

7

Resultados da pesquisa de campo: tabulação dos dados e análise

7.1.

Questionário de perguntas abertas e fechadas

O questionário de perguntas abertas e fechadas (apêndice III) visava descobrir um pouco mais sobre os motoristas de ônibus: sua idade, estado civil, há quanto tempo trabalha como motorista, se gosta da profissão, etc. Os resultados obtidos são apresentados a seguir:

Faixa etária

Os resultados do questionário mostram que 39% dos entrevistados tem idade entre 33 e 40 anos, 28% estão entre 26 a 32 anos, 22% entre 41 e 50 anos, e somente 11% tem mais de 50 anos.

Pode-se dizer que a maioria dos motoristas entrevistados tem até 40 anos de idade.

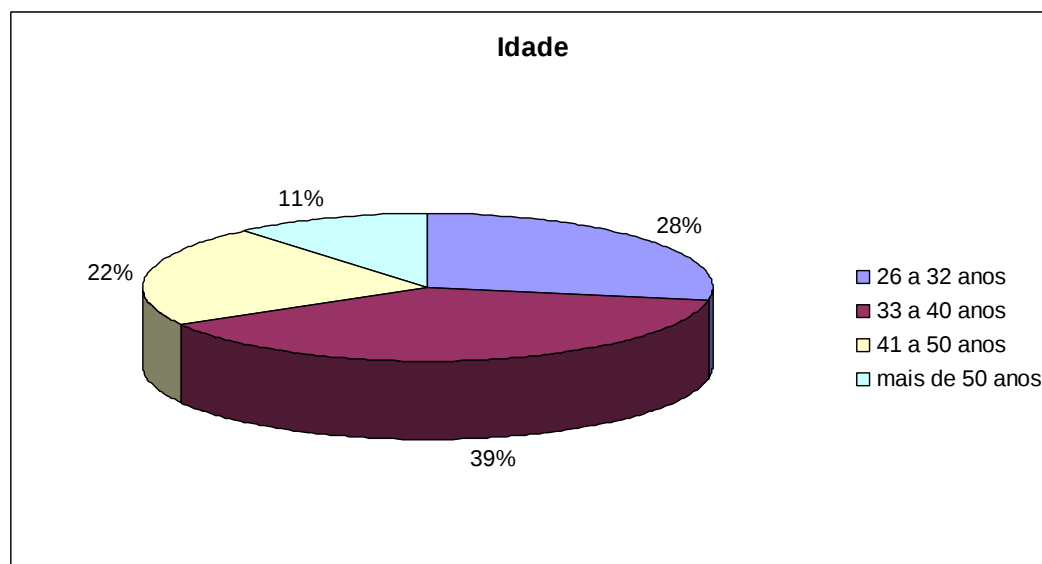


Figura 14 – Faixa etária dos motoristas

Escolaridade

Quanto a escolaridade, 27% tem o 1º grau completo, 24% responderam ter o 2º grau completo, 24% disseram ter o 2º grau incompleto. Não foi usada a nova nomenclatura (ensino fundamental e ensino médio) por perceber previamente que os entrevistados se confundiam com elas, o que poderia induzir a respostas erradas.

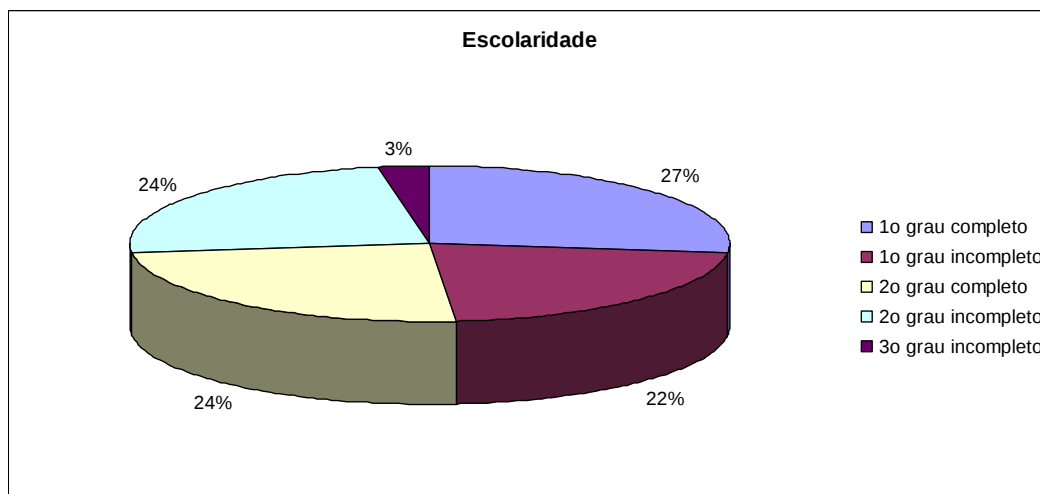


Figura 15 – Escolaridade

Estado civil

Em relação ao estado civil, 62% são casados, 14% disseram ser “amigados”, 14% são solteiros, 5% separados e 5% viúvos.

A palavra “amigado” foi usada em função das respostas dadas nas entrevistas não-estruturadas e nos questionários-piloto, onde os motoristas responderam que eram solteiros porque não estavam casados no “papel”.

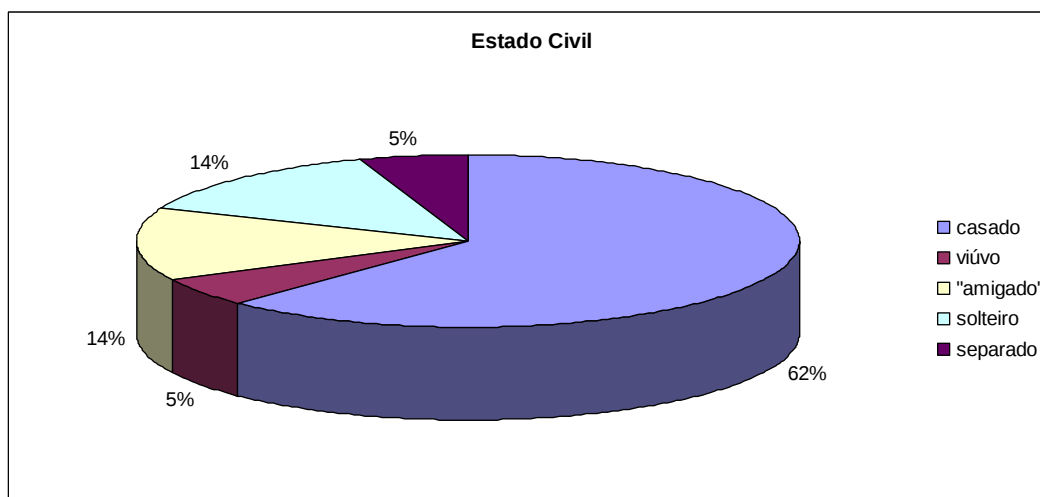


Figura 16 – Estado civil dos motoristas de ônibus

Tempo na profissão

Em relação ao tempo de serviço, 49% trabalham como motorista de ônibus entre um ano e cinco anos, 27% trabalham de 5 a 10 anos, 19% estão na função há mais de 10 anos e somente 5% estão trabalhando há menos de 1 ano.

