

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS
CENTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISAS EM ADMINISTRAÇÃO**

CAROLINA RIENTE DE ANDRADE

MOTOBOYS!

**PERSPECTIVAS QUANTO À PROFISSÃO, ESTRESSE E ACIDENTES
DE TRÂNSITO:**

ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE BELO HORIZONTE

BELO HORIZONTE

2009

Carolina Riente de Andrade

MOTOBOYS!

PERSPECTIVAS QUANTO À PROFISSÃO, ESTRESSE E ACIDENTES DE TRÂNSITO:

ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE BELO HORIZONTE

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Centro de Pós-graduação e Pesquisas em Administração da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Administração.

Área de concentração: Estudos
Organizacionais e Gestão de Pessoas

Orientador: Professor Luciano Zille
Pereira, Doutor

Co-orientador: Professor Ivan Beck
Ckagnazaroff, PhD

Belo Horizonte

Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG

2009

À memória de minha avó Neline Mochel.

Aos meus pais, Regina e Silvestre, que me deram a vida, me amaram incondicionalmente e me ensinaram o valor da educação e do trabalho.

Ao meu irmão Guga, por dividir, orgulhoso, os momentos acadêmicos de glória e aprendizado.

Ao meu grande amor Caésio, simplesmente por existir.

AGRADECIMENTOS

Agradecer é um ato nobre. É reconhecer que, por mais que a gente se esforce, as coisas na vida não acontecem sem o Outro. Cada ser humano é único, e toda relação entre pessoas é uma oportunidade singular de aprendizado e, quem sabe, de troca. Todos que passaram pela minha vida, aqueles que nela já estavam e tantos outros que aqui se estabeleceram nestes quase dois anos de mestrado interferiram na pessoa em que me tornei. Certamente, encerro essa etapa fortalecida, com a convicção de que tudo acontece no momento certo e de que Deus não coloca em nossas vidas desafios maiores do que somos capazes de suportar.

A minha família é meu porto seguro, minha inspiração e minha expiração. Sem a presença dela não haveria mestrado, dissertação, sequer um simples artigo. Ao meu lado, todos acreditaram, torceram, apoiaram, celebraram. Aprendi desde cedo o valor da educação, da disciplina, da meritocracia, do esforço individual e a acreditar em mim. Papai me ensinou a desconfiar da sorte e a investir no trabalho. Ensinou-me a pescar, apesar de ter-me dado muitos peixes. Sua serenidade me ilumina e me guia diariamente. Mamãe, uma guerreira, mulher forte, orientou-me a ser objetiva, prática, realista, mas ensina-me todos os dias o valor da fé. Guga é genial, positivo, companheiro de longas conversas sobre qualquer assunto. A gente concorda quase sempre e diverge quase sempre... Mas ele insiste, persistente, como só faria um irmão. Vovó Dina me criou como uma filha temporã e, mesmo sem compreender exatamente do que é que trata este estudo, comemora incondicionalmente cada nova vitória. E seu amor e sua presença me fortalecem.

Não imagino como teria sido sem o Caésio. Ele foi professor, amigo, parceiro e cúmplice. E se tornou namorado. Ao seu lado, a Curitiba era uma rua alegre, onde passeávamos de mãos dadas; o prédio da FACE, menos árido e menos cinza. Tudo em volta tinha cores, sabores e ares de felicidade. Ele ofereceu-me ombro, colo, braços, ouvidos e palavras. Com ele aprendo diariamente sobre ponderação, e seus conselhos são preciosos. Conhecemo-nos no ruído do centro da cidade e nos encontramos no silêncio. Juntos, estudamos, viajamos, escrevemos e aprendemos muito. Parte de mim mistura-se com o que ele é, e essa vitória também é dele.

Os antigos amigos acompanharam minha trajetória no mestrado. Os novos ajudaram a construí-la. Sempre presentes, minhas irmãzinhas Jojô, Manu e Lu não desistiram de mim, mesmo nas ausências, nas faltas de assistência, diante do vocabulário acadêmico... Assim

como as meninas, a Cris, a Fê, a Farofa, a quem devo as melhores risadas descompromissadas. E tem o CT, todos especiais demais, membros efetivos e agregados.

No CEPEAD fiz grandes amigos. Para a vida inteira! Não deve haver registro de uma turma como a nossa, mais unida, mas animada, mais aplicada. Até sem professor fizemos aula. Soubemos estudar demais, mas também soubemos nos divertir. Os churrascos do Big, os barzinhos, as casas dos amigos... Até a sala de estudos, com seus computadores velhos, seu café pálido e sua planta de plástico era local para alegria. Havia também o encontro marcado na biblioteca, as sessões de discussão de leitura, as trocas de idéias e textos para resenhas, as listas homéricas de xerox e as parcerias para os artigos. E teve também o mexido do Mercado Central, com abacaxi no palito de sobremesa. Ganhei um irmão mais novo, o Amon, a quem devo alguns de meus novos defeitos e muitas de minhas atuais virtudes. Também agradeço muito ter conhecido e convivido com grandes pessoas, como o Dani, o Coscarelli, o Alexandre e muitos outros que passaram por esses dois anos. Mas nada teria sido igual sem a Lud, a Rê e a Rafa, amigas para todas as horas, cada qual ao seu modo, às vezes mais diferenças do que semelhanças, mas um carinho enorme, um apoio sem fim e muitas saudades quando elas voltam para casa...

Contudo, nada disso teria sido possível se um dia um professor não tivesse ousado aceitar uma aluna que ninguém conhecia. Ao Doutor Luciano Zille, serei sinceramente grata por me abrir as portas e por acreditar em mim, no meu potencial, nas minhas idéias. Acima de tudo, agradeço pelo respeito nessa relação tão delicada que é a de orientação. Minha co-orientação ficou a cargo do Professor Ivan Beck, que me aceitou, a despeito dos enfeites e manias, que me acolheu no seu núcleo de trabalho e me incluiu em sua vida profissional. Sem ele o caminho teria sido diferente. Agradeço muito por ele ter ajudado a alterar esse percurso, pela confiança depositada em mim e, ainda mais, pelos momentos em que defendeu minhas idéias, quando ninguém mais o fez.

Todos no CEPEAD interferiram de alguma forma nesse mestrado. Agradeço especialmente aos professores Ana Paula Paes de Paula, Alexandre Carrieri, Janete Lara, Antonio Luiz Marques e ao coordenador do CEPEAD, Hudson Amaral, que marcaram de forma essencial meu aprendizado, pelo brilhantismo dentro e fora da sala de aula, pela integridade de caráter e pelo respeito, consideração e amizade a mim direcionados. Também aprendi muito com os outros professores, nas aulas ou no colegiado, nas alegrias e nas adversidades, sobre o que ser

e o que não ser. Alguns funcionários foram de grande importância. Não posso deixar de agradecer especialmente à Lili, da copa, pelo seu carinho, às meninas da secretaria e ao pessoal do xerox, que nunca me deixou na mão.

Esta dissertação não é só minha. Não existiria se não fossem os sujeitos da pesquisa: os motociclistas. Disponíveis e prestativos, sempre que foram abordados facilitaram meu trabalho. Fui sempre bem recebida, bem tratada e respeitada. Este trabalho tem muito deles também. Acessá-los, porém, nem sempre foi fácil, e o meu maior facilitador foi Lídio Fernandes Costa, presidente da Associação “Sobre Duas Rodas Há Uma Vida”, a quem devo os primeiros contatos, a oportunidade no jornal e as idéias iniciais.

Também agradeço muito ao Mestre Eugênio Paceli Hantem Diniz. Sua dissertação marcou o começo de tudo e suas orientações muito me guiaram pelos caminhos que eu ainda desconhecia. Ao Doutor Ronaldo Guimarães Gouvêa, da Escola de Engenharia da UFMG, devo o resgate da história do trânsito de Belo Horizonte. Obrigada pelas inúmeras contribuições relevantes enquanto a dissertação ainda era projeto e, em sua versão final. Agradeço também a presença e considerações dos demais membros da banca de defesa da dissertação, a Professora Ana Cristina Limongi-França e o Doutor Hudson Couto.

À BHTRANS, agradeço nas pessoas de Eduardo Lucas e Ronaro de Andrade Ferreira, da Gerência de Educação, sem os quais muitos dados teriam ficado inacessíveis. Na pessoa do Doutor Roberto Marini Ladeira, gerente de informação do Hospital João XXIII, agradeço à FHEMIG.

Agradeço a confiança e disponibilidade dos Sindicatos, nas pessoas dos senhores Jost Rodrigues, presidente do Sindicato do Patronato e Rogério dos Santos Lara, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas & Ciclistas de Minas Gerais. Também agradeço às diversas empresas privadas que contribuíram com a pesquisa, nas pessoas de: Senhor Helio, da Aeromotos; Josueli e Ana, gerentes de empresas de entrega de jornais; Jarbas Júnior; a Psicóloga Fernanda; e o engenheiro de segurança do trabalho Tarcísio. Finalmente, agradeço a Maurílio Queiroz e Janaína, da Cooperativa Brasileira de Transportes Autônomos.

Na atuação direta com os trabalhadores, agradeço a presença de José Carlos Roberto, o Jacaré, que me deu algumas dicas importantes; à Professora Rosana Antunes, coordenadora do

Núcleo de Humanização do Trânsito e Meio Ambiente Newton Paiva, pelo trabalho de conscientização que vem fazendo focado no trânsito, meus agradecimentos. Pelos atendimentos prestados e informações disponibilizadas, agradeço ao Corpo de Bombeiros de Minas Gerais e ao Conselho de Psicologia (CRP/MG).

Este trabalho não teria encontrado seu fim sem a Karlinha e sua fantástica planilha. Obrigada, cunhada, pela consultoria e assessoria. Obrigada também a João Paulo Guerra e Leandro, da Valori Consultoria e Investimentos, pelos testes de hipóteses que orientaram as análises quantitativas finais. Agradeço também ao Laboratório de Exames e Avaliação Psicológica (Universidade Fumec) e à professora Tânia da Glória Nogueira, que possibilitaram que a pesquisa contasse com voluntárias, sem as quais não haveria tempo hábil para coletar tantos dados. São elas as estudantes de psicologia: Priscila Barcelos, Janaína Bruno Castro e Silva, Gláucia Andrade Vieira, Layla Tatiane Rocha Almeida, Tarsia Dayrell, Liziane Âmara Calixto, Cristiani Celuta, Luciana da Costa Tonaco e, com especial carinho, à amiga Heliene Leonarda Abrantes. Meninas, vocês foram essenciais! Também agradeço à Daniela Tavares, da FAFICH/UFMG, pela participação nos pré-testes.

Finalmente, sem querer tornar dos agradecimentos a dissertação, agradeço a todos os alunos para quem lecionei durante o mestrado – e que marcaram minha trajetória acadêmica de forma especial – e aos estudantes do NEGP: Gabi, Artur, Bruno e, especialmente, Mírian, pela alegre convivência do dia a dia e pelo apoio essencial na transcrição das entrevistas.

Aos que torceram por mim, que me apoiaram, acreditaram e me prestigiaram, muito obrigada! Aos que ainda nem me conhecem, mas utilizarão este trabalho e, quem sabe, poderão tirar desses escritos alguma relevante informação, vale dizer: “O que eu sou é o que me faz viver” (SHAKESPEARE).

Desiderata

Go placidly amid the noise and the haste, and remember what peace there may be in silence. As far as possible, without surrender, be on good terms with all persons. Speak your truth quietly and clearly; and listen to others, even to the dull and the ignorant; they too have their story. Avoid loud and aggressive persons, they are vexatious to the spirit. If you compare yourself with others, you may become vain or bitter; for always there will be greater and lesser persons than yourself. Enjoy your achievements as well as your plans. Keep interested in your own career, however humble; it is a real possession in the changing fortunes of time. Exercise caution in your business affairs; for the world is full of trickery. But let not this blind you to what virtue there is; many persons strive for high ideals; and everywhere life is full of heroism. Be yourself. Especially, do not feign affection. Neither be cynical about love; for in the face of all aridity and disenchantment it is as perennial as the grass. Take kindly the counsel of the years, gracefully surrendering the things of youth. Nurture strength of spirit to shield you in sudden misfortune. But do not distress yourself with dark imaginings. Many fears are born of fatigue and loneliness. Beyond a wholesome discipline, be gentle with yourself. You are a child of the universe, no less than the trees and the stars; you have a right to be here. And whether or not it is clear to you, no doubt the universe is unfolding as it should. Therefore be at peace with God, whatever you conceive Him to be. And whatever your labors and aspirations, in the noisy confusion of life keep peace in your soul. With all its sham, drudgery and broken dreams, it is still a beautiful world. Be cheerful. Strive to be happy.

(Max Ehrmann, 1927)

RESUMO

Na sociedade globalizada, observam-se a precarização dos empregos, a otimização cada vez maior dos custos, o acirramento da competitividade e a crescente demanda por terceirização de mão-de-obra e serviços. Nesse cenário, emerge uma nova categoria de trabalhadores: os motociclistas profissionais. Dentre as profissões que refletem o atual paradigma econômico, aparecem na contramão do discurso que privilegia o conhecimento e a especialização, cada vez mais solicitados pelas organizações. Porém, mostram-se extremamente relevantes à sociedade, garantindo, por meio de sua mobilidade, a efetivação de demandas pessoais e organizacionais. Desde a década de 1990, observa-se um movimento crescente dos mais diversos serviços de entrega com motocicletas: pizzas, sanduíches, jornais, correspondências e documentos urgentes com tempo curto para chegar ao destinatário. É o advento do motofrete. As motocicletas atualmente representam em Belo Horizonte 11% da frota de veículos da cidade e 53% dos acidentes de trânsito, segundo a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS). Ademais, a despeito de ter sido reconhecida pelo Ministério do Trabalho, por meio da Classificação Brasileira de Ocupação, a profissão ainda não foi regulamentada em nível federal. A fiscalização das empresas e cooperativas ainda é tímida e muitos trabalhadores se encontram em situação de irregularidade. Diante desse contexto, o estresse organizacional tornou-se uma fonte importante de preocupação, sendo reconhecido, já há décadas, como um dos riscos mais sérios ao bem-estar psicossocial do indivíduo. Tipicamente, o estresse aparece associado ao desequilíbrio entre as demandas impostas ao trabalhador e aos limites de seu próprio corpo e da sua estrutura psíquica. Assim, o objetivo geral deste trabalho é analisar a categoria dos motociclistas profissionais que trabalham na cidade de Belo Horizonte e identificar, a partir dessa análise, a ocorrência de quadros de estresse, suas fases e sintomatologia, bem como os acidentes de trânsito sofridos ou ocasionados por eles. Para atender aos objetivos delineados, procurou-se: a) mapear o perfil dos profissionais que atuam na cidade de Belo Horizonte por meio de questionário e análise de dados documentais; b) realizar diagnóstico de estresse; c) levantar as ocorrências e os tipos mais frequentes de acidentes de trânsito; e d) contrapor os dados quantitativos com os dados qualitativos, para identificar possíveis discrepâncias e ou similaridades entre eles. Quanto aos aspectos metodológicos, o estudo possui caráter exploratório, qualitativo-quantitativo. Quanto aos meios, é delineado por um estudo de campo. A amostra definida para aplicação dos questionários e do ISSL foi aleatória e representativa da população de motociclistas profissionais da cidade de Belo Horizonte, em que observou-se incidência de estresse em 48% dos entrevistados, com predominância para a fase de resistência e para os sintomas psicológicos. A etapa qualitativa fundamentou-se na técnica expressiva dos testes projetivos da psicologia, e foi realizada com *corpus* de 15 sujeitos, com ausência de estresse e presença, nas diversas fases. Seus relatos são utilizados como ilustrativos do presente estudo.

ABSTRACT

In the global society, it is possible to notice the degradation of some jobs, the cost reduction, the intensification of the competitiveness and the increasing demand for outsourcing the workforce and services. In this context, a new category of workers emerge and thrive: the professional motorcyclist. Amongst the professions that are typical of the current economic paradigm, they opposes directly the mainstream concept witch values knowledge and specialization above everything else, being more and more requested by the organizations. However, they turned out to be extremely important to the society, guaranteeing, by means of its mobility, personal and organizational demands. Since the decade of 1990, an increase tendency of diverse delivery services using motorcycles have been observed: urgent pizzas, sandwiches, periodicals, correspondences and documents with short arrival time. It is the advent of *motofrete*. The motorcycles currently stand for 11% of the fleet of vehicles in Belo Horizonte and are involved in 53% of all traffic accidents, according to Company of Transport and Transit of Belo Horizonte S/A (BHTRANS). Though, in spite of having been recognized by the Ministry of the Work, by means of the Brazilian Classification of Occupation, the profession hasn't yet been regulated at the federal level. The enforcement of the labor laws in the companies and cooperatives is still shy and many workers dwell in irregularity. Ahead of this context, organizational stress became an important concern decades ago, being recognized since then as one of the most serious risk to individual psychosocial well-being. Typically, stress develops associated to the disequilibrium between the demands imposed to the worker, the limits of their own bodies and of its psychic structure. The general goal of this work is to analyze the category of the professional motorcyclist that work in the city of Belo Horizonte and to identify, from this analysis, the occurrence of stress, its distinct phases and symptoms, as well as the traffic accidents suffered or caused by them. To respond to the general goal proposed, this study: a) identify the profile of the professionals who work in Belo Horizonte by means of a survey, along with the analysis of documentary data; b) provide stress diagnosis; c) compose an inventory of the occurrences and the most frequent types of traffic accidents; and d) put side by side the quantitative data with the qualitative data, to identify possible discrepancies or similarities between them. It is an exploratory research and the methodological strategy is the case study, with a qualitative and quantitative research. The data were collected by a survey with a representative sample of the Belo Horizonte motorcyclists and some interviews. The results show that 48% of the motorcyclists have stress, predominately on resistance phase as well as the psychological symptoms. The qualitative stage was based on the expressive technique, used on psychology projective tests, with 15 motorcyclists, with or without stress. Their speeches were used as illustrations of the present study.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Utilização do corredor	32
Figura 2 – Pista de treinamento para motociclistas	44
Figura 3 – Motociclista em Belo Horizonte com excesso de carga	50
Figura 4 – Motociclista em Belo Horizonte com carga inadequada	51
Figura 5 – Modelo básico de origem de estresse	70
Figura 6 – Modelo de tensão no trabalho	71
Figura 7 – Modelo dinâmico do estresse ocupacional	73
Figura 8 – Modelo teórico para explicar o estresse ocupacional em gerentes – MTEG	74
Figura 9 – Modelo teórico de Lipp para explicar o estresse	76
Figura 10 – Locais de aplicação do ISSL e questionários, em Belo Horizonte	86

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução da frota de veículos e motos em Belo Horizonte –1999–2005	31
Gráfico 2 – Série histórica de acidentes de trânsito envolvendo motociclista em Belo Horizonte – 2002–2005	36
Gráfico 3 – Atendimentos por acidentes de trânsito, segundo o tipo de vítima – jul/04–out/08	38
Gráfico 4 – Série histórica dos óbitos ocorridos por grupo de causas V20-V29 na RMBH, 1998–2007	40
Gráfico 5 – Evolução histórica de condutores habilitados, CNH A, em Belo Horizonte e Minas Gerais – 2001–2005.....	44
Gráfico 6 – Diagnóstico de estresse pelo teste ISSL (2005) na amostra pesquisada	106
Gráfico 7 – Fases do estresse na amostra pesquisada que apresentou estresse	107
Gráfico 8 – Predominância dos sintomas do estresse na amostra pesquisada	107

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Crescimento comparativo da população de Belo Horizonte e da frota de veículos e motos da cidade no período 1994–2006	30
Tabela 2 – Retrospecto do setor de motocicletas no período de 1975–2006	34
Tabela 3 – Crescimento do número de acidentes com moto em Belo Horizonte – 2004–2006	35
Tabela 4 – Atendimentos por acidentes de trânsito no Hospital João XXIII – jul/2004 – out/2008	36
Tabela 5 – Perfil econômico dos acidentados, segundo a faixa salarial	39
Tabela 6 – Evolução histórica de condutores habilitados, por gênero em Belo Horizonte, 2001–2005	43
Tabela 7 – Evolução histórica de condutores habilitados, por faixa etária, em Belo Horizonte, 2001–2005	43
Tabela 8 – Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG – empregos em 31/12/2007 na família ocupacional 5191 – motociclistas e ciclistas de entregas rápidas, segundo setores IBGE	49
Tabela 9 – Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo a faixa etária	96
Tabela 10 – Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo o estado civil	97
Tabela 11 – Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte segundo o número de filhos	97
Tabela 12 – Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte segundo o nível de escolaridade	97

Tabela 13 – Consumo de bebida alcoólica dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte	98
Tabela 14 – Remuneração mensal dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte	99
Tabela 15 – Tipo de contrato de trabalho dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte	99
Tabela 16 – Quantidade de contratos de trabalho formais dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte	100
Tabela 17 – Distribuição da jornada semanal de trabalho dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo o contrato de trabalho e as horas trabalhadas de fato	100
Tabela 18 – Tempo de atuação na profissão de motociclista profissional	101
Tabela 19 – Incidência de motociclistas profissionais acidentados no trânsito	101
Tabela 20 – Quantidade de acidentes de trânsito sofridos pelos motociclistas profissionais	102
Tabela 21 – Identidade profissional	103
Tabela 22 – Motivo da escolha da profissão	103
Tabela 23 – Presença de algum problema de saúde segundo os motociclistas profissionais	104
Tabela 24 – Problemas de saúde apresentados pelos motociclistas profissionais	104
Tabela 25 – Percepção dos motociclistas profissionais sobre a distância da residência ao trabalho	105
Tabela 26 – Distância da residência ao trabalho para os motociclistas profissionais	105
Tabela 27 – Sintomas que apresentaram maior frequência no ISSL dos motociclistas profissionais	108

Tabela 28 – Tipo e frequência de acidentes com os motociclistas profissionais de Belo Horizonte	111
Tabela 29 – Faixas de idade <i>versus</i> acidentes de trânsito dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte	111
Tabela 30 – Comparativo da situação das motos em Belo Horizonte, 1999 – 2006	112

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRACICLO – Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

ACTH – Hormônio Adrenocorticotrófico

BHTRANS – Empresa de Transportes e de Trânsito de Belo Horizonte S/A

CBTA – Cooperativa Brasileira de Transportes Autônomos Ltda

CDL/BH – Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte

CGET – Coordenação Geral de Estatísticas do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego

CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento de Trânsito de Minas Gerais

FATEC – Faculdade de Tecnologia do Comércio

FECOMÉRCIO – Federação do Comércio do Estado de Minas Gerais

FHEMIG – Fundação dos Hospitais do Estado de Minas Gerais

FTIPG – Fontes de tensão do indivíduo e do papel gerencial

FTT – Fontes de tensão no trabalho

FUNDACENTRO – Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina no Trabalho

GEDUC – Gerência de Educação

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ISMA – International Stress Management Association

ISSL – Inventário de Sintomas de Stress de Lipp

MECREGUL – Mecanismos de regulação

METROBEL – Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte

OSI – Occupational stress indicator

PACE – Projeto da Área Central

PED/RMBH – Pesquisa de Emprego e Desemprego de Belo Horizonte

PLAMBEL – Plano Metropolitano de Belo Horizonte

PROBUS – Programa de Organização do Transporte Público por Ônibus

PRODEMGE – Companhia de Tecnologia da Informação do Estado de Minas Gerais

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

SINDECO – Sindicato das Empresas Prestadoras de Serviços de Entregas e Coletas Através de Veículo de Duas Rodas no Estado de Minas Gerais

SINDIMOTO-MG - Sindicato dos Trabalhadores Autônomos, Motociclistas, Ciclistas e Afins de Minas Gerais

SIRTGÁS – Sindicato do Comércio Varejista Transportador de Gás Liquefeito de Petróleo do Estado de Minas Gerais

SNS – Sistema nervoso simpático

SUS – Sistema Único de Saúde

TRANSMETRO – Transportes Metropolitanos

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	19
2. SITUANDO A HISTÓRIA DO TRÂNSITO, DAS MOTOS E DOS ACIDENTES NA CIDADE DE BELO HORIZONTE	25
2.1 Retrospectiva histórica do trânsito na cidade de Belo Horizonte.....	27
2.2 As motocicletas: onde tudo começou e para onde tem caminhado	32
2.3 O crescimento nada proporcional dos acidentes de trânsito.....	34
2.4 Da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).....	41
2.5 O motociclista profissional.....	45
3. O TRABALHO E O ESTRESSE OCUPACIONAL	52
3.1 Trabalho tempo e velocidade - uma perspectiva histórica	52
3.2 Origem do estresse, mecanismos e tipologias	59
3.3 O estresse na perspectiva das correntes teóricas: biológica, psicológica e sociológica	62
3.3.1 Abordagem biológica	62
3.3.2 Abordagem psicológica	65
3.3.3 Abordagem sociológica	69
3.4 Modelos explicativos do estresse ocupacional	70
4. METODOLOGIA.....	78
4.1 Tipo de pesquisa	78
4.2 População e amostra	80
4.3 Estratégia de coleta dos dados	81
4.3.1 Da coleta dos dados documentais.....	82
4.3.2 Da aplicação dos testes e questionários.....	84
4.3.3 Da pesquisa qualitativa.....	87
4.3.4 Entrevistas complementares	89
4.4 Análise dos dados	90
4.4.1 Das análises quantitativas.....	90
4.4.2 Das análises qualitativas.....	92
5. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS	95
5.1 Perfil dos motociclistas profissionais que atuam na cidade de Belo Horizonte	95

5.2	Diagnóstico de estresse.....	105
5.3	Ocorrência e tipos mais frequentes de acidentes de trânsito	110
5.4	Dando voz aos motociclistas profissionais: os dados qualitativos se somam aos quantitativos para a explicação dos resultados	113
	CONCLUSÃO.....	124
	REFERÊNCIAS	134
	APÊNDICES	141
	ANEXOS	167

1. INTRODUÇÃO

“Eu sou eu mesmo. Divêrjo de todo o mundo... Eu quase que nada não sei. Mas desconfio de muita coisa”.

(Guimarães Rosa)

A qualquer hora do dia ou da noite, eles estão lá. De capacete fechado, parecem todos iguais. Nas avenidas mais movimentadas, passam pelos carros, criando faixas exclusivas, os “corredores”. Às vezes, parecem surgir de lugar nenhum; outras vezes, passam enfileirados como em uma procissão. Quando o sinal fecha, aglomeram-se, atropelando a faixa de pedestres. São tantos! E desaparecem, assim que o sinal se abre, quase tão rápido quanto surgiram. A cidade não para. A velocidade os chama. Correm contra o tempo, seu maior cliente. Aborrecem-se com o clima, seu maior inimigo. E compõem o trânsito, cada dia em maior número. Acidentam-se todos os dias e morrem anônimos, misturando-se nas estatísticas. São os motociclistas profissionais, popularmente denominados *motoboy*s, os sujeitos da análise do presente estudo.

Eles têm as mais diversas idades e, muitas vezes, a mesma motivação: a “falta de opção”. O discurso de que o trabalho na moto é “dinheiro rápido” se mistura com aqueles de que fizeram a opção pela profissão para “não ficar à toa”, para “sair do aperto da falta de emprego” ou, mesmo, pela própria “necessidade”. Há os que adoram a moto, a liberdade, o trabalho aparentemente livre de paredes e padrões. Mas também há aqueles que afirmam que seu tempo de *motoboy* tem prazo definido para encerrar, que o risco não compensa.

