da Cidade de Natal/RN. *Psicologia: ciência e profissão*, 2014; 34 (1), 158-179.
14. Costa CSN, Freitas EG, Mendonça CS, Alem MER, Couy JCG Capacidade para o trabalho e qualidade de vida de trabalhadores industriais. *Ciência e saúde coletiva*, 2012; 17,(6):1635-1642.
15. Martins FF, Lopes RMF, Farina M. Nível de estresse e principais estressores do motorista de transporte coletivo. *Bol. - Acad. Paul. Psicol.* 2014; 34 (87).
16. Wei C, Gerberich SG, Ryan AD, Alexander BH, Church TR, Manser M. Risk factors for unintentional occupational injury among urbantransit bus drivers: a cohort longitudinal study. *Annals of Epidemiology* 27 2017; 763-770.
17. Aptel M, Aublet-Cuvelier A, Waldura D. Le risque de troubles musculosquelettiques chez les chauffeurs de bus: uneréalité. *Doc Med Travail* 2007; 111:335-47.
18. Battiston M, Cruz RM, Hoffmann MH. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *EstudPsicol (Natal)* 2006; 11: 333-43.
19. Hermann H, Saxenas S, Moodie R. Promoting mental health: concepts, emerging evidence, prac - tice. Geneva: World Health Organization; 2005.
20. Useche AS, Ortiz VG, CendelesBE. Stress-related psychosocial factors at work, fatigue, and risky driving behavior in bus rapid transport (BRT) drivers. *Accident Analysis and Prevention* 104 2017; 106–114
21. Siegrist, J., Li, J., 2016. Associations of extrinsic and intrinsic components of work stresswith health: a systematic review of evidence on the effort-reward imbalance model. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 13 (4), 432.
22. Karasek RA. Job demand, job decision latitude, and mental strain: implications for job redesign. *AdmSci Q* 1979; 24:285-308.
23. Alves MGM, Hökerberg YHM, Faerstein E. Trendsand diversity in the empirical use of Karasek'sdemand-control model (job strain): a systematicreview. *Rev Bras Epidemiol* 2013; 16:125-36.

24. Serafim AC, Campos ICM, Cruz RM, Rabusk MM. Riscos Psicossociais e Incapacidade do Servidor Público: Um Estudo de Caso Psicologia: ciência e profissão, 2012, 32 (3), 686-705
25. Taylor JE, Deane FP, Podd JV. Driving fear and driving skills: comparison between fearful and control samples using standardized on-road assessment. Behav Res Ther. 2007;45:805-18.
26. Cantini JÁ, Ribeiro L, Andrade SMHP, Pereira VM, Nardi AE, Silva CA. Medo e evitação na direção de veículos: características de motoristas que nunca dirigiram após obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. J Bras Psiquiatr. 2013;62(2):124-30.
27. European Agency for Safety and Health at Work. OSH in figures. Occupational safety and health in the transport sector: an overview. Luxembourg: Publications Office of the European Union; 2010.

CONDIÇÕES DE TRABALHO E QUALIDADE DE VIDA DE MOTORISTAS INTERMUNICIPAL

CONDITIONS OF WORK AND QUALITY OF LIFE OF INTERMUNICIPAL DRIVERS

Resumo

Objetivo: analisar a influencia das condições de trabalho na qualidade de vida de motoristas intermunicipal. **Método:** estudo de base populacional do tipo transversal, realizado com 138 motoristas de ônibus Intermunicipal de um município no estado da Bahia, Brasil. O instrumento de coleta de dados foi constituído por dados sociodemográficos, condições de trabalho e o Whoqol-Bref. **Resultados:** constatou-se que os motoristas com menor tempo de serviço apresentaram pior percepção de QV no domínio psicológico e os com mais tempo apresentaram na avaliação geral da QV. Ainda foi possível verificar que o aumento da quantidade de dias de trabalho influencia negativamente a QV Observou-se associação entre o período noturno com o domínio relações sociais. **Conclusão:** observa-se que as condições de trabalho interferem na qualidade de vida dos motoristas.

Descritores: Qualidade de Vida; Condições de Trabalho; Riscos Ocupacionais; Saúde do Trabalhador; Carga de Trabalho.

Abstract

Objective: to analyze the influence of working conditions on the quality of life of intermunicipal drivers. **Method:** a population-based cross-sectional study conducted with 138 drivers from the municipality of Bahia, Brazil. The data collection instrument consisted of

socio-demographic data, working conditions and Whoqol-Bref. **Results:** it was found that the drivers with shorter service time presented worse perception of QoL in the psychological domain and those with more time presented in the general evaluation of the QoL. It was still possible to verify that the increase in the number of working days negatively influence the QoL. It was observed association between the nocturnal period with the social relations domain. **Conclusion:** it is observed that the working conditions interfere in the quality of life of the drivers.

Descriptors: Quality of Life; Work conditions; Occupational Risks; Worker's health; Work load.

Introdução

As transformações tecnológicas, econômicas e psicossociais que vêm ocorrendo no âmbito do trabalho, principalmente nas últimas décadas, têm provocado repercussões na saúde e na integridade do trabalhador.¹ As condições nas quais o trabalho é realizado e a exposição do trabalhador no meio laboral resultam num impacto não apenas no processo saúde/doença, mas também na sua qualidade de vida.

As condições de saúde e de trabalho de motoristas podem ser consideradas fator importante de dimensionamento da qualidade de vida e segurança nas rodovias, visto que diferentes fatores ambientais e de interação social contribuem para o aumento de doenças decorrentes do trabalho.²

Os fatores de risco relacionados às condições de trabalho interferem no estado psicofisiológico do indivíduo, traduzindo-se em irritabilidade, distúrbios da atenção e problemas físicos. No entanto, há poucas investigações nacionais e internacionais quanto os relatos de percepção de sintomas em motoristas.³

Ressalta-se assim que a qualidade de vida é um conceito subjetivo, multidimensional, que envolve elementos de avaliação, tanto positiva como negativa, e estabelece relação entre diferentes domínios (físico, psicológico, nível de independência, social e ambiental). Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a qualidade de vida é definida como a percepção que o indivíduo tem sobre sua posição na vida, no tocante à cultura e ao sistema de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações.⁴

Este estudo tem como objetivo analisar a influencia das condições de trabalho na qualidade de vida de motoristas intermunicipal.

Método

Trata-se de um estudo epidemiológico, de base populacional do tipo transversal, realizado com motoristas de ônibus intermunicipal de duas empresas privadas de um município do estado da Bahia. A população de motoristas das empresas de ônibus juntas era de 147 indivíduos. Desse total, foram participantes do estudo 138 trabalhadores, sendo excluídos 05 motoristas que estavam afastados de suas atividades por mais de dois anos devido tratamento de saúde até a data das entrevistas e, 04 motoristas não foram encontrados após três tentativas.

Os pesquisadores efetuaram a coleta de dados no setor de transporte das duas empresas no período entre agosto a outubro de 2017. Inicialmente foram explicados, individualmente, os objetivos da pesquisa, a não obrigatoriedade da participação e o sigilo quanto as informações coletadas. Em seguida, realizava-se a apresentação dos instrumentos e solicitado seu autopreenchimento. O mesmo era constituído pelos seguintes blocos temáticos: aspectos sociodemográficos, características do trabalho, inquérito sobre a QV.

As variáveis sociodemográficos avaliadas foram: faixa etária (em anos), situação conjugal, escolaridade, raça/cor⁵. Com relação as características laborais foram verificadas as seguintes variáveis: renda mensal, outra atividade remunerada, dias de trabalho, turno, exposição a poeira e fumaça. Estando postulado que o tempo de serviço pode afetar as condições de trabalhos dos indivíduos⁶, optou-se por apresentar a caracterização da população estuda de acordo com tal variável categorizada aqui como menor ou igual a dez anos (≤ 10) ou maior que dez anos (> 10).

