

## **A Relação Entre o Trabalho no Trânsito e o Estresse**

Alexandre Vieira Antunes de Oliveira

Marcos Vinícius Ramos Favorita

Monografia apresentada ao Curso de Psicologia do Centro Universitário de Anápolis, UniEvangélica como requisito para à aprovação no Bacharelado em Psicologia.

Orientador (a): Prof. Ma. Renata Tomaz

### **Resumo**

O que chamou atenção dos autores para abordar esse tema foi o aumento de carros no trânsito nos últimos anos e, conseqüentemente, de complicações devido a essa realidade. Por isso, foi realizado um estudo de caso para investigar o efeito do estresse em um trabalhador de transporte público, na cidade de Anápolis-GO. Com base em uma entrevista semiestruturada foi feita uma coleta de dados e verificada quais são as estratégias de enfrentamento utilizadas pelo indivíduo em situações estressoras, específicas do contexto do trânsito. A partir do que foi observado, fatores como remuneração, falta de reconhecimento no trabalho e a percepção do perigo, são aspectos de como o indivíduo irá perceber os estímulos estressores e estará diretamente ligada ao que ele irá considerar estressor.

Este estudo busca compreender e informar das possíveis conseqüências provenientes do trabalho no trânsito na saúde de uma pessoa.

**Palavras- Chave:** trânsito, estresse, enfrentamento, *coping*

## **A Relação Entre o Trabalho no Trânsito e o Estresse**

Devido aos índices elevados de acidentes e violências causadas por pessoas que utilizam o trânsito, desenvolveu-se a ideia de que o trânsito venha a ser fator de estresse, os motoristas profissionais podem ser mais prejudicados por esse contexto devido passarem mais tempo atrás do volante. Por isso, esse trabalho visou investigar aspectos relacionados ao estresse e suas formas de enfrentamento de um motorista do Transporte Público, que trabalha há 3 anos na cidade de Anápolis-Goiás. Para responder à pergunta: Quais comportamentos inadequados no trânsito podem estar relacionados com o estresse, em uma pessoa que dirige diariamente?

O aumento crescente no número de automóveis em circulação em nossas cidades traz consequências e prejuízos na rotina de seus moradores, talvez por falta de planejamento urbano e problemas decorrentes da irresponsabilidade ao dirigir, muito se fala a respeito dos motivos relacionados com o aumento no número de acidentes e violência no trânsito, dentre eles o estresse se destaca acarretando reações emocionais desproporcionais ao contexto. Os motoristas profissionais que passam boa parte do dia atrás do volante experienciam esses estímulos diariamente, é possível que o número excessivo de horas trabalhadas e a cobrança por resultados influenciem na ocorrência do estresse. Nos últimos anos a sociedade vem crescendo em grande escala e juntamente com isso o trânsito, e assim o estresse e problemas relacionados a ele podem influenciar na mobilidade urbana e, vice-versa (Rezende, 2016).

Para Rozestraten (1988) o trânsito é a locomoção pelas vias de veículos e pedestres que se orientam por normas e procedimentos com o intuito de manter a integridade dos mesmos. E, nos últimos anos a sociedade vem crescendo em grande escala e juntamente com isso o trânsito. A partir disso, em um levantamento realizado em 2016 pelo Conselho Federal de Medicina (CFM) com base em dados divulgados do Ministério da Saúde, observou-se que acidentes de trânsito deixaram mais de 1,6 milhões feridas e cerca de R\$ 2,9 bilhões para o Sistema Único de Saúde (SUS).

O trânsito é todo o espaço onde ocorre a circulação de pessoas veículos e animais, sendo assim um espaço coletivo onde as pessoas se relacionam continuamente. Desde os primórdios os meios de locomoção foram usados para facilitar a vida do homem, primeiramente foram usados para o transporte de bens e automação de serviços, em seguida passaram a transportar o homem e seus bens, e por último os veículos de transporte exclusivo de pessoas.

Além dos meios de locomoção a construção de estradas foi essencial para melhorar a mobilidade e expandir a civilização, desde os impérios até a atualidade. Os romanos foram

considerados grandes construtores com uma rede viária de mais de 350 mil quilômetros e princípios de sinalização, marcos de espaço e indicadores de regulamentação de tráfego. Já os pioneiros do congestionamento foram os gregos, era comum relatos de problemas com a circulação de pessoas e veículos, já que as ruas eram estreitas e a falta de espaço atrapalhava a movimentação. Como a tendência era o aumento de tráfego, o século XVI foi tomado pela construção de estradas, e no fim do século XIX, as estradas de ferro foram as que mais cresceram. Nicholas Cugnot criou o primeiro automóvel em 1771, já em 1836 na Inglaterra nasceu a primeira lei de trânsito, a "lei da bandeira vermelha" que limitava em 10km/h e obrigava um homem acompanhar o carro com uma bandeira vermelha sinalizando aos pedestres a chegada do veículo, eram as primeiras formas de estabelecer regras para aquilo que se tornaria algo comum a todas as pessoas.

Em 1868 foi criado o primeiro "semáforo", que funcionava a gás com o auxílio de um policial que fazia a transição das placas manualmente, após um acidente que acabou ferindo o policial esse tipo de sinalização caiu em desuso, o semáforo colorido que temos hoje foi criação de um outro policial (William Potts) em Detroit, EUA. Henrique Santos Dumont foi quem trouxe o primeiro carro para o Brasil em 1891 e o primeiro acidente ocorreu anos mais tarde com Olavo Bilac que sem habilitação chocou em uma árvore sem ferimentos.