Contudo, nem todos os motociclistas são trabalhadores, e o uso da moto passou a ser associado também à violência urbana, denegrindo a imagem e o nome do *motoboy*. Quase metade deles não gosta de ser assim denominados, exatamente por causa do preconceito aí embutido, seja por causa dos marginais que, muitas vezes, utilizam-se da moto para cometer assaltos, seja pela imprudência ou imperícia de jovens despreparados que iniciam na profissão. A facilidade para adquirir uma moto e a pouca qualificação requerida para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) tipo A, associadas às facilidades para ingressar na

profissão, têm aumentado consideravelmente o número de motociclistas despreparados nas ruas e, conseqüentemente, os acidentes de trânsito por eles sofridos ou praticados.

Desde a década de 1990, observa-se um movimento crescente dos mais diversos serviços de entrega com motocicletas: pizzas, sanduíches, jornais, correspondências e documentos urgentes com tempo curto para chegar ao destinatário. É o advento do motofrete. Há cidades em que a legislação permite (o que não é o caso de Belo Horizonte) até mesmo o transporte de pessoas. É o mototáxi invadindo as ruas, constituindo-se em alternativa rápida e barata. Ressalta-se que nunca se viu tantas motos circulando e com tamanha demanda de crescimento.

Diante dessa realidade, pode-se refletir, a partir da compreensão pós-moderna de Bauman (1999), acerca do surgimento de uma nova forma de trabalhar e da construção de estilos de vida, no cenário da globalização. Para o autor, a experimentação “espaço-temporal” vivenciada pelos indivíduos extingue fronteiras, fazendo prevalecer, como também apontam Virilio (1996) e Jameson (1997), o imperativo da velocidade e da aceleração. Tem-se uma exigência de mobilidade imposta aos trabalhadores nunca antes vivenciada, na qual deve predominar “[...] a leveza, a mobilidade, a inconstância e a rapidez de movimentos. A mobilidade [...] associa-se à lógica da velocidade” (BAUMAN, 2001, p. 2). Nessa mesma argumentação, Bessi e Grisci (2006) reforçam que a articulação espaço-temporalidade ocupa posição central na vida dos indivíduos e que a gestão do tempo de forma efetiva e eficaz torna-se, portanto, o eixo central na vida dos trabalhadores.

Como alternativa para esta nova organização da sociedade, em que se observam a precarização do emprego, a otimização cada vez maior dos custos, o acirramento da competitividade, impulsionado pelos mercados mundiais, e, finalmente, a crescente demanda por terceirização de mão-de-obra e de serviços, emerge esta nova categoria, a dos motociclistas profissionais. Dentre as profissões que refletem o atual paradigma econômico, aparece na contramão do discurso que privilegia o conhecimento e a especialização, cada vez mais solicitados pelas organizações. Porém, mostram-se extremamente relevantes à sociedade, garantindo, por meio de sua mobilidade, a efetivação de demandas pessoais e organizacionais. Diniz (2003, p. 26) expõe que “o serviço prestado pelos motociclistas profissionais tem se expandido não só como alternativa de emprego, mas, sobretudo, como resposta a uma necessidade estabelecida na sociedade contemporânea”.

As motocicletas representam hoje em Belo Horizonte 11% da frota de veículos da cidade e estão associadas a 53% dos acidentes de trânsito, segundo a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS (informação verbal).¹

Em maio de 2005, por ocasião do Fórum Nacional de Secretários de Transporte Urbano e Trânsito, realizado em Belo Horizonte, reuniram-se representantes da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina no Trabalho (FUNDACENTRO), do Ministério Público Estadual e dos sindicatos que representam os motociclistas profissionais de Porto Alegre e Belo Horizonte para discutir a questão dos acidentes de trânsito. Para Oliveira (2005, p. 13) ficou claro que “a problemática dos acidentes com essa categoria de profissionais está fortemente ligada à questão do regime de trabalho a que estão submetidos”. Isso porque esses trabalhadores, pelo fato de receberem por produtividade, têm de realizar grande esforço para atender ao máximo de clientes em um dia, arriscando-se muito no trânsito. Belo Horizonte foi apontada, segundo este autor, como uma das “campeãs nacionais” (OLIVEIRA, 2005, p. 14) em acidentes mais graves de moto, com uma média de 24 internações por dia, contando apenas o Hospital João XXIII.

Os motociclistas criam corredores de passagem entre os carros nas vias públicas, arrancam retrovisores, abrem novos caminhos pelas calçadas, enfrentam a contramão e envolvem-se em acidentes. Mas também enfrentam o desemprego, a precarização do trabalho, a crescente informalidade das relações trabalhistas e as tensões, riscos e intempéries inerentes à sua função. Ademais, a sociedade estabeleceu uma relação ambígua com esses trabalhadores. Se, de um lado, demanda seus serviços, sua urgência, seus prazos, de outro, denomina-os “imprudentes” e “irresponsáveis”, e os marginaliza. Com isso, favorece o declínio de sua qualidade de vida, toda vez que é conivente com as empresas que exploram seus serviços, empresas essas que quase sempre não formalizam os contratos de trabalho e não lhes conferem seus direitos enquanto trabalhadores.

A despeito de ter sido reconhecida pelo Ministério do Trabalho, por meio da Classificação Brasileira de Ocupação (CBO), a profissão ainda não foi regulamentada em nível federal. A fiscalização das empresas e cooperativas ainda é tímida, e muitos trabalhadores se encontram em situação de irregularidade. Em verdade, não existe sequer o registro na cidade de Belo

¹ Informe repassado em reunião com o gerente de treinamento da BHTRANS em fevereiro de 2008.

Horizonte de quantas são essas empresas, cooperativas e, menos ainda, de quantos são os trabalhadores em atuação. Destarte, a informalidade é assumida como a saída imposta a estas pessoas para responder às suas necessidades de empregabilidade. Ou seja, submetem-se a trabalhos sem vínculo empregatício, sem horário definido e com remuneração atrelada à produtividade, para conseguirem uma ocupação profissional. Muitos trabalham em dois e, até, três locais diferentes, vivenciando jornadas laborais que se iniciam na madrugada e vão acabar ao final da noite. Às vezes não há folga semanal nem férias.

Zille (2005) sustenta que essas demandas decorrentes das relações de trabalho têm um custo para a saúde das pessoas.

[...] as sociedades estão passando por um processo de intensificação do ritmo em que as mudanças acontecem. Aliado a essa conjuntura, verifica-se uma deterioração da qualidade de vida dos indivíduos. Dessa forma, o estresse apresenta-se como uma variável importante, que vem atingindo os indivíduos de forma geral. Cada período da história contribui de maneira positiva para o desenvolvimento global, mas cobra um preço por esse benefício, sendo o estresse um dos preços mais habituais da atual época de turbulência sociocultural por que passa a humanidade (ZILLE, 2005, p. 61).

Diante desse contexto, o estresse organizacional tornou-se uma fonte importante de preocupação e vem sendo reconhecido, já há décadas, como um dos riscos mais sérios ao bem-estar psicossocial do indivíduo (BATEMAN e STRASSER, 1983). Tipicamente, o estresse aparece associado ao desequilíbrio entre as demandas impostas ao trabalhador e aos limites de seu próprio corpo e da sua estrutura psíquica. Em geral, é desencadeado por fatores do ambiente.

Dentre as diversas abordagens do estresse e as correntes teóricas que estudam o tema, a ênfase será dada aos estudos da Psicossomática e à compreensão do ser humano na visão biopsicossocial, partindo-se da premissa de que os processos psíquicos influenciam muito a dinâmica do corpo (LIMONGI-FRANÇA, 2008, p. 12). Segundo a autora, os sujeitos são percebidos em uma visão integrada entre as camadas biológica, psicológica e social e as respostas psicossomáticas “são processos humanos que ocorrem em reação à situação de crise, ameaça, fuga, prazer ou desprazer. São inerentes ao ser humano, mas altamente suscetíveis a condicionamentos socioculturais”.

O objetivo geral deste trabalho é analisar a categoria dos motociclistas profissionais que trabalham na cidade de Belo Horizonte e identificar, a partir dessa análise, a ocorrência de

quadros de estresse, suas fases e sintomatologia, bem como os acidentes de trânsito sofridos ou ocasionados por eles. Para tanto, procurou-se: a) mapear o perfil dos profissionais que atuam na cidade de Belo Horizonte, por meio de questionário e análise de dados documentais; b) realizar diagnóstico de estresse; c) levantar a ocorrência e tipos mais frequentes de acidentes de trânsito; e d) contrapor os dados quantitativos com os dados qualitativos, para identificar possíveis discrepâncias e ou similaridades entre eles.

Quanto à sua estrutura, este estudo compõem-se de seis capítulos, incluindo esta introdução. No segundo capítulo, apresenta-se uma retrospectiva histórica do trânsito e dos acidentes com motociclistas na cidade de Belo Horizonte, destacando o crescimento acentuado da frota de motocicletas, das habilitações em geral, especialmente a CNH A, e dos acidentes de trânsito em que estão envolvidas e os óbitos daí decorrentes. A história das motos e o perfil geral do motociclista também são descritos, demonstrando-se como a produção e a venda de motos cresceram nos últimos anos, sendo incorporadas como ferramenta de trabalho e alternativa barata e rápida ao transporte. Os dados são apresentados a partir da coleta e análise de dados documentais.

No terceiro capítulo, descrevem-se as novas configurações do trabalho e as relações com o tempo e a velocidade, a partir de dois grandes marcos históricos: a Revolução Industrial e a globalização. Para a compreensão da análise das manifestações de estresse nos trabalhadores pesquisados, é realizada uma revisão da literatura sobre o tema, desde o surgimento dos primeiros estudos de Hans Selye (1936), passando pelos principais modelos explicativos do estresse nos indivíduos, até a atual proposta de Lipp (2005), que avança nas fases do estresse propostas por Selye (1956), estabelecendo uma quarta fase. A ênfase é dada a esse modelo teórico, escolhido para explicar o estresse, por revelar-se adequado às características da população pesquisada. A vertente teórica do estresse utilizada para embasar o estudo é a psicossomática.

No quarto capítulo, desenvolve-se a metodologia utilizada no presente trabalho. Quanto aos fins, o estudo possui caráter exploratório. Quanto aos meios, é delineado por um estudo de campo. A pesquisa possui natureza quantitativa e qualitativa. A amostra foi aleatória e representativa da população de motociclistas profissionais da cidade de Belo Horizonte. Os dados foram coletados por meio de questionários, teste psicológico, entrevistas e dados documentais.

No quinto capítulo, os resultados são detalhadamente apresentados e discutidos, propiciando uma visão completa dos dados obtidos e a comparação entre aqueles descritos na literatura com os alcançados pelo estudo.

No sexto capítulo, formula-se a conclusão do trabalho, consistindo na resposta aos objetivos traçados, e na apresentação das reflexões finais e das recomendações, que apontam para propostas visando minimizar os problemas identificados relacionados aos motociclistas profissionais, além das limitações do estudo.

2. SITUANDO A HISTÓRIA DO TRÂNSITO, DAS MOTOS E DOS ACIDENTES NA CIDADE DE BELO HORIZONTE

“Cada um sabe a dor e a delícia de ser o que é”.

(Caetano Veloso)

Neste capítulo, apresenta-se uma breve retrospectiva histórica de Belo Horizonte e dos órgãos reguladores do trânsito na cidade, situando o crescimento da frota de veículos e da representação das motos, tanto no âmbito da ocupação do espaço urbano quanto na questão dos acidentes. Descreve-se, posteriormente, um panorama da evolução das motos, desde sua concepção até se tornarem uma das mais baratas alternativas de transporte da atualidade. Aliada a essa perspectiva, tem-se o crescimento das habilitações emitidas, bem como as diretrizes de obtenção da CNH A. O perfil do motociclista usuário de moto, em geral, e do motociclista profissional – o popular *motoboy* – em particular, considerando suas condições de trabalho e a regulamentação da profissão, é tratado na seqüência.

A utilização das motocicletas pelos diversos perfis de condutores e o crescimento da frota nos últimos 14 anos, com base em dados da BHTRANS, desde 1994, e do DETRAN, desde 2000, serviram de base para elucidar a evolução dessa profissão no Brasil, apresentando os dados relativos ao perfil destes trabalhadores e os acidentes de trânsito em que as motos estão envolvidas, dando ênfase à cidade de Belo Horizonte, *locus* da presente pesquisa. Visando mapear o perfil dos acidentados, as frequências de internações e os óbitos decorrentes desses acidentes, são referenciados os dados disponibilizados pelo Sistema Único de Saúde (SUS), via DATASUS, pelo DETRAN e pelo principal hospital da rede pública de Belo Horizonte para atendimento de emergência, o Hospital João XXIII.

Por ser relativamente nova a temática dos motociclistas profissionais, pouco se encontra a respeito na literatura acadêmica, especialmente sob o viés comportamental, que coloca os sujeitos no centro da análise, e não apenas os apresenta como uma compilação de números e estatísticas (sempre crescentes). Dois estudos realizados com motociclistas e *motoboys* no Brasil merecem destaque, pois ofereceram subsídios e algumas diretrizes para o presente trabalho. O primeiro e mais relevante deles, que se tornou referência nacional, trata-se da

dissertação de Diniz (2003), na linha de pesquisa Ergonomia e Organização do Trabalho, do Mestrado de Engenharia de Produção da UFMG, denominada “Entre as Exigências do Tempo e os Constrangimentos do Espaço: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais”. O autor aborda o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação do acordo coletivo e a prevenção de acidentes, a partir da compreensão da atividade pela ergonomia. Como resultado final do trabalho, foram elaboradas duas principais publicações: *Guia de Orientação aos(as) usuários(as) dos Serviços de Motofrete*, para ser entregue à população, e o manual *Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete* (DINIZ, 2007).

O segundo estudo relevante é de Martins e Lourenço (2004), que realizaram pesquisa de estresse em *motoboys* na cidade de Juiz de Fora, aplicando o Inventário de Sintomas de *Stress* de Lipp (ISSL) – mesmo teste psicológico utilizado na presente pesquisa – em 135 trabalhadores, encontrando alta presença de estresse em 50,4% da amostra total. Na apresentação e análise dos resultados, ambos os trabalhos serão comparados com os dados obtidos no presente estudo.

Estudos da Medicina e Psicologia do Tráfego e da Engenharia de Transportes também vêm sendo divulgados pelas associações correlatas, especialmente a Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) e a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET), (MARTINEZ FILHO, 2006; SCHNEIDER, 2005). Além disso, a mídia impressa, eletrônica e televisionada expõe, quase semanalmente, matérias envolvendo os *motoboys*, algumas colocando-os como vilões do trânsito; outras, como vítimas. Contudo, os trabalhos, em geral, apresentam estatísticas, são predominantemente quantitativos e deixam de lado a centralidade do sujeito ao ignorar suas falas.

Na tentativa de compreender por que o problema dos acidentes envolvendo motocicletas em Belo Horizonte se agravou nos últimos anos, a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS) (s.d.) elaborou um relatório de pesquisa em que foram identificadas as quatro principais causas: a) surgimento dos serviços de “motofrete” como um novo “fenômeno urbano”; b) desemprego crescente e modelos de terceirização aplicados às organizações; c) facilidade de aquisição de motos, cada vez comercializadas com preços mais acessíveis e com pagamentos parcelados; e d) grande número de jovens tornando-se

motociclistas, número estimado entre 30 mil e 40 mil em 2008, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Também é importante ressaltar que no mencionado estudo, foram identificados três grupos de motociclistas: 1º) aqueles que utilizam a moto para lazer; 2º) aqueles que utilizam a moto como alternativa para o transporte; e 3º) aqueles que utilizam a moto para fins de trabalho, os chamados *motoboys* – ou motociclistas profissionais, terminologia definida como mais adequada neste estudo –, mais vulneráveis aos acidentes, devido ao “tempo de exposição ao risco, comportamento ‘cronofágico’, pressão externa – cobrança por celular (patrão e cliente) – e ‘direção agressiva’ (proveniente de uma cultura organizacional)” (BHTRANS, s.d.).

Contudo, cabe a ressalva de que grande parte das estatísticas oficiais disponíveis não faz essa distinção entre o motociclista profissional e o usuário da moto para outros fins, o que dificulta e pode distorcer a análise dos dados. O próprio número de trabalhadores de moto não é exato, sendo os valores anteriormente apontados (30 a 40 mil) apenas estimados. Ademais, não há separação nos dados dos acidentes e óbitos, e, portanto, não há como atribuir arbitrariamente maior ou menor responsabilidade a determinado grupo, seja o simples usuário que se desloca na motocicleta, aquele que dela se utiliza para passeio ou o trabalhador que vive da moto.

2.1 Retrospectiva histórica do trânsito na cidade de Belo Horizonte

Recuperando a história da cidade, pode-se afirmar que Belo Horizonte foi planejada por engenheiros e técnicos com o objetivo de ser ordenada e de funcionar em perfeita harmonia. Segundo Gouvêa (2005, p. 102) “sob inspiração do positivismo, a planta original refletia o ideal de uma cidade funcional e organizada”. No centro, o traçado geométrico e regular estabelecia um padrão de ruas retas, formando uma espécie de quadriculado. As avenidas eram mais largas e dispostas em sentido diagonal. Para essa área, cujo limite era a Avenida do Contorno, foi implantada toda a estrutura urbana de transportes, educação, saneamento e assistência médica. Nela também foram construídos os edifícios públicos estaduais e os estabelecimentos comerciais. A cidade foi inaugurada em 12 de dezembro de 1897, por uma exigência da Constituição do Estado. Contudo, parte de suas construções não havia sido

concluída e algumas de suas ruas e avenidas abertas no meio do mato ainda não haviam sido urbanizadas.

Em 1912, foi criado o Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN/MG), órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito em Minas Gerais, na área urbana, subordinado à Polícia Civil do Estado e responsável pelo planejamento, coordenação, supervisão e execução das atividades de trânsito, nos termos da legislação em vigor. Teve sua origem quando a Guarda Civil do Estado recebeu a incumbência de formar um contingente de policiais que seria encarregado de exercer o policiamento do trânsito na Capital, como medida de segurança, devido ao crescimento do número de veículos automotores (DETRAN, 2008b).

Em 1928, criou-se a Inspetoria de Veículos de Belo Horizonte, que, a princípio, funcionava anexa à Guarda Civil, com sede na Avenida João Pinheiro. Por decreto do Governo do Estado, a Inspetoria de Veículos veio a ser transformada em Serviço Estadual de Trânsito, com jurisdição em todas as cidades mineiras. Ficou, assim, desligada da Guarda Civil (DETRAN, 2008b).

Ainda na década de 1920, a indústria de Belo Horizonte ganhou impulso, e a modernidade chegou à capital. Os serviços urbanos foram ampliados para atender a uma população sempre crescente. Os automóveis tornaram-se cada vez mais comuns, exigindo a criação de um código de trânsito e da primeira autoescola. Gouvêa (2005, p. 102) aponta a “urbanização acelerada, surgimento de uma classe média motorizada, enorme contingente de pobres gerado pelo êxodo rural e pelo processo de concentração de renda” como fenômenos sociais que contribuíram para a falta de continuidade no planejamento inicialmente definido e que “atropelaram” a cidade ao longo dos anos, provocando crescimento desordenado e, como conseqüências, a degradação ambiental e a deterioração da qualidade de vida urbana.

Pelo decreto de 18 de março de 1938, o Serviço Estadual de Trânsito foi transformado em Departamento Estadual de Trânsito e, finalmente, em 1966, quando da vigência do Código Nacional de Trânsito – Lei 5.108 Federal – assumiu a denominação de Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN-MG). A sigla DETRAN passou a ser padrão para todos os órgãos congêneres do país (DETRAN, 2008b).

Na década de 1970, Cardoso (2003) aponta que a cidade comportava um milhão de habitantes e que continuava crescendo desordenadamente. Nas regiões norte e oeste, e nos municípios vizinhos, com a criação de distritos industriais e a instalação de empresas multinacionais, a população tornava-se cada vez mais densa. O transporte individual, segundo esse autor, era privilegiado em detrimento ao transporte coletivo, o que coincidiu com o crescimento da indústria automobilística no País.

Na tentativa de resolver os problemas causados pela falta de planejamento, Cardoso (2003) cita várias medidas adotadas, como a criação do Plano Metropolitano de Belo Horizonte (PLAMBEL) e a delimitação da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Gouvêa (2005, p. 103) explica que a PLAMBEL passou a ser a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, buscando atender aos dispositivos da Lei Complementar Federal 14/1973, “que institucionalizou as oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras”. Segundo o autor, sua atuação apresentou grande dinamismo na área de transportes no período de 1975 a 1980 e que “coube a essa agência a coordenação de todo o processo de organização institucional da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Metrobel)” (p. 104).

A Metrobel foi criada para “gerenciar os sistemas metropolitanos de transporte e trânsito” (GOUVÊA, 2005, p. 104) de Belo Horizonte e região metropolitana. Administrou, a partir de 1980, a rede de transporte público e o sistema viário da RMBH. Gouvêa (2005, p. 115) cita entre os projetos implementados os dois de maior repercussão entre a população: “o Programa de Organização do Transporte Público por Ônibus (Probus) e o Projeto da Área Central (Pace)”. Ainda segundo o autor, a Metrobel teve entre junho de 1980 e abril de 1983 sua principal fase. A partir dessa data, seu declínio se inicia, terminando com a extinção da instituição em 1987, “através da mesma lei que criou a autarquia Transportes Metropolitanos (Transmetro)” (p. 119).

Segundo a Lei Estadual 9.527, “a Transmetro teria por finalidade implantar, administrar e operar, diretamente e por contratação de terceiros, os serviços de interesse comum dos municípios integrantes da RMBH relativos a transporte e sistema viário” (GOUVÊA, 2005, p.119). Contudo, para o autor, esse novo modelo de gestão representou um retrocesso, uma vez que estava subordinado ao governo do estado, ao contrário da extinta Metrobel, que contava com a participação das prefeituras, podendo ser “democratizada” caso o papel do

estado nas atividades deliberativas fosse reduzido e a participação dos municípios metropolitanos fosse ampliada.

Por fim, nasce a Empresa de Transportes e de Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS), em 1991, cumprindo a Lei Orgânica de Belo Horizonte, n. 5.953,

[...] com a finalidade de planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal, observando o planejamento urbano municipal (GOUVÊA, 2005, p. 120).

Cardoso (2003) menciona que o órgão reestruturou o sistema de transporte coletivo com a criação do chamado “BH Bus”, implantou estações de ônibus em regiões de grande demanda e estabeleceu canais de comunicação com os usuários de transportes urbanos. Contudo, a Transmetro continuava existindo, até 1994, um ano após a municipalização do transporte e do transporte público em Belo Horizonte pelo prefeito Patrus Ananias (GOUVÊA, 2005).

Em 1996, o Plano Diretor da Cidade e a Lei de Uso e Ocupação do Solo passaram a regular e ordenar o crescimento da Capital. Contudo, a expansão populacional e o crescimento econômico levaram à formação de novos eixos de circulação de pessoas e mercadorias, que provocaram transformações do espaço urbano e do perfil da rede de transportes da cidade, que superavam a capacidade de gerenciamento dos órgãos de trânsito.

Aparece um novo elemento, até então pouco presente no cenário da cidade: a crescente frota de motocicletas, principalmente a partir da década de 1990. Segundo informações da BHTRANS, de 1994 até 2006 a população de Belo Horizonte cresceu 17%, contra 247% da frota de motos (TAB. 1).

TABELA 1

Crescimento comparativo da população de Belo Horizonte e da frota de veículos e motos da cidade no período 1994 – 2006

ITEM	1994	2006	Crescimento (%)
População	2.044.500	2.395.329	17
Frota de veículos	536.874	931.287	73
Frota de motos	27.395	95.224	247

Fonte: BHTRANS (s.d.)

O GRÁF.1 detalha os números apresentados na TAB.1. É possível perceber o crescimento do total da frota de veículos na cidade no período de 1999 a 2005, com destaque para a frota de motocicletas, segundo as informações da Companhia de Tecnologia da Informação do Estado de Minas Gerais (PRODEMGE) (DETRAN, 2008b). Vale ressaltar que a Tabela 1 refere-se a um período cronológico maior, porém o Gráfico 1 apresenta os detalhes do período a que faz menção.

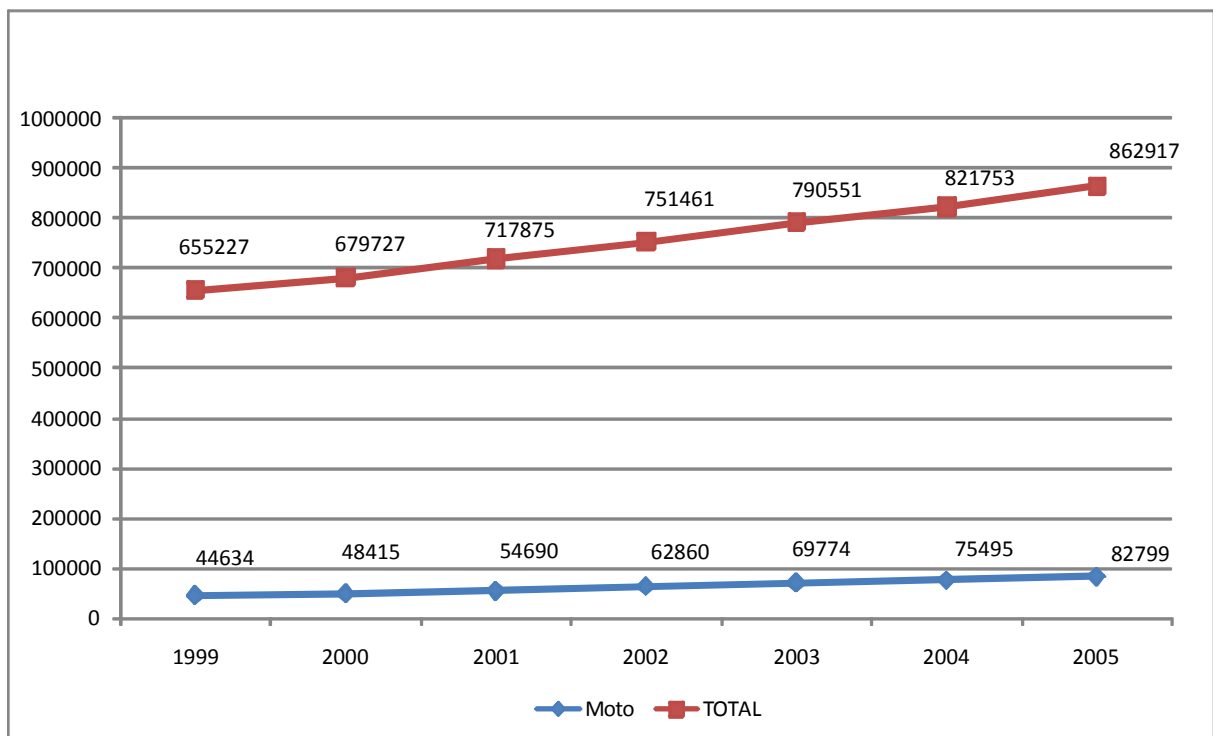


GRÁFICO 1 – Evolução histórica da frota de veículos, por categoria em Belo Horizonte – 1999 – 2005

Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos dados da PRODEMGE (DETRAN, 2008b)

Os motociclistas criaram uma nova configuração do trânsito, utilizando um espaço de circulação que não existia denominado “corredor” (FIG.1). O Código de Trânsito Brasileiro, que entrou em vigor em 1998, trazia em seu art. 56 a proibição explícita ao condutor de motocicletas de trafegar entre as faixas, entre a calçada e entre veículos ocupando a faixa à direita. O artigo, no entanto, foi vetado pelo ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, em 2003, sob o argumento de que restringia a utilização das motos, veículo largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento em todo o mundo.



FIGURA 1 – Utilização do ‘corredor’

Fonte: BHTRANS (s.d.)