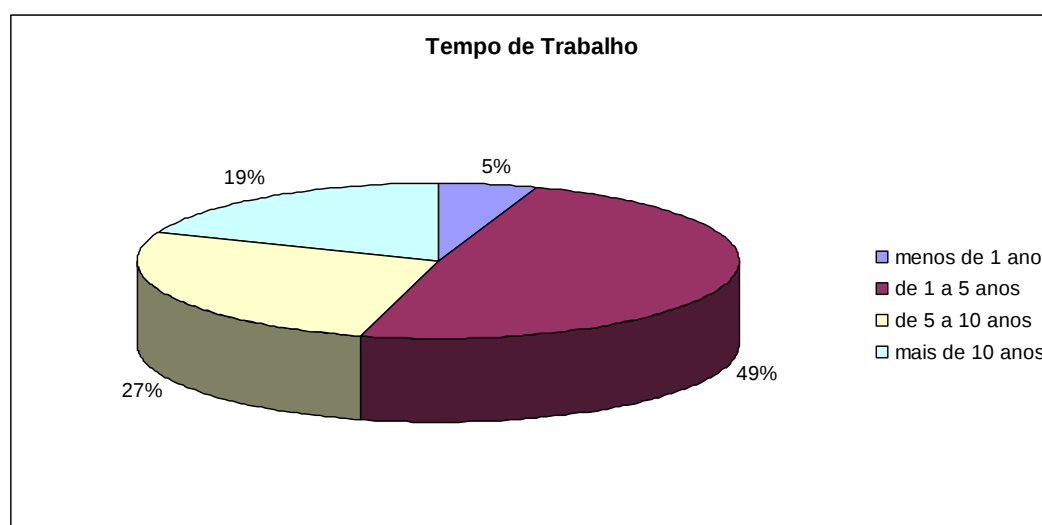


Figura 17 – Tempo de trabalho como motorista

Período de Trabalho

Perguntados sobre quantas horas trabalham por dia, 65% disseram trabalhar de 7h a 8h por dia.

Incidentes de Percurso

Na pergunta fechada sobre incidentes de percurso ocorridos com eles, 53% disseram que já ocorreram colisões de veículos com o ônibus em que eles estavam trabalhando, 25% já sofreram assaltos dentro do ônibus, 13% disseram ter tido problemas com queda de passageiros, e 8% estavam envolvidos em atropelamento.

Horas-extras

Perguntados se faziam hora-extra, 86% disseram que sim.

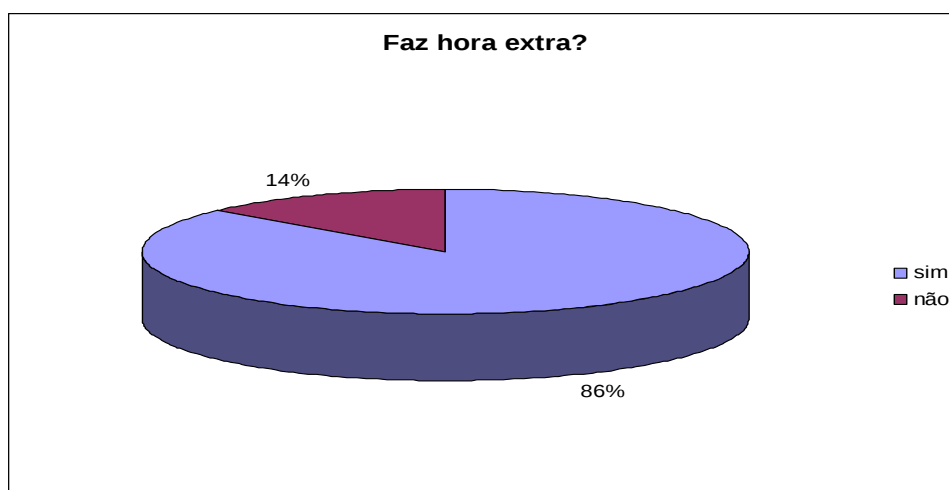


Figura 18 – Resposta a questão sobre horas-extras

A pergunta seguinte era de quantas horas-extras por dia eles trabalhavam, o que 62% responderam que faziam diariamente de 1h a 2h por dia, e o restante disse que fazia a dobra (dois turnos em um dia).



Figura 19 – Número de horas-extras realizadas

Licença-médica

A pergunta "Alguma vez precisou pedir licença médica?" foi respondida positivamente por 22% dos entrevistados. Destes, 30% disseram que a licença foi concedida por problemas nas pernas, 20% na coluna, 10% nos ombros e/ou braços e o restante respondeu "outros".

Pausa

A pergunta fechada “De quanto tempo é a sua pausa?”, 57% responderam que a pausa é de 0 a 3 minutos, 35% responderam que a pausa dura de 3 a 5 minutos e o restante respondeu de 5 a 10 minutos.

