

CARACTERÍSTICAS OCUPACIONAIS E QUALIDADE DE VIDA DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS

OCCUPATIONAL CHARACTERISTICS AND QUALITY OF LIFE OF BUS DRIVERS

CARACTERÍSTICAS OCUPACIONALES Y LA CALIDAD DE VIDA DE LOS CONDUCTORES DE AUTOBÚS

Luiz Almeida da Silva¹, Mikael Henrique de Jesus Batista², Tainá Soares Nunes³, Bruno Bordin Pelazza⁴, Maria Lúcia do Carmo Cruz Robazzi⁵, Ludmila Grego Maia⁶, Renata Alessandra Evangelista⁷, Alexandre de Assis Bueno⁸

RESUMO

Objetivo: identificar as características ocupacionais e a percepção de qualidade de vida dos motoristas do transporte coletivo urbano. **Método:** estudo transversal, quantitativo, realizado com 20 motoristas do transporte coletivo urbano, que responderam ao questionário socioeconômico, demográfico, ocupacional e ao Whoqol-*brief*. **Resultados:** observou-se média de idade 43 ± 13 anos, 85% possuem ensino fundamental, 55% possuem renda maior que dois salários mínimos, 15% são tabagistas, 50% são ex-tabagistas e 40% fazem uso de álcool. A média observada da qualidade de vida mostrou-se baixa no domínio meio ambiente ($55,78 \pm 9,14$), que relacionado à escolaridade dos participantes obteve ($p=0,04$). Nas relações entre renda e os domínios psicológico e relações sociais, obteve-se ($p=0,02$ e $0,03$). Na comparação com a percepção sobre a saúde observou-se no domínio físico ($p=0,038$). **Conclusão:** os aspectos mais evidenciados na interferência para qualidade de vida foram renda, escolaridade e percepção da saúde, demonstrando que as categorias de trabalhadores necessitam de maior atenção por parte dos empregadores e dos profissionais de enfermagem.

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

ABSTRACT

Objective: to characterize the occupational characteristics and the perceived quality of life of the urban public transport drivers. **Method:** this was a cross-sectional,

¹Enfermeiro. Pós-Doutor em Ciências da Saúde. Professor do Curso de Enfermagem Regional Jataí e orientador do Programa de Pós Graduação em Ensino na Saúde - UFG. E-mail: enferluiz@yahoo.com.br. **Autor principal** - Endereço para correspondência: Rod BR 364 KM 192 - Setor Parque Industrial nº 3800. Jataí-GO. Caixa Postal 03 - CEP 75801-615.

²Enfermeiro. Especialista em Urgência e Emergência. Enfermeiro do Instituto Federal do Tocantins. E-mail: mikael.gyn@hotmail.com

³Enfermeira. Especialista em Urgência e Emergência. E-mail: taina_sn18@hotmail.com

⁴Enfermeiro. Doutorando em Ciências da Saúde. Professor do Curso de Enfermagem Regional Jataí, Universidade Federal de Goiás. E-mail: bordizim@hotmail.com

⁵Enfermeira. Doutora. Professora Titular da Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo (EERP/USP). E-mail: avrmlccr@eerp.usp.br

⁶Enfermeira. Doutoranda em Ciências da Saúde pela Universidade Federal de Goiás (UFG). Professora Assistente do Curso de Enfermagem Regional Jataí. E-mail: lgregomaia@yahoo.com.br

⁷Enfermeira. Doutora. Professora Adjunto do Curso de Enfermagem Regional Catalão e Orientadora do Programa de Pós-Graduação em Gestão Organizacional da Universidade Federal de Goiás. E-mail: evangelrae@gmail.com

⁸Enfermeiro. Mestre em Enfermagem. Professor do Curso de Graduação em Enfermagem da Regional Catalão da Universidade Federal de Goiás. E-mail: alexissbueno@gmail.com

quantitative study involving 20 drivers of urban transportation, which answer for socioeconomic questionnaire, demographic, occupational and clinical partner and Whoqol-bref. Results: it was observed mean age 43 ± 13 years, 85% had primary education, 55% have income greater than twice the minimum wage. 15% were smokers and 50% are former quit smoking, 40% use alcohol. The observed mean quality of life was low in the environment domain (55.78 ± 9.14), which relates to the education of participants achieved ($p = 0.039$). In the relationship between income and the psychological and social relationships domains, was obtained ($p=0.022$ and 0.029). In comparison with the perception on health was observed in the physical domain ($p=0.038$). Conclusion: the most evident aspects for interference in quality of life were income, education and health perception, demonstrating that category of employees need more attention from employers and occupational health professionals. Descriptors: Occupational Health, Occupational Health Nursing, Quality of life, Occupational Risks.