Voltando para os dias atuais, mesmo após tantos anos do início da circulação humana ela não deixa de ser algo complexo, com o constante desenvolvimento urbano das cidades brasileiras novos problemas vieram à tona, o crescimento desproporcional de algumas cidades é responsável por boa parte disso, cidades antes planejadas para 50 mil habitantes hoje comportam milhões de pessoas, é algo comum e corriqueiro no cenário brasileiro o trabalhador que faz uso do transporte público por exemplo, ter que sair horas mais cedo de casa para conseguir chegar no horário.

Com o aumento no número de pessoas também é comum o crescimento do número de veículos, vias que não foram planejadas para suportar essa demanda acabam se tornando grandes problemas, principalmente, em horários de grande fluxo, fatores externos como a qualidade da via (buracos, saliências, falta de sinalização, curvas fechadas, etc.) influenciam na forma que o motorista dirige e reage frente as adversidades. O trânsito é um contexto volátil que está em mudança o tempo todo, acidentes, carros parados, pista em manutenção dentre outras coisas afetam a resposta do motorista, porém o principal ente de mudança no trânsito são as pessoas. O condutor, seja ele profissional (que exerce atividade remunerada) ou não, está sujeito a ser influenciado por todos esses aspectos falados anteriormente que irão repercutir na

sua direção, por exemplo, o estresse. Que pode estar relacionado a consequências do trânsito, o esse pode sofrer com o estresse dos condutores, embora o foco deste trabalho seja explorar o estresse gerado pelo trânsito (Rezende, 2016).

O estresse vem sendo associado como percussor de diversos males da nossa sociedade, o uso indiscriminado de seus conceitos acaba por gerar uma certa confusão do seu real significado. O pesquisador Hans Selye criou o primeiro conceito de estresse ligado à sua dimensão biológica. De acordo com esse autor o estresse é um elemento inerente a toda doença que produz certas modificações na estrutura e na composição química do corpo, as quais podem ser observadas e mensuradas, que definiu cientificamente o termo. Assim, estresse é um estado manifestado por estímulos específicos, constituído por todas alterações difusas produzidas num sistema biológico. Esta é uma definição prática, que se trata do que pode ser observado para produzir e reconhecer o estresse (Selye, 1959).

Desse modo este conceito só tem significado quando aplicado a um sistema biológico precisamente definido. Autores brasileiros; Mello Filho e Moreira (1992) definem como estresse (físico, psicológico ou social) em um "termo que compreende um conjunto de reações e estímulos que causam distúrbios no equilíbrio do organismo, frequentemente com efeitos danosos". (p. 121). Lazarus por sua vez conceituou *coping* como um "conjunto de mecanismos de que o organismo lança mão em relação aos agentes do estresse, representando a forma como cada pessoa avalia e lida com essas agressões (pag121). O trânsito contemporâneo tem se tornado umas das grandes preocupações da sociedade, relacionado muitas vezes como um fator estressor, o aumento desproporcional no número de automóveis prejudica a boa circulação devido principalmente o mal planejamento das nossas cidades e a carência de espaço nessas metrópoles, diante disso observamos enormes congestionamentos vividos diariamente pelos usuários. Os engarrafamentos estão sempre acompanhados de buzinas, discussões, crises nervosas, deixando seus participantes cada vez mais vulneráveis ao estresse. Deste modo, segundo Parreira, Salles e Passos (2011) a permanência no trânsito acaba ocasionado nos motoristas um desgaste físico, mental e afetivo. Dentre os elementos que se relacionam com as causas dos acidentes, mais de 90% deles estão associados a fatores humanos. Apenas 10% têm suas causas relacionadas às condições ambientais, condições da via ou condições do veículo (Panichi & Wagner, 2006).

O ato de dirigir vai além da habilidade motora, envolve também aspectos emocionais, aprendizagem de regras formais e informais necessárias ao contexto que o motorista se

encontra. Desta forma o motorista deve ser capaz de ajustar seus sentimentos e habilidades de forma adequada conforme a situação do trânsito (Bartholomeu, 2008).

Avelino Rodrigues e Ana Cristina Gasparini (1992) apresentam em seus estudos uma perspectiva social em psicossomática, outros autores dizem que o termo estresse acabou sendo banalizado por isso tal preocupação com a definição desse termo sem perder a cientificidade do estudo. Em outro artigo Rodrigues (1997) traz uma definição de estresse como: " uma relação particular entre uma pessoa, seu ambiente e as circunstâncias às quais está submetida, que de forma única é avaliada pelo indivíduo como uma ameaça ou algo que exige dela mais que suas próprias habilidades ou recursos que põe em perigo seu bem estar" (op. cit., p,-24) essa visão do autor é uma forma biopsicossocial de se entender o estresse, que leva em consideração tanto aspectos internos quanto o meio e suas contingências externas, segundo o autor o adoecimento relacionado a exposição ao estresse está diretamente ligada na forma com que o indivíduo lida com os estímulos recebidos, além de estar relacionado também a vulnerabilidade orgânica de cada organismo distinguindo entre o enfrentamento ou conjunto de esforços para dominar a situação. Rodrigues (1997) divide dois tipos de "estresse" diferentes, o "eustresse" e o "distresse", o primeiro levaria o indivíduo a ser mais produtivo e criativo nas suas respostas adaptativas, já o segundo se refere ao excesso ou a insuficiência desse estado, tornando as respostas do indivíduo inadequadas ao contexto.

