



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I
CENTRO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS E DA SAÚDE
CURSO DE ENFERMAGEM**

LAIZA FERNANDA DA COSTA MENDES

**PROMOÇÃO DO ALÍVIO DO ESTRESSE EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO**

**CAMPINA GRANDE
2018**

LAIZA FERNANDA DA COSTA MENDES

**PROMOÇÃO DO ALÍVIO DO ESTRESSE EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Enfermagem da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharelado em Enfermagem.

Área de concentração: Saúde Pública

Orientadora: Prof^a Dr^a Clésia Oliveira Pachú

**CAMPINA GRANDE
2018**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

M538p Mendes, Laiza Fernanda da Costa.
Promoção do alívio do estresse em motoristas de transporte público coletivo [manuscrito] / Laiza Fernanda da Costa Mendes. - 2018.
28 p.
Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Enfermagem) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Biológicas e da Saúde, 2018.
"Orientação : Profa. Dra. Clésia Oliveira Pachú, Coordenação do Curso de Farmácia - CCBS."
1. Promoção de saúde. 2. Estresse ocupacional. 3. Síndrome de Burnout. 4. Enfermagem. I. Título
21. ed. CDD 610.734

LAIZA FERNANDA DA COSTA MENDES

PROMOÇÃO DO ALÍVIO DO ESTRESSE EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Departamento de Enfermagem da
Universidade Estadual da Paraíba, como
requisito parcial à obtenção do título de
Bacharelado em Enfermagem.

Aprovada em: 21/11/2018.

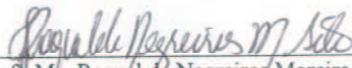
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr^a Clésia Oliveira Pachú
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Esp Davydsom Gouveia Santos
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. M^e. Raquel de Negreiros Moreira Silva
União de Ensino Superior de Campina Grande (UNESC)

Não andem ansiosos por coisa alguma, mas em tudo, pela oração e suplicas, e com ação de graças, apresentem seus pedidos a Deus.

Filipenses 4:6

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por sempre me abençoar, me sustentar, me amar e principalmente por renovar minhas forças a cada amanhecer. “Pois estou convencido de que nem a morte nem a vida, nem anjos nem demônios, nem o presente nem o futuro, nem quaisquer poderes, nem altura nem profundidade, nem qualquer outra coisa na criação será capaz de nos separar do amor de Deus que está em Cristo Jesus, nosso Senhor” (Romanos 8:38-39).

Agradeço aos meus pais, Ana Lúcia e Alan Óliver, por me ensinarem valores inegociáveis desde sempre, por me darem condições de concretizar meus objetivos, e por terem a paciência de entender meus momentos e meus obstáculos. Agradeço também aos meus irmãos, Ana Lígia e João Pedro, por sempre me impulsionarem e estarem sempre ao meu lado dizendo com palavras e ações que sempre posso conseguir alcançar todos os meus objetivos.

Agradeço ao meu noivo, Dayvison Lima, por todo o apoio e por, em nenhum momento, ter medido esforços para me ajudar no que fosse necessário, estando sempre ao meu lado, no melhor e no pior momento, me incentivando e lembrando sempre de que tudo daria certo e que eu conseguiria.

Agradeço a todos os meus amigos, em especial a Sara, Silmara, Mike e Camila, porque eles me compreenderam e viveram comigo os momentos mais alegres e difíceis desta jornada. Muito obrigada por todo o apoio e amizade, vocês são mais que especiais, são luz em dias escuros. “É melhor ter companhia do que estar sozinho, porque maior é a recompensa do trabalho de duas pessoas. Se um cair, o amigo pode ajudá-lo a levantar-se” (Eclesiastes 4:9).

Agradeço a todos os professores, pois sem eles não teria chegado neste momento tão esperado. Agradeço em especial a minha orientadora, Prof^a Clésia Oliveira Pachu, por ter me dado à oportunidade de ter grandes experiências com a comunidade, principalmente com àqueles que precisam, de alguma forma, de intervenções em sua saúde física e mental. Agradeço também a todos que fazem parte do Núcleo de Educação e Atenção em Saúde.

Meus agradecimentos também são para todos os motoristas de transporte público coletivo que colaboraram nesta intervenção, e a Empresa de Transportes Cabral, pois abriram as portas para que o presente estudo, através das intervenções realizadas, venha mostrar a realidade desses trabalhadores, possibilitando ações para melhoria no ambiente de trabalho.

“A paixão é passageira, o amor é o motorista.

Ele nos leva pelas estradas da felicidade”

Miriam Panighel Carvalho.

SUMÁRIO

RESUMO.....	07
1 INTRODUÇÃO.....	07
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	09
2.1 Estresse.....	09
2.1.1 Estresse como fator de risco.....	09
2.1.2 Estresse ocupacional (síndrome de Burnout).....	10
2.2 Mobilidade urbana e suas consequências.....	11
2.3 Atividade laboral dos profissionais de direção.....	12
3 METODOLOGIA.....	13
4 RESULTADOS.....	15
4.1 Aspectos socioeconômicos.....	15
4.2 Fatores considerados estressores pelos motoristas.....	18
4.3 Aspectos negativos e positivos vivenciados no último mês.....	18
5 DISCUSSÃO.....	21
6 CONCLUSÃO.....	23
ABSTRACT.....	24
REFERÊNCIAS.....	25

PROMOÇÃO DO ALÍVIO DO ESTRESSE EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Laiza Fernanda da Costa Mendes*

RESUMO

O estresse ocupacional tem afetado trabalhadores em todo o mundo. É considerado problema de saúde pública, tornando-se importante fator de risco ao bem-estar biopsicossocial. O estresse associado às funções e condições internas e externas de trabalho pode resultar no desenvolvimento de outras doenças. O presente estudo objetivou orientar o alívio do estresse relacionado à profissão do motorista de transporte público coletivo. Nessa perspectiva, foi realizada intervenção para alívio do estresse com 64 motoristas de transporte público coletivo na cidade de Campina Grande, Paraíba, utilizando metodologia ativa do tipo problematização, no período de agosto a outubro de 2018. A intervenção foi realizada em quatro momentos: No primeiro momento foi realizado levantamento socioeconômico dos assistidos. No segundo momento foram realizadas conversas individuais a respeito do estresse, o segundo momento foi seguido de rodas de conversa com grupos de motoristas e no quarto momento foi realizado uma roda de discussão com os motoristas e gestores. Dentre os fatores considerados estressantes pelos motoristas, destacaram-se: Trânsito, relação com passageiros, falta de segurança e exercício de mais de uma função. Durante discussões realizadas, foi possível observar que mais da metade dos assistidos se sentiram nervosos e/ou estressados ou furiosos por coisas que fugiram do seu controle no último mês. Percebeu-se a necessidade de intensificar o cuidado à saúde do motorista de transporte público coletivo com ações de promoção da saúde e, em consequência, redução dos níveis de estresse.

Palavras-Chave: Promoção de Saúde. Estresse Ocupacional. Síndrome de Burnout. Enfermagem.