RESUMEN

Objetivo: identificar las características profesionales y percepción de la calidad de vida de los conductores de transporte público urbano. **Método:** estudio transversal, cuantitativo, realizado con 20 pilotos de transporte público urbano, que han contestado el cuestionario socioeconómico, demográfico, laboral y el Whoqol-bref. **Resultados:** observa una edad de 43 ± 13 años, 85% tienen escuelas primarias, 55% tiene ingresos superiores a dos salarios mínimos, 15% son fumadores, 50% son ex-tabagistas y 40% hacen uso de alcohol. La media observada en la calidad de vida ha demostrado ser baja en el medio campo (55.78 ± 9.14), que relacionado con la educación de los participantes obtenidos ($p = 0,04$). La relación entre ingresos y dominios psicológicos y las relaciones sociales, ($p = 0,02$ y $0,03$). En comparación con la percepción de la salud se observó en el dominio físico ($p = 0.038$). **Conclusión:** El más se manifiesta en interferencia para la calidad de vida fueron ingresos, educación y percepción de la salud, demostrando que las categorías de trabajadores necesitan una mayor atención por parte de los empresarios y profesionales de enfermería. **Descriptor:** Salud Laboral; Enfermería del Trabajo; Calidad de Vida, Riesgos laborales.

INTRODUÇÃO

A frota de veículos automotores no Brasil, em 2001 tinha pouco mais de 24,5 milhões de veículos; já em 2012 esse número elevou-se para algo superior a 50 milhões; dessa maneira, houve um crescimento superior a 104,5%. Vale ressaltar que o aumento da população entre 2000 e 2010 foi de 11,8%¹.

Os motoristas de transporte coletivo urbano utilizam o ônibus como objeto de trabalho; esses trabalhadores são caracterizados por se manterem diretamente interligados aos fatores que os expõem diariamente aos estressores ambientais, trabalho rotineiro, condições laborais inadequadas, desempenhando jornadas exaustivas, hábitos

alimentares indesejáveis e a falta de segurança, sendo expostos também à violência urbana².

Outros fatores aos quais os motoristas de ônibus estão expostos são: ruído dos motores, da porta e da buzina, iluminação inadequada, diferentes temperaturas, poluentes atmosféricos advindos dos automóveis (monóxido de carbono) e poeira (pó do asfalto)³.

Existem alguns locais em que os trabalhadores estão mais susceptíveis a uma exposição contínua ao monóxido de carbono (CO), como é o caso dos motoristas do transporte coletivo urbano que atuam em meio ao trânsito da cidade, realizando diariamente o transporte de pessoas⁴.

A urbanização tem se tornado cada vez mais frequente e tomado proporções grandiosas. Esse fato, associado à carência de políticas públicas de transporte em massa, aumento do incentivo ao consumo e fabricação em grande escala de veículos no país favorece o aumento da emissão de gases poluentes na atmosfera⁵.

Na perspectiva de proteção à saúde dos trabalhadores do trânsito, os quais estão expostos aos fatores supracitados, faz-se necessária atenção por parte dos pesquisadores visando à análise do quanto as condições ambientais afetam o seu bem estar e conseqüentemente a qualidade de vida (QV), pois o ambiente de trabalho torna-se fator primordial para manutenção de satisfação e boas condições de saúde⁶.

O Grupo de Qualidade de Vida (Grupo WHOQOL) da Organização Mundial de Saúde (OMS) definiu QV como sendo a “percepção individual de sua posição na vida, no contexto da cultura e sistemas de valores nos quais vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”^{7:1569}. No entanto, há consenso de que ela é formada por múltiplos fatores, sendo essa combinação associada a variáveis como estado de saúde, longevidade, satisfação no trabalho, salário, lazer, relações familiares, prazer, espiritualidade, qualidade do ambiente⁸.