A QV foi avaliada por meio do instrumento *World Health Organization Quality of Life (WHOQOL-Bref)*. Esse instrumento é composto por quatro domínios da QV sendo que cada domínio tem por objetivo verificar a capacidade física (sete questões), o bem-estar psicológico (seis questões), as relações sociais (três questões) e o meio ambiente onde o indivíduo está inserido (oito questões), totalizando 24 questões. Além desses quatro domínios, existem duas questões que avaliam a QV de modo geral e a satisfação com a própria saúde.⁷

Após a aplicação dos instrumentos, os dados foram tabulados e analisados no *Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)*, versão 21.0 (IBM Corp., Armonk, Estados Unidos). Foram mensuradas as frequências relativa e absoluta para as variáveis categóricas. Para as variáveis quantitativas foi utilizada a mediana e intervalo interquartil (IQ). A normalidade dos dados foi analisada pelo teste de *Kolmogorov-Smirnov* sendo evidenciada a não normalidade ($p < 0,05$).

Foi utilizado o teste de *Mann-Whitney/Wilcoxon* para comparação de proporções entre os domínios da QV e as características do trabalho (tempo de serviço e turno de trabalho). Os resultados foram apresentados através de mediana e intervalo interquartil. Para avaliar a relação entre os domínios de QV e os dias de trabalho na semana, realizou-se o teste de correlação de *Spearman*. O nível de significância estatística adotado para ambos os testes foi p-valor <0,05.

Este estudo obedeceu às normas éticas e legais estabelecidas pela Resolução nº. 466/2012⁸, tendo sido aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, sob CAEE nº 16513213.3.0000.0055.

Resultados

Entre os avaliados, a mediana de idade foi de 41 anos (36 - 48), variando de 28 a 59 anos. Houve a predominância de indivíduos igual ou menos de 10 anos de serviço (≤ 10 anos) 58,7% (n=81), sendo todos do sexo masculino. Desse modo, foi possível observar quanto as características sociodemográficas que os indivíduos com menos de 10 anos de serviço possuía idade menor que 40 anos, quanto aos indivíduos com tempo de serviço acima de 10 anos evidenciou-se que a maioria possuía uma companheira, tinham o ensino médio e se auto declararam negros.

Ainda foi possível evidenciar as características laborais, os motoristas com o tempo menor ou igual a 10 anos no serviço recebiam três salários mínimos, não exerciam outra atividade remunerada, exerciam o período igual ou inferior a cinco dias de serviço na semana, com o turno diurno. Além disso, auto declararam expostos a poeira e a fumaça no dia a dia de trabalho.

Na Tabela 1 destacam-se as características sociodemográficas e laborais dos motoristas intermunicipais segundo o tempo de serviço (anos) na profissão.

Tabela 1: Características sociodemográficas e laborais dos motoristas de ônibus intermunicipal estratificado pelo tempo de serviço (anos) no trabalho (N= 138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.

Variáveis	Tempo de serviço como motorista de Ônibus			
	≤10 anos		>10 anos	
	n (81)	%	n (57)	%
CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS				
Faixa etária (em anos)				
≤ 40	43	53,1	22	47,1
> 40	38	46,9	35	52,9
Situação conjugal				
Com companheiro (a)	59	72,8	48	84,2
Sem companheiro (a)	22	27,2	09	15,8
Escolaridade				
Ensino Médio	76	93,8	56	98,2
Ensino Superior	05	6,2	01	1,8
Raça/Cor				
Negros	46	56,8	39	68,4
Não Negros	35	43,2	18	31,6
CARACTERÍSTICAS LABORAIS				
Renda Mensal				
3 salários	46	56,8	32	56,1
4 salários	35	43,2	25	43,9
Outra atividade remunerada				
Sim	04	4,9	04	7,0
Não	77	95,1	53	93,0

Dias de trabalho

≤5 dias	58	71,6	36	63,2
>5 dias	23	28,4	21	36,8

Turno

Diurno	50	61,7	34	59,6
Noturno	31	38,3	23	40,4

Exposição a poeira

Sim	45	55,5	31	54,3
Não	36	44,5	26	45,9

Exposição a fumaça

Sim	70	86,4	49	85,9
Não	11	13,6	08	14,1

No que concerne à comparação entre os domínios de QV segundo o tempo de serviço (anos) na profissão e o turno de trabalho, observou-se diferenças estatisticamente significativas. Os motoristas com tempo de serviço > 10 anos apresentaram pior percepção de QV nos domínios físico e na avaliação geral da QV. Quanto ao turno de trabalho, os motoristas que exerciam o trabalho noturno apresentaram pior percepção de QV no domínio relações sociais (tabela 2).

Tabela 2: Mediana e intervalo interquartil (IQ) dos domínios da QV, estratificados pelo tempo de trabalho (anos) e turno de trabalho como motorista de ônibus (N= 138). Jequié, Bahia, Brasil, 2017.

Domínios da QV	Tempo de serviço	Mediana (IQ)	Valor de p	Turno de trabalho	Mediana (IQ)	Valor de P
Físico	≤10 anos	71,4 (67,8-78,5)	0,332	Diurno	71,4 (67,8-78,5)	0,988
	>10 anos	75,0 (67,8-82,1)		Noturno	75 (67,8-82,1)	

Psicológico	≤10 anos	83,3 (75,0-87,5)	0,044*	Diurno	79,1 (75,0-87,5)	0,374
	>10 anos	79,1 (75-83,3)		Noturno	79,1 (75,0-83,3)	
Relações Sociais	≤10 anos	58,3 (58,3-67,8)	0,721	Diurno	66,6 (58,3-67,8)	0,042*
	>10 anos	58,3 (58,3-66,6)		Noturno	58,3 (58,3-66,6)	
Meio Ambiente	≤10 anos	43,7 (40,7-43,8)	0,988	Diurno	43,7 (40,7-46,8)	0,159
	>10 anos	43,1 (40,6-46,7)		Noturno	43,1 (40,6-46,7)	
Avaliação Geral da QV	≤10 anos	75,0 (67,8,-82,1)	0,033*	Diurno	75,0 (50,0-75,0)	0,105
	>10 anos	71,4 (67,8-78,5)		Noturno	68,7 (50,0-75,0)	

Já em relação a correlação entre os dias de trabalho com os domínios da QV, de maneira geral, evidenciou-se associação fraca entre o domínio físico e os dias de trabalho, de modo que quanto maior a quantidade de dias de trabalho menor será a percepção sobre a QV no domínio físico.

Tabela 3: Correlação entre dias de trabalho com os domínios da QV dos motoristas (N=138), Jequié, Bahia, Brasil, 2017.