As duas principais teorias de entendimento ao estresse que se tem atualmente são as de Holmes e Rahe (1967), que atribuem maior valor aos estímulos externos (estressores) e Lazarus (1976) que enfatiza o indivíduo e sua capacidade de lidar com os estímulos estressores. Para Bauk (1985), os fatores considerados como os mais significantes ao estresse e a insatisfação no trabalho são a falta de conhecimento sobre oportunidades de progresso e o modo como ocorre a autoavaliação da performance profissional. Outros fatores são a carga de trabalho excessiva, a interferência do trabalho na vida particular, a carência de autoridade e influência necessárias à execução de seu trabalho.

Chiavenato (1989) define que o estresse é um conjunto de reações psíquicas, químicas e físicas de uma pessoa diante a estímulos ambientais. Configura-se como a soma das perturbações orgânicas e psíquicas provocadas por diversos agentes agressores, como traumas, emoções fortes, fadiga e a exposição a situações conflitantes. As pessoas nem sempre estão preparadas para evitar o estresse, mas a forma como lidam com ele, faz a diferença para o manejo da sua saúde mental (Murta & Tróccoli, 2007; O'Driscoll, 2013).

Estudos empíricos têm demonstrado o poder do *coping* como preditor da saúde ocupacional, evidenciando que as estratégias de enfrentamento utilizadas pelos indivíduos são determinantes na evolução do estresse e desenvolvimento de doenças ocupacionais (Prati, Pietrantonio, & Cicognani, 2011; Sousa, Mendonça, Zanini, & Nazareno, 2009).

Estudar o conceito de *coping* é essencial para entendermos a teoria e as formas de lidar com situações estressoras. Mudanças no estado de saúde, ocasionados por estresse, podem abalar o equilíbrio físico e mental do indivíduo, possibilitando consequências no desempenho do profissional, dificuldade em se manter um emprego, absenteísmo e violência no local de trabalho (Rodrigues & Chaves, 2008).

As estratégias de enfrentamento mais empregado na literatura aceitas na comunidade científica compreendem isso como o conjunto de medidas intencionais, cognitivas e comportamentais adotadas para adaptarem-se a diferentes circunstâncias estressantes com o propósito de minimizar sua susceptibilidade e retornar ao seu estado anterior (Folkman, 1984; Murta & Tróccoli, 2007; Pocinho & Perestrelo, 2011; Rocha Sobrinho & Porto, 2012; Kleinubing, Goulart, Silva, Umann, & Guido, 2013). O modelo proposto por Folkman e Lazarus (1980) divide o *coping* em duas categorias funcionais: o *coping* focalizado no problema e o *coping* focalizado na emoção. O *coping* focalizado no problema constitui-se no esforço despendido pelo sujeito para atuar na situação que deu origem ao estresse, tentando mudá-la.

A função dessa estratégia é alterar o problema existente na relação entre a pessoa e o ambiente que está causando a tensão. O *coping* focalizado na emoção é compreendido como um esforço para regular o estado emocional que é associado ao estresse e reduzir a sensação física desagradável gerada. Estes esforços são dirigidos a um nível somático e/ou a um nível de sentimentos, tendo por consequência a alteração do estado emocional do indivíduo. Apesar da grande variedade de estudos conduzidos sobre essa temática, é crucial que mais atenção seja dada às pesquisas, uma vez que o *coping* tem demonstrado ser o centro do bem-estar psicológico (O'Driscoll, 2013).

O estresse pode prejudicar as relações interpessoais dos indivíduos. Castro e Scatena (2004) realizaram um estudo no qual concluíram que a manifestação emocional em situações de estresse favorece o aparecimento de distúrbios relacionados à capacidade de compreensão, interação com o meio e descontrole emocional, fatores que podem interferir no relacionamento interpessoal. O autoconhecimento e o conhecimento do outro sobre a forma de conduzir as

tarefas e lidar com as pessoas são componentes essenciais na compreensão de como a pessoa atua no trabalho, dificultando ou facilitando as relações.

Em qualquer relação interpessoal são requeridas habilidades para que a convivência seja satisfatória aos envolvidos na interação. Tais habilidades são chamadas de habilidades sociais (HS), definidas como classes de comportamentos presentes no repertório de um indivíduo que constituem um desempenho socialmente competente. Essas habilidades podem ser desenvolvidas com um treinamento específico, proporcionando assim um maior repertório comportamental, principalmente no que se refere aos relacionamentos interpessoais e, conseqüentemente, ao estresse organizacional a eles relacionado. O termo Habilidades Sociais está relacionado a classes de comportamentos sociais desenvolvidos no repertório de um indivíduo que permite lidar de forma mais adequada com as demandas das situações interpessoais. De acordo com Del Prette e Del Prette (1999), as pessoas que se isolam dessa interação ficam mais propensas a doenças físicas, estresse crônico e dificuldades nas relações interpessoais.

A saúde psicológica é uma das principais facetas no que concerne ao bem-estar biopsicossocial do ser humano, não existe saúde sem saúde mental. A OMS (Organização Mundial da Saúde) define-a “Como um estado de bem-estar que permite às pessoas realizar as suas capacidades em potencial”. De acordo com Matarazzo a Psicologia da Saúde agrega o conhecimento educacional, científico e profissional da disciplina Psicologia utiliza-lo na promoção e manutenção da saúde, na prevenção e no tratamento da doença, na identificação da etiologia e no diagnóstico relacionado à saúde, à doença e às disfunções, bem como no oferecimento do sistema de política da saúde (Sunde, 2005).