Estudos realizados com o intuito de analisar a relação entre poluição atmosférica, doenças respiratórias e QV têm sido realizados com frequência, no entanto, mesmo com as descobertas e avanços obtidos na última década sobre o monitoramento e emissão dos poluentes, os efeitos danosos à saúde humana ainda continuam afetando a população⁹.

A expressão QV tem sido referida tanto ao momento de vida dos indivíduos em sociedade como ao momento de trabalho. Como esses se constroem mutuamente,

entende-se que não há como dissociar a vida e o trabalho, bem como não reconhecer a interface do trabalho na QV, fato que tem gerado largas discussões sobre o tema de Qualidade de Vida no Trabalho (QVT), estando intimamente ligados à condição de saúde do trabalhador¹⁰.

Portanto, viver com qualidade é saber manter um equilíbrio cotidiano, procurando sempre melhorar o processo de interiorização de hábitos saudáveis, aumentando a capacidade de enfrentar pressões e dissabores, vivendo o mais consciente e harmonioso possível em relação ao meio ambiente, às pessoas e a si próprio.

Destarte, acredita-se que o trabalho desenvolvido no trânsito, com constante exposição aos poluentes ambientais, gera adoecimentos, principalmente relacionados ao sistema respiratório por meio de sintomas, alterando a saúde e o bem estar, interferindo na QV do trabalhador.

Verificando a vulnerabilidade supracitada dos motoristas de ônibus, expostos às intempéries ambientais, ao fluxo intenso de caminhões, carretas, dentre outros, esses indivíduos estão expostos a fatores que podem alterar sua QV.

Acredita-se que esses profissionais estão mais susceptíveis a alterações na saúde e da QV, colocando em risco tanto a sua vida, como a dos passageiros que utilizam o ônibus como meio de transporte, assim, justifica-se a importância do presente estudo visando aprimorar os conhecimentos sobre tais alterações, os quais servirão de subsídios para propostas de intervenções para manutenção da saúde desses trabalhadores.

O objetivo do presente estudo é identificar as características ocupacionais e a percepção de qualidade de vida dos motoristas do transporte coletivo urbano.

MÉTODO

Estudo transversal, realizado no município de Jataí (área de 7.174,231 Km²), localizado no Sudoeste goiano, com uma população de 88.006 habitantes¹¹. No referido município existe uma empresa de transporte coletivo onde trabalham 22 motoristas de ônibus no transporte coletivo urbano.

O critério de inclusão dos trabalhadores foi: trabalhar no mínimo há um ano no exercício da profissão; foram excluídos os que se encontravam de licença ou de férias. Assim, participaram do estudo 20 motoristas do transporte coletivo urbano. A coleta de dados foi realizada entre junho e agosto de 2014.

Os participantes foram submetidos a aplicação de dois questionários, sendo um para coleta de informações demográficas, socioeconômicas e ocupacionais e outro para avaliação da percepção de qualidade de vida dos mesmos, WHOQOL- bref, já validado no Brasil. O WHOQOL-bref é composto por 26 questões e abrange cinco domínios: auto avaliação da qualidade de vida; Físico; Psicológico; Relações Sociais e Meio Ambiente ¹². Quanto à análise estatística, para as variáveis categóricas foram apresentadas as frequências absoluta e relativa e para as variáveis numéricas, a média e o desvio padrão. As análises referentes à qualidade de vida foram estratificadas por escolaridade, renda em salário mínimo e percepção de saúde, sendo verificada presença de associação por meio dos testes de *Kruskal Wallis* e *U Mann Whitney*, adotando-se nível de significância de 5%¹³.

O presente estudo obedeceu aos princípios éticos da pesquisa com seres humanos, preconizados na Resolução nº. 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde, foi submetido ao comitê de ética em pesquisa da Universidade Federal de Goiás por meio da plataforma Brasil e houve parecer favorável com CAAE: 27129714.0.0000.5083, parecer: 609.327.

Os participantes foram esclarecidos sobre a forma pela qual os resultados da pesquisa seriam utilizados, garantindo-lhes total sigilo quanto às informações pessoais, posteriormente os que aceitaram participar da pesquisa assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido.

RESULTADOS

Os dados relativos às variáveis sócio demográficas estão sumarizados na Tabela 1. Dos 20 motoristas de ônibus entrevistados, a maioria (95%) era do sexo masculino, apresentava idade superior a 40 anos (55%), era parda e casada (50%), possuía ensino fundamental (85%) e renda superior a dois salários mínimos (55%), com hábito tabágico relatado por 15% e consumo de álcool por 40%.

