

Aspectos psicossociais e qualidade de vida de motoristas de ônibus intermunicipal

Psychosystem aspects and quality of life of intermunicipal buses

Tâmara Souza Santos, Bruno Gonçalves de Oliveira, Eliane dos Santos Bomfim, Randson Souza Rosa, Jean Santos, Isleide Santana Cardoso Santos, Rita Narriman Silva de Oliveira Boery e Eduardo Nagib Boery

Recebido 16 Setembro 2023 / Enviado para modificação 12 dezembro 2024 / Aceito 25 dezembro 2024

RESUMO

Objetivo Analisar a associação entre os aspectos psicossociais do trabalho e a qualidade de vida de motoristas de ônibus.

Método Estudo censitário, de corte transversal, realizado com 138 motoristas de ônibus das empresas intermunicipais do município de Jequié, Bahia, Brasil. Foram utilizados instrumentos autoaplicáveis contendo informações sociodemográficas, Quality of Life-Bref Questionnaire (WHOQOL-Bref) e o Job Content Questionnaire (JCQ).

Resultados Observou-se que os motoristas com alta demanda psicológica sobre o trabalho apresentaram pior percepção de qualidade de vida no domínio físico. Em relação ao baixo controle sobre o trabalho foi evidenciado pior percepção de qualidade de vida no domínio relações sociais e meio ambiente. Quanto aos que apresentaram situação de alta exigência, observou-se pior percepção de qualidade de vida no meio ambiente.

Conclusão Os aspectos psicossociais do trabalho na situação de e alta exigência apresentaram maior comprometimento na percepção de qualidade de vida dos motoristas.

Palavras-Chave: Motoristas; qualidade de vida; condições de trabalho; saúde pública (fonte: DeCS, BIREME).

ABSTRACT

Objective Our goal was analyze a possible association of psychosocial aspects of work in the quality of life of bus drivers.

Method Cross-sectional census, our study was carried out with 138 bus drivers from intercity companies of the municipality of Jequié, Bahia, Brazil. Self-applied tools were used, containing sociodemographic information, Quality of Life-Bref Questionnaire (WHOQOL-Bref) and Job Content Questionnaire (JCQ).

Results It was observed that drivers with high psychological demand on work presented worse perception of quality of life without physical control, in relation to low control over work and experience evidenced worse perception of quality of life non-stratum social relations and environment. What is a problem of high exigency, one observes worse perception of quality of life without environment.

Conclusion The psychosocial aspects of the work in the situation of high demand showed a greater impairment in the perception of drivers' quality of life.

Keywords: Drivers; quality of life; work conditions; public health. (source: MeSH, NLM).

RESUMEN

Aspectos psicosociales y calidad de vida de los conductores de autobuses intermunicipales

Objetivo Analizar la asociación entre los aspectos psicosociales del trabajo y la calidad de vida de los conductores de autobuses.

Método Estudio censal transversal, realizado con 138 conductores de autobuses de empresas interurbanas del municipio de Jequié, Bahía, Brasil. Se utilizaron instrumentos autoadministrados que contienen información sociodemográfica, el Cuestionario de Calidad de Vida-Bref (WHO-

TS: Enf. M. Sc. Ciências da Saúde.

Investigadora, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Jequié (BA), Brasil.

tamarasouza65@hotmail.com

BG: Enf. Ph. D. Ciências da Saúde.

Investigador, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Jequié (BA), Brasil.

brunoxrmf5@gmail.com

ES: Enf. Ph. D. Ciências da Saúde.

Investigadora, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Jequié (BA), Brasil.

elianebomfim17@gmail.com

RS: Enf. M. Sc. Ciências da Saúde.

Investigador, Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS). Feira de Santana (BA), Brasil.

enfranson@gmail.com

JS: Enf. M. Sc. Ciências da Saúde.

Investigador, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Docente, Curso de Enfermagem da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Jequié (BA), Brasil.

jjeansantos@gmail.com

IS: Enf. Ph. D. Ciências da Saúde. Docente, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Jequié (BA), Brasil.

isantana@uesb.edu.br

RS: Enf. Pós-doutora em Bioética.