Domínios da QV	Dias de trabalho
	R
Físico	-0,179*
Psicológico	0,097

Relações Sociais	0,106
Meio Ambiente	-0,053
Avaliação Geral da QV	-0,005

*Correlação de Spearman p-valor<0,05

Discussão

As condições de trabalho aos quais os motoristas de transporte intermunicipal são submetidos está condicionada a situações adversas em que exige elevado grau de exigência para a realização do labor.⁹ Trata-se de uma profissão composta majoritariamente por homens com escolaridade de nível médio que convivem com companheira. Essas características apresentadas corroboram com estudos realizados sobre o perfil dos motoristas tanto do âmbito nacional^{10,11} quanto internacional.^{12,13}

Observou-se no estudo que geralmente os motoristas com menos tempo no serviço convivem com companheira. A situação conjugal favorece a uma interação entre o bem estar emocional e o desenvolvimento com o trabalho, colaborando para uma melhor satisfação e equilíbrio na realização das atividades laborais.^{14,15} Logo, considera-se essa interação um fator para uma melhor percepção de QV, reforçando a premissa de reflexão sobre a influência das relações conjugais no emocional do indivíduo e suas consequências na vida profissional.¹⁶

Os motoristas de ônibus intermunicipal que estão a menos tempo de trabalho possuem renda mensal de três salários mínimos, de modo que o menor tempo de trabalho impacta no salário. Além disso, esses profissionais possuem apenas um único emprego com a carga horária de menor ou igual a cinco dias de trabalho no turno diurno. Assim, existe o risco da execução do trabalho rotineiro causar um desgaste físico. Isso ocorre devido a realização de longas viagens provocarem alterações dos ritmos biológicos e a redução do desempenho psicomotor, bem como o aumento de acidentes, o que afeta diretamente a saúde e a QV do trabalhador.¹⁷

Quando analisado a exposição a fumaça e poeira por parte dos motoristas, percebe-se que a maioria dos profissionais com menos de 10 anos de serviço foram os mais afetados. De maneira geral, independente do tempo de trabalho, esses trabalhadores estão expostos a fumaça e poeira em razão da execução da atividade laboral. Ademais, esse grupo populacional está exposto às substâncias produzidas pela fumaça como o monóxido de carbono (CO),

dióxido de enxofre (SO₂), o dióxido de nitrogênio (NO₂) e óxido nítrico (NO). Dessa forma, além de estarem expostos diretamente à poluição, estão expostos aos problemas e saúde que surgem ao longo dos anos.¹⁸

A condição laboral como o tempo de serviço interfere na QV, tal fato é observado no estudo, os motoristas de transporte municipal que estão a menos tempo de serviço obtiveram uma pior percepção de QV no domínio psicológico. Esse domínio avalia a frequência de sentimentos positivos e negativos; capacidade de pensar, aprender, memória e concentração; autoestima.^{4,7} A profissão de motorista exige grande responsabilidade, uma vez que ao transportar passageiros deve-se ter maior atenção quanto aos riscos de acidente e os perigos das estradas, principalmente em relação aos motoristas com pouco tempo de atividade laboral. Em estudo de caso realizado com motoristas de ônibus de transporte coletivo de uma empresa privada do Rio Grande do Sul, verificou-se que os profissionais com três meses de trabalho sofrem com transtornos e sintomas estressores decorrentes do trabalho.¹⁹

Ainda cabe destacar o desafio mental em que o motorista precisa ficar atento a muitos aspectos como: sinalização das vias, passageiros querendo descer, ou subir, atenção quanto ao local permitido de embarque e desembarque dos passageiros, e ainda ter cuidado com a condução do veículo. Essa pressão psicológica compromete diretamente a saúde e sua QV.^{20,21}

A preocupação com a saúde e a avaliação da QV foram fatores observados no estudo, sendo destacado que os profissionais com mais tempo de serviço apresentaram uma pior percepção de QV no domínio de auto avaliação. Ao realizar essa análise, pode-se inferir que os motoristas acreditam que a realização de trabalho ao longo prazo compromete a QV, isso é justificado pelas condições de trabalho do profissional. Desse modo, para se estabelecer uma QV melhor é necessário o equilíbrio entre o trabalho e os cuidados pessoais.²² Uma vida com qualidade é aquela que não está somente baseada nas questões financeiras, mas na vivência do bem-estar físico, mental e social vivenciados pelo ser humano.²³

Como visto neste estudo, observou-se que os motoristas que desempenham serviço noturno possuem pior percepção de QV no domínio relações sociais. O respectivo domínio avalia as relações pessoais, suporte/apoio social. No contexto desse resultado, assinala-se ainda que esses profissionais desenvolvem suas atividades sentados na maior parte da jornada de trabalho, sobretudo, no período noturno ao qual as paradas de ônibus são menores. Assim, as relações de comunicação com os passageiros nesse período são mais escassas, sendo que as viagens noturnas exige uma maior atenção quanto ao movimento das estradas, no sentido de evitar acidentes. Os horários noturnos, por necessitar de maior atenção, provoca dificuldades

na vida familiar e restrições à vida social e às atividades de lazer.²⁴ Além disso, pode contribuir para o aumento do estresse no dia a dia e comprometer a QV.²⁵

No que tange aos dias de trabalho, verificou-se que quanto maior a quantidade de dias no serviço, pior a percepção de QV no domínio físico. Os profissionais que trabalham no trânsito são alvos de desgastes físicos em decorrência do trabalho desenvolvido, o que pode resultar em futuros problemas de saúde, tais como fadiga e lesões musculoesqueléticas, e comprometimento na QV. Em geral, essas consequências tornam-se mais graves em profissionais motoristas que executam os serviços por muitos anos.^{22,26}

Conclusão

Conclui-se que os motoristas com o tempo menor ou igual a dez anos de serviço recebiam três salários mínimos, não exerciam outra atividade remunerada, exerciam o período igual ou inferior a cinco dias de serviço na semana, com o turno diurno e estavam expostos a poluição em decorrência do trabalho. Esses resultados viabilizaram discussões acerca de melhores condições de saúde e QV para este trabalhador.

A comparação dos domínios da QV com o tempo de trabalho permitiu evidenciar que os motoristas com menor tempo de serviço apresentaram pior percepção de QV no domínio psicológico e os com mais tempo de serviço apresentaram pior percepção de QV na sua auto avaliação. Já em relação ao turno de trabalho, observou-se associação entre o período noturno com o domínio relações sociais. Esses achados justificam-se por ser uma profissão que exige grande responsabilidade, uma vez que ao transportar passageiros devem-se ter atenção quanto aos riscos de acidente, sobretudo em relação aos profissionais com pouco tempo de experiência. Ademais o serviço noturno é um dos fatores que dificultam a socialização e o convívio com amigos e familiares.

Ainda cabe destacar a relação entre o domínio físico com os dias de trabalho. Nota-se que o aumento da quantidade de dias de trabalho influencia negativamente a QV. O desgaste físico em decorrência da atividade laboral pode ocasionar lesões e proporcionar aumento nos casos de ausência de trabalho devido agravamento na saúde e a busca por tratamento adequado.

Espera-se que os resultados advindos deste estudo possam incentivar a realização de novas pesquisas, a fim de evidenciar a relação causa/efeito das condições de trabalho na saúde e QV e trabalhadores motoristas.

Referências

1. Reis ALPP, Fernandes SRP, Gomes AF. Estresse e fatores psicossociais. *Psicol ciênc prof.* 2010;30(4):712-25.
2. Neri MW, Soares L, Soares C. 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.* 2005; 21(4): 1107-23.
3. Saporiti AF, Borges LH, Salaroli LB, Molina MDCB. Dores osteomusculares e fatores associados em motoristas de carretas nas rodovias do Espírito Santo. *Rev Brasileira de Pesquisa em Saúde.*2010; 12(1):71-8.
4. The World Health Organization quality of life assessment: development and general psychometric properties. *Soc sci med.* 1998;46:1569-85.
- 5 Araújo EM, Costa MCN, Hogan VK, Mota ELA, Araújo TM, Oliveira NF. Race/skin color differentials in potential years of life lost due to external causes. *Rev saúde pública.* 2009;43:405-12.
6. Narciso FV, Mello MT. Segurança e saúde dos motoristas profissionais. *Rev Saúde Pública* 2017;51:26
7. Fleck MPA, Louzada S, Xavier M, Chamovich E, Vieira G, Santos L, et al. Aplicação da versão em português do instrumento abreviado de avaliação da qualidade de vida “WHOQOL-Bref”. *Rev Saúde Pública* 2000; 34:178-83.
8. Brasil. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos. Brasília; 2012 Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>
9. Assunção AA, Silva LS. Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. *Cad. Saúde Pública.* 2013; 29(12):2473-86.
10. De Vitta A, De Conti MHS, Trize DM, Quintino NM, Palma R, Simeão SFAP. Sintomas musculoesqueléticos em motoristas de ônibus: prevalência e fatores associados. *Fisioter Mov.* 2013; 26(4): 863-71.