Tabela 1 - Características sócio demográfica dos motoristas de ônibus do transporte coletivo urbano. Jataí-GO, 2014. (n=20).

Variáveis	n	%
Sexo		
Masculino	19	95
Feminino	1	5

Idade (anos)		
≤ 40	9	45
> 40	11	55
Raça		
Branca/Amarela	5	25
Parda	10	50
Negra	5	25
Estado Civil		
Solteiro/sem com companheira (o)	10	50
Casado/com companheira (o)	10	50
Escolaridade		
Ensino Fundamental	17	85
Ensino Médio	3	15
Renda em Salário Mínimo (*)		
2 SM	9	45
> 2 SM	11	55
Tabagismo		
Sim	3	15
Não	17	85
Consumo de álcool		
Sim	8	40
Não	12	60
Frequência de consumo de álcool		
Pelo menos uma vez por semana	5	25
Menos que uma vez por semana	15	75

*Salário Mínimo Nacional: R\$ 724,00

Quando questionados sobre a percepção de saúde 55% mencionam ter uma boa saúde, trabalham há mais de um ano na referida empresa de transporte (95%), possuem duplo vínculo. (20%) e já sofreram acidente de trânsito acompanhado de lesões (15%), conforme apresentado na Tabela 2.

Tabela 2 - Percepção da saúde e perfil ocupacional de motoristas de ônibus do transporte coletivo urbano. Jataí-GO, 2014. (n=20).

Variáveis	n	%
Percepção da Saúde		
Excelente	6	30
Boa	11	55
Regular	2	10
Ruim	1	5
Tempo de Trabalho		
12 a 24 Meses	19	95
24 a 48 Meses	1	5
Trabalho em outra atividade		
Sim	4	20
Não	16	80
Acidente de Trabalho		
Sim	3	15

Não	17	85
-----	----	----

Quanto à percepção da qualidade de vida geral dos trabalhadores, observou-se as seguintes médias para os domínios Físico (80,71 ± 12,06), Psicológico (76,46±8,58), Relações Sociais (76,67 ±11,97), Meio Ambiente (55,78± 9,14).

Ao comparar a variável escolaridade em relação aos domínios do questionário *Whoqol-bref* encontrou-se influência significativa ($p=0,04$) somente no domínio meio ambiente, ou seja, aqueles com ensino médio apresentaram maior média do que aqueles que possuíam somente o ensino fundamental (Tabela 3). Por outro lado, ao comparar a renda em salários mínimos com esses domínios, foi encontrada influência significativa nos domínios Psicológico ($p=0,02$) e no de Relações Sociais ($p=0,03$), com aqueles que recebiam mais de 2 salários mínimos apresentando médias para esses domínios (Tabela 4).

Tabela 3 - Média e desvio padrão dos domínios do questionário *Whoqol-bref* em relação à variável escolaridade. Jataí-GO, 2014.

Domínio	Escolaridade				p
	Fundamental (n=17)		Médio (n=3)		
	Média	DP	Média	DP	
Físico	80,0	11,7	84,5	16,1	0,567
Psicológico	76,7	9,2	75,0	4,1	0,759
Relações sociais	77,9	12,4	69,4	4,8	0,268
Meio ambiente	54,0	7,8	65,6	11,2	0,039

Teste: U *Mann Whitney*

Tabela 4- Média e desvio padrão dos domínios do questionário *Whoqol-bref* em relação à variável renda. Jataí-GO, 2014.

Domínios	Renda em SM (*)				p
	2 SM (n=9)		> 2 SM (n=11)		
	Média	DP	Média	DP	
Whoqol-bref					
Físico	78,5	9,2	82,4	14,1	0,487
Psicológico	71,7	6,8	80,3	8,1	0,022
Relações sociais	70,3	6,0	81,8	13,3	0,029
Meio ambiente	52,7	10,4	58,2	7,5	0,191

Teste: U *Mann Whitney*. * Salário Mínimo (SM) Nacional: R\$ 724,00

Ao comparar a variável percepção da saúde em relação aos domínios do questionário *Whoqol-bref* encontrou-se influência significativa apenas no domínio físico ($p=0,038$), nas demais comparações não foi encontrada diferença significativa ($p>0,05$) (Tabela 5).