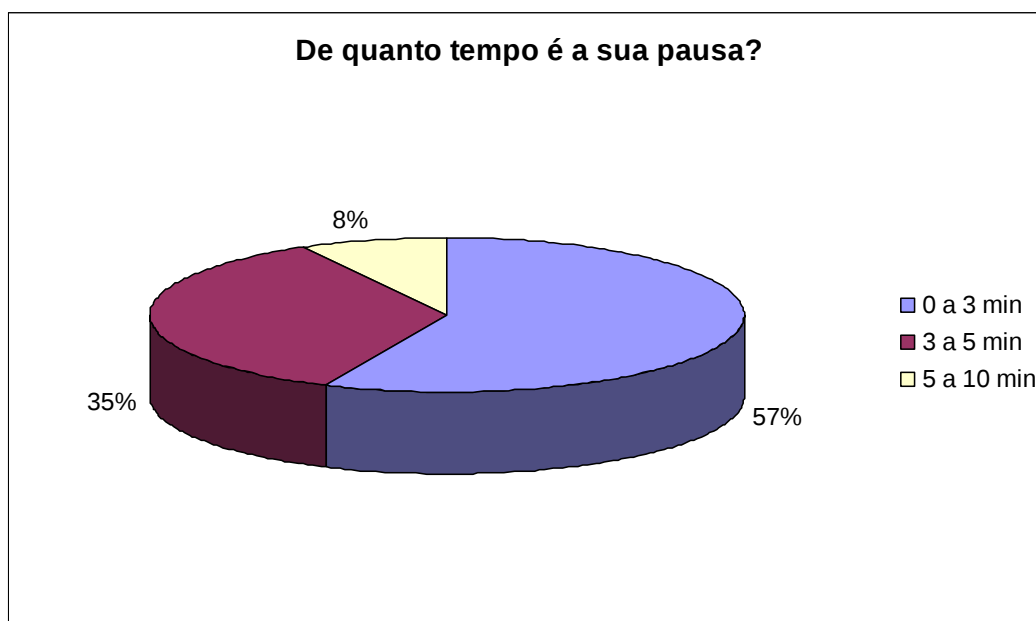


Figura 20 – Tempo de pausa

A pergunta seguinte era: “Você consegue ir ao banheiro e/ou lanchar em sua pausa?” teve como resposta “às vezes” de 57% dos entrevistados, 9% disse não e 34% disseram que sim.

Calor, trânsito e ruído

Foram feitas 3 perguntas sobre o grau de incômodo do calor, trânsito congestionado e barulho do motor e da rua, e uma quarta pergunta sobre qual destes três fatores mais incomodavam.

Quanto ao calor, para 73% dos entrevistados o calor dentro do ônibus incomoda muito. Para o restante a resposta foi “incomoda”.

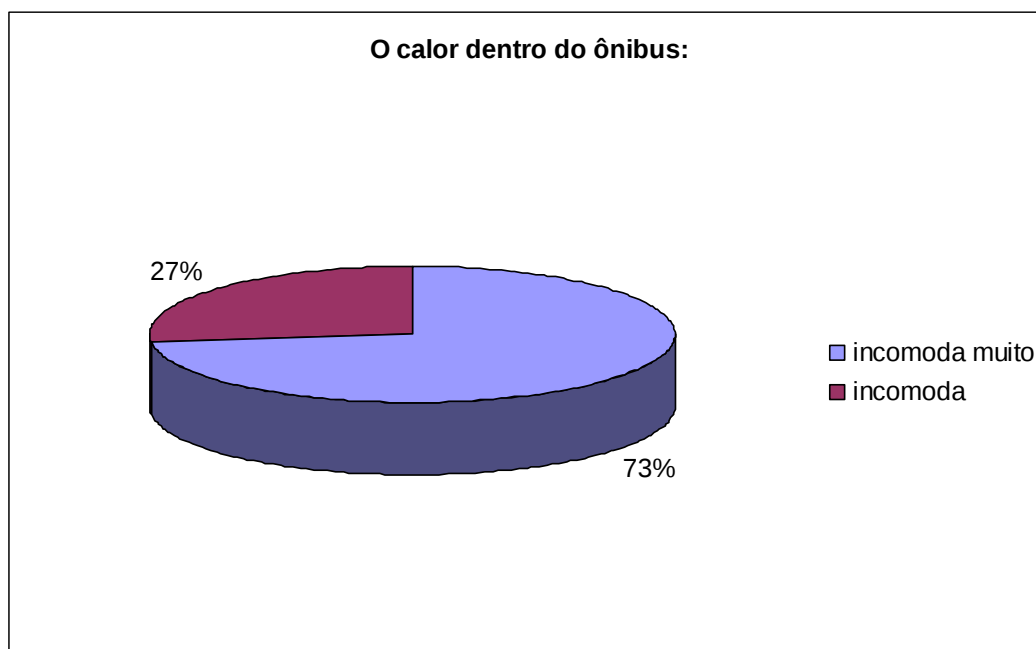


Figura 21 – Calor

Questionados sobre o trânsito congestionado, 43% disseram incomodar muito, 38% disseram incomodar, 11% não se incomodam e 8% são indiferentes.

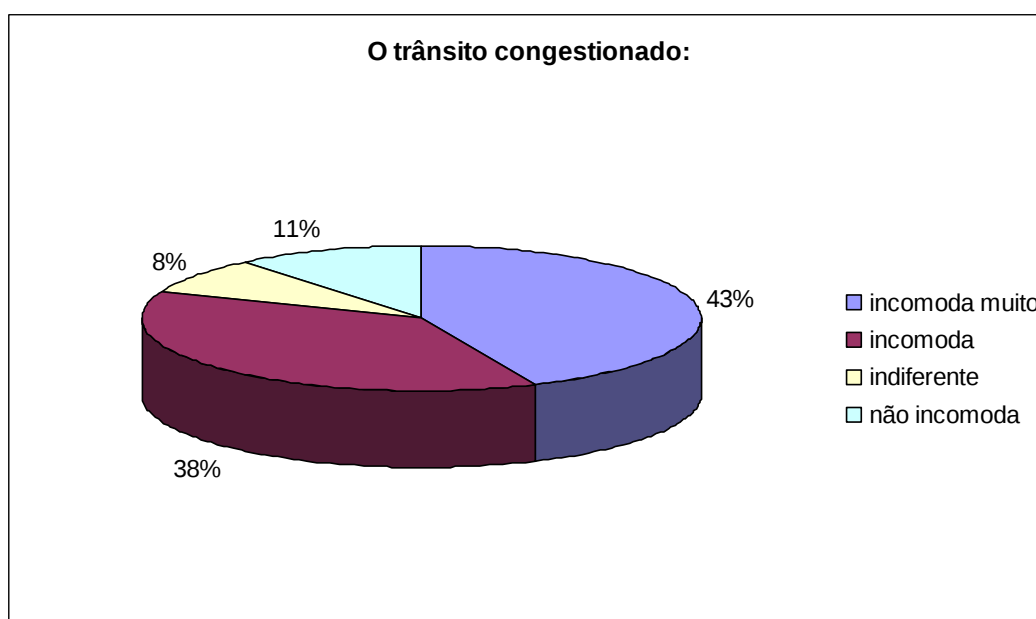


Figura 22 – Trânsito

Na pergunta em relação ao barulho do motor e da rua, 36% disseram incomodar, 28% disseram incomodar muito, 19% não se incomodam e 17% são indiferentes.