Contudo, a interpretação do DETRAN aponta para outros artigos do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2007, p. 61; 63) em que as motos poderiam ser enquadradas na proibição de usarem o “corredor” formado por carros: O art.199 define como infração “ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda”; e o art. 211 proíbe "ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados". Mesmo diante dessa interpretação, não é aplicada penalidade pelos órgãos que fiscalizam o trânsito quando há o desrespeito dos arts. 199 e 211 por parte dos motociclistas.

A partir da retrospectiva histórica do trânsito na cidade, revela-se importante recuperar a história das motocicletas, para perceber como elas foram ocupando cada vez mais parcelas do mercado automotivo e representam hoje, só em Belo Horizonte, 11% da frota total de veículos, segundo a BHTRANS (informação verbal).²

2.2 As motocicletas: onde tudo começou e para onde tem caminhado

A história das motos começa em 1869, segundo Lima (2008), quando o americano Sylvester Roper e o francês Louis Perreaux equiparam uma bicicleta com motor a vapor (forma de

² Informe repassado em reunião com o gerente de treinamento da BHTRANS em fevereiro de 2008.

energia bastante utilizada na época em meios de transporte como navios, locomotivas e ônibus). Com o advento do motor a gasolina, em 1920, Lima (2008) explica que os modelos a vapor foram abandonados definitivamente. O autor afirma que data de 1885 a primeira motocicleta com motor de combustão interna, fabricada, na Alemanha, por Gottlieb Daimler, ajudado por Wilhelm Maybach. Ainda segundo Lima (2008), o motor de combustão interna possibilitou a fabricação de motocicletas em escala industrial. A primeira fábrica surgiu em 1894, na Alemanha. Já em 1910 existiam 394 empresas do ramo no mundo, 208 delas só na Inglaterra. Porém, a maioria fechou por não resistir à concorrência.

Nesse cenário, os fabricantes, buscando diferenciação, tentavam introduzir inovações e aperfeiçoamentos, usando a originalidade como diferencial em seus produtos. Após a Segunda Guerra Mundial, observou-se a invasão progressiva das máquinas japonesas no mercado global, com suas motos de *design* moderno, preços acessíveis, alta tecnologia e motores leves e potentes. O Japão causou na época o fechamento de fábricas no mundo inteiro, restando nos Estados Unidos apenas a tradicional *Harley-Davidson*.

No Brasil da década de 1960 a facilidade para a aquisição de carros, decorrente do crescimento da indústria automobilística, paralisou a indústria de motocicletas, permanecendo assim até a década de 1970. Nessa época, o motociclismo ressurgiu com força, inicialmente impulsionado pela importação de motos japonesas (especialmente Honda, Yamaha e Susuki) e, posteriormente, pela instalação dessas montadoras no Brasil. Contudo, nos anos de 1980 o País viveu uma crise financeira, observando-se outra retração no mercado de motocicletas, quando várias destas montadoras fecharam as portas.

Com a expansão populacional e o crescimento econômico da Capital mineira nos anos de 1990, acentua-se novamente o mercado de venda de motos. A TAB. 2 apresenta um panorama da produção e venda de motocicletas no Brasil, por mercado, de 1975 a 2005, segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) (2008). Esses dados revelam que em 2007 foram comercializadas no mercado interno 22,7% a mais de motos em relação a 2006, “o que significa dizer que a cada ano ruas e avenidas do país são invadidas por 400 mil novas motocicletas” (CRESPO, 2008, p. 36).

TABELA 2
Retrospecto do setor de motocicletas no período 1975 – 2006

Ano	Produção	Vendas		
		Mercado interno	Exportação	Total
2007	1.734.349	1.600.157	139.880	1.740.037
2006	1.413.062	1.268.041	163.379	1.431.420
2005	1.214.568	1.024.987	184.592	1.209.579
2000	634.984	574.149	60.260	634.409
1995	217.327	200.592	12.930	213.522
1990	146.735	123.169	15.460	138.629
1985	161.378			
1980	125.000			
1975	5.220			

Fonte: ABRACICLO, 2008.

A ABRACICLO prevê que até o final do ano de 2008, serão produzidas e comercializadas 2.0400.000 motocicletas. Desse montante, apenas 110.000 serão destinadas a exportação. Todo o restante deverá ser absorvido pelo mercado interno.

Segundo Martinez Filho (2006, p. 30), a estratégia da indústria que transformou a motocicleta em bem de consumo popular “incorporou os consumidores das faixas de renda C e D por meio de financiamentos de longo prazo e consórcios cujas prestações fossem equivalentes ao que se gastava com o transporte coletivo nas grandes cidades”. Para o autor, a motocicleta representa “a liberdade individual do desconforto, insegurança e ineficiência históricos do transporte coletivo das cidades brasileiras”.

Contudo, o aumento da oportunidade de aquisição de uma motocicleta não foi proporcional ao preparo oferecido ao futuro condutor. Com tantos novos motociclistas circulando, para todas as finalidades, aumentaram também os acidentes envolvendo as motos e, conseqüentemente, os óbitos decorrentes desses acidentes. Os itens a seguir abordarão essas questões, além do aumento das emissões de habilitações, especialmente a CNH tipo A.

2.3 O crescimento nada proporcional dos acidentes de trânsito

As motos passaram a ser produzidas e comercializadas e estão presentes nas ruas das cidades de todo o Brasil nos últimos trinta anos, ainda mais expressivamente nos últimos cinco anos. Segundo a BHTRANS (2006), de 5% da frota total de veículos em 1994 passaram a 10,2% da frota da cidade de Belo Horizonte em 2006 e a mais de 11% em 2008. De responsáveis por menos de 10% do total de acidentes de trânsito da cidade em 1994, passaram a 48,6% em 2006 e já atingem mais de 53% em 2008 (TAB. 3).

TABELA 3
Crescimento do número de acidentes com moto em Belo Horizonte – 2004 – 2006

Ano	Acidentes de Trânsito		Acidentes com Motociclistas		Representatividade dos acidentes com moto (%)
	Total	Crescimento proporcional (%)	Total	Crescimento proporcional (%)	
2004	13.073		5.841		44,7
		4,0		12,9	
2005	13.594		6.596		48,5
		1,5		1,7	
2006	13.798		6.708		48,6

Fonte: BHTRANS (s.d.)

Quanto aos atuais acidentados no trânsito, 55,5% são motociclistas, sendo 34,1% vítimas não fatais e 21,4% vítimas fatais (BHTRANS, 2006).

Esta tabela pode ser complementada pelo GRÁF.2, que expõe as informações do DETRAN (2008) quanto à série histórica de acidentes de trânsito com vítimas envolvendo motociclistas na cidade de Belo Horizonte no período de 2000 a 2005, demonstrando que mais que dobraram as vítimas desses acidentes em apenas cinco anos. Percebe-se que o salto brutal dos acidentes com vítimas se deu a partir de 2003, momento em que ocorreu a liberação do uso do “corredor”.

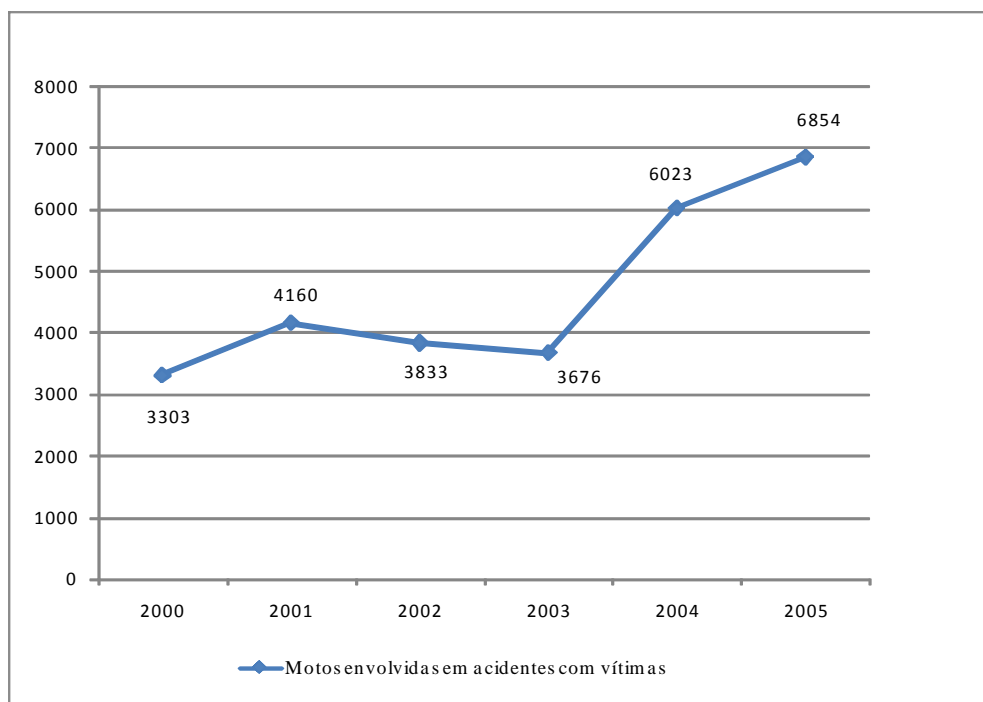


GRÁFICO 2 - Série histórica de acidentes de trânsito envolvendo motociclista em Belo Horizonte – 2000 – 2005
 Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos dados do DETRAN (2008).

O Hospital João XXIII apresenta números mais recentes em relação aos atendimentos por acidentes de trânsito ocorridos na cidade. A TAB. 4 apresenta o total de acidentados no trânsito que deram entrada no hospital e destaca especificamente os motociclistas. A coluna de proporção demonstra a relação entre o percentual entre dessas vítimas e as vítimas totais do trânsito. Percebe-se pequena diferença entre os números apresentados pelo DETRAN e pelo hospital, uma vez que o primeiro relaciona-se aos atendimentos ocorridos também em outros hospitais. Contudo, vale ressaltar a expressividade do Hospital João XXIII por concentrar a grande maioria dos atendimentos da cidade de Belo Horizonte, da região metropolitana e das pequenas cidades próximas à Capital.

TABELA 4

Atendimentos por acidentes de trânsito no Hospital João XXIII – jul/2004 a out/2008

Ano	Total de Acidentes	Acidentes com Motociclistas	Proporção (%)
2004	8.576	3.031	35,3%
2005	15.429	5.774	37,4%
2006	15.220	6.110	40,1%
2007	17.005	7.732	45,5%
2008	14.432	7.234	50,1%

Fonte: Gestão de Informação/SIGH/Hospital João XXIII (LADEIRA, 2008)

Ressalta-se que os dados apresentados no GRÁF. 2 e nas TAB. 3 e TAB. 4 são indicativos do crescimento total de acidentes com motociclistas, sem distinção se o acidentado fazia uso da moto para passeio, deslocamento ou trabalho. O acidentado de trânsito que chega ao hospital ou que é socorrido pelo resgate do Corpo de Bombeiros não é registrado quanto ao uso que fazia do veículo no momento do acidente, nem se foi ele o responsável direto ou a vítima. A inexistência desse procedimento dificulta a análise e impossibilita fazer qualquer inferência arbitrária sobre os maiores causadores dos acidentes apenas com base nesses números. Contudo, os dados são relevantes para apontar para uma crescente e alarmante situação de vulnerabilidade das motos no que tange aos acidentes de trânsito.

Imagina-se que aquele que passa mais tempo sobre a moto tem maiores chances de acidentarse, devido ao tempo de exposição ao trânsito. Na tentativa de sanar esse questionamento, a BHTRANS realizou, em 2006, uma pesquisa para compreender os acidentes de moto ocorridos na capital no último ano. Por meio do Instituto VER, realizou entrevista com 101 motociclistas que se envolveram em acidentes de trânsito nos últimos anos. A coleta de dados foi feita entre os dias 10 e 20 de agosto de 2006 por meio de entrevistas pessoais realizadas por pesquisadores treinados. Chegou-se à seguinte conclusão: 68% dos acidentados utilizavam a moto para trabalho, 26% para deslocamento e apenas 6% para lazer no momento do acidente (BHTRANS, 2006).

O GRÁF. 3 permite uma melhor visualização da realidade dos acidentes, comparando os registros de atendimento do Hospital João XXIII no período de julho de 2004 a outubro de 2008, segundo tipo de vítima do trânsito (acidentes com bicicletas, automóvel, motocicleta, ônibus, pedestres e outros). Observa-se a linha que representa as motos muito acima das demais e em um movimento sempre crescente, mesmo com oscilações entre períodos.

Também é importante ressaltar que nos anos de 2007 e 2008, 18% de todos os motociclistas profissionais de Belo Horizonte (considerando-se 40 mil), acidentaram-se no trânsito e foram encaminhados ao Hospital João XXIII.

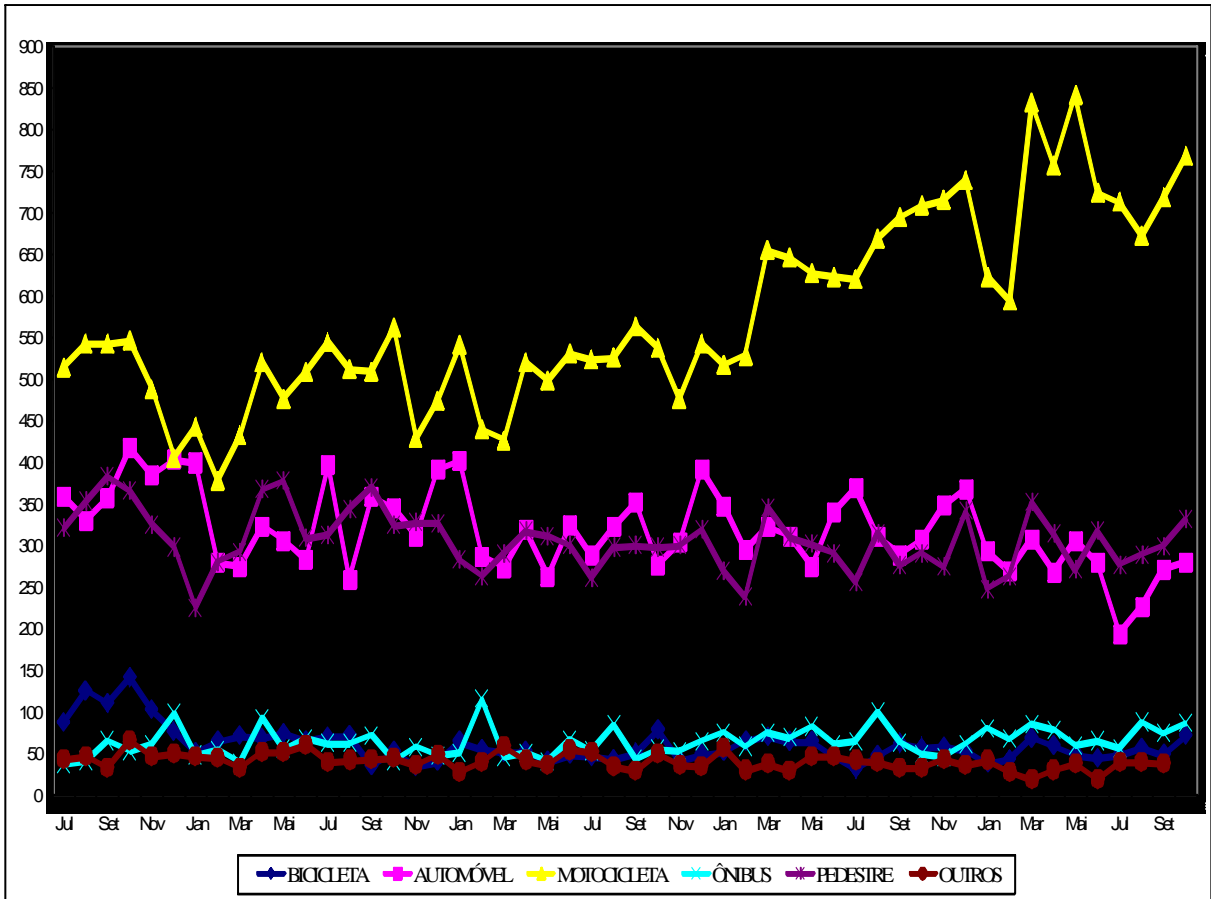


GRÁFICO 3 – Atendimento por acidentes de trânsito, segundo o tipo de vítima – jul/04 – out/08

Fonte: Gestão de Informação/SIGH/Hospital João XXIII (LADEIRA, 2008)

Quanto ao perfil geral dos acidentados de motos, dados gerais da última pesquisa da BHTRANS (2006) apontaram que 95,7% são homens, sendo 80,2% entre 18 e 35 anos. Quanto à escolaridade, 67% possuem segundo grau (completo ou incompleto), contra apenas 11% que possui curso superior (completo ou incompleto). Em relação à renda destes acidentados, a TAB. 5 demonstra que 48% recebem de 2 a 5 salários mínimos, reforçando a argumentação central de que a moto cresceu como meio de transporte para a população de baixa renda, devido às facilidades de aquisição e ao baixo custo de manutenção, além de ter se tornado um equipamento de trabalho do profissional motociclista.

Schneider (2005, p. 32) corrobora os dados aferidos pela BHTRANS, apontando que grande parte dos condutores de motocicletas que mais se envolvem em acidentes “apresentam baixo nível de informação, pouca prática e experiência na condução de um veículo no trânsito urbano, estresse excessivo do condutor em virtude da falta de regulamentação do trabalho de moto-carga, entre outros”.

TABELA 5
Perfil econômico dos acidentados, segundo a faixa salarial

Renda (em salários mínimos)	Frequência (%)
Até 1 SM	2
De 1 a 2 SM	21
De 2 a 5 SM	48
De 5 a 10 SM	17
De 10 a 20 SM	9
NS/NR	4

Fonte: BHTRANS, 2006

O perfil dos acidentados, ainda segundo a BHTRANS (2006) aponta para 57,7% dos condutores com até seis anos de habilitação, estando 29,5%, mais da metade, nos primeiros dois anos da carteira. Ressalta-se que todos esses dados disponibilizados pela BHTRANS vão ao encontro do perfil mapeado na amostra pesquisada, a ser detalhado no capítulo 5.

Os acidentes são de todos os tipos e acarretam as mais diversas consequências. Em última instância, têm levado à morte prematura centenas de jovens todos os anos, no auge de sua capacidade produtiva. Segundo Jorge e Koizumi (2006), no município de São Paulo verificou-se no período pesquisado a ocorrência de, aproximadamente, quatro óbitos por dia em consequência de acidentes de trânsito em geral, sendo uma destas vítimas motociclista. Em Belo Horizonte, segundo o Corpo de Bombeiros³, são atendidos, em média, 35 acidentados de moto por dia.

Pesquisando os dados do DETRAN (2008) no período de 2000 a 2005, demonstra-se o crescimento dos óbitos na cidade de Belo Horizonte. Contudo, esses dados, além de se encontrarem menos completos, apresentam diferenças em relação àqueles levantados pelo DATASUS. Segundo as Informações da Saúde Epidemiológicas e Morbidade (BRASIL, 2008), essas tabelas do SUS são divididas por: a) local de residência; b) óbitos por Capital segundo Grupo de Causas; c) Grande Grupo de Causas: V01-V99 – acidentes de transporte; d) Grupo de Causas: V20-V29 – motociclista traumatizado em acidente de transporte; e e) Categorias de Causas: V20 – Motociclista traumatizado por colisão com pedestre ou animal; V21 – Motociclista traumatizado por colisão com veículo de pedal; V22 – Motociclista traumatizado por colisão com veículo motor; V23 – Motociclista traumatizado por colisão com automóvel pickup caminhonete; V24 – Motociclista traumatizado por colisão com

³ Informação disponibilizada em contato telefônico com o subtenente Gertel, em 6 de novembro de 2008.

veículo pesado ônibus; V25 – Motociclista traumatizado por colisão com trem veículo ferroviário; V26 – Motociclista traumatizado por colisão com outro veículo não-motorizado; V27 - Motociclista traumatizado por colisão com objeto fixo parado; V28 – Motociclista traumatizado por acidente de transporte sem colisão; e V29 – Motociclista traumatizado por outros acidentes de transporte.)

Para compor o GRÁF. 4, foram levantados todos os óbitos ocorridos na RMBH no período de 1998 a 2007 com acidentados no grupo de causas V20-V29 residentes na cidade.

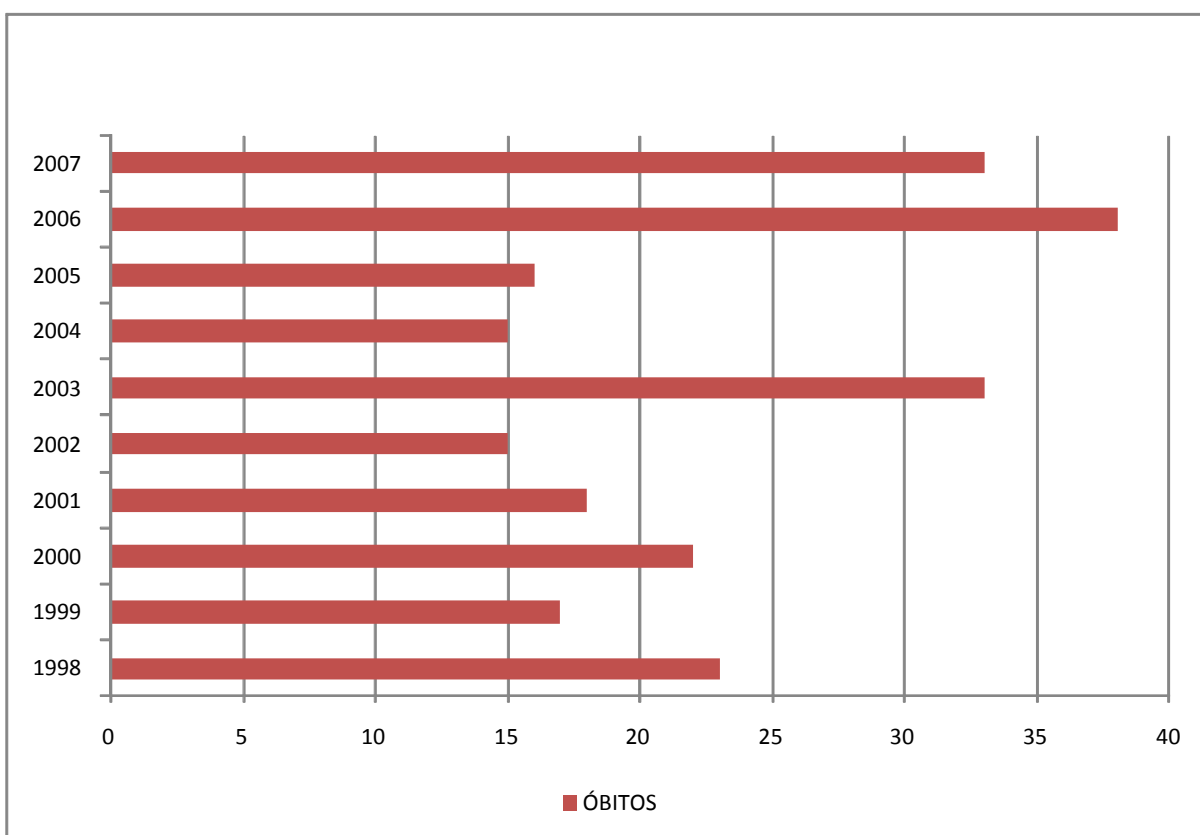


GRÁFICO 4 - Série histórica dos óbitos ocorridos por grupo de causas V20-V29 na RMBH – 1998–2007

Fonte: Elaborado pela autora, segundo dados do DATASUS, (BRASIL, 2008b).

A despeito do crescente número de acidentes e dos óbitos deles decorrentes, as motos são hoje não apenas uma alternativa ao transporte coletivo, mas, principalmente, uma alternativa ao desemprego.

2.4 Da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH)

O processo para obter a carteira de habilitação possui orientações iniciais para todas as categorias. As diretrizes do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem que, inicialmente, é preciso ter 18 anos ou mais, saber ler e escrever, e possuir carteira de identidade. O interessado deve fazer o exame de aptidão física e mental (antigo exame médico e psicotécnico), apresentar documento de identidade (RG), fotos 3x4 e comprovante de residência, pagar as taxas exigidas. Passada esta etapa, o candidato apto deve escolher o Centro de Formação de Condutores (Auto-Escola) de sua preferência e participar das 45 horas obrigatórias de aulas teóricas e técnicas para preparar-se para o exame de legislação de trânsito. Este exame possui 30 questões, sendo necessário acertar no mínimo 21.

Aprovado nesta etapa, o candidato poderá fazer aulas práticas de direção utilizando veículo da categoria para qual deseja se habilitar, na companhia de um instrutor. O mínimo exigido é de 20 horas antes da marcação do exame. Por último, é realizado o exame prático de direção e baliza. O candidato aprovado recebe a Permissão para Dirigir, cuja validade é de um ano. Após este período, a Carteira Nacional de Habilitação será concedida se o motorista não cometer nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, ou for reincidente em infração de natureza média. Se não atender aos requisitos referidos, deverá refazer todo o processo de habilitação novamente.

A partir de 1 de janeiro de 2009, obter a carteira de habilitação tornou-se mais difícil. O CONTRAN (2008), atento às reivindicações dos DETRANs e ao aumento exponencial dos acidentes envolvendo os motociclistas, publicou a Resolução 285, de 29 de julho de 2008⁴, que visa “alterar e complementar o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências”:

Considerando a crescente incidência de acidentes de trânsito envolvendo veículos de duas rodas, em todo o País; Considerando a necessidade de melhorar a formação do condutor de veículo automotor, em particular o motociclista; Considerando a necessidade de reforçar e incluir conteúdos específicos à formação de condutores motociclistas; Considerando a necessidade de revisar os conteúdos e a carga horária do curso de formação teórico-técnico dos candidatos à habilitação (CONTRAN, 2008).

⁴ Disponível em http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_285.pdf.

A Resolução aumentou a carga horária e os conteúdos a serem vistos pelos candidatos em autoescolas. O curso teórico cresceu 50% na carga horária, passando de 30 para 45 horas. Nessa etapa, terá incremento o tempo dedicado aos conteúdos de direção defensiva, de 8 para 16 horas; legislação, de 12 para 18 horas; e noções de funcionamento do veículo, de 2 para 3 horas. A duração exigida para o curso prático, que inclui aulas de direção, aumentou mais de 30%, passando de 15 para 20 horas. As aulas práticas e os exames de rua para motociclistas não ficarão restritos a pistas fechadas, podendo ser realizados nas ruas e em condições adversas de tempo e trânsito.

A Lei Seca, com vigência desde junho/2008, será contemplada no item “Consequências da ingestão de álcool e psicotrópicos”. O saldo positivo da Resolução, para o CONTRAN (BRASIL, 2008a), está na possibilidade de formar condutores mais conscientes e preparados. De olho na explosão da frota de motos e nas estatísticas de acidentes nessa categoria, o Conselho quer que os professores ensinem a evitar desastres envolvendo veículos de duas rodas, além de cuidados com a vítima motociclista.

Existem cinco categorias de motoristas, regidas pelo art. 143 do CTB:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral; II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista; III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas; IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista; V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria trailer (BRASIL, 2007, p. 50-51).

A TAB. 6 mostra que em ambos os sexos cresceu o número de condutores habilitados e que, proporcionalmente, esse número aumentou mais entre as mulheres – 31% contra 16% dos homens. Porém, os homens ainda representam a maioria, perfazendo 67% do total. Não há distinção nas estatísticas do DETRAN de tipo de habilitação por gênero. Desse modo, não há como estabelecer tal correlação.

TABELA 6

Evolução histórica de condutores habilitados, por gênero em Belo Horizonte – 2001–2005

SEXO	2001	2002	2003	2004	2005
Masculino	448.709	480.679	504.704	524.180	544.271
Feminino	198.214	217.756	236.210	252.041	267.828
TOTAL	646.923	698.435	740.914	776.221	812.099

Fonte: PRODEMGE (DETRAN, 2008a).