Tabela 5 - Média e desvio padrão dos domínios do questionário *Whoqol-bref* em relação à variável percepção da saúde. Jataí-GO, 2014.

Domínios	Percepção da Saúde						p
	Excelente (n=7)		Boa (n=10)		Regular (n=3)		
	Média	DP	Média	DP	Média	DP	
Físico	81,5	12,2	82,8	8,7	89,2	5,0	0,038
Psicológico	80,5	7,7	74,5	9,7	79,1	5,8	0,619
Relações sociais	83,3	7,4	76,6	13,4	70,8	5,8	0,257
Meio ambiente	52,6	3,6	60,3	9,0	46,8	17,6	0,238

Teste: Kruskal Wallis

DISCUSSÃO

Quanto à análise das variáveis pessoais, composta por trabalhadores com predominância do sexo masculino, casados e com ensino fundamental, observa-se semelhança ao estudo realizado na cidade de Mossoró (RN), com 65 motoristas de ônibus do transporte coletivo urbano, encontrou uma média de 42 anos de idade; a maior parte dos entrevistados era casada e 52% têm nível escolar de ensino fundamental¹⁴.

Outra investigação realizada na cidade de Florianópolis (SC), com motoristas de ônibus constatou que 85,7% dos entrevistados possuíam apenas o ensino fundamental⁴. Tal fato corrobora com os achados do presente estudo, ao trazerem caracterizações semelhantes, o que nos permite inferir que a categoria de trabalhadores possuem propensão a baixo nível de estudos e idade acima de 40 anos, demonstrando assim indícios do envelhecimento da força de trabalho dessa categoria.

Há que se considerar ainda, as responsabilidades familiares e financeiras que um trabalhador com essas características mantém, podendo esses fatores interferir em sua atividade laboral e conseqüentemente em sua percepção sobre a qualidade de vida.

Estudo realizado com motoristas de ônibus na cidade de Natal (RN), mostrou que o salário defasado foi uma variável de grande relevância, visto que foi citado pelos motoristas de ônibus como um dos fatores que mais gerou insatisfação no trabalho influenciando-os a dobrar sua carga horária laboral, facilitando a ocorrência de alterações à sua saúde¹⁵.

Dentre as alterações de saúde que podem ocorrer advindas das características supracitadas, estão as mudanças na qualidade de vida, pois no presente estudo observou-se uma tendência à diminuição da qualidade de vida desses trabalhadores principalmente no domínio meio ambiente, o qual apresentou significância estatística.

Quanto à variável escolaridade, tal fato, demonstra uma disposição para declínio na qualidade de vida desses trabalhadores quando se relaciona o domínio meio ambiente, podendo esse evento estar relacionado com as oportunidades no mercado de trabalho, pois com o menor nível escolar, existe uma tendência a salários baixos. Sendo assim, possivelmente, o trabalhador não terá condições necessárias para satisfazer as necessidades pessoais e familiares, fator que pode ser decisivo para acesso a condições de lazer, moradia, transporte, e serviços de saúde, fatores determinantes para manutenção de uma boa percepção da qualidade de vida.

Estudo mostra que quando o motorista encontra diminuição de oportunidades e conseqüente dificuldade de inserção no mercado, vê-se obrigado a submeter-se aos baixos salários, fato que o faz se expor por duplas jornadas, horas extras, visando aumentar a possibilidade de ganho, fator que pode reduzir sua satisfação com a vida e com o trabalho⁴.

No que tange ao consumo de bebidas alcoólicas, verifica-se que existe algumas ocupações em que ocorre com maior frequência o alcoolismo, dentre elas, estão os profissionais que trabalham no transporte coletivo, sendo então, aqueles que se envolvem em viagens frequente, como é o caso dos motoristas de transporte coletivo urbano¹⁶.

Em estudo realizado com 50 motoristas de transporte coletivo da cidade de Natal (RN), 72% relataram fazer uso de bebida alcoólica com alguma frequência¹⁵.

O fato exposto tem influência no presente estudo, pois um número expressivo (40%) dos trabalhadores faz o uso de bebidas alcoólicas, isso se torna um fator preocupante do ponto de vista da saúde do trabalhador, pois se verifica ainda que, nos tempos atuais, com diversas campanhas retratando os malefícios da ingestão de bebidas alcoólicas, há um número elevado de pessoas em todo o país fazendo o uso dessa substância.