A Psicologia da Saúde desafia a cisão mente corpo, ao propor um papel para a mente, tanto na causa como no tratamento da doença. No entanto, difere da medicina psicossomática, da saúde comportamental e da medicina comportamental, uma vez que a investigação realizada em Psicologia da Saúde é mais própria da disciplina de Psicologia (Ogden, 1999).

Muitos comportamentos habituais influenciaram de maneiras diferentes o bem-estar psicológico do indivíduo, pessoas que são expostas diariamente a estímulos repetitivos irão criar estratégias próprias para o manejo do estresse decorrente do ambiente, como de atividade laborais (Sadir & Lipp, 2013).

O objetivo geral deste trabalho foi investigar aspectos relacionados ao estresse e suas formas de enfrentamento de um motorista do Transporte Público que trabalha a 3 anos na cidade de Anápolis-Goiás.

## **Método**

Trata-se de um estudo de caso realizado com um trabalhador do transporte público de Anápolis-GO. Tem como objetivo, explorar a relação do trabalhador do transporte público e o estresse produzido pelo trânsito. Devido ao atual cenário da pandemia, para obter a coleta de dados foi aplicada uma entrevista qualitativa e semiestruturada online, com base nas literaturas foram analisadas as consequências do estresse no trabalho.

### **Participantes**

O participante da pesquisa é um homem de 39 anos, solteiro, morador de Anápolis, Goiás, se considera pardo, possui escolaridade nível médio completo e trabalha como Motorista do transporte público há 3 anos.

### **Instrumentos e Procedimentos**

Para coleta dos dados foi utilizado o termo de consentimento livre e esclarecido (ANEXO A), com o intuito de esclarecer a pesquisa e oferecer ao participante sua livre participação, assim como elucidar seus direitos. Além do termo foi aplicada uma entrevista semi estruturada de 15 questões para obtenção das informações referentes a vivência no trânsito e aspectos referentes ao estresse, esperava-se que por meio desse questionário fossem levantadas respostas pertinentes a elaboração deste artigo (ANEXO B).

## **Resultados e Discussão**

De acordo com os resultados colhidos durante a entrevista (tabela 1), a partir das respostas do participante, demonstram que o estresse está presente em sua rotina de trabalho, e que os fatores relacionados a sua atividade pode interferir em seu bem-estar além do estresse gerado no trânsito, como remuneração, falta de reconhecimento, a percepção de perigo .



**Tabela1: Respostas do participante**

<b>Pergunta 1</b>	<b>Pergunta 2</b>
<b>Resposta Obtida</b>	<b>Resposta Obtida</b>
Satisfatório, eu gosto de dirigir, entendeu, isso pra mim é uma terapia e me faz bem dirigir, fazer o que eu faço, a remuneração não é tão bom, mas é o que está tendo para o mercado né, muita responsabilidade, reconhecimento nenhum, os passageiros entram no ônibus e nem te dão bom dia, como se você não fosse ninguém ali, são poucos que reconhecem seu trabalho.	Pontos positivos: servir a população, transporte de pessoas. Pontos negativos: é perigoso.
<b>Pergunta 3</b>	<b>Pergunta 4</b>
<b>Resposta Obtida</b>	<b>Resposta Obtida</b>
Eu não sei do que se trata.	bom, o que me causa estresse é você estar no trânsito e ter uma pessoa dirigindo e mexendo no celular, parada no semáforo, o semáforo abre e ela fica moscando, isso é muito irritante, muito estressante, fora os passageiros mal-humorados.
<b>Pergunta 5</b>	<b>Pergunta 6</b>
<b>Resposta Obtida</b>	<b>Resposta Obtida</b>
Quando algo me irrita eu tento me controlar, conto de 1-3 e bola pra frente.	Bom, meu foco é que atrás do volante eu sou um profissional do transporte público, que ali estou carregando vidas, quando eu vejo uma briga eu faço de conta que nem estou vendo, quando eu sou atingido por violências verbais eu respiro fundo, conto 1,2,3 e segue a vida, eu tento desembarcar o passageiro o mais rápido possível.
<b>Pergunta 7</b>	<b>Pergunta 8</b>
<b>Resposta Obtida</b>	<b>Resposta Obtida</b>
Sim, quando estou estressado falo coisas que não devo, e fico puto de raiva, mas tento me controlar e prefiro me isolar e ficar calado.	Todos os dias eu tenho o costume de tomar suco de maracujá, assim eu fico mais relaxado, e me sinto mais focado no trânsito devido eu estar mais relaxado e mais tranquilo.
<b>Pergunta 9</b>	<b>Pergunta 10</b>
<b>Resposta Obtida</b>	<b>Resposta Obtida</b>
Sim, eu acho que é normal, em toda profissão o colaborador estressa, ainda mais a minha, estar atrás de um volante não é fácil, é lidar com pessoas também.	Não graças a Deus nunca me envolvi, sempre prestando atenção.
<b>Pergunta 11</b>	<b>Pergunta 12</b>
<b>Resposta Obtida</b>	<b>Resposta Obtida</b>
Bom, altas horas sentadas em uma única posição, calor, suor principalmente nas costas, isso me irrita, tenho que descer do carro, é horrível dirigir muitas horas por dia, acostuma-se, mas quando a dor nas costas começa a aparecer é irritante o meu bom humor acaba, mas eu tento me deixar neutro.	Carro parado na esquina me deixa furioso, pessoas dirigindo e falando no telefone, pessoas paradas no semáforo, e motoristas que não são profissionais e corta pela direita, isso me irrita.