1 INTRODUÇÃO

O estresse ocupacional tem afetado trabalhadores em todo o mundo, sendo considerado problema de saúde pública, tornando-se importante fator de risco ao bem-estar biopsicossocial (TEIXEIRA; REISDORFER, GHERARDI-DONATO, 2014). Os principais estressores identificados no ambiente de trabalho são de origem física (barulho, ventilação, iluminação), psicossocial (funções desempenhadas), fatores intrínsecos ao trabalho, relacionamento interpessoal e autonomia na execução das tarefas (PERTALI, 2015).

Os trabalhadores que dependem de alto grau de agilidade, responsabilidade, decisão e outros aspectos que exijam resultados satisfatórios, estão cada dia mais renunciando ao

* Aluna de Graduação em Enfermagem na Universidade Estadual da Paraíba – Campus I.
E-mail: laizamendes10@gmail.com

descanso e lazer, necessários ao corpo e mente, para restabelecerem-se. É o caso dos motoristas de transporte público coletivo (PRADO, 2016). Os processos de produtividade e globalização da economia de mercado têm provocado grandes mudanças na organização e gestão de trabalho. Além de provocar impactos significativos nas condições de emprego, trabalho, salários, tendo agravado significativamente a saúde dos trabalhadores (PERTALI, 2015).

Devido ao largo desenvolvimento tecnológico nos últimos anos, grande parte das atividades pode ser executada por meio de celulares, tablets e notebooks, podendo-se concluir que a vida do trabalhador está frequentemente vinculada à organização onde trabalha, possibilitando desta forma o surgimento da doença que está entre as mais comuns do século XXI: O estresse (SILVA E SALLES, 2016).

Este, por sua vez, configura-se como estado de impaciência, irritação e nervosismo, decorrente de situação de tensão temporária, ou que venha se estendendo há algum tempo (SILVA E SALLES, 2016). O estresse, associado às funções e, condições internas e externas de trabalho, podem resultar no desenvolvimento de outras doenças mais sérias (VILELA et al., 2015). A profissão do motorista de transporte público coletivo tem se identificado como uma das mais estressoras, constituindo-se de profissionais que mais se movimentam pela cidade (MORAES et al., 2017). O mesmo precisa cumprir horários escalados, dirigir com segurança no trânsito, atender passageiros, e, além de todas as funções, não possui controle sobre o ambiente externo (SILVA E FORTES, 2014).

O transporte coletivo se apresenta com papel importantíssimo no deslocamento urbano, proporcionando à interligação entre diversas regiões (SANTOS E SILVA, 2014). E na circunstância do ambiente do ônibus e trânsito, fatores desencadeadores de estresse existentes, juntam-se a outros fatores relacionados, como comportamento dos passageiros e situações que são enfrentadas diariamente, como conflitos decorrentes da relação entre motoristas e passageiros, que podem gerar, por exemplo, agressões e acidentes (SILVA E FORTES, 2014).

Nesta perspectiva, foi realizada a presente intervenção com motoristas de transporte público coletivo na cidade de Campina Grande, com 64 motoristas da Empresa Cabral, utilizando metodologia do tipo problematização. Os motoristas informaram o perfil socioeconômico, também conversaram acerca da profissão desenvolvida, e durante realização de rodas de conversas discutiram acerca do fator estresse e atividades vivenciadas no último mês, no âmbito e, distante do ambiente laboral.

Além da relevância acadêmica do estudo, a busca de fatores considerados estressores por motoristas de transporte público coletivo, faz-se importante por considerar que este público é, em sua maioria, do sexo masculino, e estão expostos diariamente a fatores estressantes. Este, por sua vez, possui índice reduzido, em comparação ao público feminino, na busca pelos serviços de saúde. Diante desta colocação, tornam-se alvo do desenvolvimento de intervenções que possam alertar acerca da prevenção de problemas decorrentes de fatores de risco, como por exemplo, o estresse, desencadeador de doenças graves.

A profissão do motorista de transporte público coletivo tem potencial para desenvolvimento do estresse, necessitando ser proporcionado alívio deste e sensibilização acerca da importância da diminuição do estresse, por este ser considerado fator de risco no desenvolvimento de Doenças Crônicas Não Transmissíveis (DCNTs). Diante do exposto, o presente estudo objetivou promover orientações para o alívio do estresse relacionado à profissão do motorista de transporte público coletivo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Estresse

O estresse, termo utilizado pela primeira vez em 1926 na área da saúde, foi descrito como agrupamento de reações específicas. Já em 1936 tido como síndrome geral de adaptação (SGA) e, em 1974, foi redefinido como resposta específica do corpo a qualquer exigência (SELYE, 1956). Este, por sua vez, é considerado elemento peculiar a toda doença, onde produz modificações na estrutura e composição química do corpo, podendo ser observadas e mensuradas (SELYE, 1959).

2.1.1 Estresse como fator de risco

A SGA compreende a dilatação do córtex da suprarrenal, atrofia dos órgãos linfáticos, lesões gastrointestinais, perda de peso e outras alterações. Trata-se de conjunto de respostas não específicas e são desenvolvidas em três fases: Fase de alarme, determinada por manifestações agudas; Fase de resistência, quando desaparecem as manifestações agudas e; Fase de exaustão, onde volta os sintomas da fase inicial, podendo provocar colapso do organismo. Não há necessidade de as três fases ocorrerem para maiores danos, uma vez que o nível de estresse elevado desencadeia a fase de exaustão, podendo conduzir o indivíduo ao estado crítico ou até a morte (SELYE, 1959).

O estresse é o desequilíbrio físico e mental, que desencadeia sintomas físicos e psicológicos no organismo, de acordo com a percepção e interpretação do indivíduo. Portanto, se esse desequilíbrio se reestabelece em curto prazo, não há danos, caso contrário, se faz

necessário a minimização do mesmo antes do desenvolvimento de outras doenças (SILVA E SALES, 2016).

Acontecimentos traumáticos ou estressores produzem alterações fisiológicas como o aumento na secreção de hormônio por parte das suprarrenais, provocando aumento do ritmo cardíaco e deixando os músculos trêmulos. Os fatores psicossociais também possuem um papel muito importante (SANTOS E CASTRO, 1998).

Segundo autores supracitados, níveis elevados de estresse prejudicam frequentemente a memória e a atenção das pessoas durante a realização de atividades cognitivas. O ruído também pode ser um fator de estresse, principalmente para pessoas que vivem em ambientes que possuem ruídos constantes, como é o caso de autoestradas ou linhas férreas. Além disso, as emoções são comumente utilizadas para avaliar o nível de estresse, considerando que a irritabilidade estimula uma reação defensiva, enquanto a angústia chama atenção a necessidade de ajuda.

2.1.2 Estresse ocupacional (síndrome de Burnout)

Para que o indivíduo possa ter bom desenvolvimento em sua atuação, faz-se necessário que possua relação satisfatória com sua atividade de trabalho. Esta, por sua vez, depende, em grande escala, do suporte social e afetivo que o mesmo recebe durante seu percurso profissional (ABREU et al., 2002).

A falta de suporte afetivo e social, por este lado, traz grande sofrimento, ampliando-se para o campo das relações do seu trabalho. O mesmo, ao sentir-se sem opção para compartilhar suas dificuldades, preocupações e anseios, provoca aumento da tensão emocional, conduzindo ao desenvolvimento da síndrome de Burnout (SB) (GAZZOTTI E VASQUES-MENEZES, 1999). Denominada por Maslach em 1994 como resposta a fontes crônicas de estresse emocional e interpessoal no trabalho.