Quanto ao uso do tabaco, é sabido que é considerado uma doença crônica advinda da dependência da nicotina, estando então, implantada na Classificação

Internacional de Doenças (CID10), da OMS. Associa-se à alta morbimortalidade, sendo responsável por aproximadamente cinco milhões de mortes anualmente no Brasil¹⁷.

No presente estudo, observou-se que apenas 15% referiram ser tabagistas e 50% relataram ser ex-tabagistas. O presente achado associa-se a outros estudos, como outros dois realizados com população semelhante, em que para um, realizado na cidade de Montes Claros, em que 81,1% dos motoristas de ônibus relataram manter hábitos saudáveis, não fazendo o uso de tabaco¹⁸ e o outro estudo, com trabalhadores de Brasília (DF) 27% de sua amostra, referiram o uso de tabaco¹⁹.

Estudo realizado em Uberlândia (MG), mostrou que em uma categoria de trabalhadores do trânsito que são expostos às intempéries ambientais e ainda fazem o uso de tabaco, ficou evidente as alterações à saúde desses trabalhadores, pois foram relatados 4 a 5 sintomas causados pela sua exposição ao CO, o qual está presente na combustão do tabaco e também no ambiente⁶.

Há de se preocupar com as questões referentes ao tabagismo e condições ambientais, pois, sintomas decorrentes da exposição desses trabalhadores, tais como, cefaleia, insônia e deficiência no transporte de O₂, podem influenciar na sua qualidade de vida, fato esse que fica evidente no presente estudo por meio do declínio desta qualidade de vida no domínio meio ambiente.

Em se tratando de carga horária de trabalho, em geral, o motorista de ônibus desenvolve 44 horas de trabalho semanal, que é o preconizado pela Consolidação das Leis de Trabalho - CLT e, no presente estudo 20% da amostra referiram manter outro vínculo empregatício, que não está relacionado ao trânsito. Esse fato, pode indicar uma tendência à insatisfação de tais trabalhadores com as condições laborais as quais estão sendo submetidos, ainda, submetendo-se a longas jornadas de trabalho, fato esse que pode estar sendo evidenciado pela diminuição na qualidade de vida em se tratando do domínio físico¹⁵. Fator que pode também apresentar relação com a ocorrência de acidentes de trânsito, com ocorrência de lesões e possíveis agravos aos passageiros que transporta.

Quanto à avaliação da qualidade de vida global, observou-se no presente estudo que o domínio meio ambiente obteve a menor média, o que mostra que os fatores relacionados à segurança, recursos financeiros, cuidados de saúde, recreação e lazer, poluição, ruído estão comprometidos⁷ e estes fatores constituem-se como primordiais para a execução de um trabalho de qualidade.

Estudo realizado com motoristas de ônibus da cidade de Santa Maria (RS), objetivou conhecer a qualidade de vida e aspectos auditivos de trabalhadores do transporte coletivo urbano. Observou-se que dentre todos os domínios do Whoqol, o ambiental apresentou menor média (63,34), estando entre as principais queixas dos sujeitos (88,46%) o trabalho em contato direto com o trânsito urbano e expostos a ruídos no ambiente externo à empresa²⁰.

O baixo nível de escolaridade dos trabalhadores, mostrou associação com o domínio meio ambiente, assim como a renda mostrou-se associada aos domínios psicológicos e relações sociais, fatores que sustentam a relação de dependência de conhecimento e de capital para acesso aos bens essenciais para a vida cotidiana. A dificuldade de acesso aos estudos, gera perda de oportunidades de inserção nos postos de trabalho com melhores remunerações, fazendo com que os aspectos sociais como relações pessoais, suporte social e os psicológicos como a auto-estima, pensamentos positivos, imagem corporal e aparência estejam prejudicados^{7, 15,20}.

Em relação a auto percepção da saúde, há um fator preocupante, pois, 15% dos trabalhadores referiram ter condição de saúde regular ou ruim, 55% relatam ter uma boa saúde e 30% ser excelente. A relação da percepção da saúde com os domínios de qualidade de vida evidenciou um declínio na qualidade de vida desses trabalhadores no domínio físico, caracterizado pela significância ($p= 0,038$) para esse domínio.