<b>Pergunta 13</b>	<b>Pergunta 14</b>
<b>Resposta Obtida</b>	<b>Resposta Obtida</b>
Sim, deixa estressado, devido as barbaridades que os outros motoristas cometem no trânsito, isso aqui é que nem caixinha de surpresa, todos os dias te deixa estressado, mas eu respiro e tento me controlar.	Está boa, eu descanso, no intervalo, sempre tiro um cochilo, minha alimentação eu considero boa também.
<b>Pergunta 15</b>	
<b>Resposta Obtida</b>	
já pratiquei academia, com um mês eu parei, sou sedentário.	

A satisfação ou a insatisfação com o trabalho estão diretamente ligadas com questões internas do motorista e suas expectativas, pois um trabalhador motivado reflete numa maior capacidade e resiliência em lidar com situações estressoras, já que trabalhar deixa de ser uma obrigação e passa a se tornar algo pessoal com anseios e aspirações próprias, servindo como fator protetivo (Locke, 1969, 1976).

Segundo Locke (1969, 1976), a satisfação no trabalho é um estado emocional, porque a emoção deriva da avaliação dos valores do indivíduo, e por tratar-se de um estado emocional, a satisfação possui dois fenômenos: o de alegria (satisfação) e o de sofrimento, desprazer (insatisfação). Como mencionado pelo motorista pesquisado, o sentimento de reconhecimento por estar prestando um serviço essencial à população (transporte público de passageiros) favorece para o bem-estar pessoal e seu sentimento de pertencimento, já às relações interpessoais com os passageiros deixam a desejar, foi pontuado que a falta de educação de alguns passageiros (tratamento frio com o motorista e reclamações constantes) colaboram para momentos pontuais de estresse. Para Sadir e Lipp (2005) o clima e o funcionamento organizacional estão relacionados à presença de estresse neste ambiente, por isso os autores reforçam a importância de consolidar estratégias que visem modificação das condições de trabalho, além de promover a saúde do trabalhador.

Dos fatores apontados na entrevista como causas de estresse no trânsito verificou-se a incidência de respostas condizente com a irresponsabilidade por parte dos motoristas, no trânsito isso pode ser entendido como uma falta de senso de cooperatividade, visto que o trânsito é um local de convivência disponível a todos independente de nível sócio econômico ou cultural transformando-o em um local de permanente interação social.

A sociedade atual estimula de forma desenfreada a competitividade e a visão do outro como concorrente a ser derrotado, transformado o pensamento da coletividade em um reflexo do desdém aos indivíduos. Esse e outros fatores fortalecem o estereótipo do trânsito como um

lugar hostil e agressivo, visto que acaba se tornando um paralelo às relações contemporâneas. No trânsito todos estamos sujeitas as mesmas normas para que haja uma busca pela igualdade, entretanto, fatores como a personalidade e questões internas entre outros aspectos podem acarretar a disparidade das relações evidenciadas.

Tillmann e Hobbs referem (em Rozestraten 1988, apud Hoffmann, Cruz e Alchieri, 2003, p. 140): a personalidade não muda quando nos sentamos diante do volante do carro. O que pode acontecer é que certos traços que normalmente são controlados na nossa convivência com os outros, comecem a se manifestar mais abertamente: o desejo de ser o melhor, ser mais corajoso, querer mostrar que se é capaz de arriscar sem incorrer em acidentes, etc. Normalmente pode-se dizer que o homem dirige assim como vive.

O indivíduo que é constantemente exposto a cargas excessivas de estresse pode estar suscetível a uma maior probabilidade de desenvolver prejuízos psicológicos em sua vida e até mesmo determinadas patologias. O estresse crônico pode eliciar o aparecimento de inúmeros distúrbios, muitas das vezes não é percebida a correlação entre as consequências e suas causas. Cada organismo é único irá responder ao estresse crônico de maneira diferente, é muito comum uma maior queda de cabelo, piora na qualidade da pele e até mesmo determinadas alergias, sem contar nos desgastes sociais e de relacionamentos pois as oscilações provocadas pelo estresse crônico influenciam diretamente no comportamento assertivo dessa pessoa.

As reações fisiológicas ao estresse estão ligeiramente ligadas a história de cada pessoa e seu aprendizado social, o motorista pesquisado relatou que jornadas longas com o corpo na mesma posição geram fortes dores nas costas além de que o clima seco na cidade somado com a fumaça dos automóveis prejudica a respiração aumentando a produção de suor e colaborando para o corpo pegajoso e malcheiroso no assento do motorista.

O estresse pode ser agudo ou crônico, e as consequências de altos níveis de estresse crônico são percebidas pelo absenteísmo, queda de produtividade, desmotivação, dificuldades interpessoais, doenças físicas variadas, depressão, ansiedade e infelicidade na esfera pessoal. No âmbito do trabalho, as consequências do estresse podem incluir, ainda, falta de ânimo, falta de envolvimento com o trabalho e a organização, faltas e atrasos frequentes, excesso de visitas ao ambulatório médico e farmacodependência.