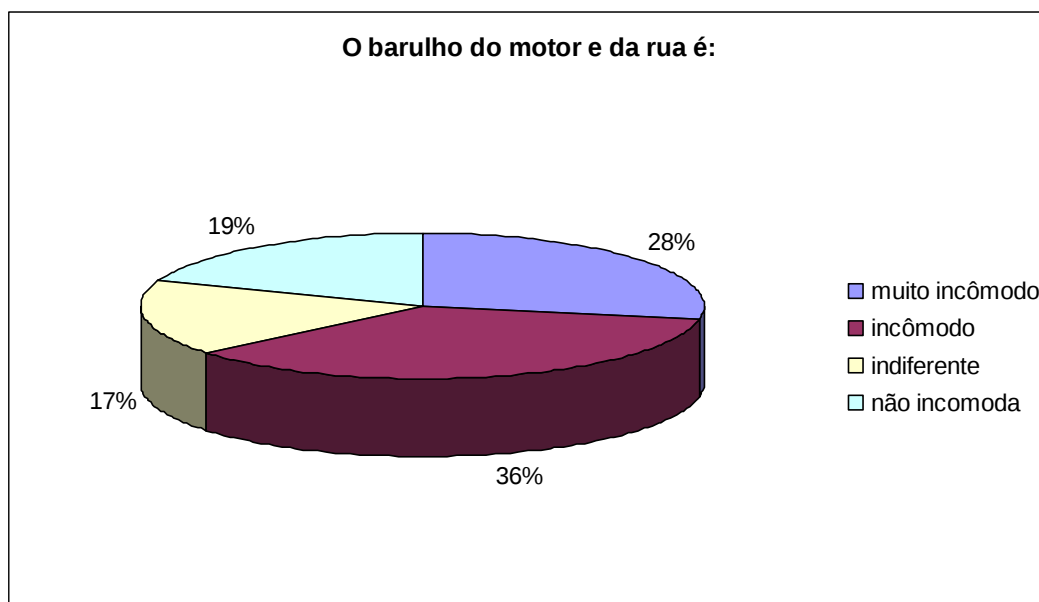


Figura 23 – Ruído

A pergunta “O que te incomoda mais?” tinha como alternativas: “o calor”, “o trânsito”, “o barulho”, “outros”. Para a resposta “outros” havia uma linha para que o entrevistado descrevesse. O calor apareceu em primeiro lugar, com 45%, 32% responderam que o trânsito incomodava mais e 15% responderam o barulho, e do restante que respondeu “outros”, foi descrito que o carona e passageiro abusado era o que mais incomodava.

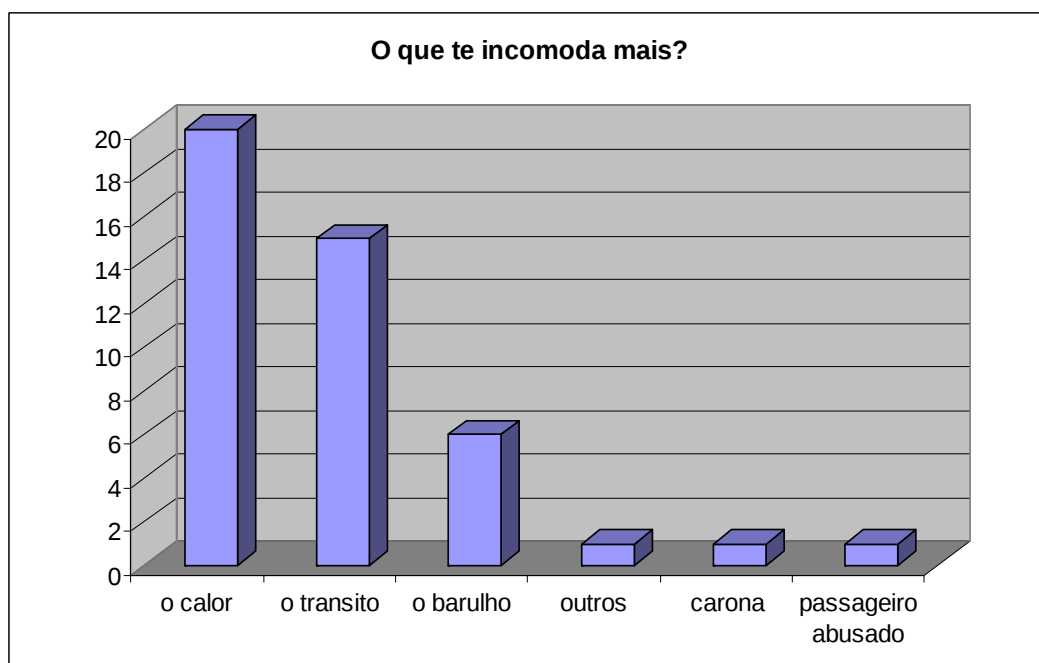


Figura 24 – Fatores que causam incômodo

Dores

Para a pergunta “*Sente alguma dor durante ou após o trabalho?*” teve como resposta “às vezes” de 32% dos entrevistados, 24% responderam “sim” e 44% responderam “não”.