O domínio físico avalia as facetas da dor e desconforto; energia e fadiga; sono e repouso; mobilidade; atividades da vida cotidiana; dependência de medicação ou de tratamentos; e, capacidade de trabalho¹².

O impacto neste domínio evidencia a possível insegurança dos motoristas de ônibus em relação aos fatores supracitados, possivelmente, este achado esteja relacionado ao estado de saúde física do trabalhador, estando esse, provavelmente, necessitando de algum tipo de tratamento médico para levar sua vida diária, desse modo, insatisfeito com a sua capacidade de desempenhar atividades no dia-a-dia e no trabalho, com estado de sono e repouso prejudicado.

Em estudo realizado com 21 motoristas do transporte coletivo urbano em Florianópolis-SC, cerca de 40% dos entrevistados afirmaram usar medicação regularmente, e os motivos foram, em geral, as dores, tanto na cabeça, como nas pernas ou nos braços, no pescoço ou na musculatura corporal como um todo⁴.

Em estudo desenvolvido com trabalhadores do trânsito, agentes, mostra que 15% dos entrevistados relataram dor e desconforto durante o trabalho, 32,5% referiram ser média a sua energia para desenvolver atividades no dia-a-dia e 17,5% relataram fazer o uso de alguma medicação cotidianamente²¹.

Observa-se que os motoristas do transporte coletivo urbano estão sendo expostos às condições de trabalho que lhes causam efeitos danosos, tais como, fadiga, tensão, estressores, dentre outros, quase sempre geradas pelo trânsito, que se constitui em meio ambiente e esse fato tem influenciado negativamente sobre a qualidade de vida dessa categoria de trabalhadores ²¹.

Em estudo realizado com mototaxistas avaliou a QV relacionada ao Índice de Capacidade para o Trabalho (ICT), onde os mesmos tiveram uma boa percepção de QV nos domínios psicológico e relações sociais, dado esse que não se assemelha aos achados do presente estudo, pois quando se cruzou as informações sobre a variável renda com os domínios supracitados, houve uma diminuição da qualidade de vida nos referidos domínios²².

O fato exposto anteriormente, pode ser explicado, no cruzamento escolaridade e renda com os domínios do WHOQOL, observando-se que as características do motorista de ônibus diferenciam-se das de outros trabalhadores do trânsito, como os mototaxistas, que apesar de manterem nível escolar baixo, estão em uma profissão bastante rentável e esse fato, contribui positivamente para suas condições de saúde e trabalho. No caso dos motoristas de ônibus do presente estudo, os dados encontrados, mostram influência negativa dessas variáveis.

Quanto às limitações do presente estudo, ressalta-se o número reduzido da amostra visto ter havido grande número de demissões antes do início do estudo, de 45 para 22 motoristas.

CONCLUSÃO

Diante dos resultados encontrados no presente estudo se observa que o perfil laboral e as características dos motoristas de ônibus do transporte coletivo urbano aproxima-se de outros estudos realizados nos quais, os fatores relacionados à renda, escolaridade e percepção da saúde mostra influência na percepção da qualidade de vida.

Os motoristas do transporte coletivo urbano pesquisados foram caracterizados em grande maioria por terem baixa escolaridade, podendo esse fator estar limitando suas oportunidades de aumentar a renda, tendo a possibilidade desses fatores também estar influenciando o declínio da qualidade de vida relacionado ao meio ambiente, fator psicológico e físico dessa população.

Sugere-se que a empresa pesquisada invista em metodologias a contemplar os aspectos de saúde desses trabalhadores, tais como, palestras interativas, reuniões com premiações, dentre outras, contemplando sempre, em seus pontos de pauta, aspectos relacionados à saúde, visando diminuir a tensão do trabalho, evitando insatisfação, pois é sabido que o trabalhador que goza de boa saúde desenvolve suas atividades com melhor excelência que os demais.

