

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.