A SB constitui algo que deixou de ter funcionamento adequado por exaustão de energia. Este termo descreve uma síndrome com fatores associados aos fatores de exaustão e esgotamento, representando resposta aos estressores laborais (SILVEIRA et al., 2005). Diante disso, sua manifestação se caracteriza por redução da realização pessoal no trabalho, esgotamento emocional e despersonalização do outro (BORGES et al., 2002).

Neste sentido, o estresse ocupacional corresponde à sensação de desequilíbrio entre o emocional do trabalhador e o trabalho. Pode ser desencadeado pelo cansaço físico e emocional, medo do fracasso, falta do apoio de seus superiores, ambiente de trabalho com altos índices de competitividade, jornada de trabalho, dentre outros fatores intrínsecos do trabalho (SILVA E SALES, 2016).

2.2 Mobilidade urbana e suas consequências

A expansão dos automóveis trouxe muitos benefícios ao desenvolvimento tecnológico e econômico das cidades, concomitantemente, houve mudanças significativas na linha de produção e no mercado de trabalho. Esses fatores fizeram os investimentos realizados no setor se tornassem frequentes, como forma de garantir a expansão crescente. No Brasil, a preferência ao transporte rodoviário começou a ser dada a partir da Constituição de 1934, com grandes esforços para construção de rodovias. Já em 1956, passou-se pela introdução da indústria automobilística, desde então acompanhada por políticas públicas de apoio aos veículos automotores (RUBIM E LEITÃO, 2013).

Assim, as cidades concentram grandes oportunidades, ofertando habitação, educação, trabalho, lazer e serviços em geral, necessitando, desta forma, de transporte, pelo qual, dependem da prestação dos serviços vinculados a ele, infraestrutura, veículos e gestão do trânsito. Concomitantemente, esses aspectos caracterizam a mobilidade urbana, devendo garantir o acesso de cada indivíduo ao local por ele desejado. Dessa forma, a mobilidade está suscetível ao modo como as cidades se desenvolvem, onde e como se instalam moradias, serviços, locais de trabalho, indústria, comércio e lazer (CEDES, 2015).

Porém, a mobilidade urbana vem se deparando com problemas causados pela predominância do transporte individual, que, por estar em grande massa, provocam poluição do ar, congestionamentos, críticas à qualidade do transporte público coletivo, grande necessidade por áreas de estacionamento e altos índices de acidentes de trânsito, acabando por comprometer a mobilidade urbana (CEDES, 2015).

Acidentes e mortes de trânsito configuram-se como grave questão de Saúde Pública. A estimativa, a cada ano, demonstra morrer mais de um milhão de pessoas em decorrência destes eventos em todo o mundo, representando 12% do total de mortes na população mundial (MALTA et al., 2011). Pesquisa de análise ao trânsito realizada com 2.068 motoristas de todas as categorias verificou que entrevistados cometem acidentes e pequenas imprudências por falta de atenção e sono (DETRAN-RS, 2010).

Com relação a fatores que trazem dificuldade à mobilidade urbana, foi constatado: Congestionamento, imprudência do motorista, falta de educação, falta de fiscalização e sinalização, desrespeito a sinalização, uso do celular quando na direção de automotivo, má formação do condutor, falta de atenção dos pedestres e as obras nas vias. Dentre essas, a imprudência mais cometida se trata do uso do celular enquanto dirigem. Foi também

identificado que o maior motivo de multas está relacionado ao excesso de velocidade (DETRAN-RS, 2010).

A Lei nº 12.587, regulamentada em 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, estabelecendo diretrizes e objetivos que devem ser seguidos por instituições federativas, para que o desenvolvimento urbano aconteça de acordo com necessidades da mobilidade urbana. Para alcance dessa eficiência, é preciso planejar e organizar a ocupação das cidades, em busca da melhor maneira de garantir o acesso às pessoas e à distribuição de bens (CNT, 2017).

Os ônibus possuem papel fundamental na mobilidade urbana, visto que estes são responsáveis por alimentarem toda esta rede. Por ser o meio de transporte com maior demanda e podendo chegar a áreas mais distantes e isoladas das cidades, permitindo, desta forma, maior acessibilidade para população em geral (CNT, 2017).

2.3 Atividade laboral dos profissionais de direção

O bom desempenho, durante a execução da atividade do motorista de ônibus, podendo ser considerada desgastante, está diretamente relacionado às condições ambientais do local de trabalho, e como enfrentam estes fatores. Possui ambiente público como local de trabalho, o que lhes deixam diariamente expostos a condições climáticas, do trânsito e das vias (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

São submetidos às regras da empresa, na qual trabalha de forma única, com fiscalizações rígidas, no que se refere ao cumprimento de horários, cuidados com o veículo, sendo os responsáveis por qualquer dano ou alteração que aconteça no mesmo, disparidade de comportamentos dos passageiros e responsabilidade sobre a vida das pessoas que conduzem durante horas diárias (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

Em estudo realizado por Oliveira e Pinheiro (2007), onde tiveram a participação de 457 motoristas de transporte coletivo, demonstrou que as principais situações sinalizadas como preocupantes pelos motoristas, que também podem estar diretamente ligadas ao envolvimento de acidentes no trânsito são, dirigir atrasado, sono, problemas familiares, dívidas e perdas materiais.

Além dessas situações, em algumas cidades é possível encontrar motoristas que trabalham realizando dupla função, sendo caracterizado por assumir função decorrente da eliminação do cobrador ou agente de bordo, onde este, por sua vez, tem a responsabilidade de realizar a cobrança de passagens e várias outras tarefas que diz respeito ao alinhamento do transporte coletivo, como a abertura e fechamento das viagens, checagem das portas antes da

movimentação do ônibus e controle financeiro da linha (MATIAS E SALES, 2017).

Desta forma, entende-se que os motoristas de transporte coletivo são, com frequência, vítimas de condições precárias de trabalho, arriscando, por sua vez, ao desenvolvimento de problemas de saúde ligados à sua atividade laboral (ASSUNÇÃO E SILVA, 2013). Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) dizem que a condição do trabalho envolve o estado psicofisiológico, manifestando-se em irritabilidade, conseqüentemente, desenvolve-se um comportamento agressivo, insônia, e distúrbios de atenção, podendo ser fator de risco no desenvolvimento de sua atividade.

3 METODOLOGIA

A presente intervenção social foi realizada por meio do projeto de extensão “Educação em Saúde: Doenças Crônicas não Transmissíveis” vinculado ao Núcleo de Educação e Atenção em Saúde da Universidade Estadual da Paraíba (NEAS/UEPB), cadastrado na Pró-Reitoria de Extensão da Universidade Estadual da Paraíba (NEAS/PROEX/UEPB). Neste estudo, foi utilizada metodologia ativa do tipo problematização.