11. Oliveira BG, Nascimento TLRG, Teixeira JRB, Nery AA, Casotti CA, Boery EM. Influência da condição de trabalho na qualidade de vida de taxistas. *Rev Baiana de Enfermagem*, 2016; 30(1): 365-74.
12. Shi X, Zhang L. Effects of altruism and burnout on driving behavior of bus drivers. *Accid Anal Prev*. 2017; 102: 110–115.
13. Wei C, Gerberich SG, Ryan AD, Alexander BH, Church TR, Manser M. Risk factors for unintentional occupational injury among urban transit bus drivers: a cohort longitudinal study. *Ann Epidemiol*. 2017; 27(12): 763-70.
14. Costa CSN, Freitas EG, Mendonça LCS, Alem MER, Coury HJCG. Capacidade para o trabalho e qualidade de vida de trabalhadores industriais. *Ciênc Saúde Colet* 2012; 17 (6):1635-42.
15. Mesmer-Magnus J, Viswesvaran C. The role of the coworker in reducing work-family conflict: A review and directions for future research. *Pratiques Psychologiques*, 2009; 15(2):213-24.
16. Jansen NWH, Kant IJ, van Amelsvoort LG, Kristensen TS, Swaen GM, Nijhuis FJ. Work-family conflict as risk factor for sickness absence. *Occup Environ Med* 2006; 63(7):488-94.
17. Phillips RO, Sagberg F. Road accidents caused by sleepy drivers: Update of a Norwegian survey. *Accid Anal Prev*. 2013;50:138-46.
- 18 Silva DW, Andrade SM, Soares DA, Nunes EFPA, Melchior R. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. *Physis* 2008; 18(2):339-60.
- 19 Gonçalves J, Buaes CS. Sentidos do trabalho e do afastamento por problemas de saúde mental para motoristas de transporte coletivo urbano: um estudo de caso *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 2011; 14(2): 195-210.
- 20 Silva AMB, Keller B, Coelho RW. Associação entre pressão arterial e estresse percebido em motoristas de ônibus. *J Health Sci Inst*. 2013;31(1):75-8
- 21 Crizzle, A.M.; Bigelow, P.; Adams, D.; Gooderham, S.; Myers A.M.; Thiffault, P. Health and wellness of long-haul truck and bus drivers: A systematic literature review and directions for future research. *J Transport Health*. 2017; 7: 90-109.

- 22 Teixeira JRB, Boery EM, Casotii CA, Araújo TM, Pereira, R, Ribeiro ICJ, et al. Aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxista Cad saúde pública. 2015;31(1):97-110.
- 23 Masson VA, Monteiroa MI .Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas. Rev Bras Enferm. 2010; 63(4): 533-40.
24. Tepas D, Bares-Farrel JL, Bobko N, Fischer F, Golec II, Kaliterna L. The impact of night work on subjective reports of well-being: an exploratory study of health care workers from five nations. Rev Saude Publica 2004; 38(Supl.):26-31
25. Costa CSN, Freitas EG, Mendonça LCS, Alem MER, Coury HJCG. Capacidade para o trabalho e qualidade de vida de trabalhadores industriais. Ciênc Saúde Colet. 2012; 17 (6):1635-42.
26. De Vitta A, De Conti MHS, Trize DM, Quintino NM, Palma R, Simeão SFAP. Sintomas musculoesqueléticos em motoristas de ônibus: prevalência e fatores associados Fisioter Mov. 2013; 26(4):863-71.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo abordou uma temática pouco discutida tanto na literatura nacional, quanto nacional. Os problemas relacionados ao trabalho decorrente da manifestação do estresse e das condições laborais compromete a saúde do motorista de ônibus. Nesse sentido o surgimento de doenças influencia no desempenho do trabalho deste profissional bem como prejudica a sua QV. Assim, a realização desse trabalho proporcionou discutir a influência dos aspectos psicossociais e das condições de trabalho na QV do motorista de ônibus, suscitando o desenvolvimento de novos estudos que possam contribuir na exploração das possíveis relações causais para esse desfecho.

A partir da análise sobre a demanda e controle no trabalho, pode-se constatar que os aspectos psicossociais influenciam na QV dos motoristas de ônibus. Os resultados apresentados evidenciaram que os profissionais com alta demanda sobre o trabalho obtiveram pior percepção de QV no domínio físico. Ainda cabe destacar que os indivíduos com baixo controle sobre o trabalho apresentaram pior percepção de QV nos domínios relações sociais e meio ambiente

Considerando o Modelo D-C, os motoristas de ônibus apresentaram pior percepção de QV no domínio meio ambiente quando comparado respectivamente com alta exigência. Situações em que o profissional sofre com a maior exigência no trabalho pode repercutir negativamente na sua saúde psíquica, sendo associado aos maiores problemas de saúde como o estresse. Logo, a associação com negativa com o domínio meio ambiente deve-se pela falta de oportunidade desse trabalhador em ter um lazer e dos cuidados de saúde, uma vez que ao invés de destinar seu tempo para essas atribuições, o mesmo encontra-se em regime de trabalho.

Quanto às condições de trabalho dos motoristas de ônibus, foi possível verificar associação entre os domínios de QV segundo o tempo de serviço (anos) na profissão e o turno de trabalho. Os motoristas com tempo de serviço > 10 anos apresentaram pior percepção de QV nos domínios físico e na avaliação geral da QV. A profissão de motorista exige grande responsabilidade, principalmente, por se tratar de um trabalho que requer atenção quanto aos riscos de acidente, desse modo, essa associação justifica-se pelo grau de exigência e própria cobrança do profissional em realizar o serviço sem por em risco as vidas dos passageiros, sendo evidenciado que essa preocupação interfere na sua saúde e QV geral.

Com relação ao turno de trabalho, os profissionais que exerciam o trabalho noturno apresentaram pior percepção de QV no domínio relações sociais. Além disso, o serviço noturno é considerado um fator que dificulta a socialização com amigos e familiares.

Foi possível perceber também que o aumento da quantidade de dias de trabalho compromete negativamente a QV. A atividade rotineira e repetitiva pode proporcionar o aumento de lesões, bem como aumentar o número de ausências no serviço devido a busca pelo tratamento de saúde ocasionados pelo labor.

Assim, através de desenvolvimento de estudos como esse, espera-se que novos estudos possam surgir no âmbito nacional e internacional. Os resultados evidenciados nesse estudo permitiu inferir a importância do conhecimento acerca desse grupo populacional para, posteriormente, poder propor medidas de prevenção e promoção da saúde, garantindo um espaço para contextualização e reflexão acerca do trabalho do motorista, especificamente os de ônibus.

Vale ressaltar as limitações do presente estudo, quanto ao tipo de desenho epidemiológico adotado. Os estudos de caráter transversal avaliam apenas um momento específico em relação a saúde do indivíduo, visto que não configura-se as conclusões dos achados através das associações, assim, impede a análise da temporalidade.