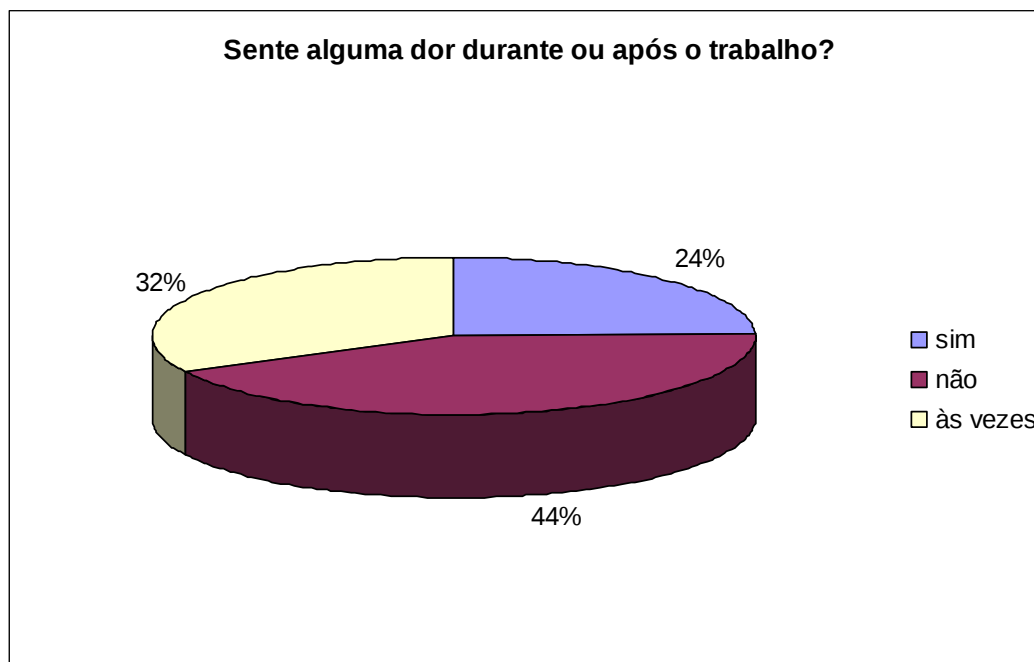


Figura 25 – Dor

A pergunta a seguir era: “*Se respondeu sim a pergunta anterior, indique os locais de dor*” e as opções eram “*dor nas costas*”, “*dor de cabeça*”, “*dor nas pernas*”, “*dor nos braços*”, “*dor no pescoço*”, e outros. 12 responderam sentir dor nas costas, 10 nas pernas, 4 sentem dor de cabeça, 6 sentem dores no pescoço, 1 sentem dor no braço e o restante respondeu outros.

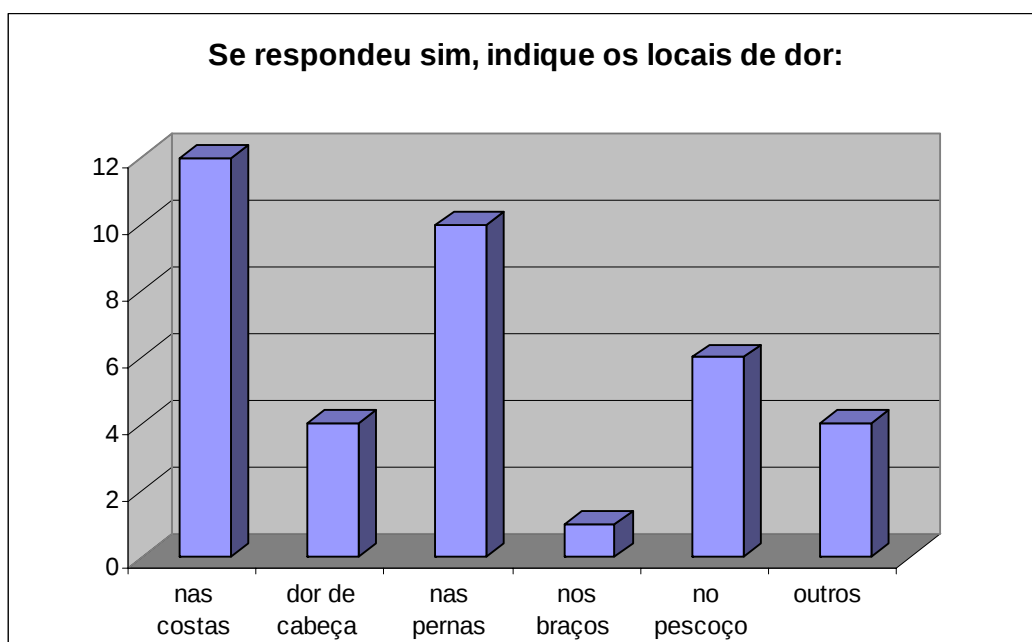


Figura 26 – Locais de dor

A pergunta “*Você sente formigamento, dormência ou queimação?*” teve 31% de resposta afirmativa.

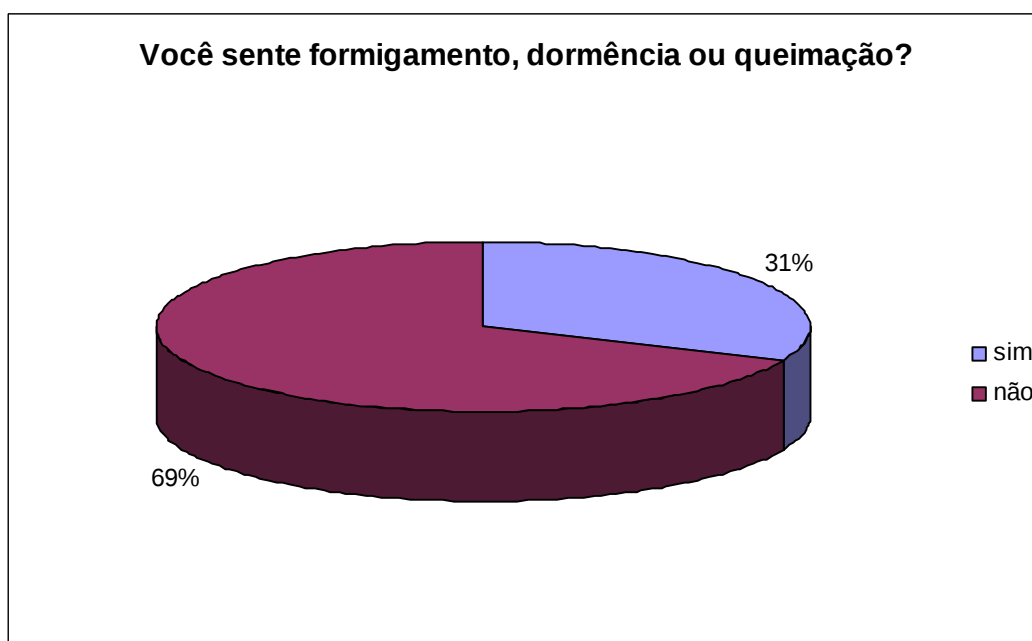


Figura 27 – Sintomas de má circulação/compressão neural

A pergunta seguinte era: “*Em que parte do corpo?*” e tinha como opções “pernas”, “braço”, “pés” e “mãos”. 51% responderam sentir formigamento, dormência ou queimação nas pernas, 24% nos pés, 12,5% nos braços e 12,5%

nas mãos. Os membros inferiores são os segmentos do corpo do motorista mais prejudicados em relação a circulação sanguínea.