REFERÊNCIAS

1. Rodrigues JM. Evolução da frota de automóveis e moto no Brasil 2001-2012. Relatório 2013. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles; 2013.
2. Oliveira ACF, Pinheiros JQ. Indicadores Psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motorista de ônibus. *Estud Psicol.* 2007; 12(1):171-8.
3. Cavalcanti VL. Subsídios técnicos que justifiquem a manutenção da aposentadoria especial para motoristas de ônibus urbano. Manuscrito não publicado. São Paulo-SP; 1996.
4. Battiston M, Cruz RM, Hoffmann MH. Condições de trabalho e saúde de motorista de transporte coletivo urbano. *Estud Psicol.* 2006; 11(3):333-43.
5. Ministério do Meio Ambiente (BR). 1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários. Relatório Final. Brasília; 2011.
6. Silva LA, Robazzi, MLCC, Terra FS. Relation between workplace accidents and the levels of carboxyhemoglobin in motorcycle taxi drivers. *Rev Latino-Am Enfermagem* 2013; 21(n.5): [08 telas].
7. The Whoqol Group. The Health Organization quality of life assessment: development and general psycometric properties. *Social Science of Medicine (New York)*,1988; 46 (12):1569-85.

8. Nahas MV. Atividade Física, Saúde e Qualidade de Vida - Conceitos e Sugestões para um Estilo de Vida Ativo. Londrina: Midiograf; 2001.
9. Baird C. Química Ambiental. Porto Alegre: Bookman; 2002.
10. Felli EA, Tronchin MR. A qualidade de vida no trabalho e a saúde do trabalhador de enfermagem. In: Kurcgant, P. (coord) Gerenciamento de Enfermagem. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan; 2010.
11. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo demográfico 2010. [Internet] 2013 [Acessado 2013 nov 15]. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>.
12. Fleck APM. & (col). A Avaliação de Qualidade de Vida: Guia para Profissionais da Saúde. Porto Alegre: Artmed; 2008.
13. Triola MF. Introdução à estatística. Rio de Janeiro: LCT; 2008.
14. Ferreira TL. Estudo das condições de trabalho dos motoristas de ônibus urbano da cidade de João Pessoa-PB. VII SEPRONE “A Engenharia de Produção frente ao novo contexto de desenvolvimento sustentável do Nordeste: coadjuvante ou protagonista?” Mossoró-RN; 2012.
15. Silveira LS, Abreu CC, Santos EM. Análise da Situação de Trabalho de Motoristas em uma Empresa de Ônibus Urbano da Cidade de Natal/RN. *Psicol cienc prof.* 2014; 34(1): 158-79.
16. Ministério da Saúde (BR). Doenças relacionadas ao trabalho: manual de procedimentos para os serviços de saúde. Organização Pan-Americana da Saúde no Brasil, organizado por Elizabeth Costa Dias et al. Brasília; 2001.
17. Agência Nacional de Vigilância Sanitária (BR). A Anvisa na Redução à Exposição Involuntária à Fumaça do Tabaco. Elaborado por Márcia Bernardo Silva Couto e Vânia Regina Câmara Campelo, Brasília, 2009.
18. Alquimim AF, Barral ABCR, Gomes K C, Rezende M C. Avaliação dos fatores de risco laborais e físicos para doenças cardiovasculares em motoristas de transporte urbano de ônibus em Montes Claros (MG). *Ciênc saúde coletiva.* 2012; 17(8):2151-2158.
19. Viegas CAA, Oliveira HW. Prevalência de fatores de risco para a síndrome da apnéia obstrutiva do sono em motoristas de ônibus interestadual. *J bras pneumol.* 2006; 32(2):144-149.
20. Cogo LA, Fedosse E, Santos VAV. Qualidade de vida e aspectos auditivos de trabalhadores do transporte coletivo urbano. *Rev CEFAC.* 2016;18(1):40-46.

21. Sampaio RFV, Carvalho-Freitas MN, Kemp VH. Estressores ocupacionais e qualidade de vida no trabalho de agentes de trânsito. *Pesqui Prát Psicossociais*. 2012;7(1):34-43.
22. Teixeira JRB, Boery EN, Casotti CA, Araújo TM, Pereira R, Ribeiro ÍJS *et al.* Associação entre aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxistas. *Cad Saúde Pública*. 2015; 31(1):97-110.

Conflito de interesses: Os autores declaram não haver conflito de interesses.

Como citar este artigo: Silva LA, Batista MHJ, Nunes TS, Pelazza BB, Robazzi MLCC, Maia LG, *et al.* Características ocupacionais e qualidade de vida de motoristas de ônibus. *Journal Health NPEPS*. 2016; 1(1):53-67.

Submissão: 20/04/2016
Aceito: 01/06/2016
Publicado: 30/08/2016