REFERÊNCIAS

- ALVES, M.G.M.; HÖKERBERG, Y.H.M.; FAERSTEIN, E. Trends and diversity in the empirical use of Karasek's demand-control model (job strain): a systematic review. **Rev Bras Epidemiol**, v. 16, p.125-36, 2013.
- APTTEL, M.; AUBLET-CUVELIER, A.; WALDURA, D. Le risque de troubles musculosquelettiques chez les chauffeurs de bus: une réalité. **Doc Med Travail**. v.111, p.335-47, 2007
- ARAÚJO, T. M.; KARASEK, R. Validity and reliability of the job content questionnaire in formal and informal jobs in Brazil. *Scandinavian Journal of Work, Environment & Health*, v. 6, n. 1, p. 52-59, 2008.
- ARAÚJO, T.M.; CARVALHO, F.M. Condições de trabalho docente e saúde na bahia: estudos epidemiológicos. **Educ. Soc**, v.30,n.107, p.427-429, 2009
- ASSUNÇÃO, A.A.; SILVA, L.S. Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. **Cad. Saúde Pública**, v.29, n.12, p.2473-86, 2013.
- BATTISTON, M.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano **Estud. psicol.** Natal, v.11, n.3, 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000300011>. Acesso em 01 outubro 2017.
- BERLIM, M. T.; FLECK, M. P. A. "Quality of life": a brand new concept for research and practice in psychiatry. **Revista Brasileira de Psiquiatria**, v. 25, n. 4, p. 249–252, out. 2003.
- BIAZIN, C. C.; CAVASSINI, A. P.; CAVASSINI, E. B. **Qualidade de vida no trabalho: fatores que influenciam**. XIII SIMPEP. Bauru, SP, Brasil, 06 a 08 de novembro de 2006. Disponível em: http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais_13/artigos/784.pdf Acesso em 21 setembro 2015.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Conselho Nacional de Saúde**. Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos. Brasília; 2012 Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>
- CAMPOS, M. O.; RODRIGUES NETO, J. F. Qualidade de vida: um instrumento para promoção de saúde. **Revista Baiana de Saúde Pública**, v. 32, n. 2, p. 232–240, 2008.
- CANTINI, J.Á. *et al.* Medo e evitação na direção de veículos: características de motoristas que nunca dirigiram após obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. **J Bras Psiquiatr**, v.62, n.2, p.124-130, 2013.
- CAVASSANI, A. P. **Qualidade de vida no trabalho: fatores que influenciam as organizações**, XIII SIMPEP – Bauru, SP, Brasil. 2006. Disponível em:< http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais_13/artigos/784.pdf >. Acesso em: 24 setembro 2015.

- CHIAVENATO, I. **Recursos humanos: o capital humano das organizações**. 9. ed. rev. e atu. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.
- COSTA, C.S.N. *et al.* Capacidade para o trabalho e qualidade de vida de trabalhadores industriais. **Ciênc Saúde Colet**, v.17, n.6, p.1635-42.
- CRIZZLE, A.M *et al.* Health and wellness of long-haul truck and bus drivers: A systematic literature review and directions for future research.. **J Transport Health**, v7, p.90-109, 2017.
- DE VITTA A., *et al.* Sintomas musculoesqueléticos em motoristas de ônibus: prevalência e fatores associados. **Fisioter Mov**, v.26, n.4, p.863-71, 2013.
- DELFINO, M. R. R. *et al.* Repercussões do processo de ensinar-aprender em serviços de saúde na qualidade de vida dos usuários. **Trab Educ Saúde**, v. 10, n. 2, p. 315-333, 2012.
- DYNIWICZ, A M. Avaliação da qualidade de vida de trabalhadores em empresa metalúrgica: um subsídio à prevenção de agravos à saúde. **Fisioter. Mov.** v. 22. n. 3, p. 457-466, 2009.
- EUROPEAN AGENCY FOR SAFETY AND HEALTH AT WORK. OSH in figures. **Occupational safety and health in the transport sector: an overview**. Luxembourg: Publications Office of the European Union; 2010.
- FLAUSINO, T. C. **Qualidade de vida e condições de trabalho dos carteiros de Goiânia – Goiás** [dissertação]. Goiânia: PUC Goiás/Programa de Pós-graduação em Ciências Ambientais e Saúde; 2011.
- FLECK, M. P. A. *et al.* Desenvolvimento da versão em português do instrumento de avaliação de qualidade de vida da OMS (WHOQOL-100). **Rev Bras Psiquiatr.** São Paulo: v. 21, n. 1, p. 19-28, 1999.
- GONÇALVES, J.; BUAES, C.S. Sentidos do trabalho e do afastamento por problemas de saúde mental para motoristas de transporte coletivo urbano: **um estudo de caso Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v.14, n.2, p.195-210, 2011.
- GONÇALVES FILHO AP. *et al.* Working conditions of bus drivers in a large Brazilian metropolis. **Procedia Manufacturing**, v.3, p.2505 – 09, 2015.
- HERMANN, H.; SAXENAS, S.; MOODIE R. **Promoting mental health: concepts, emerging evidence, practice**. Geneva: World Health Organization; 2005.
- JANSEN, N.W.H. *et al.* Work-family conflict as risk factor for sickness absence. **Occup Environ Med**, v.63, n.7, p.488-494, 2006.
- KARASEK, R. A. Job demand, job decision latitude, and mental strain: implications for job redesign. **Administrative Science Quarterly**, v.24, n. 2, p. 285-308, 1979.
- LEITE, M. P. *et al.* Perfil e qualidade de vida de trabalhadores de colheita florestal. **Revista Árvore**, v.36, n.1, p.161-168, 2012.

MASSON, V.A.; MONTEIRO, M.I. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas. **Rev Bras Enferm**, v.63, n.4, p.533-40, 2010.

MARTINS, F.F.; LOPES, R.M.F.; FARINA, M. Nível de estresse e principais estressores do motorista de transporte coletivo. **Bol. - Acad. Paul. Psicol**, v.34, n.87, p.523-36, 2014.

MATOS, S.L.; NEVES, F.S. Avaliação do estresse dos motoristas da empresa viação javaé de gurupi/to. **DESAFIOS: Revista Interdisciplinar da Universidade Federal do Tocantins**, v.1, n.2, p.185-97, 2015.

MENDONCA, R.H.F. *et al.* Qualidade de vida em pacientes com retinopatia diabética proliferativa. **Rev Bras Oftalmol**, v.67,n.4, p.177-83, 2008.

MESMER-MAGNUS J.; VISWESVARAN, C. The role of the coworker in reducing work-family conflict: A review and directions for future research. **Pratiques Psychologiques**, v.15,n.2,p.213-224,2009.

MINAYO, M. C. S.; HARTZ, Z. M. A.; BUSS, P. M. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. **Ciênc. Saúde coletiva**. Rio de Janeiro: v. 5, n. 1, p. 7-18, 2000.

MORENO, A. P. *et al.* Calidad de vida laboral en trabajadores de la salud, Tamaulipas, México 2010. **Cienc. Trab.**, Santiago, v. 13, n. 39, p. 11-6, 2011.

NARCISO, F.V, MELLO, M.T. Segurança e saúde dos motoristas profissionais. **Rev Saúde Pública**, v.51, n.26, p.1-7, 2017

NERI, M. W.; SOARES L.; SOARES .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**, v.21, n.4, p.1107-23. 2005.

OLIVEIRA, B.G. *et al.* Influência da condição de trabalho na qualidade de vida de taxistas. **Rev Baiana de Enfermagem**, v.30, n.1, p.365-74, 2016.

PINTO, V.L.X. *et al.* Labor, trabalho e ação: elementos pertinentes aos conceitos arendtianos em relatos autobiográficos de trabalhadores do setor de transportes **Saúde Soc**, v.23, n.4, p.1288-300, 2014.

PHILLIPS, R.O.; SAGBERG, F. Road accidents caused by sleepy drivers: Update of a Norwegian survey. **Accid Anal Prev**, v.50, p.138-46, 2013.

REIS., A.L.P.P.; FERNANDES, S.R.P.; GOMES, A.F. Estresse e fatores psicossociais. **Psicol ciênc prof**, v.30,n.4, p.712-25, 2010.