O NEAS é voltado para ações de educação e atenção em saúde, possuindo público alvo diverso, onde qualquer pessoa de qualquer idade e sexo poderá receber assistência. Tem como principal objetivo prestar assistência especializada e continuada em saúde, despertando interesse e demanda, em busca de melhorias na saúde do trabalhador. Este Núcleo foi institucionalizado por meio da RESOLUÇÃO/UEPB/CONSUNI/016/2013.

A metodologia de problematização com o arco de Maguerez compreende que o problema está na realidade ou em parte da mesma, onde se deve aprender com o problema que precisa ser resolvido ou melhorado diante de uma ação conjunta. Tem como objetivo conduzir o protagonista a tomar consciência de sua realidade e agir em busca de uma sociedade melhor (CASTRO; GONÇALVES; BESSA, 2017). Esta metodologia divide-se em cinco partes: Observação da realidade, pontos-chave, teorização, hipótese de solução e aplicação à realidade (Figura 1).

Na observação da realidade social, deve-se olhar atentamente em busca de algo que se caracterize como problema naquela parcela da realidade. Essa observação possibilita encontrar dificuldades, carências, problemas enfrentados, onde a partir desta análise, serão transformados em um problema a ser estudado (BERBEL, 1998).

Figura 1 – Arco de Maguerez.



Fonte: BERBEL, 1995.

Nos pontos-chave, faz-se necessária reflexão acerca das possíveis causas da existência do problema. Foi realizado questionamento acerca dos possíveis determinantes da situação e a partir desta análise, devem ser elaborados pontos necessários que deverão ser estudados para compreensão do problema identificado. Na teorização, se faz necessário realizar busca para mais informações a respeito do problema, no âmbito de cada ponto-chave definido. As informações obtidas serão tratadas, analisadas e avaliadas com relação a contribuição na resolução do problema (BERBEL, 1998).

A hipótese de solução é onde devem ser elaborados possíveis soluções, questionando-se acerca do necessário para que o problema seja solucionado, o que precisa ser providenciado e o que pode ser feito (BERBEL, 1998). A aplicação à realidade, onde as decisões tomadas em momentos anteriores deverão ser executadas, implica um compromisso com o meio, pois identificaram o problema no meio e para o meio levarão resposta dos estudos com o objetivo de transformá-lo de alguma forma (BERBEL, 1996).

Entende-se então que a metodologia da problematização tem uma orientação geral como todo método, mas que caminha por etapas distintas a partir de um problema detectado na realidade. É voltada para realização de um propósito maior, atuando intencionalmente para transformação de uma sociedade mais digna (BERBEL, 1998).

A avaliação para execução da presente intervenção social por parte do comitê de ética em pesquisa da Universidade Estadual da Paraíba foi dispensada, por se tratar de intervenção social. A identidade dos assistidos foi preservada, assim como dispostos na resolução 466/12, pelo Conselho Nacional de Saúde, mantendo os aspectos éticos e legais.

O estudo foi realizado na empresa Cabral de transporte público coletivo. Esta fundada em 1965, situado na cidade de Campina Grande, no Estado da Paraíba. A empresa faz parte do consórcio Santa Maria, que explora as áreas Norte-01 e Oeste-03, incluindo também o distrito de São José da Mata, e está localizada no bairro da Bela Vista, contando com 100 motoristas de ônibus.

As ações foram realizadas com 64 motoristas que se dispuseram a participar voluntariamente das intervenções no período de agosto a outubro de 2018. A intervenção foi dividida em quatro momentos: Levantamento do perfil dos motoristas; informações acerca do tempo que trabalha como motorista de transporte público coletivo e na empresa; Conversas individuais acerca dos acontecimentos vivenciados pelos assistidos no último mês e, rodas de discussão com os gestores e trabalhadores da empresa Cabral.

No primeiro momento foi realizado levantamento do perfil dos motoristas quanto ao sexo, idade, escolaridade, estado civil, religião praticada, quantidade de filhos, renda familiar, carga horária de trabalho e se possui outra atividade (trabalha em outra empresa ou estuda). Também foi conversado acerca do tempo trabalhado como motorista de transporte público coletivo e permanência na empresa atual, bem como, questionamentos a respeito do estresse, como fator de risco para desenvolvimento de DCNTs.

No segundo momento, a equipe de extensionista realizou conversas individuais a respeito da profissão como fonte de estresse, no que diz respeito a considerar algo em sua profissão estressante. Durante esse processo foi realizada a escuta ativa, proporcionando aos assistidos devido acolhimento, onde o mesmo tivesse a oportunidade de enxergar a necessidade do alívio da carga de estresse decorrente da profissão.

No terceiro momento, o mediador proporcionou rodas de conversa acerca dos acontecimentos vivenciados pelos assistidos no último mês, relacionados as seguintes frequências: Se esteve preocupado, se sentiu incapaz de controlar coisas importantes, se esteve nervoso ou estressado, se sentiu confiança na resolução de problemas pessoais, se sentiu que as coisas aconteceram como planejado, se não aguentou a sobrecarga de coisas que tinha para fazer, se conseguiu controlar suas irritações, se esteve com tudo sob controle, se esteve furioso a ponto de perder o controle e se as dificuldades se acumularam tanto que não foi possível controlar.

No quarto momento, proporcionou-se roda de discussão com gestores e profissionais da empresa. Nesta, foram expostos os resultados obtidos com os assistidos, durante todo o período das intervenções, além de enfatizar o fator estresse como fator de risco para doenças físicas e psíquicas, relatando as principais causas e consequências para a saúde do trabalhador. O momento foi finalizado com orientações para aliviar o estresse, evitando assim, tanto o adoecimento psíquico, quanto ao desenvolvimento de DCNT's, que é o principal foco das intervenções desenvolvidas pelo projeto.

4 RESULTADOS

4.1 Aspectos socioeconômicos

Todos os motoristas de transporte público coletivo são do sexo masculino, sendo 25 (39,1%) participantes com idade entre 20 a 35 anos, 31 (48,4%) participantes com idade entre 36 a 51 anos e 8 (12,5%) participantes com idade acima de 51 anos. Quanto ao estado civil, 41 (64%) disseram ser casados ou possuírem união estável, 16 (25%) solteiros, 6 divorciados (9,4%) e 1 viúvo (1,56%). Com relação ao número de filhos, 8 (12,5%) relatam não ter nenhum filho, 19 (29,7%) ter 1 filho, 22 (34,4%) ter 2 filhos e 15 (23,4%) afirmaram ter 3 filhos ou mais (Tabela 1).

Quando abordados acerca da renda familiar, 58 (90,6%) assistidos disseram ter de 1 a 3 salários mínimos, 5 (7,8%) entre 4 a 5 salários mínimos e apenas 1 (1,56%) assistido relatou ter mais de 5 salários mínimos. Em relação à escolaridade, 8 (12,5%) cursaram o ensino fundamental incompleto, 5 (7,8%) o ensino fundamental completo, 12 (18,7%) o ensino médio incompleto, 36 (56,2%) cursaram o ensino médio completo, 2 (3,2%) ensino superior incompleto e apenas 1 (1,56%) cursou o ensino superior completo (Tabela 1).