Do mesmo modo, como mostra a TAB.7, os jovens na faixa de 18 a 25 apresentam-se, em números absolutos, em quantidade maior que aqueles situados na faixa de 26 a 30 anos. Porém, são esses últimos os que aferiram, proporcionalmente, maior crescimento entre os habilitados (37%) no referido período.

TABELA 7

Evolução histórica de condutores habilitados, por faixa etária, em Belo Horizonte–2001–2005

FAIXA ETÁRIA	2001	2002	2003	2004	2005
18/25	91.593	108.341	116.818	119.662	121.244
26/30	74.768	81.915	89.783	97.837	105.930
31/40	162.274	170.545	177.293	182.159	188.154
40 ou mais	318.288	337.634	357.020	376.563	396.771
TOTAL	646.923	698.435	740.914	776.221	812.099

Fonte: PRODEMGE (DETRAN, 2008a).

Diante do panorama apresentado, as CNH A representam, segundo as estatísticas do DETRAN (2008b), apenas 1,9% de todas as habilitações emitidas no período de 2001 a 2005 na cidade. Contudo, seu crescimento absoluto pode ser considerado expressivo, chegando praticamente a dobrar no estado de Minas Gerais e a apresentar aumento de 64% no referido período em Belo Horizonte. O GRÁF. 5 representa essa evolução histórica, bem como o crescimento comparativo citado. Ressalta-se que os números referentes ao estado de Minas Gerais englobam a cidade de Belo Horizonte.

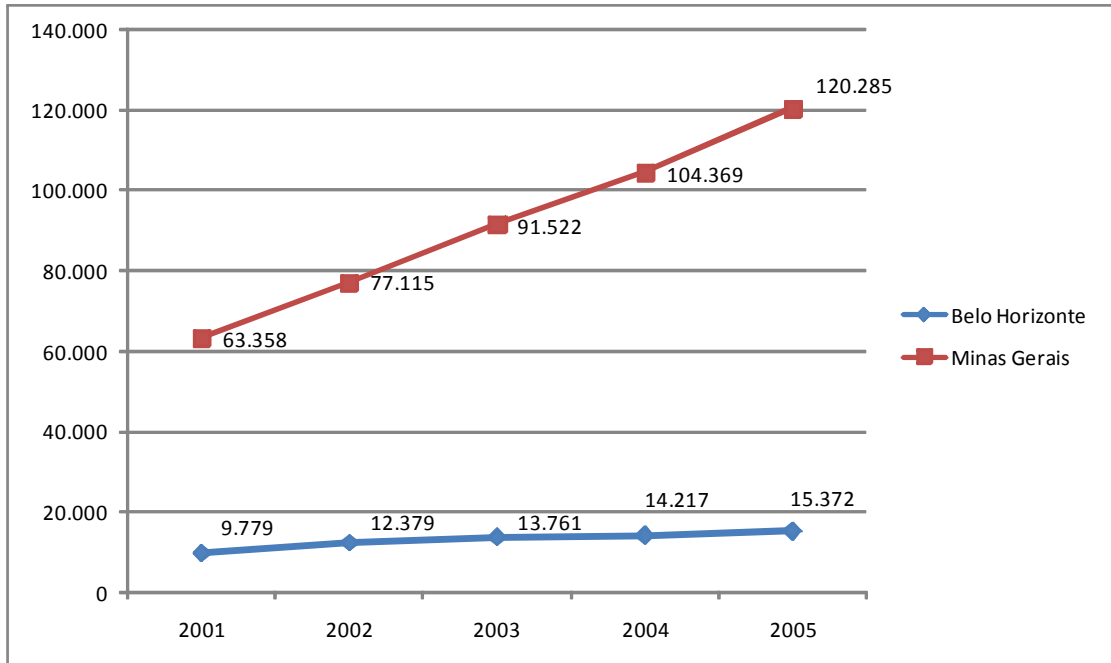


GRÁFICO 5 - Evolução histórica de condutores habilitados, CNH A, em Belo Horizonte e Minas Gerais – 2001–2005

Fonte: PRODEMGE (DETRAN, 2008a).

À medida que aumenta a categoria da habilitação, aumentam as dificuldades e as exigências para obtê-la. A CNH A, portanto, é a mais simples de tirar. As aulas práticas e os exames de rua para motociclistas ficavam restritos a pistas fechadas e os obstáculos são representados por cones (FIG. 2). Desse modo, o candidato aprovado tornava-se um motociclista apto a dirigir em avenidas movimentadas, sob desafios com os quais nunca havia se deparado. As armadilhas do trânsito, ele só iria aprender na prática. De acordo com a BHTRANS (2006), 30% dos motociclistas que se acidentam encontram-se nos primeiros dois anos de habilitação.



FIGURA 2 – Pista de treinamento para motociclistas

Fonte: BHTRANS (s.d.).

O ítem 2.5 retrata o motociclista profissional. Do mesmo modo que há motos de todo os tipos – cada vez mais, montadoras oferecem menores parcelas e maiores prazos para pagamento –, há também diversos perfis de motociclistas. Existem aqueles que desistiram de utilizar o transporte coletivo e, sem condição para adquirir e ou manter um carro, optaram por uma moto. Há aqueles que desistiram de seus carros para economizarem minutos no trânsito e elegeram a moto como o meio de transporte mais eficiente. Mas há aqueles que perceberam na pressa das grandes cidades e nas contingências do trânsito uma fonte de renda.

2.5 O motociclista profissional

A utilização do transporte de cargas de pequenos volumes e de passageiros não é exclusivo no Brasil, como aponta Martinez Filho (2006, p. 30), sendo também bastante comum em outros países em desenvolvimento, especialmente os da Ásia. Motocicletas mais baratas e de financiamento fácil, alto nível de desemprego dos jovens e demandas de velocidade nos negócios formaram o cenário ideal para o crescimento da frota de motos em algumas cidades. O autor corrobora essa constatação ao afirmar que “a demanda por um meio de transporte econômico e versátil está associada à utilização da motocicleta como meio de trabalho”. Neste contexto, um novo tipo de trabalhador emerge no cenário brasileiro: o motociclista profissional.

Apesar de ser observado um crescimento dessa categoria de trabalhador desde os anos de 1990, somente em 2003 o Ministério do Trabalho e Emprego reconheceu a profissão do “motociclista no transporte de documentos e pequenos volumes – *motoboy*” no Código Nacional de Profissões sob o número 5191-10. A descrição sumária apresentada na Classificação Brasileira de Ocupações *online*⁵ para a profissão define as atividades realizadas por eles:

[...] coletar e entregar documentos, valores, mercadorias e encomendas; realizar serviços de pagamento e cobrança, roteirizar entregas e coletas; localizar e conferir destinatários e endereços, emitir e coletar recibos do material transportado; preencher protocolos, conduzir e consertar veículos. A formação e experiência orientadas pelo ministério para o exercício profissional é a quarta série do ensino fundamental e habilitação para dirigir motocicleta - CNH tipo A (BRASIL, 2008c).

⁵Disponível em <www.mte.cbo.gov.br> Acesso em fevereiro de 2008.

Como condições gerais de exercício, ainda segundo as informações *online* do Ministério do Trabalho e Emprego, os *motoboys*

[...] atuam em empresas diversas, bancos e escritórios em geral. Geralmente, são empregados temporários eventuais que trabalham individualmente, com supervisão permanente. Trabalham em veículo, a céu aberto, nos períodos diurnos e noturnos. Estão sujeitos a intempéries, a gases de combustão de veículos, posições desconfortáveis por longos períodos e estresse constante, principalmente quando enfrentam o trânsito das grandes cidades. São ocupações em expansão no mercado de trabalho, principalmente nos grandes centros, como resposta às dificuldades de trânsito e às facilidades da telefonia celular (BRASIL, 2008c).

Contudo, a despeito do reconhecimento pelo Ministério do Trabalho, a profissão ainda não foi regulamentada pela União. O que existem hoje são projetos de lei, algumas vezes, específicos para determinados municípios, que, nesse caso, podem criar regulamentações específicas. Porém, esse não é o caso de Belo Horizonte, em que a profissão continua sem regulamentação. Ademais, ainda são poucas as cidades do País que possuem sindicato representando a categoria e o patronato. Em 2006, a BHTRANS havia listado apenas as cidades de Campinas, Porto Alegre, João Pessoa e Brasília.

Em Belo Horizonte, desde 2004, a categoria conta com um sindicato, denominado “Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais” representado por seu presidente, Rogério dos Santos Lara. Em 2006, foi firmada a convenção coletiva de trabalho entre o Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais e o Sindicato do Comércio Varejista Transportador e Revendedor de Gás Liquefeito de Petróleo do Estado de Minas Gerais (SIRTGÁS/MG). Em 2008, foi celebrada a primeira aplicação da convenção coletiva de trabalho entre o Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais e a Federação do Comércio de Estado de Minas Gerais (FECOMÉRCIO MINAS).

A atual convenção coletiva de trabalho, de 2008, foi celebrada entre o Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais e o Sindicato das Empresas Prestadoras de Serviços de Entregas e Coletas Através de Veículo de Duas Rodas no Estado de Minas Gerais (SINDECO). Na época, seu presidente era José Gelvar Coutinho Viana, atualmente substituído por Jost Rodrigues. A convenção estabelece para os motociclistas em geral um piso salarial de R\$468,00, além de outros direitos não obrigatórios na CLT, como: seguro de vida, plano de saúde e auxílio-alimentação de R\$3,20 por dia trabalhado, entre outros.

Contudo, segundo o próprio presidente do patronato (informação verbal)⁶, apenas 10 empresas em todo o estado são filiadas ao sindicato que os representa. Desse modo, não há como controlar aquelas que não se sindicalizaram (até porque muitas atuam na ilegalidade). O Ministério do Trabalho, que poderia exercer uma ação mais ostensiva no sentido de fiscalizar as empresas, ainda não o faz.

Em pesquisa realizada em outubro de 2006 pela Faculdade Tecnologia do Comércio (FATEC Comércio), da Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (CDL/BH), foram identificadas 154 empresas de motofrete registradas em Belo Horizonte. A partir da amostra definida (49 estabelecimentos), a CDL constatou que 47,2% não estavam vinculadas a nenhuma entidade de classe e que 24% sequer conheciam a convenção coletiva de trabalho. Contudo, 84% consideravam positiva a regulamentação do motofrete pela Prefeitura e que estariam dispostos a colaborar (GOMES *et al.*, 2006). Ressalta-se que ainda não houve a referida regulamentação.

Muitos dos trabalhadores que não são sindicalizados ou contratados por empresas e não querem ser autônomos tornam-se cooperados. Para tal, filiam-se a uma cooperativa e recebem um curso sobre o que é o cooperativismo. O novo integrante é alocado em determinada empresa, conforme seu interesse e disponibilidade, que solicita os serviços da cooperativa. O cooperado cede seu veículo e sua mão-de-obra, não trabalha de carteira assinada, mas usufrui dos benefícios da cooperativa ao qual pertence (como divisão dos lucros, por exemplo), a quem compete a responsabilidade de recolher o INSS do cooperado. São regidos por um estatuto social e possuem regimento interno. A cooperativa é gerida pelos cooperados, que definem todas as diretrizes em assembléia, desde a composição do conselho administrativo até a definição do investimento dos recursos excedentes. Há, também, ajuda aos que foram assaltados, acidentados e incapacitados temporariamente, além de apoio jurídico. Porém, funcionando nesses moldes, existem atualmente em Belo Horizonte apenas três cooperativas legalmente constituídas (informação verbal)⁷: COOMENGE, COOPERMOTO e CBTA. Somadas, congregam aproximadamente 1.500 associados. Porém, nem todos se encontram ativos na profissão. Como no caso das empresas, inúmeras pequenas cooperativas se organizam como tal para oferecer serviços mais baratos, mas o fazem na ilegalidade e não estão inseridas nessas organizações.

⁶ Informe passado em entrevista no dia 13 de outubro de 2008.

⁷ Informe passado em entrevista com o diretor financeiro da CBTA, em 30 de outubro de 2008.

Como há poucos trabalhadores cooperados e a maioria ainda é pouco envolvida com seu sindicato (muitos não se interessam ou não se identificam), lideranças paralelas emergem da sociedade civil em forma de entidades independentes, sendo duas mais expressivas em Belo Horizonte: a Associação Sobre Duas Rodas Há Uma Vida, sob a presidência de Lídio Fernandes Costa, que organiza eventos de conscientização dos motociclistas, promove a distribuição de antenas contra cerol, realiza manifestações reivindicatórias para a categoria e dispõe de três grandes meios de comunicação próprios: um site, uma rádio gospel e um jornal mensal com tiragem de 10 mil exemplares; e a Associação Jacaré, sob coordenação do José Carlos Roberto, apelidado Jacaré, que organiza eventos com a participação de motociclistas, motoqueiros e *motoboys*, possuindo um jornal impresso e outro eletrônico, em seu site, oferecendo espaço aberto para opiniões, reclamações e agenda de eventos, entre outros serviços. Jacaré mantém ainda uma coluna semanal no jornal Super Notícias. Ações de rua e mobilização dos trabalhadores ficam a cargo de Lídio Costa. Para ambos, o problema da categoria é o mesmo: o preconceito velado da sociedade.

Essa fala é repetida no discurso da cooperativa, ao afirmar que “a sociedade marginaliza, vê mal o motociclista pela sua imagem, a idéia do ‘cachorro louco’ [...] é preciso regulamentar a atividade para tirar o motociclista das margens da sociedade, melhorar as condições do baú, da moto, da aparência do trabalhador” (informação verbal).⁸ O presidente do sindicato do patronato corrobora essa noção da marginalização do motociclista e apresenta uma metáfora bastante ilustrativa do preconceito vivenciado pelos trabalhadores no cotidiano da função: ele compara esses trabalhadores à Geni da música “Geni e o Zepelim”, de Chico Buarque (ANEXO B). “O entregador... ele é amado e odiado. Amado quando ele é útil. É meio Geni. Você já ouviu a música da Geni? É aquilo. Quando é útil é amado, quando não é mais útil é odiado” (informação verbal).⁹

Na compreensão de Diniz (2003, p. 28) “termos como *imprudência* e *irresponsabilidade* são frequentemente relacionados à categoria [...]. Tais adjetivos indicam que as estratégias e modos operatórios implementados pelos motociclistas profissionais têm sido percebidos de forma negativa pela sociedade”.

⁸ Diretor financeiro da CBTA, em 30 de outubro de 2008.

⁹ Informe repassado em entrevista com Jost Rodrigues, em 13 de outubro de 2008.

É importante ressaltar que o termo *motoboy* é utilizado apenas pelas associações, não sendo, em geral, empregado nem pelas empresas, nem pelas cooperativas, que adotam os nomes de *entregador*, *motociclista*, *motociclista profissional* ou *courier*. Os próprios trabalhadores dividem-se em opiniões quanto à denominação. Essa questão foi pesquisada no questionário (APÊNDICE A) e será apresentada em detalhes no capítulo 5.

O que se percebe nesta profissão é que a grande maioria ainda trabalha na informalidade; ou seja, não são cobertos pelos benefícios conquistados pelo acordo coletivo da categoria. Muitos também questionam o próprio acordo e consideram as cláusulas acertadas insuficientes e o piso salarial fixado baixo. Como a fiscalização pelos órgãos públicos é quase inexistente, as empresas informais e as pequenas cooperativas podem trabalhar conforme suas próprias diretrizes, não oferecendo garantias mínimas aos trabalhadores, que acabam por receber remuneração sob produtividade. Ademais, os *freelancers* são muitos, oferecendo todo o tipo de preços por seus serviços. Sem custos com encargos e tributos, não competem com as empresas legalmente constituídas em condição de igualdade, “canibalizando” o mercado.

Em consulta à Coordenação-Geral de Estatísticas do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego (CGET) (BRASIL, 2007b), verificou-se que em 2007 apenas 7.120 trabalhadores foram registrados em Belo Horizonte sob o código 5191-10 do CBO (TAB.8).

TABELA 8

Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG – Empregos em 31/12/2007 na Família Ocupacional 5191 – Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas, segundo Setores IBGE

Setores IBGE	Empregos
Extrativa mineral	2
Indústria de transformação	663
Serviços industriais de utilidade pública	1
Construção civil	109
Comércio	2.811
Serviços	3.492
Administração pública	5
Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca	37
Total	7.120

Fonte: RAIS - Dec. Nº 76.900/75 Elaboração: CGET/DES/SPPE/TEM, (BRASIL, 2007b)

Ao considerar a população total em 40.000, subtraindo-se esses trabalhadores registrados e os 1.500 vinculados às três cooperativas supracitadas, tem-se um número de 31.380 na informalidade ou sob outras formas de contratos. Ainda cabe a ressalva de que na TAB. 8 estão incluídos também os ciclistas que atuam com entregas. Portanto, o número de motociclistas registrados pode ser ainda menor.

A sociedade é conivente com essa situação toda vez que escolhe seu prestador de serviço apenas pelo preço. Por trás de preços baixos, muitas vezes, estão ilegalidades tributárias e trabalhistas, que garantem margens maiores de lucro ao dono da empresa. Quase nunca essa margem é repassada ao trabalhador, que acaba recebendo por entrega e tem a falsa ilusão de que recebe uma remuneração maior (já que faz muitas entregas em um dia). Porém, não reflete sobre todos os direitos abarcados pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) dos quais ele abre mão quando opta por uma profissão informal. Ademais, dado o risco inerente à atividade, trabalhadores que não contribuem com o INSS e que porventura venham a sofrer algum acidente no exercício do trabalho não serão beneficiados por esse serviço público.

Outro grave problema é o volume e o peso da carga transportada na moto. Ávidos por otimizar as entregas, os motociclistas profissionais, muitas vezes carregam mais do que o permitido para a moto, arriscando-se ainda mais no trânsito e tornando-se potencialmente vítima de acidentes em virtude dessa condição (FIG. 3).



FIGURA 3 – Motociclista em Belo Horizonte com excesso de carga

Fonte: BHTRANS (s.d.).

Além do excesso de carga, as motos têm sido utilizadas para transportar todo tipo de mercadoria. Algumas são completamente inadequadas, como mostra a FIG. 4. Nessas circunstâncias, colocam em risco não somente a si próprios, como também os demais veículos e os pedestres. Cenas como as apontadas nas FIG. 3 e 4 são comuns nas ruas de Belo Horizonte.



FIGURA 4 – Motociclista em Belo Horizonte com carga inadequada
Fonte: BHTRANS (s.d.).

Diniz (2003, p. 29; 30) identificou que os motociclistas recebem várias tarefas para executar, “dispondo de um tempo real menor que o prescrito”. Soma-se a isso a cobrança constante, por meio do celular ou rádio. O autor também observa que as despesas relativas à moto (manutenção, combustível, equipamentos de segurança) são, quase sempre, de responsabilidade do próprio motociclista, “obrigando-os a implementar estratégias e modos operatórios para reduzir gastos”. Assim, para obterem melhores salários no final do mês, “eles procuram executar o maior número possível de tarefas por unidade de tempo e trabalhar longas jornadas, o que acentua a densidade do trabalho”.

A seguir, serão tratados os conteúdos do trabalho e do estresse, passando pelas correntes que estudam o tema, tipologia e manifestações. Finalmente, são apresentados os modelos explicativos do estresse ocupacional.

3. O TRABALHO E O ESTRESSE OCUPACIONAL

“O vau da vida é a coragem.”

(Guimarães Rosa)

Este capítulo aborda os dois grandes temas norteadores do presente estudo: o trabalho e o estresse ocupacional. Inicialmente, será apresentada uma perspectiva histórica do trabalho, tendo como marco dois principais momentos: a Revolução Industrial, que transformou os processos produtivos e implantou o controle dos tempos e movimentos; e a globalização, quando surge o imperativo da velocidade. Para tanto, são referenciados autores como Silva (1974), Weber (1989), Dejours (1991, 2007), Antunes (1999) e Albornoz (2002), que tratam do trabalho a partir de uma perspectiva histórica, que servirá para contextualizá-lo, até o momento atual. Aliados às novas demandas do mundo do trabalho, o perfil do novo trabalhador e a questão do espaço-temporalidade serão referenciados a partir de autores como Virilio (1996), Jameson (1997), Bauman (1999, 2007) e Tonelli (2002).

Posteriormente, o foco recairá sobre o estresse, seus mecanismos e tipologias, na perspectiva de Couto (1987), Goldberg (1986), Limongi-França (2008), Lipp (1996, 2005), Maslach (2005), Rossi (2005), Selye (1936, 1956, 1965) e Zille (2005). Considera-se este o debate central do presente estudo, em que serão abordadas inicialmente, as correntes teóricas que estudam o tema, com destaque para a Psicossomática, bem como as fases descritas para explicar diferentes níveis de estresse nos indivíduos, com ênfase na teoria desenvolvida por Lipp (1996, 2005). Finalmente, serão apresentados os modelos que contribuiram para a explicação do estresse ocupacional, destacando-se o Inventário de Sintomas de Stress de Lipp (ISSL) (2005).

3.1 Trabalho tempo e velocidade - uma perspectiva histórica

A palavra *trabalho* é oriunda do latim vulgar *tripiliare*, derivado de *tripalium*, que foi um instrumento feito de três paus aguçados, no qual os agricultores batiam os cereais para

processá-los, usado também para fins de tortura e castigo em escravos e outros trabalhadores não livres. “A *tripalium* se liga ao verbo do latim vulgar *tripaliare*, que significa justamente torturar”. Em inglês, o termo *work* e em alemão, *werk* estão ligados à atividade criativa, enquanto os termos *labour* (inglês) e *arbeit* (alemão) têm conotações de esforço e cansaço, respectivamente (ALBORNOZ, 2002, p. 10).

Desde a Grécia antiga, apenas os escravos trabalhavam, já que para os gregos a prioridade era o estudo da filosofia e da política. Serviços braçais como cerzir, moldar metais e cuidar da casa eram destinados aos serviçais, indivíduos considerados de segundo escalão na organização da sociedade. Já na Idade Média ainda cabia aos servos arar a terra, plantar e colher, fabricar armas e todas as outras atividades consideradas essenciais à sobrevivência da sociedade. Os senhores feudais nobres e clero apenas usufruíam destes serviços, não realizando qualquer um deles. Somente a partir da Reforma Protestante, a própria divisão do trabalho e das profissões torna-se um fenômeno justificado pela vontade divina. Segundo Weber (1989), o trabalho, que antes era castigo, agora se aproxima da concepção de vocação. O trabalho se coloca como resposta a uma questão fundamental do homem: a do sentido de sua vida. Nesse contexto, o trabalhador desenvolve uma identificação com a realização de sua atividade. O trabalho é, portanto, o alicerce no qual irá edificar a construção de sua realidade social.

Tendo como marco a Revolução Industrial, o período do desenvolvimento do capitalismo industrial traz consigo o crescimento da produção e, conseqüentemente, novas configurações das relações de trabalho. Com a intensificação das manufaturas e o grande contingente de trabalhadores oriundos das populações rurais, inicia-se uma atividade massificada, com elementos bem marcantes, como aponta Dejours (1991): duração do trabalho atingindo de 12 a 16 horas por dia; emprego de mulheres e crianças na produção industrial; e salários muito baixos, por vezes insuficientes para garantir o sustento da família. Somente no final do século XIX é que são aprovadas leis para regular o trabalho, especialmente as jornadas, a higiene e segurança e a aposentadoria, conforme elucida esse autor.

Posteriormente ao processo manufatureiro, os novos conceitos do mundo do trabalho passaram a basear-se nas práticas tayloristas e fordistas, que dominaram grande parte da estruturação produtiva mundial do século XX. Silva (1974) explica que Frederick Taylor iniciou esse processo no final do século XIX, visando à otimização e controle do trabalho e à

aplicação de métodos racionais aos problemas de produção, buscando evitar o desperdício. Henri Ford incorporou os métodos tayloristas de organização do trabalho, mas fundamentou-se, de fato, na socialização do ritmo do trabalho, submetendo os trabalhadores à mesma velocidade da correia transportadora. Batista e Codo (2002, p. 401) afirmam que “nunca antes como no capitalismo existiu uma sincronização universal dos gestos humanos. Uma espécie de dança global, sucessão de movimentos, a maior parte deles rotineiros, mecanizados e atrelados a uma arbitrariedade confundida com a natureza”.

Antunes (1999) descreve o taylorismo e o fordismo como a expressão dominante do sistema produtivo e do seu processo de trabalho do século XX, principalmente a partir de sua segunda década, caracterizados pela produção em massa de mercadorias de forma homogeneizada e verticalizada, pela racionalização máxima das operações realizadas pelos trabalhadores, pelo combate ao desperdício, pela redução do tempo de produção e pelo aumento do ritmo de trabalho. Dejours (1991, p. 19) sustenta que “ao separar, radicalmente, o trabalho intelectual do trabalho manual, o sistema Taylor neutraliza a atividade mental dos operários”. Nesse sentido, o autor reforça que a organização científica do trabalho gera novas exigências fisiológicas até então desconhecidas e que usa como “nova tecnologia de submissão” a “disciplina do corpo”.

Para Batista e Codo (2002, p. 403)

[...] a produção e suas necessidades socioeconômicas supridas em parte pelo controle dos corpos e das vontades nas organizações destinadas à produção de bens e /ou serviços estabeleceu tempos impostos, cronometrados, aloucados. Os “corpos” que aí trabalhavam denunciavam a prepotência do ritmo, a cadência.

O sistema Taylor foi amplamente criticado, mesmo por membros do patronato. Dejours (1992, p. 23, 25) explica que este sistema “desumanizante” gerou inúmeras discussões “sobre o objetivo do trabalho, sobre a relação homem-tarefa”, acentuando a dimensão mental do trabalho industrial. Começa-se a pensar na reestruturação das tarefas como alternativa para a “organização científica do trabalho”. Este autor ainda aponta que nas manifestações ocorridas na França em 1968 o trabalho é reconhecido como principal fonte de alienação. “Quanto ao sofrimento mental, ele resulta da organização do trabalho”. Ainda segundo o autor, a psicopatologia aparece neste contexto com o objetivo de “explicar o campo não-

comportamental, ocupado [...] pelos atos impostos: movimentos, gestos, ritmos, cadências e comportamentos produtivos”.

Foi com base na falência deste modelo anteriormente descrito e na crise do sistema capitalista que o chamado Toyotismo emergiu no Ocidente a partir dos anos de 1970. Antunes (1999, p. 47) descreve:

O capital deflagrou, então, várias transformações no próprio processo produtivo, por meio da constituição das formas de acumulação flexível, do *downsizing*, das formas de gestão organizacional, do avanço tecnológico, dos modelos alternativos ao binômio taylorismo / fordismo, onde se destaca especialmente o ‘toyotismo’ ou o modelo japonês.

Antunes (1992, p. 48, 50) ainda cita que diversos autores defendem que essas novas técnicas de gestão foram responsáveis pela instauração de uma nova forma de organização do trabalho e de relacionamento entre capital e trabalho, “uma vez que possibilitaram o advento de um trabalhador mais qualificado, participativo, multifuncional, polivalente, dotado de maior realização no espaço de trabalho”. Contudo, no ponto de vista desse autor, “as mutações em curso são a expressão da reorganização do capital com vistas à retomada do seu patamar de acumulação”. Quanto aos trabalhadores, Antunes (1992, p. 144) aponta que “a busca de uma vida dotada de sentido a partir do trabalho permite explorar as conexões decisivas existentes entre trabalho e liberdade”.