Ph. D. Enfermagem. Docente, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Jequié (BA), Brasil.

rboery@gmail.com

EB: Enf. Ph. D. Enfermagem. Docente, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Jequié (BA), Brasil.

eboeryy@gmail.com



DOI: <https://doi.org/10.15446/rsap.V27n1.111171>

QOL-Bref) y el Cuestionario de Contenido Laboral (JCQ).

Resultados Se observó que los conductores con altas exigencias psicológicas en el trabajo tuvieron peor percepción de calidad de vida en el ámbito físico. En relación con el bajo control sobre el trabajo, se evidenció una peor percepción de la calidad de vida en el dominio de relaciones sociales y ambiente. En cuanto a quienes presentaron una situación de alta demanda, hubo peor percepción de calidad de vida en el entorno.

Conclusión Los aspectos psicosociales del trabajo en situaciones de alta exigencia presentaron mayor impacto en la percepción de la calidad de vida de los conductores.

Palabras Clave: Conductores; calidad de vida; condiciones de trabajo; salud pública (*fuentes: DeCS, BIREME*).

A atividade do motorista de ônibus pode ser considerada desgastante, e o bom desempenho desta função está relacionado às condições de trabalho. Esse profissional é responsável por dirigir veículo de empresas particulares, intermunicipais e interestaduais, acionando comando tanto de marcha e direção, sendo assim conduzindo o veículo no itinerário, conforme as normas estabelecidas no trânsito, com o objetivo de transportar o passageiro (1).

Desse modo, esses profissionais possuem um ambiente público de trabalho, o que lhes deixam expostos às condições do trânsito. Considera-se o local de trabalho como o ambiente “macro” e o ônibus “micro”. Além disso, estão submetidos às normas da empresa relacionados à fiscalização no cumprimento de horários, cuidados com o veículo, relacionamento com passageiros e responsabilidade sobre a vida de quem transporta. É uma profissão onde não se compartilham as decisões a tomar para executar o trabalho com segurança (2).

Devido às condições de trabalho, os motoristas de ônibus estão susceptíveis a um grande número de situações com potenciais estressores, sendo considerados fatores implicadores a duração da jornada de trabalho, os baixos salários, o estado dos veículos, o congestionamento, a relação como público e a insegurança (exposto a assalto). Tais fatores favorecem o aparecimento de doenças afetando diretamente a qualidade de vida (QV) do profissional (3).

A QV é definida como a sensação de bem estar pessoal relacionado às condições físicas, emocionais, sociais e ambientais almejando um grau de satisfação e melhoria da autoestima (4). Trata-se de um tema que está sendo debatido no ambiente laboral e que há necessidade de se dedicar uma maior atenção acerca dos problemas que tem influenciado na saúde (5).

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

sociodemográficos e clínicos presentes em suas vidas e aos aspectos psicossociais relacionados ao trabalho.

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

MÉTODO

Trata-se de um estudo censitário de caráter transversal, realizado no período de agosto a outubro de 2018 nas empresas de ônibus intermunicipais de Jequié, Bahia. Foi realizado o levantamento do quantitativo de motoristas na Secretaria de Recursos Humanos (SRH), sendo constatado o total efetivo de 147 motoristas. Foram excluídos 05 motoristas que estavam afastados de suas atividades por mais de dois anos devido a tratamentos de saúde até a data da aplicação dos questionários. 04 motoristas não foram encontrados após três tentativas.

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

O inquérito sociodemográficos verificou características como: sexo, faixa etária, situação conjugal, escolaridade, raça/cor (negros e não-negros) (7); em relação aos aspectos laborais foram verificadas as seguintes características: tempo de trabalho como motorista, dias de trabalho, turno, outra atividade remunerada e renda mensal.

No inquérito sobre a QV foi utilizado o WHOQOL-bref, instrumento validado no Brasil, que é específico para essa avaliação, podendo ser usado em diversos grupos e situações (4). Este instrumento é constituído de 26 questões, sendo duas gerais e 24 específicas. A primeira é caracterizada pela a auto avaliação da QV e a segunda a satisfação acerca da pró-

pria saúde. As demais questões estão divididas nos domínios, físico, psicológico, das relações sociais e meio ambiente (4). As dimensões do WHOQOL-bref são estruturadas por respostas a partir de escalas Likert, as pontuações são divididas de 1 a 5 para cada questão. Assim, foi possível estimar a média para cada dimensão avaliada e, posteriormente, estabelecer a transformação dos escores para uma escala de 0 a 100 (4).