Quanto à jornada de trabalho, todos os participantes da intervenção possuíam a mesma carga horária, 7 horas e 20 minutos. Além da carga horária de trabalho, 3 (4,7%) motoristas afirmaram ter outro emprego e 4 (6,2%) motoristas ainda estudam, os outros 57 (89,1%) relataram ficar com a família ou realizar alguma atividade que goste durante o tempo livre. Acerca da religião, 36 (56,2%) motoristas se disseram católicos, 12 (18,7%) evangélicos e 16 (25%) relatam não praticar nenhum tipo de religião (Tabela 1).

Verificou-se que a predominância dos assistidos é do sexo masculino (100%), com idade entre 36 e 51 anos (48,4%), ensino médio completo (56,2%), casado (64%), católico (56,2%), dois filhos (34,4%), não possui outra atividade (89,1%) e sua renda familiar entre um e três salários mínimos (90,6%).

Tabela 1 – Aspectos socioeconômicos de motoristas de transporte público coletivo, da empresa Cabral, Campina Grande/PB.

Aspectos Socioeconômicos	Nº (%)
Sexo	
Masculino	64 (100)
Idade	
20-35	25 (39,1)
36-51	31 (48,4)

>51	8 (12,5)
Escolaridade	
Ensino Fundamental Incompleto	8 (12,5)
Ensino Fundamental Completo	5 (7,8)
Ensino Médio Incompleto	12 (18,7)
Ensino Médio Completo	36 (56,2)
Ensino Superior Incompleto	2 (3,2)
Ensino Superior Completo	1 (1,56)
Carga Horária de Trabalho	
7 horas e 20 minutos	64 (100)
Estado Civil	
Casado	41 (64)
Solteiro	16 (25)
Divorciado	6 (9,4)
Viúvo	1 (1,56)
Religião	
Católico	36 (56,2)
Evangélico	12 (18,7)
Nenhuma	16 (25)
Filhos	
Nenhum	8 (12,5)
Um	19 (29,7)
Dois	22 (34,4)
Três ou mais	15 (23,4)
Possui outra atividade	
Outro emprego	3 (4,7)
Estuda	4 (6,2)
Nenhuma	57 (89,1)
Renda Familiar	
1 a 3 salários	58 (90,6)
4 a 5 salários	5 (7,8)
Mais de 5 salários	1 (1,56)

Fonte: O autor, 2018.

Quanto ao tempo de trabalho na profissão (Tabela 2), 2 disseram trabalhar a menos de 5 anos como motorista, 22 entre 5 a 10 anos, 10 entre 11 a 15 anos, 10 trabalham de 16 a 20 anos, 8 de 21 a 25 anos, 5 de 26 a 30 anos e 7 motoristas afirmaram ter mais de 30 anos de profissão. É possível perceber que o maior percentual faz parte do grupo que está entre 5 a 10

anos exercendo a mesma função com 34,37%, seguido do grupo que trabalha entre 11 a 15 e 16 a 20 anos com semelhante percentual, 15,62%.

Tabela 2 - Tempo de serviço prestado na profissão e na empresa atual.

Tempo de Profissão	Nº (%)	Tempo de Empresa	Nº (%)
< 5 anos	2 (3,12)	< 5 anos	26 (40,62)
5 a 10 anos	22 (34,37)	5 a 10 anos	23 (35,3)
11 a 15 anos	10 (15,62)	11 a 15 anos	7 (10,93)
16 a 20 anos	10 (15,62)	16 a 20 anos	3 (4,68)
21 a 25 anos	8 (12,5)	21 a 25 anos	3 (4,68)
26 a 30 anos	5 (7,81)	26 a 30 anos	-
> 30 anos	7 (10,93)	> 30 anos	2 (3,12)

Fonte: O autor, 2018.

Com relação ao tempo de trabalho na empresa, 26 trabalham tempo inferior a 5 anos, 23 de 5 a 10 anos, 7 de 11 a 15 anos, 3 de 16 a 20 anos, 3 de 21 a 25 anos e 2 motoristas trabalham há mais de 30 anos na empresa. Na Tabela 2, é possível identificar que a maior parte dos motoristas têm menos de 5 anos na empresa, quase metade do número total, 40,62%. Seguido de um maior percentual de motoristas que estão na empresa entre 5 e 10 anos (35,3%). Diante do exposto, pode-se verificar que o tempo de profissão coincide com o tempo na empresa atual, já que grande parte está inserido do grupo que trabalha no período entre 5 a 10 anos, sendo 35,3% na empresa atual, e 34,37% como motorista de transporte público coletivo.

4.2 Fatores considerados estressores pelos motoristas

Durante as rodas de conversas com assistidos, foi discutido acerca da existência de algo em sua profissão/atividade que considere estressante (Tabela 3). De acordo com as discussões realizadas, 87,5% motoristas consideraram pelo menos um fator estressante durante sua jornada de trabalho. Os demais, 12,5% motoristas, relataram não considerar nenhum fator estressante enquanto exerce sua atividade.

Tabela 3 - Fatores considerados estressantes pelo motorista de transporte público coletivo

Estressores	Nº (%)
Trânsito	27 (42,18)
Trânsito e passageiros	10 (15,62)
Passageiros	5 (7,82)

Trânsito e falta de segurança	3 (4,68)
Falta de Segurança	3 (4,68)
Trânsito e exercer mais de uma função	2 (3,12)
Exercer mais de uma função e passageiros	2 (3,12)
Nega	8 (12,5)

Fonte: O autor, 2018.

Dentre os fatores considerados estressores, o trânsito apresenta o maior percentual, 42,18%, e se observado, com associação a outro fator, o percentual acresce para 70,31%. Em seguida, é considerado trânsito e passageiros com percentual de 15,62%.

Outros fatores considerados estressores são os passageiros com 7,82%, trânsito e falta de segurança com 4,68%, falta de segurança com 4,68%, trânsito e exercer mais de uma função durante sua jornada (cobrador e motorista), 3,12 %, exercer mais de uma função e passageiros (3,12%), trânsito e rodar atrasado (1,6%), trânsito, falta de segurança e passageiros, 1,6%, trânsito, passageiro e rodar atrasado (1,6%); e passageiros e falta de troco (1,6%).

4.3 Aspectos negativos e positivos vivenciados no último mês

Em seguida, foram conversados em rodas de conversa, acerca dos acontecimentos do último mês, discutindo os fatores que desencadeiam o estresse e, se os mesmos consideram sua rotina estressante. Desta forma, promoveram-se meios de observar queixas mais frequentes, além de criar espaço para esclarecimento de como aliviar a tensão causada pelo estresse.

Os seis primeiros pontos discutidos trataram-se de aspectos negativos vivenciados na rotina e que podem ser visualizados na Tabela 4, seguidos de quatro pontos positivos que também podem ser visualizados na Tabela 5, onde foi observada a problemática apresentada, considerando o último mês.

Tabela 4 - Nível de estresse de motoristas de transporte público coletivo sobre os pontos negativos vivenciados no último mês.