É preciso considerar, segundo Teles (1981), o fato de que o homem está constantemente buscando satisfazer suas necessidades na empresa em que trabalha e que todo o seu comportamento é uma resposta àquilo que ele percebe e vê ali. Com isso, a satisfação com o trabalho e a própria qualidade de vida do indivíduo, bem como outros processos organizacionais, estão intimamente ligados. Se o trabalhador não conseguir satisfazer suas necessidades na organização onde trabalha, vai procurar fora dela. Ou, pior, na falta de alternativa, vai sujeitar-se ao que lhe é imposto, passando a considerá-la como uma entidade que apenas lhe garante o sustento material, mas que pode vitimizá-lo. Para Dejours (2007, p. 40),

[...] as questões do Desejo e de sua satisfação fazem parte integrante do Trabalho. Ela é constantemente colocada em termos que evoluem e se renovam ao longo da vida. Nestas condições, quando a situação se modifica ou se bloqueia, a tal ponto que o Desejo não encontra mais seu lugar na vida de Trabalho, não é raro e não é impossível

ao Sujeito ou desviar o curso das coisas ou, se não for possível, visualizar a realização de outro futuro em outro lugar.

Isso porque o trabalho pode assumir na vida dos indivíduos o papel de lhes conferir identidade. Contudo, conforme aponta Dejours (2007, p. 24), o trabalhador não chega ao seu local de trabalho como uma “máquina nova”. Ele possui uma história pessoal, que é constituída por um somatório de aspirações, desejos, motivações e necessidades psicológicas, que integram sua história passada. “Isso confere a cada indivíduo características únicas e pessoais”.

A atual configuração da sociedade não permite a todos os indivíduos uma construção de identidade ao seu modo. Segundo Bauman (2007, p. 39, 47) “a individualidade é e deverá continuar sendo por muito tempo um privilégio”. Nesse sentido, grande parte da “massa” estará presa a uma identidade que não foi definida por escolha própria, mas por atribuição da necessidade, “imposta, sem perguntas, mas em todo caso superdeterminada”. Esse autor apresenta como metáfora para ilustrar a busca dos indivíduos pela identidade a figura do ciclista, que, sobre sua bicicleta, não pode parar de pedalar, sob pena de cair. “A necessidade de continuar na labuta é um destino sem escolha, já que a alternativa é apavorante demais para ser considerada”. Pode-se aqui fazer uma analogia com o motociclista, que, do mesmo modo que o ciclista de Bauman, deve continuar acelerando sua moto, sob pena de tornar-se desempregado.

Diniz (2003, p. 24) constata que

[...] as novas tecnologias, ao invés de substituírem a produção pela informação, estabeleceram novos laços entre o setor produtivo e o de serviços e os saberes e as habilidades. Os laços e as relações de reciprocidade são viabilizados em parte pelo motociclista profissional – seu trabalho é um dos meios que torna possível estabelecer um fluxo de informações e serviços nos dois sentidos.

Somada à necessidade de empregabilidade, a exigência por especialização da mão-de-obra é crescente. Bauman (1999, p. 8) aponta para o “fenômeno da globalização” como sendo responsável pela nova configuração do tempo e espaço no âmbito das relações trabalhistas. Isso porque no novo mundo globalizado não há nada definido em termos de localização, e “a mobilidade galga ao mais alto nível dentre os valores cobiçados – e a liberdade de movimentos, uma mercadoria sempre escassa e distribuída de forma desigual, logo se torna o principal fator estratificador de nossos tardios tempos [...] pós-modernos”. Para a maior parte

dos trabalhadores, que não dispõem de formas tecnológicas que lhes garantam a mobilidade imposta pela globalização, resta-lhes vivenciá-la de forma física para garantir um lugar no mercado – ou seja, enfrentar o tempo e o espaço com seu próprio corpo, por meio de sua força de trabalho.

Segundo Batista e Codo (2002, p. 406), com as mudanças do trabalho, outros tempos se organizam. “Sociedade pós-industrial, globalização, fim do emprego. Outro mundo, outros tempos”. Tonelli (2002, p. 2) recupera autores como Jameson (1997) e Virilio (1996) para definir que o tempo hoje tem sido descrito como “um tempo de velocidade e de acelerações” e complementando, Jameson (1997, p. 24) afirma que “o tempo é hoje uma função da velocidade”. Para Santos (2001, citado por MELLO e TONELLI, 2002, p. 5), “hoje vivemos num mundo da rapidez e da fluidez”.

Destarte, percebem-se a relação entre trabalho e tempo, e a influência direta dos acontecimentos históricos e das mudanças vividas pela humanidade. Vive-se hoje uma ordem capitalista em que frequentemente se escuta a afirmação de que “tempo é dinheiro”. Com isso, Mello e Tonelli (2002, p. 5) apresentam uma questão crucial colocada por Kurz (1999):

O capitalismo traz consigo um sistema de ‘aceleração permanente e sem sentido’, que carrega consigo um grande paradoxo: de um lado o aumento constante das forças produtivas e, igualmente, da falta de tempo e, de outro, um desemprego estrutural de massas.

Jameson (1997, p. 23, 31, 24) reforça que o tempo e o espaço são “geralmente considerados, em termos históricos, como molduras formais implícitas que mesmo assim variam segundo o modo de produção”. Ou seja, cada sistema, ou cada “modo de produção”, “produz uma temporalidade que é específica a ele”. Para o autor, o tempo hoje é uma função da velocidade, “evidentemente perceptível apenas em termos de ritmo, ou velocidade enquanto tal”. E afirma que, de algum modo, pode-se pensar que na pós-modernidade o próprio tempo tornou-se espaço. Batista e Codo (2002, p. 409) corroboram essa noção ao afirmarem que “se na época do fordismo o tempo era o *avatar* (criador e transformador do espaço), hoje presenciamos uma inversão: o espaço acaba sendo o verdadeiro *avatar* do tempo”.

Contudo, nem sempre o tempo ocupou papel central na vida dos indivíduos, apesar de sempre ter sido sentido pela humanidade como uma “força monstruosa”, (ELIAS, 1998). Para Mello e

Tonelli (2002, p. 1) a relação dos homens com o tempo parece ter sofrido intensas modificações nos últimos séculos “e, ainda mais drasticamente, nos últimos anos”. Segundo os autores, palavras como “rapidez, velocidade, aceleração, mudanças, ritmo, instabilidade e falta de tempo no vocabulário cotidiano refletem este sentimento de que o tempo está se transformando em um recurso escasso”. Esses autores também apresentam a concepção de Elias (1998) de que o tempo “é um símbolo da instituição social que acompanha a evolução da humanidade e depende das relações sociais, não sendo possível que o indivíduo sozinho consiga forjar seu conceito” (MELLO; TONELLI, 2002, p. 2).

Nesse sentido, a compreensão tempo/espaço “encerra a multifacetada transformação em curso dos parâmetros da condição humana” (BAUMAN, 1999, p. 7). No âmbito dessa crescente exigência por velocidade e agilidade, aliada ao ambiente de trabalho e às características individuais, uma das maiores disfunções presente no cotidiano das organizações é o estresse, há pouco apontado pela Organização Mundial de Saúde como uma “epidemia global”.

No atual cenário da sociedade, diversas patologias emergem nos sujeitos, sendo o já mencionado estresse bastante presente no cotidiano do trabalho. Bernick (1997) discorre sobre o estresse como um problema econômico, social e de saúde pública, cujos custos perpassam a esfera individual e atingem não somente as empresas, mas também os governos. O autor aponta as preocupações com o futuro em tempos de instabilidade econômica e política, a baixa qualidade de vida e o desemprego como fatores que contribuem diretamente para o aumento da incidência dos quadros de estresse nos indivíduos.

Assim, o estresse profissional pode ser compreendido, segundo Aubert (2008), por um processo

[...] de perturbação engendrado no indivíduo pela mobilização excessiva de sua energia de adaptação para o enfrentamento das solicitações de seu meio ambiente profissional, solicitações estas que ultrapassam as capacidades atuais, físicas ou psíquicas, deste indivíduo (AUBERT, 2008, p. 165).

Será adotada neste estudo a compreensão de que o estresse “situa-se na dimensão interativa homem-meio-adaptação, ocasionando crescimentos e desgastes; além de ser intrínseco à condição de viver” (LIMONGI-FRANÇA, 2008, p. 19). Essa perspectiva preserva o entendimento inicial de Selye (1956) segundo o qual o estresse aparece como resultado dos

esforços dos organismos dos sujeitos diante de pressões externas, combinadas com suas próprias características individuais.

A seguir, será abordada a perspectiva do estresse ocupacional, seus mecanismos e tipologias, e as correntes que discutem o tema, dando ênfase à Psicossomática e às “respostas psicossomáticas” ou “somatizações” (LIMONGI-FRANÇA, 2008). Finalmente, alguns modelos teóricos que contribuíram para a compreensão do estresse ocupacional serão apresentados, com destaque para o modelo de Lipp (2005), utilizado neste estudo.

3.2 Origem do estresse, mecanismos e tipologias

O debate sobre estresse não é novo, tendo sido apontado por Lipp (1996) que as primeiras referências à palavra *stress* significando “aflição” e “adversidade” datam do século XIV. No século XVII, o vocábulo, que tem origem no latim, passou a ser utilizado em inglês para designar “pressão”, “desconforto”, “adversidade”. Até meados do século passado o termo ainda era muito estudado apenas na visão fisiológica. Somente a partir das últimas décadas é que foi dado enfoque aos aspectos psicológicos.

O primeiro a utilizar o termo *stress* em seus estudos foi Hans Selye, em 1936. O autor inicialmente propôs o uso do termo a partir do estudo de que uma patologia emerge de um “tríplice mecanismo” formado pela “1) ação direta do agente externo – o aparente produtor da doença; 2) fatores internos que inibem tal ação; 3) fatores internos que facilitam tal ação” (SELYE, 1965, p. 244). O estresse seria então causado, em certo grau, por todos os agentes de doença em potencial. Segundo o autor, “através de tal mecanismo, eles podem modificar as respostas do corpo, alterando as forças internas de resistência e submissão”. O foco de seu estudo estava na fisiologia do estresse e nas diversas reações orgânicas decorrentes do estado de tensão que ocorrem no organismo, visando prepará-lo para enfrentar as fontes de pressão ao qual está sendo submetido. Esse enfoque foi posteriormente denominado “abordagem biológica do estresse” cujo foco encontra-se nas manifestações físicas do estresse, como um processo orgânico centrado na autopreservação e nas reações biológicas do corpo exposto a agentes estressores externos, e nas três fases do estresse inicialmente descritas por Selye (1956): alarme (ou alerta), resistência e exaustão.

Independentemente da fase, Robbins (2007) agrupou e descreveu três categorias de estresse potencial: ambiental, organizacional e individual.

Compreendem-se por “fatores ambientais” as incertezas decorrentes dos âmbitos econômico, político e tecnológico, principalmente aquelas oriundas de mudanças nos ciclos dos negócios.

Por “fatores organizacionais”, compreendem-se as pressões para evitar erros e para atingir metas e prazos, sendo que estes últimos podem ser categorizados segundo demandas classificadas por Robbins (2007, p. 440-441), em “demandas de tarefas [...], demandas de papéis [...] e demandas interpessoais”.

Por “demandas de tarefas”, compreendem-se os fatores que se relacionam diretamente ao trabalho das pessoas, ou seja, o conjunto de características físicas, de condições de trabalho e de qualificações esperadas para a realização do cargo. Couto (1987, p. 97) aponta que um “ambiente tenso, inseguro ou de medo” imposto pelas empresas como forma de aumentar a produtividade de fato produz resultados de curto prazo, mas o exagero na tensão diminui a produtividade posteriormente. Este autor sugere que “o grau de pressão deve ser dosado no sentido de não ocasionar uma ruptura do equilíbrio”.

Por “demandas de papéis”, Robbins (2007) aponta a pressão sofrida pelo trabalhador em função do papel que desempenha na organização. Couto (1987, p. 99) aponta este aspecto como sendo a “responsabilidade excessiva *versus* a capacidade do executante”. Quando há maior exigência de um trabalhador do que seu tempo ou suas qualificações permitem, a sobrecarga é vivenciada. E, ainda segundo o autor, “pode aparecer uma série de sintomas psicossomáticos, caracterizando o *stress* da responsabilidade excessiva em relação à capacidade do indivíduo”.

Já as “demandas interpessoais” são aquelas voltadas ao relacionamento com os demais membros da organização. “Relações interpessoais difíceis com chefes, colegas, subordinados e parentes costumam ser uma fonte importante de sobrecarga e *stress*” (COUTO, 1987, p. 163). Nessa mesma direção, Zille (2005) reforça esta questão e aponta que o relacionamento com pessoas difíceis, muitas vezes, com características de personalidade obsessiva compulsiva e, até mesmo, com patologias graves de ordem comportamental constitui fonte de

tensão excessiva no ambiente profissional, podendo precipitar quadros importantes de estresse no trabalho.

Finalmente, os “fatores individuais”, como os problemas pessoais nos âmbitos familiar e econômico, as dificuldades de relacionamentos, as diferenças individuais e características de personalidade do indivíduo irão influenciar diretamente sua percepção da realidade, do contexto no qual está inserido e, conseqüentemente, na possível formação de quadros de estresse. Para Robbins (2007, p. 104), a percepção é o modo segundo o qual o indivíduo constrói em si a representação e o conhecimento que possui das coisas, pessoas e situações, sendo a percepção “o processo pelo qual os indivíduos organizam e interpretam suas impressões sensoriais com a finalidade de dar sentido ao seu ambiente”. Pesquisas sobre percepção demonstram consistentemente que pessoas diferentes podem perceber uma mesma coisa de maneiras diferentes. A percepção é definida e moldada, portanto, por diversos fatores, com especial destaque para o observador (seus valores, atitudes, motivações, interesses, experiências e expectativas), para o próprio objeto ou alvo da percepção (novidade, movimento, sons, tamanho, cenário, proximidade e semelhança) e, finalmente, para o contexto ao qual a percepção pertence (momento, ambiente de trabalho e ambiente social).

Pode-se dizer que a estrutura psíquica do indivíduo e suas relações com as exigências psíquicas do meio em que está inserido são geradoras de estresse. Para Couto (1987, p. 27) “quando a estrutura psíquica do indivíduo se torna incapaz de suportar as exigências psíquicas do meio, o desempenho da pessoa cai, ocorrendo o *stress* de sobrecarga”. A situação inversa é o chamado “estresse por monotonia”. Para o autor, “o indivíduo dotado de certa estrutura psíquica, adaptada para certa dose de desafios, vive poucas exigências psíquicas”. Portanto, o estresse pode aparecer como resultado de exigências em excesso ou ausência destas.

Quanto à sua duração, o estresse pode ser: agudo, quando apresenta ocorrência determinada de até duas ou três semanas, aproximadamente; e crônico “se o estado de inadaptação perdurar por mais tempo”. Neste último caso, pode acarretar danos maiores à saúde dos indivíduos (COUTO, 1987, p. 17).

Selye (1974) caracteriza o estresse por uma síndrome específica de fatos biológicos, apresentando-se como uma resposta inespecífica do corpo diante de exigências às quais está sendo submetido. Para o autor, o estresse se manifesta de duas formas: o “distresse”, ou

estresse da derrota, forma como é conhecido pelo seu lado negativo; e o “eustresse”, ou estresse da realização, estresse sob seu viés positivo. No nível emocional, pode-se dizer que as reações ao estresse são bastante diferentes. Para Lipp (2005, p. 11) “o ser humano se energiza através da produção da adrenalina, a sobrevivência é preservada e uma sensação de plenitude é freqüentemente alcançada”. Porém, isso só ocorre na fase inicial do estresse, o alarme (ou alerta).

Vale ressaltar que, apesar de os dois termos serem empregados de forma separada para distinguir as consequências positivas e negativas do estresse para a vida do indivíduo, quimicamente, do ponto de vista fisiológico, essas duas formas de reação são exatamente iguais.

3.3 O estresse na perspectiva das correntes teóricas: biológica, psicológica e sociológica

A literatura aponta três principais abordagens conceituais do estresse ocupacional, que, segundo Zille (2005), podem ser consideradas “complementares e interligadas”. A primeira é a “biológica”, com foco na fisiologia do estresse, influenciada pelos estudos de Hans Selye (1930 a 1950) e que aponta o sentido que lhe dá a medicina: “o *stress* é essencialmente o grau de desgaste no ou 'do' corpo” (SELYE, 1965, p. 3). A segunda abordagem é a “psicológica”, subdividida em cinco vertentes: psicossomática, interacionista, behaviorista, psicopatologia do trabalho e psicologia social. Por fim, a terceira abordagem é a “sociológica”, relacionada à compreensão das diversas variáveis que se estabelecem no contexto da sociedade, em que o desenvolvimento psíquico dos indivíduos está relacionado à estrutura cultural estabelecida. Ambas as abordagens serão aprofundadas a seguir.

3.3.1 Abordagem biológica

Quando Hans Selye, em 1936, inicialmente apresentou seu estudo sobre estresse, apontou que este produzia modificações no corpo. Algumas delas seriam sintomas de “lesão”; outras,

manifestações de “adaptação” do corpo, “seu mecanismo de defesa contra o *stress*” (SELYE, 1965, p. 3). Ao conjunto dessas modificações (ou “síndrome de *stress*”), denominou-se “síndrome de adaptação geral (SAG) [... que] desenvolve-se em três fases: 1) reação de alarma (sic); 2) fase de resistência; 3) fase da exaustão” (p. 3). O corpo, via sistema nervoso e sistema endócrino, atua no sentido de manter a resistência durante o estresse, garantindo a “homeostase”. Selye (1956, p. 14) aponta a contribuição dos estudos do fisiologista Walter B. Cannon, quem primeiro denominou homeostase a “capacidade de os seres vivos manterem constância”.

Na abordagem biológica, portanto percebe-se que a ênfase está na fisiologia do estresse, em que as diversas reações fisiológicas decorrentes do estado de tensão ocorrem no organismo para prepará-lo para enfrentar as fontes de pressão ao qual está sendo submetido. O foco desta abordagem encontra-se na questão das manifestações físicas do estresse como um processo orgânico, focado na autopreservação e nas reações biológicas do corpo exposto a agentes estressores externos, e nas três fases do estresses, anteriormente abordadas.

As atividades aceleradas que ocorrem no organismo são características da “fase de alarme” ou “fase de alerta” (LIPP, 2005). Para Couto (1987, p. 17), a reação de alarme é a resposta de adrenalina diante de ameaças, e por si só não deve ser conceituada como estresse. Para Zille (2005), a fase de alarme é desencadeada quando o indivíduo percebe alguma ameaça à sua integridade, de forma consciente ou inconsciente, e que demanda enfrentamento ou adaptação. Goldberg (1986, p. 52) explica o mecanismo fisiológico da fase de alarme como sendo uma resposta do cérebro a um estressor reconhecido, emitindo um mensageiro bioquímico para a glândula pituitária, que segrega o hormônio adrenocortitrófico (ACTH) e que induz as glândulas supra-renais secretar corticóides como a adrenalina, resultando em manifestações de alerta para todo o organismo.

Nessa abordagem, encontra-se também o conceito de tensão, antecessora do estresse e que, segundo Couto (1987, p. 75), é definida como “um estado em que o organismo encontra-se preparado para agir, fisiológica e psicologicamente”. Para este autor, o fenômeno relacionado à tensão é a manifestação de ansiedade, “que está relacionado a uma sensação de vazio, lacuna, hiato entre o agora e o futuro, associado a sentimentos de medo/apreensão” (COUTO, 1987, p. 75). Lipp (1996, p. 20) considera essa fase positiva e afirma que nesse estágio “a

pessoa necessita produzir mais força e energia a fim de poder fazer face ao que está exigindo dela um esforço maior”.

A fase do estresse posterior ao alarme é a “fase de resistência”. Greenberg (2002, p. 5) afirma que “a resistência ocorre se a exposição continuada ao estressor é compatível com a adaptação”. Lipp (1996, p. 21) descreve as reações fisiológicas do corpo, em que “o córtex das suprarrenais acumula grande quantidade de grânulos de secreção hormonal segregados e, com isso, o sangue se apresenta diluído”. Desse modo, a capacidade de resistência aumenta acima do normal, mas o corpo tende a buscar o reequilíbrio, ocasionando uma grande utilização de energia e, conseqüentemente, reações decorrentes deste processo, entre elas a sensação de desgaste generalizado e dificuldade com a memória (LIPP, 1996). Para Selye (1965), a fase de resistência pode terminar quando a fonte de pressão é eliminada, seguida do desaparecimento dos sintomas ou quando o organismo “perde a batalha para os agentes estressores, configurando o quadro de estresse, que é caracterizado por um desequilíbrio entre os níveis de pressão (estressores), advindos do meio, e a estrutura psíquica do indivíduo” (ZILLE, 2005, p.71). Nessa situação, têm-se instaurado, portanto, um quadro de exaustão, em que “os sinais de alarme reaparecem e agora são irreversíveis” (GREENBERG, 2002; p. 5).

Lipp (2005, p. 11) acrescenta uma quarta fase ao modelo trifásico de Selye (1936), localizada entre as fases de resistência e exaustão, denominada de “fase de quase exaustão”, explicando que “a pessoa automaticamente tenta lidar com os seus estressores de modo a manter sua homeostase interna. Se os fatores estressantes persistirem em frequência ou intensidade, há uma quebra na resistência da pessoa e ela passa à fase de quase exaustão”.

Nesta fase, o processo do adoecimento se inicia e os órgãos que possuem uma maior vulnerabilidade genética ou adquirida passam a mostrar sinais de deterioração. Se não há alívio para o *stress* por meio da remoção dos estressores ou pelo uso de estratégias de enfrentamento, o *stress* atinge sua fase final – a da exaustão (LIPP, 2005, p. 11).

Para Lipp (1996, p. 21), na fase de “exaustão” a resistência do indivíduo não é suficiente para lidar com os agentes estressores, ocasionando uma quebra total da resistência. E os sintomas da fase de alarme surgem com muito mais intensidade. A autora descreve que “há um aumento das estruturas linfáticas, exaustão psicológica em forma de depressão e exaustão física, na forma de doenças que começam a aparecer, podendo ocorrer a morte como resultado

final”. A autora complementa apontando que “doenças graves podem ocorrer nos órgãos mais vulneráveis, como enfarte, úlceras, psoríase, depressão e outros” (LIPP, 2005, p. 11).

Maslach (2005) descreve uma nova fase, posterior à exaustão, em que o indivíduo encontra-se além de seus limites físicos e emocionais. A autora considera o modelo trifásico de Selye (1965), mas incorpora uma quarta fase, o *burnout*, que, em sua tradução literal do inglês, quer dizer “queimar até o fim” e que se caracteriza por “uma síndrome psicológica que envolve uma reação prolongada aos estressores crônicos” (MASLACH, 2005, p. 39). Para a autora, três são os principais sintomas desta reação: exaustão avassaladora; sensações de ceticismo e desligamento do trabalho; e sensação de ineficácia e falta de realização. As principais causas apontadas pela autora como fontes desta exaustão são “a sobrecarga de trabalho e o conflito pessoal no trabalho”.

O *burnout* não é apenas um problema das pessoas, mas de seu ambiente de trabalho e do contexto social em que estão inseridas. Contudo, a ênfase vem sendo maior no processo de “erosão psicológica”, ou seja, “nas conseqüências psicológicas e sociais desta exposição crônica e não apenas nas conseqüências físicas” (MASLACH, 2005, p. 42).

3.3.2 Abordagem psicológica

A segunda abordagem conceitual do estresse é a psicológica, cuja ênfase, segundo Zille (2005), recai na compreensão da influência que a percepção e o comportamento do indivíduo são manifestados no processo de formação de quadros de estresse. Esta abordagem está subdividida em cinco vertentes: psicossomática, interacionista, behaviorista, psicopatologia do trabalho e psicologia social, detalhadas a seguir.

a) A vertente psicossomática

É aquela em que se enquadra o presente estudo. Busca compreender o adoecimento como reação de somatizações, ou seja, a relação entre as tensões e o aparecimento de doenças. Para Pelletier (1984 *apud* ROSSI, 2005, p. 9) “50% a 80% de todas as doenças têm fundo

psicossomático ou estão relacionadas ao nível de *stress*”. Zille (2005, p. 71) aponta para importantes contribuições dos estudos do pesquisador William Osler (final do século XIX), que “direcionou suas pesquisas no sentido de compreender a relação entre a tensão e o aparecimento das doenças”, e de estudos posteriores, como o do psiquiatra Adolf Meyer (final do século XIX e início do Século XX), que avançou em termos de compreensão da possibilidade de exaustão completa do organismo humano pela sobrecarga de seu sistema adaptativo. Outra importante contribuição mais recente para os estudos desta vertente deve-se ao trabalho de Holmes e Rahe (1978)¹⁰, que originou a denominada “Escala de Classificação do Reajustamento Social de Holmes e Rahe”, concluindo-se que o acúmulo de mais de duzentas unidades de variação por ano na vida de uma pessoa aumenta de forma significativa o aparecimento de doenças psicossomáticas. Para Zille (2005), os estudos destes autores são muito utilizados por pesquisadores na área de estresse e sua base não é o estado emocional para explicar a somatização, mas sim fatos concretos acontecidos na vida dos indivíduos que levam aos impactos na saúde.

Em estudos recentes, Limongi-França (2008, p. 8) aponta que a psicossomática¹¹ é uma terminologia da medicina que considera a “total integração entre os processos biológicos, mentais e físicos, admitindo que qualquer vivência do indivíduo [...] envolve a mobilização e as reações simultâneas no corpo como um todo”. Ou seja, os processos psíquicos influenciam diretamente a dinâmica do corpo. A autora explica que a atual configuração das relações de trabalho e as regras que permeiam cada grupamento social criam atributos e estereótipos. Desse modo, é esperada determinada conduta ou comportamento dos indivíduos, que, muitas vezes, é imposta pelas relações de poder. O que acontece com os sujeitos que manifestam sintomas destoantes daqueles do grupo é visto como um desvio que provoca a “individualização”, “que é o mascaramento da percepção de fatos da realidade em função de crenças sociais. [...] A percepção de desvio decorre da fragmentação de fatos, que são percebidos apenas individualmente, mesmo que eles tenham presença coletivamente” (LIMONGI-FRANÇA, 2005, p. 11).

A autora ainda aponta que o funcionário não pode manifestar uma alta frequência de sintomas porque “rompe com a norma social dos atributos do ‘bom funcionário’” (LIMONGI-

¹⁰ Esta escala sofreu a sua última revisão em 2000. Foi apresentada no VII Congresso de *Stress* e IX Fórum Internacional de QVT da ISMA-BR (2007).

¹¹ *Psico* = mente, *soma* = corpo

FRANÇA, 2008, p. 11), que é aquele presente no trabalho assíduo, constante e sem doenças ou queixas. Desse modo, a individualização acaba por se tornar um processo de estigmatização, que “atua como mecanismo de controle do comportamento desviante em defesa dos valores organizacionais e das crenças sobre a obrigação de controle sobre as manifestações nas quais o sintoma não é visível”. Segundo Limongi-França (2008, p. 12), as respostas psicossomáticas ocorrem nesta relação e são definidas como

[...] manifestações humanas decorrentes de impactos na dinâmica biopsicossocial, com prevalência na dimensão psíquica acompanhada de sintomas não específicos. As respostas psicossomáticas mobilizam processos simultâneos e interdependentes, em busca de adaptação e equilíbrio interno e externo. [...] A terminologia mais recente as designa como somatizações [...] correspondem a indisposições, dores generalizadas, disfunções orgânicas e lesões de órgão ou sistemas do corpo, acompanhadas da presença de conteúdos emocionais relativos a prazer e desprazer e situações de vida estressantes.