Com relação a avaliação dos aspectos psicossociais do trabalho foram avaliados por meio do Job Content Questionnaire (JCQ), instrumento desenvolvido por Karasek. Esse instrumento baseia-se nas proposições do modelo demanda-controle, que destaca o controle sobre o próprio trabalho e as demandas psicológicas envolvidas na sua realização como as características estruturadoras no processo de organização do trabalho. A partir dessa concepção, é proposto um modelo de análise da situação laboral com base na avaliação simultânea dos níveis de controle e demanda sobre o labor (8).

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

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

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

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

RESULTADOS

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

Tabela 1. Características sociodemográficas dos motoristas de ônibus intermunicipal (n =138). Jequié, Bahia, Brasil, 2018

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

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

Tabela 2. Características laborais motoristas de ônibus intermunicipal (n=138). Jequié, Bahia, Brasil, 2018

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

Os domínios da qualidade de vida foram avaliados em relação a mediana, e o IQ. Verificou-se que o domínio que apresentou a mediana mais elevada foi o domínio psicológico, 79,1 (75,2-87,5) a menor mediana observada foi do domínio meio ambiente 43,7 (40,6-46,8). (Tabela 3).

Tabela 3. Mediana e Intervalo interquartil (IQ) dos domínios da qualidade de vida motoristas de ônibus intermunicipal (n=138). Jequié, Bahia, Brasil, 2018

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

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

A Tabela 4 apresenta a comparação da percepção da QV entre os grupos demanda psicológica e controle sobre o

trabalho. Foi possível identificar que os indivíduos com alta demanda obtiveram pior percepção de QV no domínio físico e os indivíduos com baixo controle apresentaram pior percepção de QV no domínio relações sociais ($p<0,05$).

De acordo o modelo D-C, foi possível caracterizar os bombeiros em trabalho passivo 35,5% (n=49), alta exigência 29,0% (n=40) trabalho de baixa exigência 18,1% (n=25) e trabalho ativo 17,4% (n=24).

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

Tabela 4. Comparação dos domínios da qualidade de vida com os grupos estratificados pela demanda e controle sobre o trabalho dos motoristas de ônibus intermunicipal (n=138). Jequié, Bahia, Brasil, 2018

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

Tabela 5. Comparação dos domínios da qualidade de vida com as categorias estratificadas pelo modelo demanda-controle (modelo D-C) dos motoristas de ônibus intermunicipal (N=138). Jequié, Bahia Brasil, 2018

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

DISCUSSÃO

A relação entre a QV e estresse de motoristas de ônibus ainda é pouco debatida na literatura do âmbito nacional e internacional, o que, de certa forma, justificará a comparação dos achados do estudo com outras classes de trabalhadores que possuem o mesmo regime de trabalho.

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

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

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

Quanto ao tempo de trabalho, foi observada a prevalência de mais de 10 anos de profissão, sendo o serviço de motorista a principal atividade de fonte de renda dentre os trabalhadores. O serviço exclusivo de motorista, justifica-se pelo fato desses profissionais dedicarem uma carga horária extensa sentada durante a semana com alternâncias de horários e com pouco tempo para realizarem outras atividades devido as constantes viagens (16). Assim, o motorista torna-se vítima das condições adversas relacionadas ao trânsito bem como da precarização do trabalho, o que pode levar o indivíduo a ter problemas relacionado ao estresse afetando consequentemente a QV (2,17).

Com relação à renda observou-se o predomínio de 3 salários mínimos. Esse fato está relacionado ao tempo em que o profissional atua na empresa e a sua carga horária de trabalho. Contudo, a renda mensal é considerada um fator importante para manutenção da QV sendo relacio-

nada às condições gerais de vida, para as quais a torna-se fundamental para conduzir o acesso aos bens necessários à proteção e cuidados com a saúde (18).

A comparação da percepção de QV entre os grupos por níveis de demanda psicológica evidenciou diferença significativa para o domínio físico; os motoristas com alta demanda psicológica no trabalho apresentaram pior percepção de QV no respectivo domínio. Isto pode estar associado às atribuições da profissão que lhe exige muita atenção, interação social e pressão para cumprir os horários (19,20). Ademais, ressalta-se as condições ergonômicas do transporte, o fato de permanecer muito tempo na mesma postura, com uma carga horária extensa de trabalho e pouco tempo para descanso, favorece o aparecimento de alterações musculoesqueléticas, influenciando negativamente na QV. Esses achados corroboram com os estudos que avaliaram demandas psicológicas em grupos de trabalhadores e observaram impactos negativos das altas demandas psicológicas na saúde (21,22).