Nas relações interpessoais o autoconhecimento e o conhecimento do outro é essencial na forma de lidar com os indivíduos, pode-se observar a importância do autocontrole no trabalho onde conseguir manejar uma situação conflitante auxilia a identificar quais comportamentos dificultam ou facilitam as interações. No estudo de Castro e Scatena (2004),

eles concluíram que em situações de estresse, a manifestação emocional pode propiciar o aparecimento de distúrbios relacionados a capacidade de percepção, interação com ambiente e descontrole emocional, essas condições são fatores que podem interferir nas relações interpessoais. Ocasionalmente, relações que prejudicam no dia a dia do trânsito. Para ter relações interpessoais de qualidade é necessário desenvolver a inteligência interpessoal. Gardner define inteligência interpessoal como a habilidade de compreender a motivação do indivíduo, a forma de cada um trabalhar e como fazê-lo de forma cooperativa.

Os comportamentos individuais impactam diretamente no trânsito, conforme foi relatado pelo motorista, ele é responsável por vários passageiros e suas atitudes e dos outros motoristas afetam um ambiente do qual compartilham. Em algumas situações de estresse, onde o próprio indivíduo verbaliza coisas que ele considera desnecessárias e isso acaba prejudicando as suas relações sociais. Isso pode sinalizar um déficit na competência interpessoal, que é a habilidade de ser assertivo com as outras pessoas, adequando-se às necessidades individuais e às exigências da situação. As habilidades sociais (HS), precisam ser desenvolvidas para que o indivíduo tenha um repertório de comportamento socialmente competente no manejo de conflitos. (Del Prette e Del Prette, 1999).

Observou-se estratégias de enfrentamento quando o motorista evita possíveis conflitos e que segundo Folkman e Lazarus (1980) são ações de *coping* realizadas no ambiente e no nível psicológico diante de um estressor percebido, com o propósito de minimizar ou resolver situações conflitantes. O *coping* focalizado na emoção foi percebido quando o indivíduo como um esforço para regular o estado emocional que é associado ao estresse, ou é o resultado de eventos estressantes. Estes esforços de *coping* são dirigidos a um nível somático e/ou a um nível de sentimentos, tendo por objetivo alterar o estado emocional do indivíduo. Conforme foi relatado, após tomar um suco maracujá o indivíduo sente os efeitos do estresse amenizados, isso seria um exemplo de estratégia dirigida a um nível somático de tensão emocional. A função destas estratégias é reduzir a sensação física desagradável de um estado de estresse.

Profissionais da saúde afirmam reiteradamente que para se alcançar uma boa qualidade de vida é necessária uma vida “equilibrada”, não é novidade para ninguém a gama de benefícios que um corpo ativo pode ter, desde um menor risco da incidência de determinadas doenças até a promoção do bem-estar físico e mental. As atividades físicas não se resumem a corridas e academia, às próprias tarefas do lar e uma preferência por atividades laborais ao invés da automação que a tecnologia nos proporciona, podendo ser atitudes que colaboram para a manutenção de um corpo saudável. Segundo Berger e Macinman (1993, p 729): a qualidade de

vida ou 'felicidade' seria a abundância de aspectos positivos somada a ausência de aspectos 'negativos'. Em pesquisa realizada por Woodruff e Conway (1992), e na revisão da literatura de Berges e Macinman (1993), verificou-se que a qualidade de vida é o resultado das condições subjetivas do indivíduo nos vários subdomínios que compõem sua vida, como, por exemplo, trabalho, vida social, humor etc. O exercício físico está diretamente ligado a saúde física, o humor, e indiretamente, a outros aspectos como a vida social, autores apontam que a atividade física, tem participação na manutenção da saúde mental, tenha ela indicação preventiva ou terapêutica Tamayo, Alvaro (2009).

### **Considerações Finais**

Baseado nos resultados obtidos, observou-se que nos últimos anos a um número crescente na circulação de automóveis e juntamente a isso o trânsito como fator de estresse na sociedade, necessitando de mais planejamento e cuidados na saúde mental de quem utiliza desde meio para trabalhar. Desenvolver estratégias e habilidades comportamentais é fundamental para lidar com o dia a dia no trânsito e manter uma qualidade de vida. Podemos também apontar que determinados contextos vivenciados pelo indivíduo no trânsito afetam diretamente a relação de estresse no trabalho. Cada pessoa irá perceber esses estímulos de maneiras diferentes, sendo mais ou menos danosos a relações interpessoais e sociais ocasionadas pelo trabalho no trânsito, o que pode inferir no discurso do entrevistado, que por muitas vezes as interações aversivas com passageiros acarretam maiores prejuízos do que fatores externos no trânsito. Pode ser pontuado que comumente a experiência trazida pela vivência diária no trânsito melhora a resiliência ao estresse no trabalho, tornando algo comum a ser superado diariamente.