Com que frequência, no último mês, sentiu-se:	Nível de estresse				
	Nunca	Quase nunca	Às vezes	Frequente	Muito frequente
Preocupado com algo inesperado	15 23,43%	8 12,5%	35 54,68%	6 9,37%	- 0%
Incapaz de ter controle sobre algo importante	34 53,12%	7 10,93%	21 32,81%	2 3,12%	- 0%

Nervoso e/ou estressado	7 10,93%	6 9,37%	39 60,93%	10 15,62%	2 3,12%
Não aguentando com o tanto de coisas que tinha para fazer	18 28,12%	11 17,18%	31 48,43%	2 3,12%	2 3,12%
Furioso por coisas que fugiram do seu controle	15 23,43%	12 18,75%	33 51,43%	3 4,68%	1 1,56%
Com as dificuldades tão acumuladas que não conseguiu enfrentar	31 48,43%	14 21,87%	18 28,12%	1 1,56%	- 0%

Fonte: O autor, 2018.

Ao dialogar sobre quantos se sentiram preocupados com algo inesperado que tenha acontecido no último mês, 23,4% dos motoristas relataram não ter se preocupado com nada que tenha acontecido inesperadamente, 12,5% relataram quase nunca, 54,7% afirmaram que às vezes se sentiram preocupados (54,7%) e, 9,37% afirmaram que estiveram frequentemente preocupados. Não foi observado relato de estresse entre motoristas quanto a presença de um nível de frequência elevado no quesito preocupação com algo inesperado.

Quanto ao conversado de se sentir incapaz de ter controle sobre algo que considere importante, 53,12% afirmaram nunca se sentir incapaz, 10,93 % quase nunca, 32,81 % às vezes, e 3,12% afirmaram se sentir incapaz com frequência. Também não foi apresentado nível de muita frequência no quesito incapacidade. Acerca do questionamento ao sentimento de nervosismo e/ou estresse, 10,93% alegaram nunca se sentir estressado ou nervoso, 9,37 quase nunca, 60,93 % alegaram as vezes se sentir assim, 15,62 % com frequência, e 3,12% alegaram estar estressado ou nervoso com muita frequência.

Os motoristas também falaram com relação a não aguentar quando esteve com muitos afazeres. 28,12 % relataram nunca se sentir desta forma, 17,18% quase nunca, 48,43% relataram às vezes se sentirem desta forma, 3,12%, com frequência e, 3,12% com muita frequência. Quanto ao sentimento de fúria por coisas que fugiram do seu controle, 23,43% dos assistidos afirmaram nunca se sentir assim, 18,75% quase nunca, 51,43% afirmaram se sentir desta forma às vezes, 4,68% frequentemente e 1,6% com muita frequência.

Acerca de se sentir com as dificuldades tão acumuladas, não conseguindo enfrenta-las, 48,43 % disseram nunca, 21,87% quase nunca, 28,12% disseram se sentir assim às vezes, 1,56% com frequência e não foi relatado casos de muita frequência.

Foi possível observar que, no último mês, 54,68% sentiram-se às vezes preocupado com algo que aconteceu inesperadamente, 53,12% não se mostraram incapaz de ter controle

sobre algo que considera importante, 60,93% às vezes se apresentaram nervoso e/ou estressado, 48,43% não aguentaram a sobrecarga de coisas que tinha para fazer às vezes, 51,43% as vezes se sentiram furiosos por coisas que fugiram do seu controle, e 48,43 não se sentiram com tantas dificuldades acumuladas.

Tabela 5 - Nível de estresse de motoristas de transporte público coletivo sobre os pontos positivos vivenciados no último mês.

Com que frequência, no último mês, sentiu-se:	Nunca	Quase nunca	Às vezes	Frequente	Muito frequente
Confiante para enfrentar os problemas pessoais	15 23,43%	8 12,5%	35 54,68%	6 9,37%	- 0%
Com tudo acontecendo como planejado	34 53,12%	7 10,93%	21 32,81%	2 3,12%	- 0%
Foi capaz de controlar suas irritações	7 10,93%	6 9,37%	39 60,93%	10 15,62%	2 3,12%
Com tudo sob controle	18 28,12%	11 17,18%	31 48,43%	2 3,12%	2 3,12%

Fonte: O autor, 2018.

Quanto a se sentir confiante para enfrentar os problemas pessoais, 23,43% disseram nunca, 12,5% quase nunca, 54,68% disseram estar confiante no enfrentamento dos problemas pessoais, 9,37% frequentemente e não há afirmação para muito frequente.

Em relação a sentir que tudo está acontecendo como planejado, 53,12% relataram que nada aconteceu como planejado, 10,93% quase nunca, 32,81% relatou às vezes, 3,12% frequentemente e nenhum relato sobre acontecimento com muita frequência.

Acerca de ter controle sobre suas irritações, 10,93% afirmaram não ter controle, 9,37% quase nunca, 60,93% disseram se controlar às vezes, 15,62% com frequência e, apenas 3,12% com muita frequência.

Quando questionado acerca de ter tudo sob controle, 28,12% alegaram nunca ter controle de tudo, 17,18% quase nunca, 48,43% alegou sentir que tem tudo sob controle às vezes, 3,12% com frequência e 3,12% alegou ter tudo sob controle com muita frequência.

Diante do exposto, foi possível observar que 54,68% se sentiu confiante para enfrentar problemas pessoais as vezes, 53,12% relatou nunca acontecer tudo como planejado, sempre dando algo errado, 60,93% afirmou que somente às vezes conseguiu controlar suas irritações e ,48,43% relatou às vezes ter tudo sob controle.

5 DISCUSSÃO

Com relação aos dados socioeconômicos o presente estudo se identifica com Matos, Moraes e Pereira (2015) e Prado, Vargas e Silva (2017) acerca da quantidade total dos motoristas de transporte público coletivo ser do sexo masculino, com predominância de assistidos casados, com pelo menos um filho e em sua maioria, possuir ensino médio completo. Diverge do estudo de Prado, Vargas e Silva (2017) com relação ao tempo de trabalho, pois a maioria dos motoristas trabalha com carga horária superior a oito horas, enquanto Matos, Moraes e Pereira (2015) se abstiveram da informação.

Quanto ao tempo de profissão e tempo de trabalho na empresa atual, Martins, Lopes e Farina (2014) destacam maior quantidade de motoristas que trabalham na profissão entre o período de 6 a 15 anos, assim como o estudo apresentado, onde grande parte está dentro dos que trabalham de 5 a 15 anos totalizando 49,99% dos assistidos. Sobre o tempo de trabalho na empresa atual, Martins, Lopes e Farina (2014) também destacam os que trabalham de 6 a 15 anos, onde difere do estudo, pois o mesmo apresenta uma quantidade maior de motoristas que estão na empresa atual em período inferior a 5 anos.

Acerca dos profissionais com mais tempo de empresa e bastante tempo na profissão, identificado como maioria no estudo, Matos, Moraes e Pereira (2015) relatam que se encontram mais dispostos a desenvolver quadros de estresse, indicando que com o passar dos anos, a profissão pode tornar-se mais desgastante, levando esses profissionais a sentirem o desejo de se desligarem da organização. Martins, Lopes e Farina (2014) também descreve em seu estudo que motoristas com tempo inferior a cinco anos na profissão tem tendência a não apresentar estresse, comparado aos que trabalham há mais tempo.