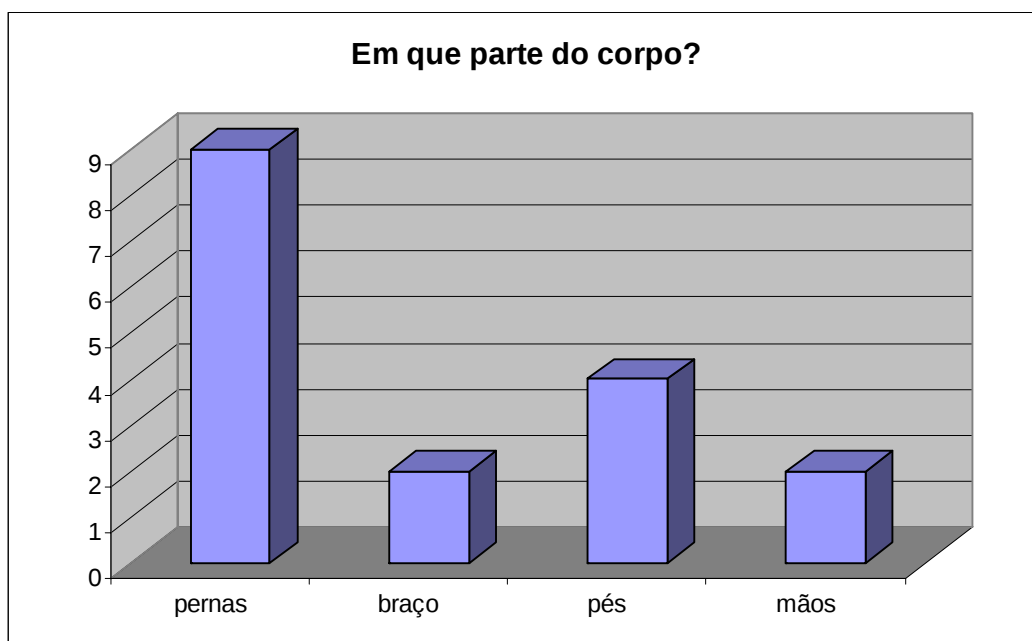


Figura 28 – Local dos sintomas

Carga mental

A frase “*Estou com dívidas*” foi assinalada por 50% dos entrevistados.

A frase “*No final do dia me sinto esgotado*” foi marcada por 39% dos motoristas.

Do total, 18% dos motoristas concordaram com a frase “*Acordo durante a noite e não consigo mais dormir*”.

Além disso, 16% estão se sentindo desmotivados. Os resultados restantes são pequenos em ordem de grandeza, mas podem ser analisados no anexo.

Marque um X nas afirmativas que você se encaixa

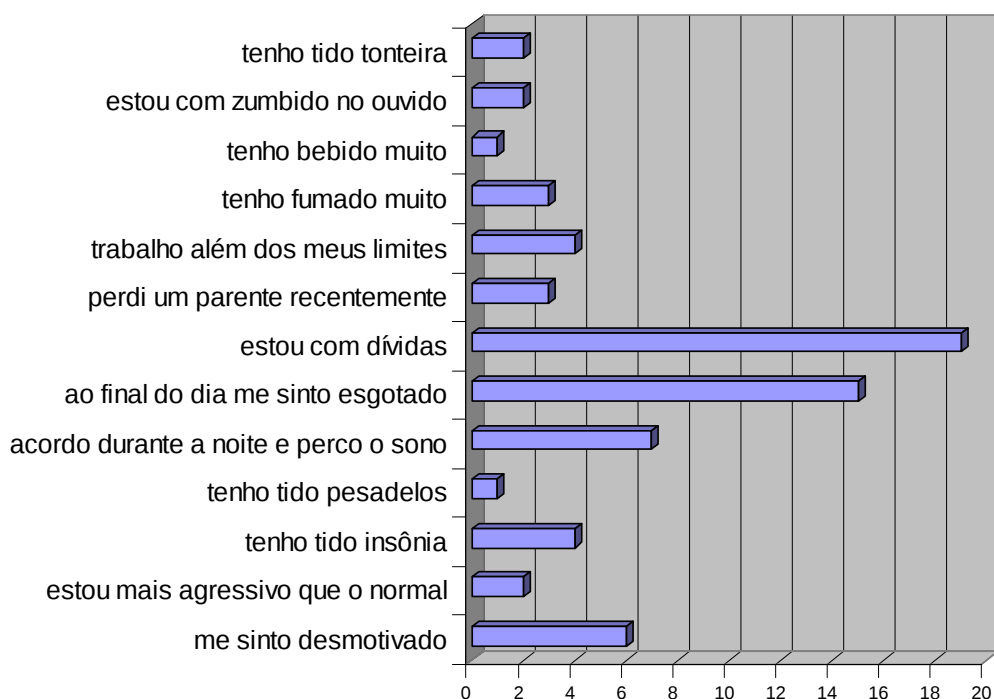


Figura 29 – Gráfico de perguntas sobre a vida pessoal

Lazer

A pergunta “O que você faz depois do trabalho e nos dias de folga?” tinha como opções de resposta *descanso, trabalho em casa e pratico atividades físicas*. A resposta de 66% dos entrevistados foi que descansam, 31% trabalham em casa e 3% praticam atividades físicas.

Opinião

Para a pergunta aberta: “O que precisa ser melhorado dentro do ônibus?” teve como resposta de 30% colocar ar-condicionado, 18% disseram que precisa melhorar o conforto, 21% responderam manutenção e a limpeza, 11% disseram mais respeito, 5% segurança e 15% outros.

A pergunta: “Se você tivesse que escolher outra linha da mesma empresa, qual você escolheria?” teve como resposta: “Não escolheria outra, ficaria nessa mesma” de 84% dos entrevistados.

A pergunta: “Você gosta do seu trabalho?” teve como resposta positiva de 97% dos entrevistados.

Emoções

Para a pergunta: “*Você costuma tomar atitudes sem pensar?*” Somente 16% responderam afirmativamente.

7.2.

Resultados da avaliação postural

A avaliação postural feita no consultório médico da empresa foi bastante significativa. Os motoristas sempre respondiam com uma resposta negativa ao médico da empresa, que fazia a seguinte pergunta: “Você sente alguma dor?”, porém quando os mesmos passavam para as mãos da fisioterapeuta, eles se sentiam à vontade para dizer que sentiam dores no pescoço, nos braços, ou na coluna.

Noventa por cento dos avaliados têm os joelhos em varo (de *cowboy*), o que por si só é um desequilíbrio postural, tendo em vista que a musculatura da face lateral da perna é alongada em excesso, enquanto que a face medial encontra-se encurtada. A pressão no menisco medial é maior do que o normal, tornando terreno fértil para lesão.

Setenta e seis por cento tem a pelve simétrica, o que indica que a maioria não tem encurtamento de membro inferior, nem escoliose.