REIS, R.S.; HINO, A.A.F.; AÑEZ ,C.R.R. Perceived stress scale: realibity and validity study in Brazil. **J Health Psychol**, v.15, n.1, p.107-14, 2010.

ROUQUAYROL, M. Z.; GURGEL, M. **Epidemiologia & Saúde**. 7. ed. Rio de Janeiro: MEDBOOK, 2013.

- SAPORITI, A. F. *et al.* Dores osteomusculares e fatores associados em motoristas de carretas nas rodovias do Espírito Santo. **Brazilian Journal of Health Research**. v.12, n.1 p.71-78. 2010.
- SALLES, P. E. M.; FEDERIGHI, W. J. Qualidade de vida no trabalho (QVT): a visão dos trabalhadores. **Mundo saúde (Impr.)**, v. 30, n. 2, p. 263-278, 2006.
- SERAFIM, A.C. *et al.* Riscos Psicossociais e Incapacidade do Servidor Público: Um Estudo de Caso Psicologia: **ciência e profissão**. v.32, n.3, p.686-705, 2012
- SIEGRIST, J., LI, J. Associations of extrinsic and intrinsic components of work stress with health: a systematic review of evidence on the effort-reward imbalance model. **Int. J. Environ. Res. Public Health**, v. 13, n. 4 p.432. 2016
- SEIDL, E. M. F.; ZANNON, C. M. L. Qualidade de vida e saúde: aspectos conceituais e metodológicos. **Cad Saúde Pública**. v. 20, n. 2, p.580-588, 2004.
- SILVA, D.W. *et al.* Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis**, v. 18, n.2, p.339-60, 2008.
- SILVA, A.M.B.; KELLER, B.; COELHO, R.W. Associação entre pressão arterial e estresse percebido em motoristas de ônibus. **J Health Sci Inst**, v.31, n.1, p.75-8, 2013.
- SILVEIRA LSS, ABREU CC, SANTOS EM. Análise da Situação de Trabalho de Motoristas em uma Empresa de Ônibus Urbano da Cidade de Natal/RN. **Psicologia: ciência e profissão**, v. 34, n.1, p.158-79, 2014.
- SILVA, D. M.; GUERREIRO, V. Qualidade de vida na perspectiva de pessoas com problemas respiratórios crônicos: a contribuição de um grupo de convivência. **Rev Latino-am Enfermagem**. v.13.n.1, p.7-14. 2009.
- SHI, X.; ZHANG, L. Effects of altruism and burnout on driving behavior of bus drivers. **Accid Anal Prev**, v.102, p. 110–5, 2017.
- TAYLOR, J.E.; DEANE, F.P.; PODD, J.V. Driving fear and driving skills: comparison between fearful and control samples using standardized on-road assessment. **Behav Res Ther**, v.45, p.805-18, 2007.
- TEIXEIRA, J.R.B, *et al.* Aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxista. **Cad saúde pública**, v.31, n.1, p.97-110, 2015
- TEPAS D, BARES-FARREL JL, BOBKO N, FISCHER F, GOLEC II, KALITERNA L. The impact of night work on subjective reports of well-being: an exploratory study of health care workers from five nations. **Rev Saude Publica**. 2004; 38(Supl.):26-31
- USECHE, A.S.; ORTIZ, V.G.; CENDELES, B.E. Stress-related psychosocial factors at work, fatigue, and risky driving behavior in bus rapid transport (BRT) drivers. **Accident Analysis and Prevention**, v. 104, p. 106-14, 2017.
- THE WHOQOL GROUP. The development of the World Health Organization quality of life assessment instrument (the WHOQOL). In: FLECK, Marcelo PA et al. Aplicação da versão

em português do instrumento abreviado de avaliação da qualidade de vida "WHOQOL-bref". **Rev Saúde Pública**. v. 34, n.2. 2000.

WEI C. *et al.* Risk factors for unintentional occupational injury among urban transit bus drivers: a cohort longitudinal study. **Ann Epidemiol**, v.27, n.12, p.763-70, 2017.

WHO. World Health Organization. (2013). **World no tobacco day..** Disponível em: <http://www.who.int/tobacco/wntd/2013/en/> . Acesso em: 19 dezembro 2017.

ZANONI, L. F. **Projeto de Qualidade de Vida para Motoristas de Ônibus Urbano.** Fundação MAPFRE no ano de 2006/2007. Campinas 2007. Disponível em: http://www.fef.unicamp.br/fef/sites/uploads/deafa/qvaf/intervencao_corporativa_cap17.pdf> Acesso em 02 outubro 2015.

ZANELLI, J. C. (org.). **Estresse nas organizações de trabalho-compreensão e intervenções baseadas em evidências.** Porto Alegre: Artmed; 2010.

APÊNDICE A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO SUDOESTE DA BAHIA
DEPARTAMENTO DE SAÚDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM E SAÚDE
NÍVEL MESTRADO ACADÊMICO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: SAÚDE PÚBLICA****TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Conforme Resolução do Conselho Nacional de Saúde, nº 466, de 12 de Dezembro de 2012.

Prezado (a) Senhor (a),

Eu, Tâmara Souza Santos, discente do programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde, juntamente com o Prof. Dr. Eduardo Nagib Boery, da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, campus de Jequié, estamos realizando a pesquisa: **“Aspectos psicossociais e qualidade de vida de motoristas de ônibus Intermunicipais”**. O estudo será realizado com o (a) senhor (a), através da aplicação de formulário com perguntas sobre as condições de saúde e de trabalho e qualidade de vida, realizadas pelos pesquisadores e as respostas serão anotadas pelos mesmos. O conhecimento sobre a realidade de saúde e de trabalho dos motoristas de ônibus pode ajudar no planejamento de ações para a melhoria da qualidade de vida e para diminuição de riscos no seu trabalho.

A sua participação nesse estudo é voluntária e livre de qualquer forma de pagamento e o (a) senhor (a) pode retirar sua autorização de participar da pesquisa a qualquer momento. Sua identificação será resguardada e mantida em segredo, suas respostas serão confidenciais e somente o (a) senhor (a) e os pesquisadores terão acesso a elas.

O estudo não prevê desconfortos, riscos ou prejuízos ao indivíduo, porém se em algum momento o (a) senhor (a) sentir-se constrangido ou desconfortável em responder as perguntas sobre questões pessoais, de saúde e do trabalho, será respeitado sua recusa, sem constrangimento.

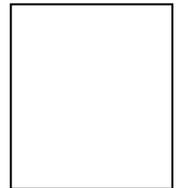
Garantimos estar disponíveis para atender quaisquer dúvidas e/ou solicitação para esclarecimento adicional que seja solicitado durante o decorrer da pesquisa. Poderá entrar em contato com Tâmara Souza Santos ou Eduardo Nagib Boery no endereço da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Av. José Moreira Sobrinho, S/N – Jequiezinho/

Jequié-Bahia - CEP: 45206-190, na Sala de Coordenação do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Enfermagem e Saúde (PPGES) ou pelo telefone (73) 3528-9600 ou pelo email: tamarasouza65@hotmail.com. Ou ainda pode entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da UESB- Instância local de controle social em pesquisa que visa à proteção dos direitos e a dignidade dos participantes. Este que se localiza na UESB, no CAP, 1º andar, Sala do CEP/ UESB. Av. José Moreira Sobrinho, s/n – Jequiezinho, Jequié-Bahia, CEP: 45206-510. Ou pelo telefone: (73) 3528-9727 ou pelo e-mail: cepuesb.jq@gmail.com ou cepjq@uesb.edu.br.

Se o (a) senhor (a) aceita participar livremente deste estudo, por favor, assine este termo de consentimento em duas vias. Agradeço sua atenção!