### Referências

- Agencia Brasil. Acidentes no trânsito deixaram mais de 1,6 milhão feridos em 10 anos. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2019-05/acidentes-no-transito-deixaram-mais-de-16-milhao-feridos-em-10-anos>. Acesso em: 18 mar. 2021.
- Bauk, A. Douglas. Stress. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional. Nº50, v.13. abril/maio/junho,1985
- BERGER, B. G., & MACINMAN, A. Exercise and the quality of life. In R. N. Singer, M. Murphey, & L.K. Tennant (Orgs.), Handbook of research on sport psychology (pp. 729-760). Nova York, NY: Macmillan, 1993
- Bartholomeu, D. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. *Psicologia & Argumento*, 26(54), pp. 193-206.
- Boavontade.com. Em uma década, acidentes no trânsito deixaram mais de 1 milhão de feridos. Disponível em: <https://www.boavontade.com/pt/dia-dia/em-uma-decada-acidentes-no-transito-deixaram-mais-de-1-milhao-de-feridos>. Acesso em: 23 abr. 2021.
- Castro AP, Scatena MCM. Manifestação emocional de estresse do paciente hipertenso. *Rev Latino-am Enfermagem* 2004 novembro-dezembro; 12(6):859-65
- Chiavenato, Idalberto. Recursos humanos na empresa. Sao Paulo: Atlas, 1989. 5v
- Castro AP, Scatena MCM. Manifestação emocional de estresse do paciente hipertenso. *Rev Lat Am Enfermagem*. 2004;12(6):859-65.
- Del Prette, A., Del Prette, Z. A. P., & Barreto, M. C. M. (1999). Habilidades sociales en la formación del psicólogo: Análisis de un programa de intervención. *Psicología Conductual*, 7, 27-47.
- Escola Saudavelmente. O Que é a Saúde Psicológica?. Disponível em: <https://escolasaudavelmente.pt/assistentes-operacionais/o-que-e-saude-psicologica#:~:text=A%20Organiza%C3%A7%C3%A3o%20Mundial%20da%20Sa%C3%BAde,ativamente%20para%20a%20sua%20comunidade..> Acesso em: 20 mai. 2021.
- Filgueiras, Julio Cesar e Hippert, Maria Isabel SteinherzA polêmica em torno do conceito de estresse. *Psicologia: Ciência e Profissão* [online]. 1999, v. 19, n. 3 [Acessado 17 Junho 2021] , pp. 40-51. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1414-98931999000300005>>. Epub 12 Set 2012. ISSN 1982-3703. <https://doi.org/10.1590/S1414-98931999000300005>.
- Folkman, S. (1984). Personal control, stress and coping processes: A theoretical analysis. *Journal of Personality and Social Psychology*, 46(4), 839-852. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.46.4.839>

- Holmes, T. H., & Rahe, R. H. (1967). The social readjustment rating scale. *Journal of Psychosomatic Research*, 11, 213-218.
- Ipea. desafios da mobilidade urbana no brasil. Disponível em: <http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/1199/1/MU056-%20%20Desafios%20da%20Mobilidade%20Urbana%20no%20Brasil.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2021.
- Lipp, M.E.N. (2005). Stress no trabalho: implicações para a pessoa e para a empresa. In: F.P.N. Sobrinho & I. Nassaralla. *Pedagogia Institucional: fatores humanos nas organizações*. Rio de Janeiro: Zit Editora.
- Locke, E. A. (1969). What is job satisfaction? *Organizational Behavior and Human Performance*, 4 (4), 309-336.
- Moreira, M. D. & Mello Filho, J. de. (1992). Psicoimunologia hoje. in: Mello Filho, j. de. (org.). *Psicossomática hoje*. Porto Alegre: Artes Médicas, p.119-51.
- Murta, S. G., & Tróccoli, B. T. (2007). Stress ocupacional em bombeiros: efeitos de intervenção baseada em avaliação de necessidades. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 24(1), 41-51. <https://doi.org/10.1590/S0103-166X2007000100005>
- O'Driscoll, M. P. (2013). Coping with stress: a challenge for theory, research and practice. *Stress and health: journal of the International Society for the Investigation of Stress*, 29(2), 89-90. <https://doi.org/10.1002/smi.2489>.
- Panichi, R. M. D. & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*. 40(2), pp. 159-166.
- Portal são francisco. o que é trânsito, afinal?. Disponível em: <https://www.portalsaofrancisco.com.br/curiosidades/transito#:~:text=O%20tr%C3%A2nsito%20%C3%A9%20o%20espa%C3%A7o,todos%20t%C3%AAm%20direitos%20e%20deveres..> Acesso em: 17 mar. 2021
- Prati, G., Pietrantonio, L., & Cicognani, E. (2011). Coping strategies and collective efficacy as mediators between stress appraisal and quality of life among rescue workers. *International Journal of Stress Management*, 18(2), 181-195. <https://doi.org/10.1037/a0021298>
- Quirino, Giovana de Souza, & Villemor-Amaral, Anna Elisa de. (2015). Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Revista Psicologia e Saúde*, 7(2), 125-132. Recuperado em 17 de junho de 2021, de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2177-093X2015000200006&lng=pt&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2177-093X2015000200006&lng=pt&tlng=pt).
- Portalthathi. a lei da bandeira vermelha e a violência no trânsito. Disponível em: <https://thathi.com.br/opiniaio/a-lei-da-bandeira-vermelha-e-a-violencia-no-transito/>. Acesso em: 3 jun. 2021.