Quanto a coluna lombar, 65% apresentaram lordose normal, 21% apresentaram a curvatura retificada e apenas 14% apresentaram hiperlordose lombar, o que é um resultado surpreendente, quando se trata de indivíduo que trabalha sentado. A causa mais comum de retificação lombar, segundo Kisner (2000), é o desleixo ou flexão contínua durante a postura sentada.

Setenta e três por cento apresentaram retificação da coluna dorsal, 24% apresentaram a curvatura normal e apenas 3% apresentaram hipercifose.

Em relação ao ombro esquerdo, 44 % apresentaram ombro elevado em relação ao direito, o que se explica pelo movimento constante de troca de marchas, onde o motorista se inclina um pouco para a direita, a fim de chegar até a marcha. Somente dezoito por cento possuem ombro protuso.

Quanto à escápula, 17% apresentaram escápula direita alada.

Em relação à cabeça, 22% apresentam a cabeça anteriorizada e inclinada para a esquerda, 21% apresentam somente a inclinação para a esquerda, 17% apresentam somente anteriorização da cabeça, 7% apresentam a cabeça inclinada para a direita, 10% apresentam a cabeça inclinada para a direita e anteriorizada, 7% tem a cabeça rodada para a esquerda e 3% apresentam a cabeça rodada para a direita.

A média da distância mão-chão foi de 14,2 cm, o que demonstra que a musculatura da região posterior dos membros inferiores é encurtada.

Resumindo: a avaliação postural. De forma geral, aponta que os motoristas avaliados estão sofrendo disfunções posturais que podem estar associadas ao exercício profissional.

7.3.

Resultados da avaliação da carga mental

7.3.1.

QCMT

O QCMT (Apêndice IV) forneceu os seguintes resultados:

Quanto a carga temporal-cognitiva, trabalhar sob o controle de terceiros, memorizar informações, aprender tarefas novas no trabalho, identificar informações em códigos, usar códigos para se expressar verbalmente ou por escrito e usar informações memorizadas não recentemente foram as tarefas que para eles demandam menos esforço, enquanto que tomar decisões frequentemente, tomar decisões rapidamente, usar informações memorizadas recentemente e avaliar diferentes maneiras para fazer o trabalho são para eles tarefas que exigem alto esforço.

Na carga atencional, todas as respostas foram no sentido de que estas tarefas demandam baixo esforço, porém a que teve maior número de respostas no último quadrado (alto esforço) foi *“manter-se concentrado”*.

A tarefa que exige maior esforço na carga social, na opinião dos motoristas entrevistados é *“trabalhar em grupos”* seguida de *“resolver problemas que possam ocorrer durante o trabalho”*. A tarefa que demanda menos esforço seria *“comunicar-se por instrumentos”*.

Na carga sensorial-perceptiva, diferenciar vibrações foi a tarefa considerada de alto esforço, enquanto que *“identificar conflitos no trabalho”* foi a tarefa considerada de menor esforço.

A carga emocional-afetiva teve como tarefas que demandam maior esforço, *“dedicar-se o maior tempo possível ao trabalho”*, seguida de *“sentir-se capaz para realizar as tarefas de trabalho”*. A tarefa que demanda menor esforço seria *“ser reconhecido pelo trabalho que faz”*.

Quanto ao perfil do bem estar psicológico, as afirmativas que tiveram maior número de marcações foram:

“Estou me sentindo com controle sobre a minha vida”;

“Estou me sentindo capaz de controlar as irritações do dia-a-dia”;

“Estou me sentindo capaz de controlar problemas pessoais”.

A afirmativa menos marcada foi *“estou me sentindo com dificuldades que se acumulam tanto que não tenho conseguido superar”*.

A afirmativa *“estou me sentindo chateado por algo que aconteceu inesperadamente”* foi a mais marcada entre as afirmativas que denotam problemas pessoais.

A carga temporal-cognitiva é a mais alta, enquanto que a carga social é a carga mais baixa. O trabalho do motorista de ônibus exige agilidade no pensar, concentração, reflexo, e até uma dose de criatividade para administrar tudo o que acontece a sua volta, por isso a carga temporal-cognitiva é tão alta.

As respostas da carga afetiva-emocional surpreendem, embora sejam uma comprovação da resposta dada pelos motoristas ao questionário, onde eles afirmam gostar do trabalho que fazem, alguns inclusive se orgulham dele, o que faz com que essa carga seja baixa.

7.3.2.

Resultados dos Questionários de dados pessoais e de sinais alarmantes

O questionário de sinais alarmantes (Apêndice VI) é constituído por 35 frases afirmativas, onde o motorista marcava um x ao lado das frases que se aplicavam a ele. O questionário de dados pessoais (Apêndice V) tem 34 fatos que podem ocorrer na vida de qualquer ser humano, e o motorista assinalava qual (quais) fatos teriam se passado em sua vida nos últimos 12 meses. Os questionários de sinais alarmantes e o de dados pessoais foram respondidos por 42 motoristas.

No questionário de sinais alarmantes, as frases de reação positiva foram as mais assinaladas, confirmando o perfil do bem estar psicológico aplicado anteriormente no QCMT (apêndice IV). A frase *“sou capaz de fazer na hora o que me foi pedido”* foi a resposta de 55% dos entrevistados, seguida de *“sou capaz de me concentrar inteiramente no que estou fazendo”* com 46%.

A frase *“meu estado de espírito não é sempre igual: às vezes me sinto mal/triste, às vezes me sinto bem/alegre”* que é uma reação emocional, e a frase *“tenho muita dor nas costas”*, que é uma reação física, foram as mais assinaladas, seguidas por *“não me sinto bem e no geral, me sinto cansado”*, reação física e *“não consigo prender minha atenção num problema; minha mente fica pulando de uma coisa para outra”*, distúrbio de pensamento.

A oscilação de humor pode estar ligada as dores. Uma pessoa com dor tende a estar mais mal-humorada que aquela sem dor. O cansaço também muda

o humor, e em entrevistas não estruturadas realizadas nos pontos finais, os motoristas afirmaram que no final do expediente estão cansados e “sem paciência”, segundo a voz dos mesmos.

As frases que denotam reações positivas foram as mais assinaladas (39% dos entrevistados), seguida das frases que representam doenças físicas (22% dos entrevistados). Em terceiro lugar foram as frases de reações emocionais (18%). As frases que denotam distúrbios de pensamento ficaram com 16% e as frases de mudança de comportamento tiveram 15% das respostas.

O questionário de dados pessoais (apêndice V) teve como resultados:

47% dos entrevistados tiveram de 0 a 100 pontos;

47% dos entrevistados tiveram entre 100 e 300 pontos;

Apenas 6% dos entrevistados tiveram resultado acima de 300 pontos.