Assinatura do (a) Participante: _____

Assinatura do Pesquisador Responsável: _____



Polegar direito

Jequié-BA, data: ___/___/___.

APENDICE B- QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO

BLOCO I

QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO

DADOS GERAIS

1. Sexo: 1(<input type="checkbox"/>) Feminino 2(<input type="checkbox"/>) Masculino		2. IDADE _____ ANOS
3. Cor ou Raça: <input type="checkbox"/> Branca <input type="checkbox"/> Amarela (oriental) <input type="checkbox"/> Parda <input type="checkbox"/> Origem Indígena <input type="checkbox"/> Preta <input type="checkbox"/> Não Sabe		5. Em seu ambiente de trabalho existe práticas voltadas à Educação em Saúde? <input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO
4. Qual é seu estado conjugal? <input type="checkbox"/> solteiro(a) <input type="checkbox"/> casado/União estável <input type="checkbox"/> vive com companheiro(a) <input type="checkbox"/> divorciado (a)		6. Escolaridade: <input type="checkbox"/> Ensino médio Incompleto <input type="checkbox"/> Ensino médio completo <input type="checkbox"/> Ensino superior incompleto <input type="checkbox"/> Ensino superior Completo <input type="checkbox"/> Pós Graduação

APENDICE C
CONDIÇÕES DE TRABALHO

BLOCO II
INQUÉRITO SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO

1. Além de trabalhar como motorista de ônibus, você possui outra atividade remunerada?

1() Sim 2() Não

Se sim: Que tipo de atividade ou de emprego? _____

2. Há quanto tempo você trabalha como motorista de ônibus? _____ anos _____ meses

3. Quantos dias você trabalha por semana? _____ dia(s)

4. Marque os turnos que você trabalha? 1() Diurno 2() Noturno

5. Qual sua renda mensal como Motorista de ônibus? R\$ _____

6. Você possui local de descanso no seu trabalho? 1() Sim 2() Não

7. No trabalho você está submetido a estas condições?

Poeira/pó 1() Sim 2() Não

Fumaças, gases, vapores 1() Sim 2() Não

ANEXO A– WHOQOL-bref

INSTRUÇÕES: Este questionário é sobre como você se sente a respeito de sua qualidade de vida, saúde e outras áreas de sua vida. **Por favor, responda a todas as questões.** Se você não tem certeza sobre que resposta dar em uma questão, por favor, escolha entre as alternativas a que lhe parece mais apropriada. Esta, muitas vezes, poderá ser sua primeira escolha. Por favor, tenha em mente seus valores, aspirações, prazeres e preocupações. Nós estamos perguntando o que você acha de sua vida, tomando como referência as **duas últimas semanas**.

Por favor, leia cada questão, veja o que você acha e circule no número que lhe parece a melhor resposta.

	Muito ruim	Ruim	Nem ruim nem boa	Boa	Muito boa
1. Como você avaliaria sua qualidade de vida?	1	2	3	4	5
	Muito insatisfeito	Insatisfeito	Nem satisfeito nem insatisfeito	Satisfeito	Muito satisfeito
2. Quão satisfeito(a) você está com a sua saúde?	1	2	3	4	5
As questões seguintes são sobre o quanto você tem sentido algumas coisas nas últimas duas semanas.					
	Nada	Muito pouco	Mais ou menos	Bastante	Extremamente
3. Em que medida você acha que sua dor (física) impede você de fazer o que você precisa?	1	2	3	4	5
4. O quanto você precisa de algum tratamento médico para levar sua vida diária?	1	2	3	4	5
5. O quanto você aproveita a vida?	1	2	3	4	5

6. Em que medida você acha que a sua vida tem sentido?	1	2	3	4	5
7. O quanto você consegue se concentrar?	1	2	3	4	5
8. Quão seguro(a) você se sente em sua vida diária?	1	2	3	4	5
9. Quão saudável é o seu ambiente físico (clima, barulho, poluição, atrativos)?	1	2	3	4	5
As questões seguintes perguntam sobre quão completamente você tem sentido ou é capaz de fazer certas coisas nestas últimas duas semanas.					
	Nada	Muito pouco	Médio	Muito	Completamente
10. Você tem energia suficiente para seu dia-a-dia?	1	2	3	4	5
11. Você é capaz de aceitar sua aparência física?	1	2	3	4	5
12. Você tem dinheiro suficiente para satisfazer suas necessidades?	1	2	3	4	5
13. Quão disponíveis para você estão as informações que precisa no seu dia-a-dia?	1	2	3	4	5
14. Em que medida você tem	1	2	3	4	5

oportunidades de atividade de lazer?					
As questões seguintes perguntam sobre quão bem ou satisfeito você se sentiu a respeito de vários aspectos de sua vida nas últimas duas semanas.					
	Muito ruim	Ruim	Nem ruim nem bom	Bom	Muito bom
15. Quão bem você é capaz de se locomover?	1	2	3	4	5
	Muito insatisfeito	Insatisfeito	Nem satisfeito nem insatisfeito	Satisfeito	Muito satisfeito
16. Quão satisfeito(a) você está com o seu sono?	1	2	3	4	5
17. Quão satisfeito(a) você está com sua capacidade de desempenhar as atividades do seu dia-a-dia?	1	2	3	4	5
18. Quão satisfeito(a) você está com sua capacidade para o trabalho?	1	2	3	4	5
19. Quão satisfeito(a) você está consigo mesmo?	1	2	3	4	5
20. Quão satisfeito(a) você está com suas relações pessoais (amigos, parentes,	1	2	3	4	5

conhecidos, colegas)?					
21. Quão satisfeito(a) você está com sua vida sexual?	1	2	3	4	5
22. Quão satisfeito(a) você está com o apoio que você recebe de seus amigos?	1	2	3	4	5
23. Quão satisfeito(a) você está com as condições do local onde mora?	1	2	3	4	5
24. Quão satisfeito(a) você está com o seu acesso aos serviços de saúde?	1	2	3	4	5
25. Quão satisfeito(a) você está como seu meio de transporte?	1	2	3	4	5

As questões seguintes referem-se **acom que frequência** você sentiu ou experimentou certas coisas nas últimas duas semanas.

	Nunca	Algumas vezes	Frequentemente	Muito frequentemente	Sempre
26. Com que frequência você tem sentimentos negativos tais como mau humor, desespero, ansiedade, depressão?	1	2	3	4	5

ANEXO B –JOB CONTENT QUESTIONNAIRE – JCQ

ASPECTOS PSICOSSOCIAIS DO TRABALHO			
1. Seu trabalho lhe possibilita aprender coisas novas?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
2. Seu trabalho envolve muito trabalho repetitivo?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
3. Seu trabalho requer que você seja criativo?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
4. Seu trabalho exige um alto nível de habilidade?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
5. Em seu trabalho, você pode fazer muitas coisas diferentes?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
6. No seu trabalho, você tem oportunidade de desenvolver suas habilidades especiais?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
7. O que você diz sobre o que acontece no seu trabalho é considerado?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
8. Seu trabalho lhe permite tomar muitas decisões por sua própria conta?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
9. Em seu trabalho, você tem pouca liberdade para decidir como fazer suas próprias tarefas?			