- Rodrigues, A. Stress, trabalho e doenças de adaptação. in: Franco, a.c.l. & Rodrigues, a.l. (1997). *Stress e trabalho: guia prático com abordagem psicossomática*. São Paulo: Atlas, cap. 2.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: Conceitos e processos básicos*. São Paulo: E.P.U.
- Rezende, M. A. (2016). *Influência do transporte sobre o nível de estresse dos trabalhadores: Trajeto entre residência e local de trabalho*. Universidade Tecnológica Federal do Paraná.
- Sadir, Maria Angélica; Lipp, Marilda Novaes. Influência do treino de controle do estresse nas relações interpessoais no trabalho. *O Mundo da Saúde*, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 131-140, out./2013. Disponível em: [http://www.saocamilo-sp.br/pdf/mundo\\_saude/102/1.pdf](http://www.saocamilo-sp.br/pdf/mundo_saude/102/1.pdf). Acesso em: 20 mai. 2021.
- Selye, H. (1959). *Stress, a tensão da vida*. São Paulo: Ibrasa - Instituição Brasileira de Difusão Cultural.
- Silva, Fábio Henrique Vieira de Cristo e, & Günther, Hartmut. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha?. *Temas em Psicologia*, 17(1), 163-175. Recuperado em 20 de maio de 2021, de [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt&tlng=pt~](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt&tlng=pt~)
- [Sunde, R.M. \(2018\). Inclusão Escolar: Um Desafio Entre Teoria E Prática Curricular Em Moçambique. Revista Educação Inclusiva - REIN, Campina Grande, PB, vol. 02, num.02, julho/dezembro, p.40-50.](#)
- Tamayo, Alvaro Prioridades axiológicas, atividade física e estresse ocupacional. *Revista de Administração Contemporânea* [online]. 2001, v. 5, n. 3 [Acessado 3 Junho 2021], pp. 127-147. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1415-65552001000300007>>. Epub 22 Abr 2009. ISSN 1982-7849. <https://doi.org/10.1590/S1415-65552001000300007>.
- Panichi, R. M. D. & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*. 40(2), pp. 159-166.
- WOODRUFF, S.; CONWAY, T. A longitudinal assessment of the impact of health behavior on perceived quality of life. *Perceptual and Motor Skills*, v. 75, n. 1, p. 3-14, 1992.



## ANEXO A

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado (a) a participar, como voluntário, do estudo/pesquisa intitulado(a) \_\_\_\_\_, conduzida por Alexandre Vieira Antunes de Oliveira e Marcos Vinícius Ramos Favorita.

Você foi selecionado (a) por trabalhar no contexto de trânsito e ser exposto a situações de estresse. Sua participação não é obrigatória. A qualquer momento, você poderá desistir de participar e retirar seu consentimento. Sua recusa, desistência ou retirada de consentimento não acarretará prejuízo.

Sua participação nesta pesquisa consistirá em responder a uma entrevista onde o conteúdo abordado será sobre estresse no contexto do trânsito, aprofundando melhor quanto aos seus sentimentos, pensamentos e possíveis estratégias de enfrentamento perante a a situações de estresse, a entrevista será gravada por isso se faz importante você assinar o termo de consentimento de gravação de áudio e, é importante salientar aqui que os dados coletados, são sigilosos, ou seja, sua identidade não será revelada e por isso você irá assinar um termo referente ao sigilo de sua participação.

O pesquisador responsável se comprometeu a tornar públicos e científicos os resultados obtidos de forma consolidada sem qualquer identificação de indivíduos ou instituições participantes.

Caso você concorde em participar desta pesquisa, assine ao final deste documento, que possui duas vias, sendo uma delas sua, e outra, do pesquisador responsável /coordenador da pesquisa. Seguem os telefones e o endereço institucional do pesquisador responsável e do Comitê de Ética em Pesquisa CEP, onde você poderá tirar suas dúvidas sobre o projeto e sua participação nele, agora ou em qualquer momento.

Contatos do pesquisador responsável: [alexandre Vieira008@hotmail.com](mailto:alexandre Vieira008@hotmail.com)

[Marcos65498@gmail.com](mailto:Marcos65498@gmail.com)

Caso tenha dificuldades em entrar em contato com pesquisador responsável, comunique o fato ao Comitê de Ética em Pesquisa de Psicologia: Endereço: Avenida T2, R. L. B, 18 803 - Quadra 76 - St. Bueno, Goiânia - GO, 74210-010

Telefone: (62) 3253-1785

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação nessa pesquisa, e que concordo em participar.

Anápolis, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

Assinatura do (a) participante: \_\_\_\_\_.

Assinatura do (a) pesquisador (a): \_\_\_\_\_.

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA GRAVAÇÃO DE VOZ Eu, \_\_\_\_\_, depois de entender os riscos e benefícios que a pesquisa do Estresse no Contexto do Trânsito.

## **ANEXO B**

Nome:

Sexo: Masculino

Idade: 39

Profissão: Motorista de Ônibus

Há quanto tempo trabalha no trânsito: 3 anos.

Média de horas diárias: 8 horas por dia.

### **Entrevista sobre estresse no contexto do trânsito**

- 1- De que maneira você percebe seu trabalho (satisfação, bem estar, remuneração, reconhecimento)?**
- 2- Quais os pontos positivos e negativos do seu trabalho?**
- 3- O que você entende sobre psicoeducação relacionada ao estresse?**
- 4- Durante o seu período de trabalho, quais estímulos externos causam estresse em você? Liste situações estressoras em seu trabalho:**
- 5- Como você faz para lidar com essas situações estressoras quando está dirigindo?**
- 6- Quais medidas o senhor utiliza para não se envolver em situações de violência no trânsito (acidentes e brigas)?**
- 7- Suas relações sociais são afetadas pelo estresse que vivencia em decorrência do trânsito?**
- 8- Quais formas você utiliza para prevenir que o estresse do trânsito prejudique o seu trabalho?**
- 9-Você considera seu nível de estresse "normal"? O que te faz pensar assim?**
- 10-Você já se envolveu em algum acidente de trânsito? Quais foram as emoções experienciadas?**
- 11- De que maneira longos períodos dirigindo afetam o seu comportamento?**
- 12-Quais situações no trânsito mais te incomodam?**
- 13-A experiência no trânsito te deixou mais ou menos vulnerável ao estresse?**
- 14- Defina como está a sua qualidade de seu sono e da sua alimentação.**
- 15- Pratica atividade física? Quantas vezes por semana? Qual modalidade?**