Pode-se pensar nesta vertente de forma inter-relacionada com a interacionista, segundo Zille (2005, p. 74), em que a “primeira estabelece uma relação entre corpo e mente e a segunda relaciona mente e ambiente permeado pelo mecanismo psíquico”.

b) A vertente interacionista

Tem sua base na psicologia experimental e relaciona-se à compreensão das relações que os indivíduos estabelecem com seu meio, aos mecanismos de interação e às interpretações dos elementos à sua volta. Para Zille (2005, p. 72), tendo como referência Lazarus (1974), “nessa concepção, a reação do indivíduo ao estresse depende de como ele percebe, de forma consciente ou não, o significado de uma ameaça ou desafio advindo do ambiente”. Nesse sentido, pode-se dizer que a estrutura psíquica dos indivíduos determina sua maior ou menor propensão a desenvolver quadros de estresse.

Segundo Bowditch e Buono (2002, p. 62), os principais fatores que irão determinar como e por que o indivíduo assume e mantém formas de comportamento estão baseadas nos conceitos de percepção e de sensação. Para estes autores, a sensação se refere ao estímulo físico dos sentidos: visão, audição, olfato, paladar e tato. Embora o conhecimento dessas diversas sensações ajude a explicar alguns dos comportamentos dos indivíduos, também é preciso compreender como um indivíduo reage a essas sensações e como as organiza internamente. Este processo é denominado “percepção” e se refere, segundo os autores, ao “modo como

interpretamos as mensagens de nossos órgãos dos sentidos para dar alguma ordem e significado ao nosso meio ambiente”. Pode-se dizer, portanto, que o potencial de estresse não está na condição objetiva, e sim na interpretação que o trabalhador faz desta condição. Para Zille (2005, p. 74), esta vertente busca compreender o estresse como decorrente de uma relação estabelecida entre o indivíduo e ambiente, permeado pelo mecanismo psíquico.

c) A vertente behaviorista

Revelam-se como principal destaque os trabalhos de Friedman e Rosenman (1974), que, segundo Rosch (2005), investigaram a relação de alguns comportamentos específicos como causa de ataques cardíacos e sua contribuição para o desenvolvimento de doenças coronarianas. Com base em seus estudos eles cunharam a terminologia “Comportamento Tipo A” e seu oposto, “Comportamento Tipo B”, que passaram a incorporar a literatura da medicina e da psicologia. Couto (1983, p. 63-65) aponta as principais características de indivíduos caracterizados como Tipo A: impetuosidade verbal, movimentação constante, impaciência, tendência a dominar a conversa, tentar fazer ou pensar duas ou mais coisas ao mesmo tempo, programar cada vez mais coisas em cada vez menos tempo, sentir-se culpado quando descansa, alta competitividade, preocupar-se com o ter, tiques e gestos nervosos, fixação nos números e medo de diminuir o ímpeto.

Para o autor, o “estilo de vida A” também pode ser denominado “a doença da pressa” e se opõe ao tipo B, cujos indivíduos apresentam responsabilidades e aspirações profissionais equilibradas, sem o desejo de participar e de possuir cada vez mais, principalmente em relação às questões materiais. Para Rosch (2005, p. 30) os indivíduos tipo A são dependentes de sua própria adrenalina e, quando privados de tais estímulos, “podem se tornar irritáveis e deprimidos”.

d) A vertente da psicopatologia do trabalho

Observam-se a especial contribuição dos trabalhos de Dejours (1991, 2007) e sua compreensão do sofrimento e do prazer proporcionados pelo trabalho, a partir da subjetividade do trabalhador. Apesar do seu foco inicial não ser os estudos de estresse, Zille (2005, p. 78) aponta que estes “são tangenciados pela psicopatologia sendo apontados como uma alternativa ao adoecimento psíquico”.

A obra de Dejours (1991) muito contribuiu para a compreensão do adoecimento psíquico do trabalhador operacional, na medida em que defende que a vivência depressiva deste trabalhador condensa em si os sentimentos de indignidade, inutilidade e desqualificação, originados do trabalho desprovido de sentido e autonomia. A vivência depressiva é alimentada pela sensação de adormecimento intelectual, com certa presença nos trabalhadores “taylorizados”, denominados por Dejours (1991) de “operário-massa”. Para este autor, o foco do adoecimento está no trabalho e nas relações mentalmente opressoras por ele estabelecidas.

e) A vertente da psicologia social

Refere-se à influência das pessoas sobre as outras e às relações que os indivíduos estabelecem entre si. O foco desta vertente está no comportamento e nos estudos de grupo, e não nas manifestações isoladas de estresse nos indivíduos (DAVIDOFF, 1983)

De acordo com Lhuillier, Mignè e Raix (1991), a psicologia social leva em consideração aquilo que ocorre dentro dos grupos, constituindo num vasto campo de pesquisa, essencial para entender as relações do homem com o trabalho e a organização. Dentre as correntes apresentadas para análise do estresse, as contribuições da psicologia social podem ser consideradas entre as mais incipientes no Brasil. O mesmo não ocorre na França e outros países da Europa, onde existe um forte desenvolvimento, principalmente, em relação às questões do trabalho e aos impactos na vida e saúde dos trabalhadores.

Na visão de Leontiev (1978), os estudos sobre estresse na vertente da psicologia social exploram as fronteiras organizacionais, buscando entender as opções de desenvolvimento social e os impactos nas relações entre os indivíduos e o seu trabalho. Essa corrente aprofunda-se nas questões culturais em relação à forma como a sociedade constrói as concepções de mundo em termos grupais. O mesmo não ocorre na vertente interacionista, em que o foco se dá nas relações individuais com o meio organizacional.

3.3.3 Abordagem sociológica

Na abordagem sociológica, segundo Cassier (1994), percebe-se uma dependência entre a visão de mundo do indivíduo e sua realidade social. O indivíduo depende da estrutura social

em que vive para estabelecer o seu universo simbólico, bem como para construir a sua cultura individual que servirá de base para interpretar os fatos ao seu redor, proporcionando os elementos para a sua identificação e diferenciação.

Segundo Leontiev (1978), o desenvolvimento psíquico do indivíduo está relacionado à estrutura cultural estabelecida, e nessa dimensão as alterações culturais afetam diretamente os mecanismos psicológicos individuais.

Nos dias atuais, a presença mais forte do estresse social revela uma alteração sociocultural, que influencia o mecanismo psíquico e altera as condições ambientais nas quais o indivíduo está inserido, provocando influências no mecanismo biológico. Para compreender o estresse, é de fundamental importância compreender não só o indivíduo, no que se refere a seu mecanismo psicológico e a seu ambiente, como também os valores sociais e as suas transformações. Isso implica compreender um movimento de transformação amplo e contínuo, entendendo as novas variáveis que se estabelecem na sociedade, possibilitando, assim, a interpretação das fontes de pressão à luz de cada nova realidade (LEVI, 2005).

3.4 Modelos explicativos do estresse ocupacional

Muitos estudos foram e ainda estão sendo desenvolvidos para explicar o estresse ocupacional. Alguns deles originaram modelos teóricos que contribuem para a explicação da origem dos quadros de estresse. Para Couto (1987), o modelo básico de origem do estresse é formado pelo contexto do indivíduo, os agentes estressantes no trabalho e sua vulnerabilidade. A superposição dos dois primeiros elementos, juntos ou separados, associados à vulnerabilidade do indivíduo, pode resultar em quadros de estresse (FIG. 5).

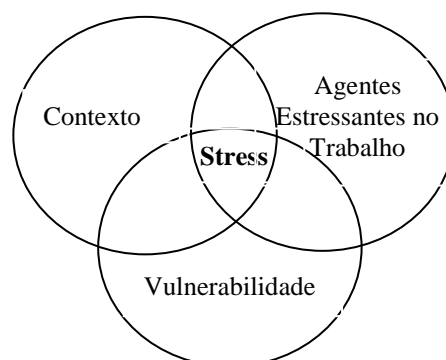


FIGURA 5 – Modelo básico de origem de estresse

Fonte: COUTO, 1987, p. 35

Segundo Zille (2005) outra visão sobre o estresse pode ser encontrada no modelo proposto por Karasek (1998) (FIG. 6), em que o autor considera que dois elementos-chave têm se evidenciado como importantes estressores, oferecendo riscos à saúde mental e à saúde física do indivíduo. Karasek descreveu-os como sendo as altas demandas psicológicas ou pressões relacionadas à capacidade de usar as habilidades no trabalho e a autoridade de tomada de decisões, combinadas com a baixa abrangência de controle ou decisão ao deparar-se com essas demandas.

Observando esse modelo de explicação do estresse, as altas demandas no trabalho e a baixa abrangência de tomada de decisão geram resultados negativos na saúde física, podendo ter como consequência a hipertensão e outras manifestações cardiovasculares. A adaptação crítica para controles baixos, como situações de demandas baixas, vivenciadas, por exemplo, no trabalho passivo, podem resultar em habilidades reduzidas para solucionar problemas e ou empreender mudanças. Inversamente, quando as altas demandas do trabalho são compatíveis com o grau de autoridade e as habilidades requeridas, tendo estressores controláveis ou trabalhos “ativos”, ocorre mais “aprendizagem ativa” e maior “*locus interno*” no desenvolvimento do controle. Essa situação pode capacitar indivíduos a desenvolverem uma escala mais ampla de estratégias de enfrentamentos no ambiente de trabalho.

A FIG. 6, mostra a configuração gráfica do modelo de tensão do trabalho de Karasek (1998).

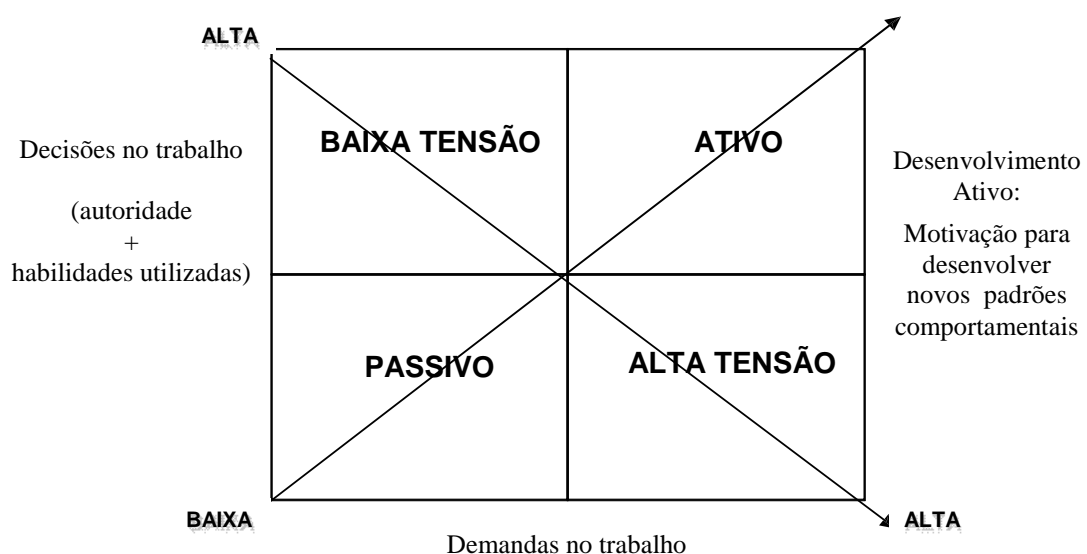


FIGURA 6 – Modelo de tensão no trabalho

Fonte: ZILLE (2005, p. 98).

Mais recentemente, este modelo foi expandido para incluir um terceiro fator, relacionado aos efeitos benéficos do suporte social no local de trabalho. Dessa forma, o modelo passa a enfatizar a interação entre as demandas e os controles na causa do estresse, evidenciando ações no ambiente do trabalho e as perspectivas individuais ou ajustes no ambiente pessoal.

Segundo Zille (2005, p. 98), um estudo de grande relevância na literatura de estresse e que serviu de referência teórica para o desenvolvimento de seu próprio estudo foi apresentado por Cooper *et al.* (1988) (FIG.7),

[...] que consideram os agentes estressores como parte integrante de todas as ocupações profissionais, podendo ser classificados de acordo com seis grandes categorias: fatores intrínsecos ao trabalho; papel do indivíduo na organização; relacionamento interpessoal; desenvolvimento na carreira; clima e estrutura organizacional e interface casa/ trabalho.

Neste modelo, a vulnerabilidade individual será determinante em relação ao grau em que os indivíduos serão afetados pelos estressores. A forma passiva ou ativa que o trabalhador se posiciona em seu ambiente de trabalho é orientada pelas estratégias cognitivas e comportamentais planejadas, “de forma que o indivíduo esteja atento às demandas internas e aos conflitos que o estejam atingindo, objetivando ainda, impedir situações ameaçadoras ou conseqüências desagradáveis” (ZILLE, 2005, p. 98).

Este modelo apresentou as bases necessárias para o desenvolvimento de um instrumento capaz de diagnosticar os níveis de estresse ocupacional, denominado *Occupational Stress Indicator* (OSI). Este instrumento foi revisto por Evers, Frese e Cooper (2000), visando aumentar o grau de confiabilidade em algumas das escalas. Desse modo, o novo modelo revisado e atualizado foi apresentado em duas versões: a primeira, com 28 escalas e 188 indicadores; a segunda, reduzida, com 15 escalas e 94 indicadores.

A seguir, será apresentado na FIG. 7, visando uma melhor compreensão da abordagem teórica referenciada, o Modelo dinâmico do estresse ocupacional, desenvolvido por Cooper *et al.* (1988).

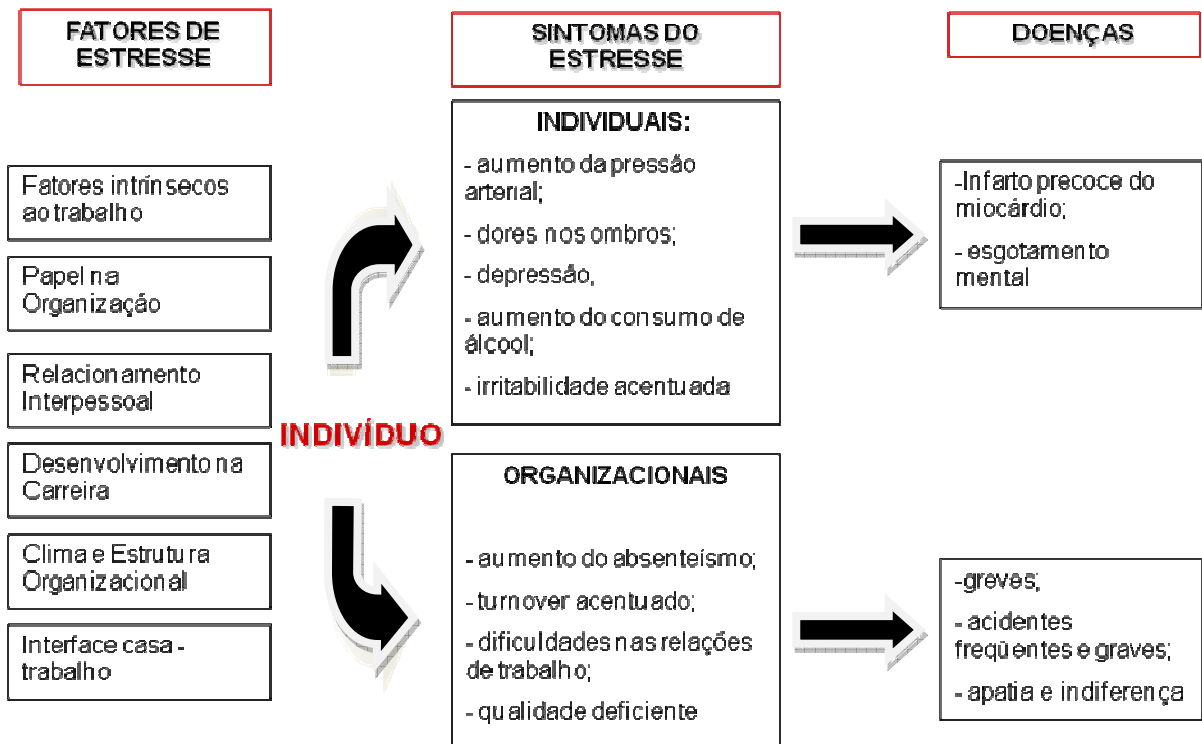


FIGURA 7 – Modelo dinâmico do estresse ocupacional

Fonte: ZILLE (2005, p. 102).

É importante destacar um modelo recente, proposto por Zille (2005) (FIG. 8) para explicar o estresse ocupacional em gerentes (MTEG). Segundo o autor, o modelo está estruturado com base em cinco construtos de primeira ordem: *fontes de tensão no trabalho* (FTT), *fontes de tensão do indivíduo e do papel gerencial* (FTIPG), *mecanismos de regulação* (MECREGUL), *sintomas de estresse* (SINTOMAS) e *impactos na produtividade* (IMPACTOS). Esses construtos são explicados pelos respectivos construtos de segunda ordem, que, por sua vez, são explicados pelos indicadores correspondentes. A exceção se faz ao construto *impacto na produtividade*, que é explicado diretamente pelos seus indicadores

Os *Processos de trabalho, relações no trabalho, insegurança nas relações de trabalho e convivência com indivíduos de personalidade difícil* explicam o FTT. *Responsabilidades acima dos limites, estilo e qualidade de vida, aspectos específicos do trabalho do gerente e desmotivação* explicam o FTIPG. *Interação e prazos, descanso regular, experiência no trabalho e atividade física* explicam o MECREGUL. *Sintomas de hiperexcitabilidade e senso de humor, sintomas psíquicos, sistema nervoso simpático (SNS), gástricos e sintomas de aumento do tônus, tontura / vertigem, falta / excesso de apetite e relaxamento* explicam os SINTOMAS. Finalmente, os indicadores *dificuldades em lembrar fatos recentes relacionados*

ao trabalho, que anteriormente eram lembrados com naturalidade, dificuldade de concentração no trabalho, desgastes nos relacionamentos interpessoais no trabalho e fora dele, perda em relação aos eventos da vida (trabalho, família, contexto social, entre outros), redução da eficiência no trabalho, dificuldades em relação à tomada de decisões; e fugas das responsabilidades do trabalho contribuem para explicar o construto IMPACTOS.

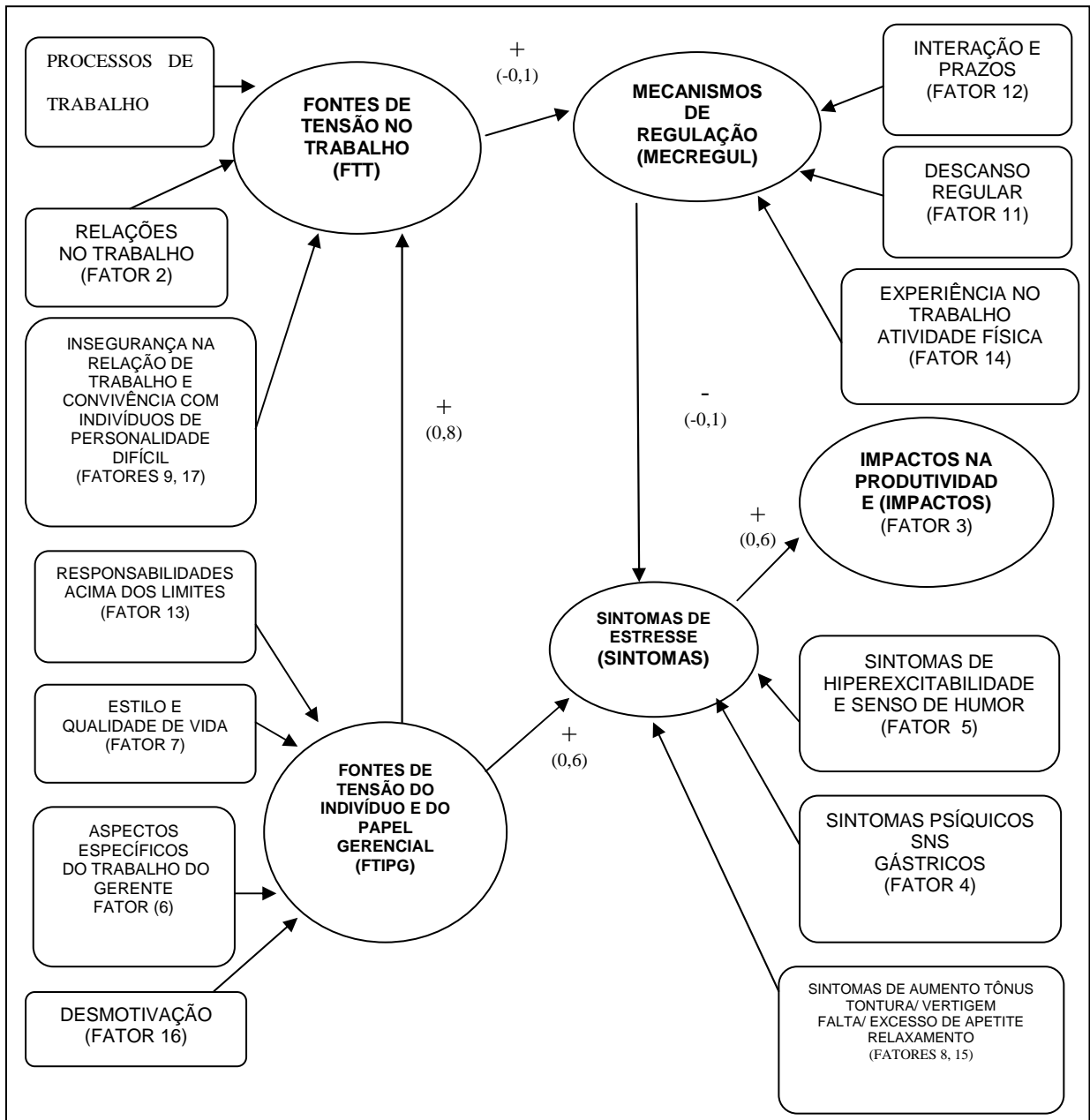


FIGURA 8 – Modelo teórico para explicar o estresse ocupacional em gerentes – MTEG

1) As indicações dos valores entre parênteses no modelo teórico, como + (0,8); + (-0,1), referem-se aos coeficientes de caminho estimados pelo *PLS – Partial Least Squares*, como intervalos de confiança a 5%, para explicação dos construtos do modelo teórico.

2) A numeração relativa aos fatores dos construtos de segunda ordem constantes do modelo teórico refere-se aos indicadores dos respectivos fatores extraídos da Matriz Rotacionada de Componentes Final (ZILLE, 2005, p. 186 e 148-149).

Fonte: Zille (2005, p. 191).

O autor considera que este modelo avança teoricamente em relação a outros modelos anteriormente desenvolvidos no que se refere ao estudo do estresse em gerentes e contribui com um novo construto, ainda não presente na literatura estudada, “que objetiva explicar os impactos na produtividade decorrentes dos sintomas de estresse” (ZILLE, 2005, p. 241).

Finalmente, o modelo teórico de LIPP, objeto que fundamentou a elaboração do Inventário de Sintomas de Stress de Lipp (ISSL) (ANEXO A), configura-se como o teste psicológico utilizado no presente estudo. Lipp, após quinze anos de estudos, utilizando-se do ISS fundamentado no modelo trifásico proposto por Selye (1956), já descrito, propôs um modelo teórico que se adequasse à realidade observada em suas pesquisas. Seu modelo quadrifásico propõe a inserção de uma quarta fase do estresse, a “quase-exaustão”, entre a fase de resistência e de exaustão (FIG.9). O ISSL permite um diagnóstico da presença de estresse no indivíduo, a fase do estresse em que se encontra e se, tipicamente para ele, o estresse se manifesta com maior incidência por meio de sintomatologia na área física ou psicológica (somático ou psicológico). O ISSL foi validado e publicado em 2000 nos mesmos padrões atuais. A versão utilizada na presente pesquisa é da edição de 2005, revisada após aplicação em outros estados brasileiros, como São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Paraná, Ceará, Pernambuco, Piauí e Bahia, corroborando a validação anterior.

A seguir, será apresentado na FIG. 9, visando proporcionar uma melhor compreensão da abordagem teórica referenciada, o modelo quadrifásico do *stress*, de Lipp (2005). Vale ressaltar que, conforme descrito na literatura, o sujeito avança nas fases do estresse conforme o modelo, mas também pode retroceder caso os agentes estressores sejam controlados.

A autora aponta que “os efeitos do estresse podem se manifestar tanto na área somática como na cognitiva e aparecem em sequência e gradação de seriedade à medida que as fases do *stress* de agravam” (LIPP, 2005, p. 13). O avanço de suas pesquisas em relação à introdução da quarta fase foi comprovado tanto clínica como estatisticamente e refere-se ao momento em que o sujeito não mais consegue adaptar-se ou resistir ao agente estressor, iniciando um quadro em que sua saúde passa a ser lesada. Mesmo diante do desgaste constante e do

aparecimento de doenças, o indivíduo ainda mostra-se capaz de produzir. O mesmo não acontece quando o estresse alcança a fase de exaustão, “quando a pessoa pára de ‘funcionar’ adequadamente, não conseguindo, na maioria das vezes, trabalhar ou concentrar-se” (p. 13). Os dados de pesquisa demonstraram, segundo Lipp (2005, p. 13), que a fase de exaustão era bastante extensa e que apresentava sintomatologia manifestada em dois momentos distintos, “caracterizados não por sintomas diferenciados, mas sim pela quantidade e intensidade dos sintomas”.

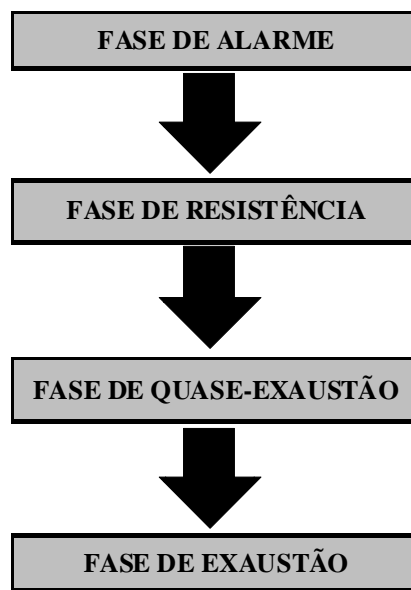


FIGURA 9 – Modelo teórico de Lipp para explicar o estresse
Fonte: elaborado pela autora, a partir da teoria de Lipp (2005).

Finalizando esta parte do trabalho, o referencial teórico foi apresentado em duas partes. O primeiro capítulo teórico, dividido em dois temas centrais: a) buscou contextualizar a história do trânsito e dos acidentes com motociclistas na cidade de Belo Horizonte, destacando o crescimento acentuado da frota de motocicletas, das CNH e dos óbitos decorrentes destes acidentes. A história das motos e o perfil geral do motociclista também foram descritos, até chegar ao motociclista profissional; e b) apresentou as novas configurações do trabalho, a partir da Revolução Industrial, e as atuais relações com o tempo e a velocidade, originárias no sistema Taylor e intensificadas pela globalização. Finalmente, abordou-se o estresse a partir de uma revisão da literatura sobre o tema, desde os estudos iniciais de Hans Selye (1936) até o modelo de Lipp (2005), que constituiu-se na base para o desenvolvimento deste estudo, propondo uma nova fase de manifestação sintomática do estresse. Assim como as fases do estresse, também foram apresentadas as correntes que estudam o tema, com destaque para a

Psicossomática, vertente da corrente psicológica do estresse, bem como suas manifestações e tipologia. Também foram apresentados alguns dos modelos teóricos descritos na literatura, desenvolvidos para explicar o estresse ocupacional nas suas diversas facetas.

Dando sequência ao presente estudo, apresenta-se o capítulo metodológico, definindo os tipos de pesquisa utilizados, delineando a população e amostra estudadas, descrevendo a estratégia de coleta de dados e, finalmente, explicando como os dados foram analisados.