Avaliando a auto percepção dos motoristas quanto à associação da QV com o estresse ocupacional, constatou-se que os indivíduos com baixo controle sobre o trabalho possuem menor percepção de QV no domínio relações sociais. Como visto neste estudo, os principais estressores estão relacionados com a forma de exercera sua função, no que refere ao relacionamento com os colegas de mesma empresa, fiscais e passageiros. Isto pode ser percebido através da dificuldade em executar o trabalho ou pela pouca experiência profissional de alguns trabalhadores, sendo que o impacto do labor pode prejudicar as relações interpessoais e agravar o nível de estresse, provocando adoecimento e alteração na QV (23).

O controle sobre o trabalho refere-se ao uso de habilidades, ou seja, à capacidade de aprender coisas novas, variabilidade das tarefas, criatividade e desenvolvimento de habilidades. A dificuldade em exercer essas atribuições impactaram na associação entre os trabalhadores com baixo controle sobre o trabalho e o domínio meio ambiente, o que justifica a pior percepção de QV nessa dimensão (8,21). As dificuldades em exercer suas habilidades no trabalho influenciam tanto no ambiente interno quanto externo. A preocupação com a saúde, o medo de cometer infrações e de perder o emprego podem atenuar no baixo controle sobre o trabalho (24,25).

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

obtiveram uma pior percepção de QV no respectivo domínio (7). A falta de lazer e cuidados pessoais podem favorecer o surgimento de estresse, de modo que contribui negativamente para a QV. Isso demonstra que o trabalho exercido por esse profissional é desgastante e tende a repercutir nos cuidados de saúde, devido a surgirem preocupações com o sono, qualidade do trabalho e nos problemas familiares. O que ratifica os aspectos negativos da alta exigência no trabalho no domínio meio ambiente (26).

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

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

Quanto às limitações do estudo, deve-se considerar que a realização de estudos transversais apresentam limitações por questionarem apenas uma determinada situação epidemiológica num momento específico da saúde. Logo, avaliam apenas os profissionais saudáveis e excluem aqueles que, por razões de saúde, não estavam no labor no momento da coleta das informações.