No que se refere aos fatores considerados estressantes pelo motorista de transporte público coletivo, pesquisa realizada por Lima, Manella e Boas (2014), nas cidades de Ipatinga, Coronel e Timóteo, em Minas Gerais, mostra que assim como relatos dos motoristas do presente estudo, o trânsito é considerado o principal fator estressante. Ainda, destacam os principais motivos, relatando a falta de educação, o estado das rodovias e o grande volume de veículos, além do excesso de semáforos, que também foi apontado como fator irritante. Entretanto, no estudo de Prado, Vargas e Silva (2017), o trânsito está entre um dos menores fatores considerados estressantes, na frente apenas das condições dos ônibus, que são precárias.

Já a relação interpessoal entre motorista e passageiro, Lima, Manella e Boas (2014) dispõe como aspecto positivo na qualidade do trabalho, discordando do relato dos motoristas

assistidos deste estudo, que considera o segundo fator mais estressante, corroborando com o estudo de Prado, Vargas e Silva (2017) e Alcântara et al. (2016). Neste, relatam que o relacionamento interpessoal com clientes pode vir a se tornar ameaça à qualidade do trabalho. Já o estudo de Matos, Moraes e Pereira (2015) traz que este é o ponto menos estressor, dizendo que a relação entre ambos é conflituosa até certo ponto.

Ainda com relação aos fatores estressores, os motoristas destacam a falta de segurança nos ônibus, assim corrobora com o estudo de Martins, Lopes e Farina (2014) que também traz como dado considerável na influência do nível de estresse, já que um dos principais objetivos do motorista de transporte coletivo é conduzir a viagem em segurança até o destino final do passageiro.

Já no estudo de Matias e Sales (2017) motoristas destacam que a falta de segurança os incomodam, especialmente por trabalharem em dupla função, atraindo assaltantes por trabalharem diretamente com dinheiro. Além disso, Prado, Vargas e Silva (2017) destacam que quanto maior for o número de assaltos, maior o nível de estresse, tendo uma relação direta entre ambos.

Além dos fatores estressantes considerados pelos motoristas, ao realizar discussões em rodas de conversas, também foram questionados com relação a sua rotina, fora do trabalho, no último mês. Foi possível observar que mais da metade dos assistidos disseram que se sentiram nervoso e/ou estressado ou furiosos por coisas que fugiram do seu controle, além de algumas vezes também não ter aguentado a sobrecarga de coisas que tinham para fazer ou que nunca aconteciam tudo como planejado, sempre dando algo errado.

Comparando esses dados com estudo realizado por Matos, Moraes e Pereira (2015), foi realizado uma busca acerca dos sintomas desencadeados pelo estresse manifestados no último mês. Durante análises, verificou-se que a manifestação psíquica mais frequente foi insônia, seguindo de cansaço frequente relatado pelos motoristas. A manifestação física mais reclamada foi irritabilidade, seguida de desgaste físico e boca seca. O estudo de Matos, Moraes e Pereira (2015) identificou nível de estresse em 54,8% dos motoristas, semelhante ao estudo realizado, no qual mais da metade dos entrevistados referiram se sentir nervosos ou estressados.

6 CONCLUSÃO

O estresse ocupacional tem sido amplamente estudado em diversas áreas, tendo-se apresentado tanto como problema para saúde do indivíduo, com propensão a várias doenças de caráter crônico (física ou psíquica), quanto para o meio onde o mesmo está inserido,

considerando que níveis elevados de estresse podem afetar o desempenho e qualidade do serviço prestado.

É importante destacar que, somente o estresse, não é capaz de desencadear problemas mais sérios, causando dano significativo. Para isto, necessita que outros fatores estejam associados, como incapacidade de ser pressionado, resistir a um nível elevado de cobranças, ou incapacidade de enfrentamento de uma situação estressante.

Foi verificado no perfil dos motoristas, que a maior parte deles, trabalhavam há mais de cinco anos na profissão, ponto relevante, visto que o tempo de profissão está diretamente relacionado ao nível de estresse apresentado, havendo a possibilidade de ser interposto com a promoção do alívio do estresse.

É possível concluir, de acordo com relatos em relação aos fatores considerados estressores que, motoristas de transporte público coletivo possuem carga de estresse elevada. Em especial, devido estarem em constante movimento, necessitando de segurança para si e para usuários de transporte público coletivo. No trânsito caótico, os motoristas são afetados de forma significativa por ter que lidar muitas vezes com falta de compreensão dos passageiros e falta de segurança nos coletivos.

Verificou-se também que, com relação ao nível de estresse identificado em atividades desenvolvidas no último mês, faz-se necessário adotar algumas técnicas de relaxamento para o alívio do estresse, já que grande parte dos assistidos relata se sentiram nervosos e/ou estressados em alguns momentos.

Acerca das limitações apresentadas no desenvolvimento das intervenções, foi observada grande resistência por parte dos motoristas ao relatarem suas experiências, mostrando-se receosos e preocupados com o sigilo das informações passadas. Com relação ao estudo, percebeu-se que há carência de pesquisa a respeito do estresse em motoristas de transporte público coletivo.

Diante do exposto, para que seja promovido o alívio do estresse, faz-se também necessário que autoridades de trânsito forneçam soluções que possibilitem a prevenção de problemas de circulação dos transportes, bem como, a diminuição da violência no trânsito. Também, deve-se contar com a sensibilidade dos empresários em melhorar à execução das funções laborais, promovendo qualidade de vida no ambiente laboral.

De acordo com resultados apresentados, verificou-se que o objetivo do estudo foi alcançado, identificando fatores relacionados à profissão que podem desencadear doenças mais sérias. Faz-se necessário alertar empregadores no sentido de intensificar o cuidado à

saúde do trabalhador para promoção em saúde e, em consequência, redução dos níveis de estresse desses profissionais.

PROMOTION OF STRESS RELIEF IN COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT DRIVERS
Laiza Fernanda da Costa Mendes*

ABSTRACT

Occupational stress has affected many workers worldwide, being considered a public health problem and becoming an important risk factor for the biopsychosocial well-being. Its occurrence, associated with internal and external functions and work conditions may result in the development of other diseases. This study aimed to promote stress relief related to the profession of the collective public transport driver. In this perspective, a stress relief intervention was carried out with 64 collective public transport drivers from Campina Grande, Paraíba, using an active methodology of the problematization type, from August to October of 2018. The intervention was carried out in four moments: At the first moment a socioeconomic survey of the attendees was carried out. In the second moment, individual conversations about stress were held. The second moment was followed by conversation with groups of drivers and in the fourth moment a discussion group was held with the drivers and managers. Among the factors considered stressful by the drivers, the followings were evidenced: traffic, relationship with passengers, the lack of safety and exercising of more than one function. During the discussions, it was possible to observe that more than half of the attendees felt nervous and/or stressed because of happenings that had fled their control in the last month. It was noticed the need to intensify the health care of the collective public transport driver with actions of health promotion and, consequently, reduction of stress levels.

Keywords: Health Promotion; Stress; Collective Transport Drivers.