4. METODOLOGIA

“O problema da condição contemporânea de nossa civilização moderna é que ela parou de questionar-se”

(Castoriadis)

Neste capítulo, serão apresentados os aspectos gerais delimitados para orientar a pesquisa: o tipo de pesquisa quanto aos fins e quanto aos meios; a população e a amostra definidas; a estratégia de coleta de dados; e o modo como os dados coletados foram analisados. Contempla, também, a discussão entre a metodologia quantitativa de pesquisa e a qualitativa, as possibilidades e limitações de cada método e a viabilidade de uma triangulação que busca complementar os dados e enriquecer as análises.

4.1 Tipo de pesquisa

Quanto aos fins, a pesquisa tem um caráter exploratório. Segundo Gil (2006, p. 43), a pesquisa exploratória tem como principal finalidade “desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e idéias, tendo em vista, a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores”. Segundo o autor, “habitualmente envolvem levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudos de caso”. Gil ainda destaca que “pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato”.

Quanto aos meios, a pesquisa é delineada por um estudo de campo, que visa a um “aprofundamento das questões propostas [... por meio de um estudo] de um único grupo ou comunidade em termos de sua estrutura social, ou seja, ressaltando a interação de seus componentes” (GIL, 2006, p. 72).

A pesquisa é de natureza quantitativa e qualitativa. A etapa quantitativa foi realizada com amostra representativa da população de motociclistas profissionais da cidade de Belo

Horizonte, por meio de um *survey*, definido por Gil (2006, p. 70) como um levantamento de “informações a um grupo significativo de pessoas acerca do problema estudado para em seguida, mediante análise quantitativa, obter conclusões correspondentes aos dados coletados”. Quanto à etapa qualitativa, foram realizadas atividades projetivas, com *corpus* definido por conveniência, com base nas técnicas expressivas dos testes projetivos da psicologia. Nessas técnicas, “o sujeito fica inteiramente livre, tanto do ponto de vista das instruções, quanto do material proposto” (ANZIEU, 1981, p. 30).

A principal diferença entre o método de pesquisa quantitativo e o qualitativo reside no fato de que o primeiro busca estabelecer leis e regras universais, formando parâmetros para generalizar as formas de conhecimento, ao passo que o segundo propicia a compreensão do fenômeno em profundidade. É importante ressaltar que a pesquisa qualitativa não se opõe à quantitativa; pelo contrário, elas podem e devem ser complementares (TRIVIÑOS, 1987; GOLDENBERG, 2002). Nesse mesmo sentido, estes autores ainda colocam que a integração entre a análise quantitativa e a qualitativa permite o cruzamento de informações e conclusões, por meio da técnica da triangulação, também proposta por Gonzales-Rey (2005), que visa aumentar ao máximo a compreensão de um fenômeno, sendo que os limites de um método são complementados pelo outro.

Gonzales-Rey (2005) também critica o processo por ele denominado “metodologismo”, em que os instrumentos e as técnicas assumiram-se como absolutos, libertando-se das representações teóricas ao qual pertencem, produzindo e legitimando informações que não alcançavam a reflexão dos pesquisadores. Como um fim em si mesmas, o autor aponta que a mensuração e a quantificação abdicam dos processos de construção teórica da informação presente nos instrumentos.

Pode-se pensar, portanto, que, diante do tema central da pesquisa – o estresse –, a metodologia quantitativa explicita os números, os percentuais e os níveis de estresse que acometem o grupo pesquisado. Já a metodologia qualitativa dá voz aos sujeitos e trata da percepção desses sobre sua própria realidade. Assim, a possibilidade promovida pela associação dos métodos pode revelar-se interessante ao se pensar em complementaridade, já que as duas abordagens promovem visões da questão sob diferentes ângulos. Ambas as etapas serão descritas a seguir.

4.2 População e amostra

O universo pesquisado compreendeu a população de motociclistas profissionais da cidade de Belo Horizonte, estimado pela BHTRANS e sindicatos entre 30 mil e 40 mil em 2008. Os usuários de moto para deslocamento ou passeio não foram considerados para efeito de pesquisa nem compõem a população supracitada.

A amostragem foi aleatória simples, definida pela fórmula estatística para o cálculo de amostras com população finita (menos que 100 mil elementos), descrito em Gil (2006):

$$n = \frac{\sigma^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{e^2 \cdot (N - 1) + \sigma^2 \cdot p \cdot q} \quad [1]$$

Em que:

n = tamanho da amostra

σ^2 = nível de confiança escolhido, expresso em números de desvio-padrão

p = percentagem com a qual o fenômeno se verifica

q = percentagem complementar

N = tamanho da população

e^2 = erro máximo permitido

Aplicando a fórmula e considerando-se a suposição inicial de incidência do fenômeno em 70% da população e erro máximo permitido de 5%, têm-se os seguintes números:

$$\sigma^2 = (1,96)^2$$

$$p = 0,7$$

$$q = 0,3$$

$$N = 40.000$$

$$e^2 = (0,05)^2$$

$$n = \frac{(1,96)^2 \cdot 0,7 \cdot 0,3 \cdot 40000}{(0,05)^2 \cdot (40000 - 1) + (1,96)^2 \cdot 0,7 \cdot 0,3} \quad [2]$$

Sendo $n = 320$

Ressalta-se que este número é resultante de um arredondamento das casas decimais para cima, considerando-se a população composta por 40 mil ou 30 mil indivíduos. Para efeitos estatísticos, esta diferença de 10 mil indivíduos não provoca alteração significativa na definição da amostra.

Foram aplicados, portanto, 361 testes e questionários, para que fossem aproveitados 320 válidos. Após a tabulação dos dados, foi alcançado o número de 326 questionários válidos, amostra essa utilizada para análise.

Na pesquisa qualitativa, foram realizadas 15 atividades projetivas, gravadas, com sujeitos escolhidos por conveniência, a partir da disponibilidade de tempo por parte deles. Deste *corpus*, 7 sujeitos identificados na fase quantitativa da pesquisa não apresentaram estresse; 6 apresentaram estresse na fase de resistência, sendo 1 com predominância de sintomas físicos e 5 com predominância de sintomas psicológicos; e 2 sujeitos na fase de quase exaustão, cada um com predominância de sintomatologia distinta (sintomas físicos e psicológicos). Não foram encontrados sujeitos na fase de alarme nem de exaustão que se dispusessem a participar desta etapa da pesquisa.

Esse *corpus* não objetivou ser representativo de nenhum recorte da amostra anterior, mas buscou manter a proporção encontrada nos resultados quantitativos quanto à presença ou ausência de estresse, fase e sintomatologia. Sua principal função foi complementar os elementos presentes nos questionários e no teste por meio das falas dos entrevistados.

4.3 Estratégia de coleta dos dados

Dentre os diversos instrumentos disponíveis para a coleta de dados, optou-se por aqueles que se relacionavam diretamente aos objetivos delineados e às características dos sujeitos estudados. A função principal desses instrumentos foi proporcionar um levantamento de dados empíricos e, paralelamente, confrontá-los com elementos da teoria utilizada, bem como dos aspectos subjetivos provenientes dos discursos dos sujeitos. Uma das conclusões alcançadas ao longo da pesquisa é que nenhuma técnica de coleta de dados ou instrumento

disponível deveria ser utilizado isoladamente, sendo necessária uma complementaridade. Esses aspectos serão descritos nos subitens a seguir.

Os dados da pesquisa foram coletados em quatro momentos distintos. Inicialmente, o levantamento de dados documentais permitiu uma compreensão geral da situação dos motociclistas em geral e dos motociclistas profissionais em Belo Horizonte e, comparativamente, em Minas Gerais. Eles possibilitaram compor um arcabouço teórico relevante para a discussão do tema, a elaboração do questionário e a definição do instrumento de pesquisa (teste psicológico) em aderência ao modelo teórico utilizado para o diagnóstico de estresse.

Posteriormente, foram aplicados de forma aleatória, os questionários e os testes na amostra calculada. Para complementar os dados presentes nas questões abertas do questionário, realizou-se uma atividade projetiva com um *corpus* selecionado por conveniência. Finalmente, ocorreram as entrevistas com membros representativos da categoria, tanto dos motociclistas quanto do patronato, para compor e ilustrar diferentes perspectivas de análise.

4.3.1 Da coleta dos dados documentais

Para a coleta e análise dos dados secundários, foram utilizadas fontes documentais. Gil (2006, p. 166) aponta quatro principais vantagens de seu uso: “possibilita o conhecimento do passado”; “possibilita a investigação dos processos de mudança social e cultural”; “permite a obtenção de dados com menor custo”; e, finalmente, “favorece a obtenção de dados sem o constrangimento dos sujeitos”. As fontes documentais oferecem um panorama de determinado momento histórico que apenas pode ser acessado de tal forma, proporcionando, assim, um conhecimento objetivo da realidade e das mudanças ocorridas na sociedade e sua estrutura.

Desse modo, inicialmente, foram acessadas informações disponibilizadas pela BHTRANS, entre 1994 e 2008 e pelo DETRAN, entre 2000 e 2007, como: a) crescimento da frota de veículos e motocicletas nos últimos anos em Minas Gerais e Belo Horizonte; b) índices de acidentes de trânsito em geral e os específicos com motocicletas, inclusive com implicação

em óbito; c) perfil geral dos envolvidos em acidentes; d) perfil geral do motociclista de Belo Horizonte; e e) evolução das CNH em geral e tipo A em Minas Gerais e Belo Horizonte.

A partir destes dados, foi criado um panorama histórico capaz de reforçar a argumentação do crescimento expressivo na última década dos motociclistas, das motos circulantes e do envolvimento desses veículos em acidentes de trânsito.

Os dados disponibilizados pela BHTRANS foram coletados pessoalmente, na própria empresa, na Gerência de Educação (GEDUC). Também foi pela ação da BHTRANS que outros contatos foram possíveis, por exemplo, no hospital João XXIII, no Sindicato dos Trabalhadores, na FUNDACENTRO e na CBTA.

Quanto aos dados do DETRAN, foi acessada a página de estatísticas na internet, contendo diversas tabelas relacionadas aos motociclistas e às motos.

Também foi contatada pessoalmente a Gerência de Informações do Hospital João XXIII – FHEMIG. O hospital foi selecionado por ser a referência no atendimento de emergência na cidade de Belo Horizonte e cidades vizinhas, acolhendo em média 140 mil pacientes por ano, além de receber as vítimas tanto do Resgate do Corpo de Bombeiros de Minas Gerais como do SAMU. Foi disponibilizado pelo hospital o levantamento estatístico da quantidade de vítimas de acidentes de trânsito atendidas no período de julho de 2004 a outubro de 2008, com destaque para as vítimas de acidentes com motocicleta. Ressalta-se, segundo o próprio hospital¹², que estes números se referem a acidentes que podem ter ocorrido em qualquer município, não apenas em Belo Horizonte. Também é necessário reforçar que os motivos são informados pelo paciente (e ou seus acompanhantes) ao chegar ao hospital, não se referindo a diagnósticos médicos. Do mesmo, as vítimas de acidentes com moto não são categorizadas, estando incluídos nos números aqueles que estavam a trabalho, mas também os que utilizavam a moto para deslocamento e ou passeio.

Para os casos de outras vítimas fatais, foram acessados os dados do DATASUS, de Morbidade Hospitalar do SUS por Causas Externas, de 1998 a 2007.

¹² Informe repassado pela Gerência de Informações do Hospital João XXIII – FHEMIG, em novembro de 2008.

4.3.2 Da aplicação dos testes e questionários

Após levantamento e análise dos dados secundários coletados, foi possível conhecer o perfil geral do motociclista e definir a estratégia para obter os dados necessários.

Inicialmente, foi elaborado um questionário (APÊNDICE A) com perguntas fechadas e abertas a partir dos objetivos do estudo. A principal função do questionário foi mapear o perfil geral do motociclista profissional a partir de informações como: idade, estado civil, escolaridade, número de filhos, presença dos filhos em casa, frequência do consumo de bebida alcoólica, renda mensal, vínculo empregatício, horas de trabalho semanal definidas em contrato e horas trabalhadas de fato, tempo de atuação na profissão, ocorrências de acidentes de trânsito, tipo predominante de acidentes, ausência ou presença de problemas de saúde e distância de seu local de trabalho (em quilômetros e se o entrevistado considera perto ou longe).

As questões abertas relacionavam-se à utilização do nome *motoboy* para autodefinição do profissional (sim ou não e a justificativa) e o porquê da escolha da profissão. As respostas foram anotadas e utilizadas ao longo do presente estudo como ilustrativas. Antes de aplicar o teste de estresse ISSL, o entrevistado era perguntado se gostaria de deixar seu contato para futura oportunidade de entrevista. Em caso afirmativo, era anotado nome, telefone e *e-mail*, quando houvesse. De acordo com padrões éticos definidos para a pesquisa, ao final do questionário o entrevistado assinava a folha de respostas, autorizando o uso sigiloso das informações fornecidas.

Dentre os modelos teóricos que explicam o estresse, optou-se pelo de Lipp (2005), devido à sua adequação aos sujeitos da pesquisa (o mais semelhante à amostra utilizada para validação do teste). Utilizou-se, portanto, a última versão do ISSL (2005), reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia como instrumento válido para diagnóstico do estresse, possibilitando a identificação da fase e a predominância dos sintomas, se físicos ou psicológicos.

Devido ao perfil do trabalhador pesquisado e para garantir que o questionário e o teste seriam compreendidos e respondidos até o fim, optou-se por aplicação individual pela psicóloga pesquisadora e pela voluntária (estudante de psicologia), sob sua supervisão, devidamente

treinada. Conforme as questões eram lidas pelas aplicadoras, as respostas eram dadas pelos sujeitos (afirmativas ou negativas), com registro a cargo das aplicadoras. Esse processo permitiu o esclarecimento de algumas questões relacionadas aos sintomas, bem como de terminologias que os sujeitos não conheciam.

A estratégia de coleta de dados utilizada contribuiu para garantir o entendimento e a agilidade do processo, uma vez que a maioria dos trabalhadores abordados dispunha de pouco tempo para responder ao questionário (ISSL).

Destaca-se que foi realizado na primeira quinzena do mês de agosto de 2008 pré-teste com 10% da amostra definida, ou seja, 32 sujeitos, durante dois dias. Para tal procedimento, a pesquisadora contou com o apoio do presidente da Associação Sobre Duas Rodas Há Uma Vida, o que facilitou a abordagem com os motociclistas e duas voluntárias. Destes dados, apenas dois tiveram que ser desprezados. Os demais integraram o total da amostra (326).

Após o pré-teste, a coleta dos dados quantitativos foi realizada no período de agosto a outubro de 2008. Para esta etapa, contou-se com o apoio de uma equipe de nove voluntárias, estudantes do oitavo e do décimo períodos do curso de Psicologia da Universidade Fumec. Por meio de uma parceria com o laboratório de aplicação de testes psicológicos da Universidade, foi possível às alunas voluntárias computar as horas destinadas à pesquisa como créditos para atividades extracurriculares. Para o desenvolvimento dos trabalhos, as pesquisadoras foram organizadas em duplas, sendo que cada dupla recebeu 75 questionários e testes. Para todas elas foram confeccionados coletes de identificação de pesquisadoras da UFMG. No total, foram coletados 361 questionários, sendo considerados para análise final 326 válidos.

Respeitando o caráter aleatório da amostra, os locais de aplicação dos testes e questionários foram os mais diversos (postos de pesquisa), verificando-se o maior número de entrevistados nos estacionamentos de moto do centro da cidade de Belo Horizonte; no restaurante popular da Rua Ceará, nas ruas da região de Venda Nova e do bairro Savassi e nos pontos de apoio nos casos de entregadores de pizzas, medicamentos e jornais, esses últimos por intermédio e cooperação das empresas e/ou cooperativas em que atuam (FIG.10). Algumas empresas da área abriram suas portas e contribuíram significativamente para a coleta de dados, destacando-

se duas grandes, vinculadas ao sindicato do patronato. Também houve grande apoio por parte de cooperativas de trabalhadores.

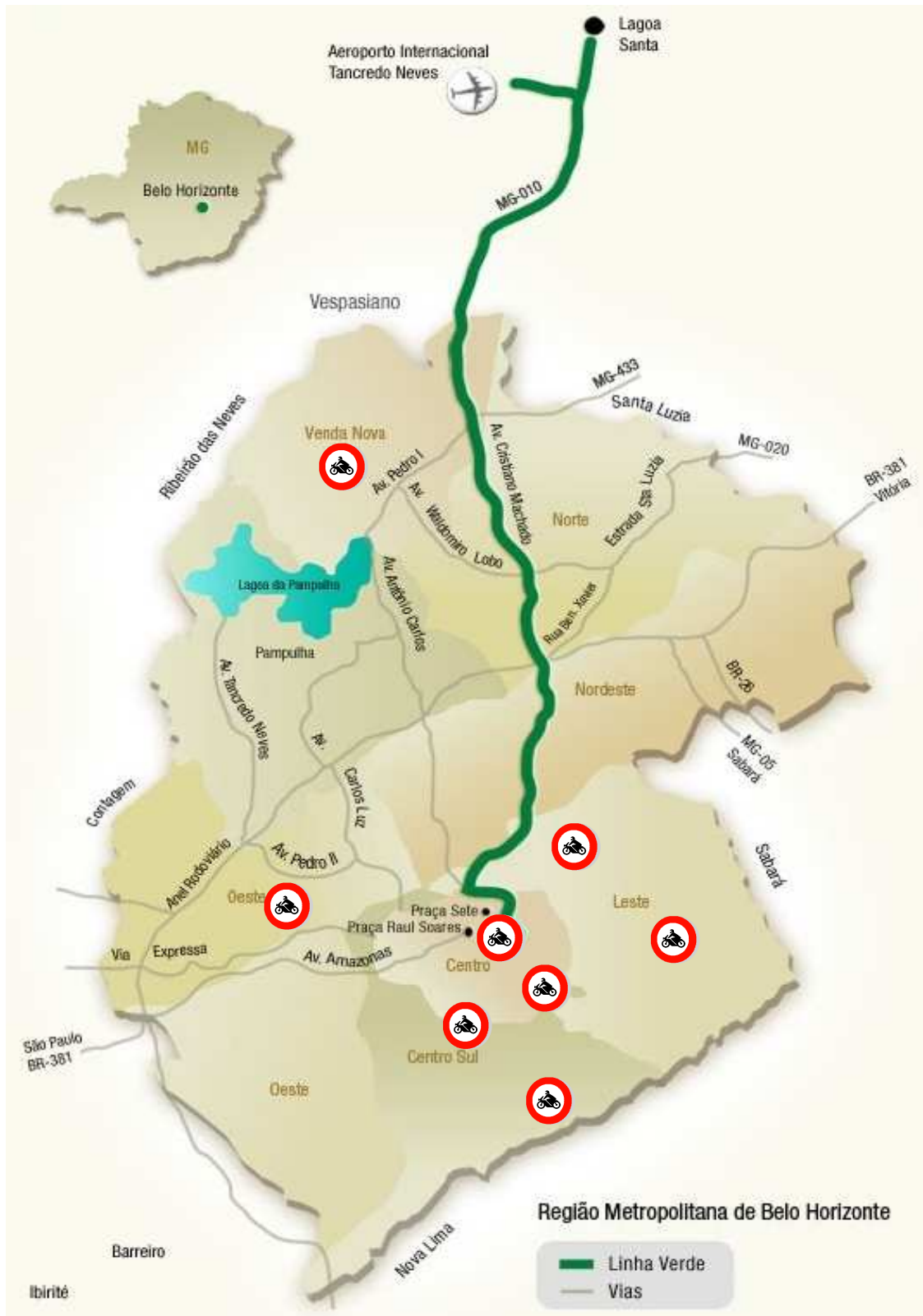


FIGURA 10 – Locais de aplicação do ISSL e questionários, em Belo Horizonte

Fonte: elaborado pela autora a partir do mapa da Prefeitura de Belo Horizonte (www.pbh.gov.br)

Desse modo, buscou-se garantir que fossem pesquisados motociclistas com todas as formas de contratos de trabalho: autônomos, cooperados, com carteira assinada, terceirizados em outras empresas e exclusivos de empresas de entregas. Também quanto à remuneração, buscou-se abarcar aqueles que trabalham com salário fixo apenas, aqueles que têm o fixo e um adicional de produtividade e aqueles que recebem apenas por produtividade. As diversas correlações entre esses elementos e os níveis de estresse foram testadas por meio do teste Qui-Quadrado para Independência e serão descritas no capítulo de análise e apresentação dos resultados.

4.3.3 Da pesquisa qualitativa

Basicamente, a pesquisa qualitativa se refere a um nível de realidade que não pode ser quantificado porque pertence a um universo maior de significados (MINAYO, 1999). A pesquisa é, todavia, resultado de um pensamento somado à ação: indagação e construção da realidade, ou seja, o objeto é socialmente construído, não está lá aguardando para ser investigado. Ela é definida a partir da abordagem e da postura do pesquisador, com ênfase no processo. As percepções dos sujeitos e do investigador, portanto se completam.

Esta metodologia de pesquisa focaliza o modo como indivíduos e grupos de indivíduos veem e entendem o mundo ou uma parte específica dele e como constroem significado e conhecimento. Pode ser considerada uma tentativa de aproximação dos métodos de pesquisa às ciências sociais, cuja principal motivação derivou de fenômenos complexos da vida social e que não estão sujeitos à quantificação e análise estatística (MINAYO, 1999). Günter (2006) corrobora essa premissa ao sustentar que uma primeira distinção entre a pesquisa quantitativa da qualitativa refere-se ao fato de que na metodologia qualitativa existe a aceitação de forma explícita de crenças e valores sobre a teoria, a escolha dos tópicos de pesquisa e, ainda, a interpretação dos resultados.

Para Neves (1996), a pesquisa qualitativa é considerada um conjunto de técnicas interpretativas que tem por objetivo descrever e decodificar as diversas compreensões de um sistema complexo de significados e cuja finalidade é traduzir e expressar os sentidos dos fenômenos do mundo social. Godoi e Balsini (2006, p. 90; 91) reforçam que na pesquisa qualitativa o que se busca é “a compreensão dos agentes, daquilo que os levou a agir como

agiram”. E isso só é possível “se os sujeitos forem ouvidos a partir da sua lógica e exposição de razões”.

Nesse sentido, a terceira etapa da pesquisa foi qualitativa, realizada com os motociclistas profissionais, em que o *corpus* foi selecionado por conveniência, tanto com sujeitos que manifestaram ausência de estresse como presença, levando em consideração as fases de ocorrência. Buscou-se investigar o fenômeno em seu contexto, a partir das percepções dos envolvidos, por meio de atividade lúdica de desenho, recorte e colagem ou escrita. A técnica expressiva, baseada nos princípios utilizados nos testes projetivos da Psicologia, permitiu manifestações livres, sem roteiro de entrevista previamente definido, em que a condução das perguntas obedecia ao tempo do sujeito e aos temas trazidos durante a realização da atividade. Para Anzieu (1981, p. 18) os testes projetivos “levam o sujeito a produzir um protocolo de respostas de tal modo que a estrutura do mesmo corresponde à estrutura de sua personalidade, estando conservadas no primeiro as características fundamentais da segunda”. Assim, a técnica possibilitou que as falas trazidas pelos sujeitos obedecessem ao seu ritmo pessoal e ao seu universo simbólico. Não objetivou-se análises psicológicas dos motociclistas profissionais, mas elementos ilustrativos para a presente pesquisa. Os materiais produzidos compõem o APÊNDICE C.

Foram realizadas quinze atividades projetivas com trabalhadores que possuem carteira assinada e também os que não possuem. Anzieu (1981, p. 23) explica que nos testes projetivos “o indivíduo fica livre para dizer ou fazer o que quiser, a partir do material apresentado e do tipo de atividades que lhe é proposto”. Os motociclistas eram recebidos em uma sala reservada, com horário previamente marcado, onde se encontravam sobre a mesa revistas, cola, tesoura, canetinhas de todas as cores e giz de cera. Uma folha em branco lhes era entregue com a seguinte orientação: “Nesta folha você deverá representar sua realidade. Como você vê sua vida, sua profissão, seu cotidiano?”. Então, eram-lhes oferecidos todos os materiais disponíveis. E, novamente, eram orientados que poderiam usá-los da forma como preferissem: recortar as revistas, desenhar, escrever ou fazer qualquer outra coisa com a folha. Eram avisados de que a conversa seria gravada e de que suas identidades seriam preservadas. Também eram solicitados a falar durante a execução da atividade, refletindo, assim, sobre tudo o que estava sendo elaborado naquele momento.

Alguns apresentaram dificuldade em compreender a tarefa e solicitaram mais explicações. Iniciaram falando livremente, sem, contudo, representar essas falas no papel. Quando ocorreu essa situação, eles foram instigados a procurar imagens e palavras que representassem a mensagem que eles gostariam que ficasse de suas falas. Era reforçado que ali, naquela folha, estaria a mensagem que eles gostariam de deixar sobre o trabalho e a vida do motociclista profissional.

Em contrapartida, outros demonstraram desenvoltura imediata, tendo uma imagem clara do que gostariam de deixar representado, utilizando-se de recortes, desenhos e frases. Como a condução da abordagem dependia dos elementos que eles traziam em suas falas ou no papel, não foi raro que muitas vezes ela tenha se desviado para outros elementos das vidas desses sujeitos que nada têm a ver com a profissão de motociclista.

A maior dificuldade encontrada nessa etapa foi compatibilizar os horários dos trabalhadores com as pausas para participar da atividade. Como era requerido espaço adequado, foi necessário que a pesquisadora se dirigisse ao local de trabalho do motociclista ou que ele fosse ao local de aplicação disponibilizado pela pesquisadora. Pela própria natureza da atividade que eles realizam, muitos se negaram a participar, alegando impossibilidade de tempo, ou faltaram aos contatos agendados. Cada atividade tinha duração média de trinta minutos, tempo precioso no dia de um motociclista profissional. Por todas essas limitações, não foram identificados sujeitos disponíveis para a pesquisa que se encontravam nas fases de manifestação de estresse denominadas de alarme e exaustão.

4.3.4 Entrevistas complementares

Para compreender as particularidades da profissão do motociclista profissional, foi importante entrevistar não apenas os trabalhadores, mas também representantes dessa categoria, bem como ouvir o outro lado, as empresas e seu sindicato. Desse modo, para que fosse possível alcançar uma visão sistêmica da profissão, foram coletadas opiniões dos seguintes locais e seus porta-vozes:

a) Gerência de Educação da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS); b) Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas & Ciclistas de Minas Gerais, por intermédio de seu presidente; c) Associação dos Motoboys “Sobre Duas Rodas Há Uma Vida”, por intermédio de seu presidente; d) “Associação Jacaré”; e) Sindicato do Patronato, por intermédio de seu presidente; f) duas grandes empresas vinculadas ao sindicato do patronato que atuam já há muitos anos na cidade, por intermédio de seus proprietários e administradores; g) um representante da maior empresa prestadora de serviço de entrega de um jornal local em Belo Horizonte; h) dois representantes de cooperativas de motociclistas, sendo o gerente da empresa contratante do serviço e o diretor financeiro da cooperativa; i) e Sr. Eugênio Diniz, da FUNDACENTRO, mestre em engenharia de produção, pela UFMG, e autor da dissertação de mestrado que estudou os motociclistas profissionais pela perspectiva da ergonomia em 2003.

Algumas dessas entrevistas foram gravadas e transcritas; outras, pela falta de autorização, foram anotadas. Os relatos, muitas vezes, corroboram as percepções dos motociclistas; outras vezes, apontam elementos que eles próprios não avaliam de seu serviço. Essas falas aparecerão nas análises, confrontando ou apoiando dados dos questionários e/ou da pesquisa qualitativa.

4.4 Análise dos dados

Os dados foram analisados em três momentos distintos. Inicialmente, procedeu-se à análise dos dados secundários que fundamentaram empiricamente parte do referencial teórico do estudo. Posteriormente, foram analisados os dados quantitativos, utilizado-se o teste de hipótese Qui-Quadrado para Independência das variáveis pesquisadas. Finalmente, os dados qualitativos foram tratados, complementando as análises, que estão descritas nos subitens a seguir.