REFERÊNCIAS

1. Matos SL, Neves FS. Avaliação do estresse dos motoristas da empresa viação javaé de gurupi/to. *Desafios*. 2015; 1(2):185-97. <https://doi.org/10.20873/ufv.2359-3652.2015v1n2p185>.
2. Battiston M, Cruz RM, Hoffman MH. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte urbano coletivo. *Estud Psicol*. 2006; 11(Supl. I):333-43. <https://doi.org/10.1590/S1413-294X2006000300011>.
3. Gonçalves Filho AP, Rocha MSR, Oliveira AFM, Santos UC, Costa JVR, Jesus JS. Working conditions of bus drivers in a large Brazilian metropolis. *Procedia Manufacturing*. 2015; 3:2505-9. <https://doi.org/10.1016/j.promfg.2015.07.512>.
4. Fleck MPA, Louzada S, Xavier M, Chamovich E, Vieira G, Santos L, et al. Aplicação da versão em português do instrumento abreviado de avaliação da qualidade de vida "WHOQOL-Bref". *Rev Saúde Pública*. 2000; 34(2):178-83.
5. Mendonça RHF, Zihlmann KF, Freire ML, Oliveira RSCO, José NK. Qualidade de vida em pacientes com retinopatia diabética proliferativa. *Rev Bras Oftalmol*. 2008; 67(4):177-83. <https://doi.org/10.1590/S0034-72802008000400004>.
6. Reis RS, Hino AAF, Añez CRR. Perceived stress scale: reality and validity study in Brazil. *J Health Psychol*. 2010; 15(1):107-14. <https://doi.org/10.1177/1359105309346343>.
7. Araújo TM, Carvalho FM. Condições de trabalho docente e saúde na Bahia: estudos epidemiológicos. *Educ Soc*. 2009; 30(107):427-49. <https://doi.org/10.1590/S0101-73302009000200007>.
8. Araújo TM, Graça CC, Araújo E. Estresse ocupacional e saúde: contribuições do modelo demanda controle. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2003; 8(4):991-1003.
9. Brasil. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução Nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos [Internet]. Brasília; 2012. Disponível em: <https://bit.ly/3EwhrVL>.
10. Assunção AA, Silva LS. Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. *Cad Saúde Pública*. 2013; 29(12):2473-86. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00181412>.
11. Silva AMB, Keller B, Coelho RW. Associação entre pressão arterial e estresse percebido em motoristas de ônibus. *J Health Sci Inst*. 2013; 31(1):75-8.
12. Pinto VLX, Moreira CVS, Bezerra IWL, Pequeno NPF. Labor, trabalho e ação: elementos pertinentes aos conceitos arendianos em relatos autobiográficos de trabalhadores do setor de transportes. *Saúde Soc*. 2014; 23(4):1288-300. <https://doi.org/10.1590/S0104-12902014000400014>.
13. Silveira LSS, Abreu CC, Santos EM. Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN. *Psicol Ciênc Prof*. 2014; 34(1):158-79. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932014000100012>.
14. Costa CSN, Freitas EG, Mendonça CS, Alem MER, Couy JCG. Capacidade para o trabalho e qualidade de vida de trabalhadores industriais. *Ciênc Saúde Colet*. 2012; 17(6):1635-42.
15. Martins FF, Lopes RMF, Farina M. Nível de estresse e principais estressores do motorista de transporte coletivo. *Bol Acad Paul Psicol*. 2014; 34 (87):523-36.
16. Wei C, Gerberich SG, Ryan AD, Alexander BH, Church TR, Manser M. Risk factors for unintentional occupational injury among urban-transit bus drivers: a cohort longitudinal study. *Ann Epidemiol*. 2017; 27(12):763-70. <https://doi.org/10.1016/j.annepidem.2017.09.011>.
17. Aptel M, Aublet-Cuvelier A, Waldura D. Le risque de troubles musculo-squelettiques chez les chauffeurs de bus: un réel. *Doc Med Travail*. 2007; 111:335-47.
18. Hermann H, Saxenas S, Moodie R. Promoting mental health: concepts, emerging evidence, practice. Geneva: World Health Organization; 2005.
19. Useche AS, Ortiz VG, Cendeles BE. Stress-related psychosocial factors at work, fatigue, and risky driving behavior in bus rapid transport (BRT) drivers. *Accid Anal Prev*. 2017; 104:106-14. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.04.023>.
20. Siegrist J, Li J. Associations of extrinsic and intrinsic components of work stress with health: a systematic review of evidence on the effort-reward imbalance model. *Int J Environ Res Public Health*. 2016; 13(4):432. <https://doi.org/10.3390/ijerph13040432>.
21. Karasek RA. Job demand, job decision latitude, and mental strain: implications for job redesign. *Adm Sci Q*. 1979; 24(2):285-308. <https://doi.org/10.2307/2392498>.
22. Alves MGM, Hökerberg YHM, Faerstein E. Trends and diversity in the empirical use of Karasek's demand-control model (job strain).

- in): a systematic review. *Rev Bras Epidemiol.* 2013; 16(1):125-36. <https://doi.org/10.1590/S1415-790X2013000100012>.
23. Serafim AC, Campos ICM, Cruz RM, Rabusk MM. Riscos psicossociais e incapacidade do servidor público: um estudo de caso. *Psicol Cienc Prof.* 2012; 32(3):686-705. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932012000300013>.
 24. Taylor JE, Deane FP, Podd JV. Driving fear and driving skills: comparison between fearful and control samples using standardized on-road assessment. *Behav Res Ther.* 2007; 45(4):805-18. <https://doi.org/10.1016/j.brat.2006.07.007>.
 25. Cantini JÁ, Ribeiro L, Andrade SMHP, Pereira VM, Nardi AE, Silva CA. Medo e evitação na direção de veículos: características de motoristas que nunca dirigiram após obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. *J Bras Psiquiatr.* 2013; 62(2):124-30. <https://doi.org/10.1590/S0047-20852013000200005>.
 26. European Agency for Safety and Health at Work. OSH in figures. Occupational safety and health in the transport sector: an overview. Luxembourg: Publications Office of the European Union; 2010.