Graduate Student in Nursing at the State University of Paraíba - Campus I.
E-mail: laizamendes10@gmail.com

REFERÊNCIAS

ABREU, L.A. STOLL, I. RAMOS, L.S.BAUMGARDT, A. KRISTENSEN, C.H. Estresse ocupacional e Síndrome de *Burnout* no exercício profissional da psicologia. **Psicol. cienc. prof.** vol.22 no.2 Brasília Jun. 2002.

ALCANTARA, Vanessa de. SILVA, Rose. PEREIRA, Eliane. SILVA, Marcos Andrade. A qualidade de vida para motoristas de ônibus: Entre a saúde e o trabalho. **Revista Portuguesa de Enfermagem de Saúde Mental**, ESPECIAL 4. Out, 2016.

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**, Rio de Janeiro, 29(12):2473-2486, dez, 2013.

BATTISTON, M. CRUZ, R.M. HOFFMANN, M.H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, 11(3), 333-343, 2006.

BERBEL, N.A.N. A Problematização e a Aprendizagem Baseada em Problemas: diferentes termos ou diferentes caminhos? **Comunicação, Saúde, Educação**. v.2, n.2. Londrina, 1998.

BERBEL, N.A.N Metodologia da problematização no Ensino Superior e sua contribuição para o plano de Praxis. **Semina**. v.17, n. esp. Londrina, 1996.

BERBEL, N.A.N. Metodologia da Problematização: uma alternativa metodológica apropriada para o Ensino Superior. **Semina: Cio Soc./Hum**. Londrina, v.16. n.2. Ed. Especial, p.9-19, out. 1995.

BORGES, L.O. ARGOLO, J.C.T. PEREIRA, A.L.S. MACHADO, E.A.P. SILVA, W.S. A Síndrome de Burnout e os Valores Organizacionais. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, 15(1), pp. 189-200. Natal, 2002.

CASTRO, E. GONÇALVES, J. BESSA, S. **Aplicação da Metodologia de Problematização**., Anápolis, Goiás 2017.

CEDES (Centro de Estudos e Debates Estratégicos Consultoria Legislativa). **O Desafio da Mobilidade Urbana**. Centro de Documentação e Informação Edições Câmara. Brasília, 2015.

CNT (Confederação Nacional do Transporte). **Pesquisa sobre Mobilidade da População Urbana em 2017**. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, Agosto de 2017.

DETRAN- RS (Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul). Pesquisa de Análise do Trânsito, 1-172, **Focal Pesquisas**, Abril de 2010.

GAZZOTTI, A.A. VASQUES-MENEZES, I. Suporte afetivo e o sofrimento psíquico em burnout. Em W. Codo (Org.), **Educação: Carinho e trabalho** Rio de Janeiro, 1999.

LIMA, S.D.A. MANELLA, C.D. BOAS, J.B.O.V. Condições de trabalho e saúde de motoristas de ônibus coletivo urbano do Vale do Aço. **Psicologia.pt**, O Portal dos Psicólogos, Minas Gerais, 2014

MALTA, D.C. MASCARENHAS, M.D.M. BERNAL, R.T. SILVA, M.M.A. PEREIRA, C.A.P. MINAYO, M.C.S. NETO, O.L.M. Análise das ocorrências das lesões no trânsito e fatores relacionados segundo resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) – Brasil, 2008. **Ciência & Saúde Coletiva**, 16(9):3679-3687, 2011.

MASLACH, C. Stress, burnout, and workaholism. Em R. Kilburg, P. E. Nathan & R. W. Thoreson (Orgs.), **Professionals in distress: Issues, syndromes, and solutions in psychology** (pp. 53-75). Washington: American Psychological Association, 1994.

MARTINS, F.F. LOPES, R.M.F. FARINA, M. Nível de estresse e principais estressores do motorista de transporte coletivo. **Acad. Paul. Psicol.** vol.34 no.87 São Paulo dez. 2014.

MATIAS, C.A. SALES, M.M. Malabarismo no Trânsito. O trabalho do motorista do transporte coletivo em dupla função. **Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas** v. 2, n. 4, jul./dez. 2017.

MATOS, M.G. MORAES, L.F.R. PEREIRA, L.Z. Análise do Estresse Ocupacional em Motoristas de Coletivo Urbano na Cidade de Belo Horizonte. **Revista Gestão & Tecnologia.** v. 15, n. 1, p. 256-275, jan./abr. Belo Horizonte, 2015.

MORAES, T.D. SANTORUM, K. SOUZA, F.V. ÁVILA, L.R. STOLZE, S. Considerações Sobre o Ofício de Dirigir Ônibus no Brasil: Uma Revisão de Literatura. **Estudos Interdisciplinares em Psicologia**, v. 8, n. 1, p. 76-99, jun. Londrina, 2017.

OLIVEIRA, A.C.F. PINHEIRO, J.Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. **Psicologia em Estudo**, 12(1), 171-178, 2007.

PRADO, C.E.P. **Estresse ocupacional: causas e consequências.** **Rev Bras Med Trab.** 14(3):285-9. São Paulo, 2016.

PRADO, R.L. VARGAS, M. M. SILVA, H.S. Estresse e Atividade Física em Motoristas de Ônibus Urbano em uma Capital do Nordeste do Brasil. **Interfaces Científicas - Saúde e Ambiente** v.5 n.3, Jun. Aracajú, 2017.

PERTALI, G.B. ZANDONADE, E. SALAROLI, L. BISSOLI, N. Estresse ocupacional e fatores associados em trabalhadores bancários, Vitória – ES, Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, 20(12):3925-3934, 2015.

RUBIM, B. LEITÃO, S. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados** 27 (79), 2013.

SANTOS, A.M. CASTRO, J.J. Stress. **Análise Psicológica 4 (XVI): 675-690, 1998.**

SANTOS, R.G. SILVA, P.C.M. Propostas para Melhoria Continua da Qualidade do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal Utilizando a Escala Servqual. **Publicação T. DM -002^a**, Brasília, Fevereiro, 2014.

SELYE, H. Stress, a tensão da vida. **Edição original publicada por McGraw – Hill Book Company, Inc. 1956.**

SELYE, H. Stress, a tensão da vida. **Ibrasa - Instituição Brasileira de Difusão Cultural.** São Paulo, 1959.

SILVA, A.M.M. FORTES, J. A.A.S. **Fatores de Estresse para o Motorista e o Usuário do Transporte Coletivo do Distrito Federal e a Percepção de um em Relação ao Outro.** – Departamento de Engenharia Civil. Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

SILVA, L.C. SALLES, T.L.A. O estresse ocupacional e as formas alternativas de tratamento. **Recape: Revista de Carreiras e Pessoas.** Volume VI - Número 02 - Mai/Jun/Jul/Ago. São Paulo, 2016.

TEIXEIRA, C.A. REISDORFER, E. GHERARDI-DONATO, E.C.S. Occupational Stress And Coping: Reflection on the Concepts And Practice of Hospital Nursing. **Revista de EnfermagemUFPE On Line**, Recife, 8(Suppl. 1):2528-32, July, 2014.

VILELA, E.C.S. SORARES, L.R. GUSMÃO, A.S. TORRES, R.A.T. SÁ, E.C. **Fatores de risco para estresse e transtornos mentais em farmacêuticos e auxiliares de farmácia.** Saúde, Ética & Justiça. 20(2):77-83. São Paulo, 2015.