Ou seja, 6% dos entrevistados sofreram mudanças em sua vida que podem tê-los deixado estressados. Estes 6% estão mais predispostos a doenças e acidentes, porém a grande maioria está dentro do padrão de normalidade, não tendo sido encontrado nenhum dado relevante para a comprovação do estresse.

7.4.

Análise dos resultados e do capítulo

As respostas são reveladoras, onde encontramos homens com pouco estudo, que constituem família cedo, geram filhos, trabalham muito, mas gostam de sua profissão, e mais, gostam da linha em que trabalham.

Ao confrontarmos os resultados podemos observar que o calor é o que mais incomoda, coincidindo com a resposta dos motoristas que disseram já haver tirado licença médica, em sua maioria por problemas nas pernas. Soma-se a isso a resposta em que a maioria dos formigamentos, dormências ou queimações ocorrem nas pernas, provavelmente derivados de problemas circulatórios causados pela postura sentada por tempo prolongado, e pelas pernas estarem em contato com o calor do motor do ônibus. Quanto aos membro superiores, a causa da dormência pode ser a compressão de nervos causada pela inflamação nas partes moles do ombro, devido aos movimentos repetitivos, ou ainda uma compressão neural na região da coluna cervical, que irradia para todo o braço e mão.

A maioria respondeu a pergunta aberta: “o que deveria ser melhorado nos ônibus?” dizendo que seria a colocação de ar-condicionado, confirmando as respostas que afirmavam que o calor incomoda muito, mais até que o trânsito e o barulho.

Ainda quanto ao incômodo, o trânsito congestionado aparece em segundo lugar, seguido pelo ruído, o que confirma o trabalho de Costa et al (2003).

O mesmo percentual (57%) que disse que a pausa é de 0 a 3 minutos respondeu que às vezes consegue ir ao banheiro e/ou lanchar na sua pausa.

A metade da amostra está com dívidas, o que não é por si só um fator de estresse, se bem administrado. A fadiga de 39% dos motoristas significa que o corpo está reclamando do excesso de trabalho. O excesso de horas trabalhadas foi um fator importante na pesquisa, porque o corpo permanece em postura errada por muito mais tempo que deveria, causando fadiga física e mental, e causando dor.

Alguns resultados causaram surpresa e até uma certa perplexidade. Cabe um estudo mais aprofundado para descobrir o que leva o motorista de ônibus a ter sua coluna retificada. O estudo de Silva et al (2004) percebeu que os motoristas de ônibus de Campina Grande sentem mais dores na região dorsal.

A protusão dos ombros não teve uma incidência grande como era de se esperar, afinal a tarefa mais executada é a de segurar o volante, levando os

membros superiores para a frente, e portanto projetando o ombro para frente também.

Quase a metade dos motoristas avaliados possui anteriorização da cabeça, associada ou não à rotação e inclinação. O desvio postural da cabeça está associado ao trabalho do motorista, que tende a anteriorizar a cabeça para ver o trânsito. São tantos os movimentos que o motorista de ônibus tem que fazer com o tronco e a cabeça que ele quase não usa o encosto do banco.

A cabeça inclinada para a esquerda encontrada em 41% dos motoristas evidencia a tentativa do corpo se realinhar quando o ombro direito deprime.

O motorista de ônibus sente dores físicas nas costas, pernas e pescoço, não é estressado, reage positivamente às mudanças em sua vida, e embora trabalhe muitas horas por dia gosta do seu trabalho. Quanto à postura, tem o ombro direito mais deprimido que o esquerdo, a cabeça é anteriorizada e inclinada para a esquerda para compensar a depressão do ombro, possui a coluna dorsal retificada, tem pouca mobilidade esternal, abdômen protuso e joelhos em varo.



Figura 24 – Avaliação Postural (ombro esquerdo mais elevado)



Figura 30 – Vista posterior



Figura 31 – Avaliação Postural – ombros protusos

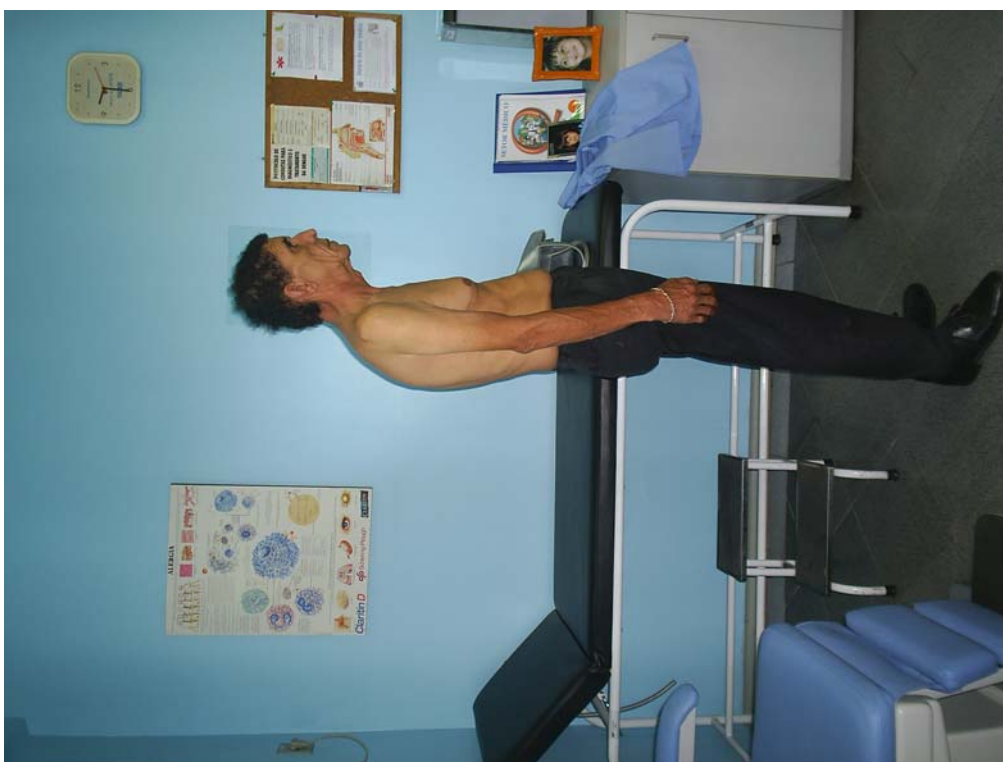


Figura 32 – Avaliação Postural (Anteriorização da cabeça)