1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
10. Seu trabalho requer que você trabalhe muito duro?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
11. Seu trabalho requer que você trabalhe muito rapidamente?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
12. Você Não é solicitado a realizar um volume excessivo de trabalho?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
13. O tempo para realização das suas tarefas é suficiente?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
14. Algumas demandas que você tem que atender no seu trabalho estão em conflito umas com as outras?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
15. Frequentemente você trabalha durante o seu almoço ou durante as pausas para terminar seu trabalho?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
16. Seu trabalho exige muito emocionalmente de você?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
17. Seu trabalho envolve muita negociação/ conversa/ entendimento com outras pessoas?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
18. Em seu trabalho, você precisa suprimir suas verdadeiras emoções?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
19. Seu trabalho exige muito esforço físico?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
20. Seu trabalho exige atividade física rápida e contínua.			
1() Discordo	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo

fortemente				fortemente
21. Frequentemente, seu trabalho exige que você mantenha seu corpo, por longos períodos, em posições fisicamente incômodas?				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
22. Seu trabalho exige, por longos períodos, que você mantenha sua cabeça ou seus braços em posições fisicamente incômodas?				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
23. Seu chefe preocupa-se com o bem-estar de sua equipe de trabalho.8() Não tenho supervisor				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
24. Seu supervisor trata você com respeito.8() Não tenho supervisor				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
25. Seu chefe/supervisor ajuda você a realizar seu trabalho.8() Não tenho chefe/supervisor				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
26. As pessoas com quem trabalha são amigáveis.				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
27. As pessoas com quem trabalha são colaborativas na realização das atividades.				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
28. Você é tratado com respeito pelos colegas de trabalho.				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
29. Onde você trabalha todos tentam dividir igualmente as dificuldades do trabalho.				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
30. Existe um sentimento de união entre as pessoas com quem trabalha.				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente
31. Seu grupo de trabalho toma decisões democraticamente.				
1() Discordo fortemente		2() Discordo		3() Concordo
				4() Concordo fortemente

32. Constantemente, você se sente pressionado(a) pelo tempo por causa da carga pesada de trabalho.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
33. Frequentemente você é interrompido(a) e incomodado(a) no trabalho.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
34. Nos últimos anos, seu trabalho passou a exigir cada vez mais de você?			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
35. Você tem o respeito que merece dos seus chefes e supervisores.8() Não tenho chefe e/ou supervisor			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
36. Você vê possibilidade de mudar ter um emprego melhor.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
37. No trabalho, você passou ou ainda pode passar por mudanças não desejadas.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
38. Você tem pouca estabilidade no emprego.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
39. Levando em conta seu esforço e conquistas, seu salário/renda é adequado.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
40. No trabalho, você sente facilmente sufocado pela pressão do tempo.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
41. Assim que acordo pela manhã já começa a pensar nos problemas do trabalho.			
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente
42. Quando chega em casa consegue relaxar e “se desligar” facilmente do seu trabalho.			
1() Discordo	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo

fortemente				fortemente
43. As pessoas mais próximas dizem que você se sacrifica por causa do seu trabalho.				
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente	
44. O trabalho ainda fica em sua cabeça (pensa muito no trabalho) na hora em que vai dormir.				
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente	
45. Não consegue dormir direito se você deixar alguma tarefa que deveria ter feito hoje.				
1() Discordo fortemente	2() Discordo	3() Concordo	4() Concordo fortemente	
Com relação a satisfação:				
46. Você está satisfeito com seu trabalho?				
1() Não estou satisfeito de forma nenhuma	2() Não estou satisfeito	3() Estou satisfeito	4() Estou muito satisfeito	
47. Se tivesse oportunidade de escolher seu trabalho, escolheria novamente o comércio informal?				
1() Sim, sem hesitação	2() Sim, depois de pensar bem sobre isso	3() Definitivamente não		
48. Como você avaliaria sua qualidade de vida?				
1() Muito ruim	2() Ruim	3() Nem ruim, nem boa	4() Boa	5() Muito Boa
49. Quão satisfeito (a) você está com sua capacidade de trabalho?				
1() muito insatisfeito	2() insatisfeito	3() nem insatisfeito, nem satisfeito	4() satisfeito	5() muito satisfeito
1() Muito ruim	2() Ruim	3() Nem ruim, nem boa	4() Boa	5() Muito Boa

ANEXO C- COMPROVAÇÃO DO CEP

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: QUALIDADE DE VIDA E FATORES ASSOCIADOS EM DIVERSOS GRUPOS DE TRABALHADORES

Pesquisador: Eduardo Nagib Boery

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 16513213.3.0000.0055

Instituição Proponente: Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia - UESB

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DA NOTIFICAÇÃO

Tipo de Notificação: Outros

Detalhe: Sub projeto de pesquisa

Justificativa: Estamos encaminhando para apreciação e aprovação pelo Comitê de Ética em

Data do Envio: 05/07/2013

Situação da Notificação: Aguardando revisão do parecer do colegiado

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 333.535

Data da Relatoria: 20/08/2013

Apresentação da Notificação:

O trabalho configura-se uma atividade que pode propiciar ao trabalhador conotações positivas como seu caráter transformador e emancipatório, bem como o seu oposto. Vários fatores como as condições de saúde e estilo de vida podem interferir na qualidade de vida do trabalhador algo preocupante, vez que, afeta o desempenho no trabalho e influencia no processo saúde/doença desses indivíduos. Trata-se de um estudo censitário, de corte

transversal, do tipo analítico, com abordagem quantitativa. O estudo será realizado no Município de Jequié, Bahia, Brasil com os servidores da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Campus de Jequié no seu local de trabalho.

Endereço: Avenida José Moreira Sobrinho, s/n			
Bairro: Jequiézinho			CEP: 45.206-510
UF: BA	Município: JEQUIÉ		
Telefone: (73)3525-6653	Fax: (73)3526-0727	E-mail: cepuesb.jq@gmail.com	

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA**



Continuação do Parecer: 333.525

Objetivo da Notificação:

Objetivos: analisar a associação entre a qualidade de vida com as condições de saúde e estilo de vida de trabalhadores. Avaliar a qualidade de vida dos trabalhadores. Descrever características biosociodemográficas, das condições de saúde e de estilo de vida de trabalhadores.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

RISCOS: através do TCLE esclarecendo os objetivos da pesquisa aos participantes e esclarecendo que durante a aplicação dos instrumentos de coleta de dados poderão ocorrer desconfortos, logo, o pesquisador poderá minimizar os riscos tirando dúvidas, contornando a situação com esclarecimentos, ou o participante poderá interromper a entrevista e se recusar a continuar na pesquisa.

BENEFÍCIOS: Acredita-se que este estudo ofereça subsídios para estabelecer o diagnóstico da possível problemática referente qualidade de vida e fatores associados em diversos grupos populacionais de trabalhadores. Com isso, este poderá auxiliar gestores da área de educação e saúde do trabalhador na compreensão dos variados fenômenos que os envolve, no intuito de implementar e adotar intervenções visando a melhoria da saúde e QV desses trabalhadores.

Comentários e Considerações sobre a Notificação:

Subprojeto adequado ao projeto "mãe", com objetivos, instrumento de coleta e TCLE já avaliado e aprovado pelo CEP/UESB;

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Está de acordo com as exigências.

Recomendações:

Nada a declarar.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Subprojeto adequado e sem restrições para aprovação.

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Aprovação da CONEP:

Não

Endereço:	Avenida José Moreira Sobrinho, s/n		
Bairro:	Jequiezinho	CEP:	45.208-510
UF:	BA	Município:	JEUQUE
Telefone:	(73)3525-6653	Fax:	(73)3528-9727
		E-mail:	cepuesb.jq@gmail.com

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO
SUDOESTE DA BAHIA -
UESB/BA



Continuação do Parecer: 333.535

Considerações Finais a critério do CEP:

Em reunião ordinária no dia 15.07.2013 a plenária aprovou o parecer do relator.

JEUQUE, 15 de Julho de 2013

Assinador por:
Ana Angélica Leal Barbosa
(Coordenador)

Endereço: Avenida José Moreira Sobrinho, s/n
Bairro: Jequicinho CEP: 45.206-510
UF: BA Município: JEUQUE
Telefone: (73)3525-6683 Fax: (73)3525-9727 E-mail: cepuesb.jq@gmail.com