4.4.1 Das análises quantitativas

Os dados quantitativos do presente estudo foram processados e analisados utilizando-se as premissas da estatística descritiva, que, segundo Lima e Magalhães (2002, p. 2) é “um conjunto de técnicas destinadas a descrever e resumir dados, afim de que possamos tirar conclusões a respeito de características de interesse”. Após aplicação dos testes e questionários, os dados obtidos foram digitados e tabulados em planilha *Excel*, o que permitiu gerar tabelas e gráficos comparativos. Posteriormente, foram realizados cruzamentos entre os dados, de modo a testar a independência entre as variáveis, duas a duas, por meio do teste de hipótese conhecido como Teste de Independência, utilizando-se o modelo qui-quadrado como estrutura probabilística (LIMA e MAGALHÃES, 2002).

Os parâmetros utilizados pelo ISSL foram recriados em um programa desenvolvido no *Excel* (APÊNDICE B), gerando cinco planilhas de lançamento e análises de dados o que permitiu que a correção do teste pudesse ser pelo computador. Desse modo, lançaram-se as respostas dos entrevistados, e o programa calculou os dados previstos: presença ou ausência de estresse, fase de ocorrência do estresse e predominância dos sintomas, de forma individual e por agrupamento (trabalhadores com e sem carteira assinada).

O programa também permitiu agrupar os dados do questionário, gerando tabelas e gráficos, e possibilitando a análise do perfil predominante dos motociclistas profissionais. Esses dados foram relacionados entre si, de modo a estabelecer outras correlações, associadas ou não com o teste, por meio do teste qui-quadrado. Segundo Levine *et al.* (2005), esse é um teste de hipóteses que visa encontrar um valor de dispersão para variáveis nominais, avaliando a associação entre variáveis qualitativas. Trata-se de um teste não paramétrico, uma vez que não depende dos parâmetros populacionais. Seu princípio básico é comparar proporções por meio das divergências entre as frequências observadas e as esperadas para certo evento. Assim, podem-se buscar evidências de que dois grupos se comportam de forma semelhante se as diferenças entre essas duas frequências forem pequenas. As hipóteses nula e alternativa desse teste são as seguintes:

H₀: As variáveis categóricas são independentes. Ou seja, não existe nenhuma relação entre elas.

H₁: As suas variáveis categóricas são dependentes. Ou seja, existe uma relação entre elas.

A estatística do teste é calculada a partir da fórmula:

$$\chi^2 = \sum_{\substack{\text{todas} \\ \text{células}}} \frac{(f_o - f_e)^2}{f_e} \quad [3]$$

Em que:

f_o : é a frequência observado de cada cruzamento de categorias na tabela de contingência.

f_e : é a frequência esperada caso a hipótese nula de independência fosse verdadeira.

O nível de significância alfa adotado foi de 0,05 e a premissa f_e igual a 1.

A frequência esperada é calculada por meio da multiplicação do total da linha pelo total da coluna, dividido pelo tamanho total da amostra. A regra de decisão é rejeitar a hipótese nula no nível de significância alfa se o valor calculado da estatística do teste for maior que o valor crítico da cauda superior, a partir de uma distribuição qui-quadrada com $(L - 1) (C-1)$ graus de liberdade.

Segundo Levine *et al.* (2005), a utilização do teste qui-quadrado ao lidar com tabelas de contingência $L \times C$ requer que todas as frequências esperadas sejam grandes (pelo menos igual a 1). Para os casos em que há violação desta premissa, o autor sugere uma fusão entre categorias, o que deve resultar em frequências esperadas suficientemente grandes.

Assim, foram comparadas, duas a duas, todas as questões do questionário entre si, entre a presença ou ausência de estresse, entre as fases do estresse e entre os sintomas possíveis. Os resultados encontrados compõem o APÊNDICE D.

4.4.2 Das análises qualitativas

Não foi intenção desta etapa da pesquisa fornecer elementos de análise que gerassem novos quadros, tabelas ou gráficos. Também não buscou-se um padrão único de respostas que fosse representativo de uma análise psicológica das atividades projetivas realizadas pelos sujeitos. O que se buscou foram as falas dos motociclistas profissionais, desencadeadas não a partir de um roteiro de entrevista, mas de sua livre-associação por meio de atividade catártica. Assim, da técnica expressiva, utilizada decorrem duas grandes categorias de respostas:

[...] as respostas integradas, nas quais a sensação, o afeto, a imagem, o humor permanecem controladas pelo ego, isto é, nas quais a “forma” predomina; e as respostas desintegradas, onde são libertados os impulsos, a emoção, a representação fantasmática, isto é, onde predominam outros determinantes, e não a “forma” (ANZIEU, 1981, p. 26).

Buscou-se com a atividade realizada obter “retratos” ou “metáforas” do cotidiano de alguns trabalhadores entrevistados, complementados por suas falas, orientadas pelos próprios sujeitos, a partir dos elementos que traziam ao longo do estudo.

Informações que haviam sido verbalizadas pelos sujeitos durante a realização dos testes e questionários, mas não registradas, porque não compunham o quantitativo, voltaram em seus discursos, agora ilustrados pelos seus desenhos, recortes e textos. Esse procedimento, inspirado nos testes projetivos da psicologia e na livre-associação psicanalítica, teve por objetivo trazer à realidade elementos que pertencem ao nível simbólico, por meio de momentos catárticos. Para Anzieu (1981, p. 30)

[...] quando se trata de projeção catártica, o indivíduo atribui à imagem do outro não mais as suas características ou as que desejaria fossem suas, [como na projeção especular] mas as que erradamente pretende não ter, recusa considerar como suas e das quais se livra (catarse) deslocando-as para outro.

Para Godoi e Balsini (2006, p. 92) “ao ocupar-se das formas simbólicas, a visão qualitativa passa a interessar-se não pela sua gramática ou estrutura interna, mas pelo seu caráter comunicativo de mediador e formador das experiências e das necessidades sociais”.

Pode-se dizer que foi um processo de construção de uma projeção. Desse modo, não foram analisados por meio de juízos de valor como certo ou errado, falso ou verdadeiro, mas sim descritos enquanto elementos representativos de uma compreensão individual da realidade do motociclista profissional, mas que também pode dizer de um coletivo. Portanto, essa etapa buscou superar os limites do quantitativo, contribuindo para iluminar a dimensão subjetiva de cada um dos entrevistados, cuja singularidade não pôde ser percebida nos questionários.

A intenção, assim, foi verificar até que ponto os dados obtidos nesta etapa qualitativa apoiavam ou refutavam aqueles obtidos pelo instrumento quantitativo. É válido ressaltar que, independente do método de pesquisa adotado, a revitalização do aspecto epistemológico é uma necessidade diante da tendência de monopolizar o científico meramente a partir da

relação entre os dados coletados com os instrumentos que os produzem (GONZÁLEZ-REY, 2005).

É importante compreender que a questão central da pesquisa qualitativa é a ênfase na interpretação do sujeito. A teoria, assim, mostra-se como um pano de fundo e não pode ser vista como algo estático, mas como um sistema aberto, parcial e em constante desenvolvimento, que não é, em si, o resultado final e que pode, inclusive, ser replicado e contraposto. A pesquisa qualitativa possui uma série de particularidades, principalmente porque lida com a subjetividade dos pesquisados e do pesquisador, sendo esta uma de suas grandes contribuições.

No capítulo seguinte, desenvolvem-se a apresentação e análise dos resultados.

5. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

*“Uma coisa é pôr idéias arranjadas, outra é lidar com
país de pessoas, de carne e sangue, de mil-e-tantas
misérias [...]”*

(Guimarães Rosa)

Neste capítulo, faz-se a apresentação dos resultados do estudo e procede-se a sua análise, visando responder ao problema central da pesquisa e aos objetivos propostos, para cumprir a proposta de analisar a categoria dos motociclistas profissionais que trabalham na cidade de Belo Horizonte e identificar, a partir daí, a ocorrência de quadros de estresse, suas respectivas fases, sintomatologia, correlações entre as variáveis pesquisadas e os acidentes de trânsito por eles sofridos ou ocasionados. Os dados foram organizados em tabelas e gráficos.

Foram considerados 326 questionários e testes válidos, amostra representativa da população de motociclistas profissionais da cidade de Belo Horizonte. Os dados estão dispostos de forma a responderem aos objetivos traçados para a pesquisa. O *corpus* da pesquisa qualitativa foi formado por 15 sujeitos, compondo assim os dados projetivos.

Também foram confrontados os resultados alcançados no presente estudo com aqueles apresentados na última pesquisa da BHTRANS, de 2006, com motociclistas vítimas de acidentes de trânsito (amostra de 101 sujeitos), permitindo, assim, a comparação dos dados e a conclusão das análises quanto aos objetivos traçados.

5.1 Perfil dos motociclistas profissionais que atuam na cidade de Belo Horizonte

Em relação à idade, pouco mais da metade dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte encontra-se na faixa dos 25 aos 34 anos (TAB. 9). Não foi encontrado na amostra nenhum motociclista com idade superior a 51 anos. Ressalta-se que essas faixas foram agrupadas nos mesmos intervalos utilizadas por Lipp (2005). Já a BHTRANS (2006) encontrou entre seus

entrevistados de 18 a 35 anos 84% da amostra total, valor relativamente próximo ao aferido no presente estudo.

TABELA 9

Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo a faixa etária

Faixa etária	Resultado	%
15-24	74	22,7
25-34	166	50,9
35-44	64	19,6
45-54	22	6,7
55-74	0	-
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Quanto ao gênero, foram encontradas em toda a amostra apenas cinco mulheres, representando apenas 1,5% do total. Na pesquisa da BHTRANS (2006) foram entrevistados 99% de homens na amostra, corroborando a predominância quase absoluta de homens na profissão.

Em relação ao estado civil, 49,1% são solteiros (TAB. 10). Aqueles que se encontram na categoria “Outros”, em geral, moram com a companheira, mas não se consideram casados devido à ausência do registro civil.

TABELA 10

Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo o estado civil

Estado Civil	Resultado	%
Solteiro	160	49,1
Casado	118	36,2
Divorciado	15	4,6
Viúvo	4	1,2
Outros	29	8,9
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Apenas 31,9% dos entrevistados não possuem filhos (TAB.11). Daqueles que têm filhos, 71% moram com eles.

TABELA 11

Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo o número de filhos

Número de filhos	Resultado	%
0	104	31,9
1	106	32,5
2	73	22,4
3	26	8,0
4	11	3,4
mais de 4	6	1,8
TOTAL	326	100,0

Fonte: elaborado pela autora.

A escolaridade predominante entre os motociclistas profissionais é o segundo grau, completo ou incompleto (62,9%), como pode ser observado na TAB. 12. Para essa mesma escolaridade, a BHTRANS (2006) encontrou em sua amostra 67%. Já os sujeitos que possuem o primeiro grau completo (19,3% neste estudo) corresponde ao mesmo percentual identificado pela BHTRANS. Esse dado reforça que a profissão é uma boa alternativa de remuneração e oportunidade de trabalho para aqueles que têm baixa escolaridade, aspecto que será retomado no percurso da análise. Foram encontrados, porém, 13 sujeitos com curso superior completo ou em andamento, o que corresponde a 4% da amostra. Esses se dividem entre a escolha da profissão como uma alternativa temporária para aumentar a renda e não ficar sem trabalho ou “sair do aperto”.

TABELA 12

Distribuição dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo o nível de escolaridade

Escolaridade	Resultado	%
1° grau incompleto	45	13,8
1° grau completo	63	19,3
2° grau incompleto	70	21,5
2° grau completo	135	41,4
Curso superior incompleto	10	3,1
Curso superior completo	3	0,9
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Quando perguntados sobre a frequência do consumo de bebida alcoólica, 55,2% responderam que faziam uso apenas nos finais de semana e em eventos, o chamado “socialmente”. Observa-se, entretanto, na TAB. 13 que uma boa parcela (quase 40%) afirma nunca consumir bebida alcoólica.

TABELA 13

Consumo de bebida alcoólica dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte

Consumo de bebida alcoólica	Resultado	%
Não consome	130	39,9
Finais de semana e eventos	180	55,2
Quase diariamente	15	4,6
Diariamente	1	0,3
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Os motociclistas profissionais foram perguntados sobre quanto, em média, aferiam por mês com a profissão. Grande parte afirmou que variava muito em relação ao quanto trabalhavam e apontaram os valores predominantes, orientados normalmente pelo máximo valor que poderiam ganhar ao final do mês. Os que tinham outra profissão foram orientados a responder apenas em relação à profissão de motociclista, uma vez que era essa a questão central a ser pesquisada. Já aqueles que trabalhavam como motociclista em mais de um local informaram o montantes do que recebiam nos dois ou três empregos.

A TAB. 14 revela que 34,4% recebem de 1 a 2 salários mínimos e que 39% (a maioria) ganham entre 2 a 3 salários mínimos por mês. Apenas 5,2% ultrapassam quatro salários. Vale ressaltar que aqueles que se encontram na faixa dos R\$415,00 estão em situação de irregularidade, uma vez que o mínimo estabelecido na convenção coletiva de 2008 para a categoria é de R\$468,00.

O perfil econômico aferido na pesquisa da BHTRANS (2006) apontou para 21% na faixa salarial de 1 a 2 salários mínimos, abaixo do encontrado no presente estudo.

TABELA 14

Remuneração mensal dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte

Remuneração mensal	Resultado	%
Até R\$ 415,00	9	2,8
De R\$ 416,00 a R\$830,00	112	34,4
De R\$ 831,00 a R\$1.245,00	127	39,0
De R\$ 1.246 a R\$1.660,00	51	15,6
Mais de R\$ 1.661	17	5,2
Não respondeu	10	3,1
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

A questão da informalidade ainda é muito presente na profissão. Mais de 41% trabalham sem contrato de trabalho ou carteira assinada (TAB. 15). Dos 135 sujeitos entrevistados que se encontram nessa situação trabalhista não regulamentada, apenas 23 estão vinculados a uma cooperativa legalmente constituída (TAB. 16). Entre os autônomos, há aqueles que são informais em todos os locais de trabalho. Foi possível identificar que muitos iniciam a jornada na madrugada, entregando jornais, e terminam no final da noite, em uma pizzaria, atuando em até três turnos laborais distintos.

TABELA 15

Tipo de contrato de trabalho dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte

Trabalho com contrato / carteira assinada	%	Resultado
Sim	58,6	191
Não	41,4	135
TOTAL	100,00	326

Fonte: elaborado pela autora.

Entre aqueles que possuem carteira assinada (58%) verifica-se uma incidência de 7,1% com dois empregos diferentes (TAB. 16). Muitos têm outra profissão em outro turno e trabalham como motociclista para complementar a renda (fato relatado na pergunta aberta sobre o porquê da escolha da profissão).

TABELA 16

Quantidade de contratos de trabalho formais dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte

Quantidade de contratos de trabalho formais	%	Resultado
1	50,0	163
2	7,1	23
Cooperado	7,1	23
Nenhum	35,8	117
TOTAL	100	326

Fonte: elaborado pela autora.

Dos trabalhadores entrevistados que possuem contrato formal de trabalho ou carteira assinada, 41,7% afirmaram que possuem jornadas laborais entre 40 e 44 horas semanais. Contudo, ao serem questionados sobre quantas horas trabalham de fato (seja com contrato, seja como autônomo), apenas 36, 2% reforçaram a jornada citada. Dos motociclistas, 40,2% afirmaram realizar jornadas superiores às 44 horas semanais estabelecidas na CLT (TAB. 17).

TABELA 17

Distribuição da jornada semanal de trabalho dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte, segundo o contrato de trabalho e as horas trabalhadas de fato

Jornada semanal (horas)	20	21 a 30	31 a 40	41 a 44	mais de 44	12 X 36	Não declarou
Horas de trabalho definidas em contrato (%)	1,5	5,8	13,5	41,7	0	1,5	35,9
Horas trabalhadas de fato (%)	2,5	7,1	11,7	36,2	40,2	0	2,5

Fonte: elaborado pela autora

Quanto ao tempo de atuação na profissão de motociclista, a maioria dos entrevistados encontra-se entre 1 e 3 anos, como pode ser verificado na TAB.18. Não lhes foi perguntado quanto tempo de habilitação possuíam. Espontaneamente, alguns afirmaram trabalhar com moto mesmo antes de adquirir a CNH A. A pesquisa da BHTRANS (2006) averiguou o tempo de habilitação dos motociclistas que haviam sofrido acidente de trânsito e constatou que 29,5% tinham menos de dois anos de CNH. No presente estudo, 44,2% dos motociclistas que afirmaram ter sofrido algum tipo de acidente de trânsito possuíam menos de três anos de vivência na profissão (não foi perguntado sobre o tempo de habilitação). O total da amostra

pesquisada pela BHTRANS com até seis anos de habilitação chegou a 57,7%. No presente estudo, esse número ficou em torno de 64% para aqueles com até cinco anos.

TABELA 18

Tempo de atuação na profissão de motociclista profissional

Tempo de atuação na profissão	%	Resultado
Menos de 1 ano	15,4	50
Mais de 1ano até 3 anos	28,8	94
Mais de 3anos até 5 anos	19,9	65
Mais de 5 anos até 7 anos	12,3	40
Mais de 7 anos até 9 anos	6,4	21
Mais de 9 anos até 11 anos	7,4	24
Mais de 11 anos	9,8	32
TOTAL	100	326

Fonte: elaborado pela autora.

A TAB. 19 representa o percentual dos entrevistados que afirmaram já ter sofrido algum acidente de trânsito, perfazendo uma grande maioria de 75,2%.

TABELA 19

Incidência de motociclistas profissionais acidentados no trânsito

Já sofreu acidente de trânsito?	Resultado	%
Sim	245	75,2
Não	81	24,8
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Desses 245 motociclistas que afirmaram já ter sofrido acidente de trânsito, merece atenção os dados da TAB. 20, que apontam para 12% da amostra total (considerando-se aqui aqueles que afirmaram nunca ter sofrido qualquer acidente) apresentando incidência de mais de 5 acidentes de trânsito. Os acidentes mais frequentes identificados foram: queda acidental da moto, ocorrido com praticamente todos os entrevistados que afirmaram ter sofrido algum tipo de acidente; e, em seguida, queda causada pela colisão com outro veículo.

No total, 246 sujeitos apontaram 351 acidentes diferentes, dando uma média de 1,43 acidente por motociclista.

TABELA 20

Quantidade de acidentes de trânsito sofridos pelos motociclistas profissionais

Quantidade de acidentes sofridos no trânsito	Resultado	%
Nenhum	81	24,8
1	53	16,3
2	65	19,9
3	45	13,8
4	30	9,2
5	13	4,0
Mais de 5	39	12,0
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Na pesquisa da BHTRANS (2006), apenas 58% dos acidentados eram motociclistas ou motoqueiros, sendo que 68% faziam uso da moto para trabalho no momento do acidente; 64% tinham até três anos de trabalho com a moto; 63% dos acidentados entrevistados já haviam sofrido outro acidente anteriormente; e 53% dos acidentados foram encaminhados ao Hospital João XXIII. Entre as principais ações que favoreceram os acidentes, os motociclistas destacaram: o desrespeito dos motoristas de ônibus, que os fecham ou mudam de faixa sem sinalizar (67%); os motoristas de carros de passeio, que dirigem distraídos, desrespeitam e fecham as motos e mudam de faixa sem sinalizar ou olhar no retrovisor (78%); a imprudência, velocidade excessiva ou distração de outros motociclistas (59%); e a falta de atenção e descuido dos pedestres, que atravessam fora da faixa ou sem olhar o trânsito (84%) (BHTRANS, 2006).

Os acidentes sofridos foram decorrentes de: queda da moto (21%), atropelamento (2%) e batida (77%). Porém, quando perguntados sobre a responsabilidade pelo acidente, apenas 6% assumiram a culpa para si. Outros 6% afirmaram que havia sido “dos dois” (BHTRANS, 2006, p. 82). Os demais 88% transferiram a responsabilidade para outros motoristas ou elementos externos.

Ao serem questionados se utilizavam o nome *motoboy* / *motogirl* para se denominarem enquanto profissionais, 58,6% afirmaram que sim (TAB. 21). Os que não utilizam o nome declaram que são “motociclistas”, “motoqueiros” ou “entregadores” e que, em geral, o nome *motoboy* aparece relacionado à imagem do jovem imprudente, o “cachorro louco”, que não faz jus ao profissionalismo e carrega em si uma marginalização. Por essa razão, é evitado.

TABELA 21
Identidade profissional

Você se denomina <i>motoboy</i> / <i>motogirl</i> ?	Resultado	Percentual
Sim	191	58,6
Não	135	41,4
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Quanto ao motivo que os levou à escolha da profissão, a maioria apontou “falta de opção”, totalizando quase 36% da amostra (TAB. 22). Essas categorias foram criadas e agrupadas a partir da afinidade das respostas. A exata expressão “falta de opção” foi extraída da categoria ao qual pertencia, exatamente pela frequência em que apareceu nas respostas. Contudo, quando somada às demais afirmações semelhantes a ela, como “opção para não ficar sem serviço / sair do aperto / necessidade”, ocupam juntas quase 52% das respostas.

TABELA 22
Motivo da escolha da profissão

Porque da escolha da profissão	%	Resultado
Não declarou.	4,0	13
Primeira oportunidade / pegar experiência.	3,4	11
Aconteceu / apareceu / foi escolhido / não escolheu.	2,2	7
Aumentar a renda/bons salários.	11,7	38
É mais rápido para iniciar / tem mais oportunidades de serviço.	2,2	7
Falta de opção.	35,9	117
Gosto da profissão/moto.	16,1	53
Influência de parentes /amigos.	0,9	3
Já tem muito tempo de experiência.	0,9	3
Não tem cobrança nem patrão/vai em vários lugares/profissão de liberdade.	1,3	4
Opção para não ficar sem serviço/sair do aperto/necessidade.	15,9	52
Opção pelo horário noturno / serviço mais leve que o anterior.	0,7	2
Profissão complementar para aumentar renda.	1,8	6
Boa remuneração para quem tem pouca escolaridade.	1,8	6
Quando iniciou era a melhor que existia (remuneração/não falta serviço).	1,2	4
TOTAL	100	326

Fonte: elaborado pela autora.

Antes de iniciar a aplicação do teste ISSL, foi perguntado aos entrevistados se possuíam algum problema de saúde (TAB. 23) e, em caso afirmativo, qual o problema (TAB. 24). Chama a atenção a baixa frequência de respostas afirmativas: apenas 8,9% da amostra.

TABELA 23

Presença de algum problema de saúde, segundo os motociclistas profissionais

Você tem algum problema de saúde?	Resultado	%
Sim	29	8,9
Não	297	91,1
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Também não se pode dizer de um problema geral que acometa a saúde dos motociclistas, destacando-se apenas uma incidência pouco maior de gastrite (20,7%) e pressão alta (27,6%), manifestações geralmente psicossomáticas.

TABELA 24

Problemas de saúde apresentados pelos motociclistas profissionais

Problemas de saúde relatados	Resultado	%
Não declarou	2	6,9
Alergia	1	3,4
Asma	2	6,9
Coluna	2	6,9
Dor crônica (costas)	1	3,4
Hérnia de disco	1	3,4
Esofagite	1	3,4
Gastrite	6	20,8
Labirintite	1	3,4
Perda auditiva	1	3,4
Pressão alta	8	27,7
Sinusite	3	10,4
TOTAL	29	100

Fonte: elaborado pela autora.

Quanto à percepção dos motociclistas profissionais sobre a distância do seu local de trabalho em relação à sua residência, 71,5% consideram perto, como pode ser percebido na TAB. 25.

TABELA 25

Percepção dos motociclistas profissionais sobre a distância da residência ao trabalho

Percepção da distância de casa ao local de serviço	Resultado	%
Não declarou	35	10,7
Perto	233	71,5
Longe	58	17,8
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

A TAB. 26 mostra essas distâncias e aponta a predominância de até 20 quilômetros de distância no trajeto supracitado. De fato, não pode ser considerada uma grande distância. Todavia, entre aqueles que residem a distâncias maiores a percepção de que é perto também se faz presente. Os entrevistados reforçam que “de moto, tudo é perto”.

TABELA 26

Distância da residência ao trabalho para os motociclistas profissionais

Distância de casa ao local de serviço (em km)	Resultado	%
Não declarou	19	5,8
0-10	119	36,5
11-20	119	36,5
21-30	54	16,6
31-40	13	4,0
41-50	2	0,6
TOTAL	326	100

Fonte: elaborado pela autora.

Na próxima seção será apresentado o diagnóstico de estresse, bem como as fases e sintomatologias presentes na amostra pesquisada.

5.2 Diagnóstico de estresse

A presente seção apresenta os resultados do diagnóstico de estresse na amostra pesquisada, realizado tendo por base o Inventário de Sintomas de Stress de Lipp (ISSL, 2005). Foi possível identificar: a ausência ou presença de estresse; a fase em que o sujeito se encontra:

alarme (ou alerta), resistência, quase exaustão ou exaustão; e, finalmente, a predominância dos sintomas: físicos ou psicológicos.

Tendo como base o GRÁF. 6, observou-se a incidência de 48% (ou 156) dos sujeitos apresentando quadro de estresse nas suas diversas fases e 52% (ou 170), sem manifestação de estresse.

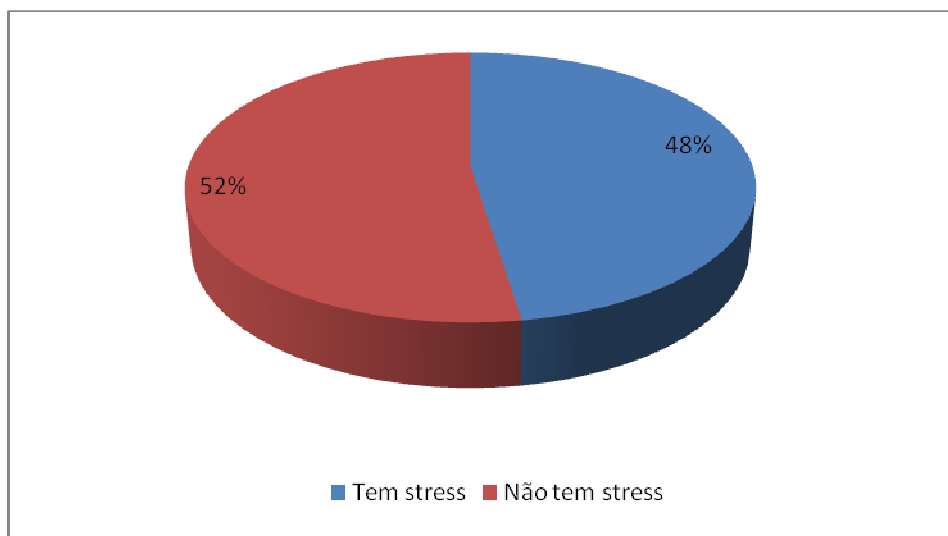


GRÁFICO 6 – Diagnóstico de estresse pelo teste ISSL (2005) na amostra pesquisada

Fonte: elaborado pela autora

Em relação à fase em que foi diagnosticado o estresse, o GRÁF. 7, que ilustra a amostra que apresentou estresse, demonstra que 79% (ou 123) dos indivíduos que manifestaram estresse encontram-se na fase de resistência. Os demais 21% (ou 33) estão nas demais fases, sendo 12% (ou 19) na fase de quase exaustão; 5% (ou 8) na fase de exaustão; e 4% (ou 6) na fase de alarme.

De acordo com os dados obtidos, pode-se observar que os casos mais críticos são da ordem de 9% (ou 14) dos sujeitos que estão nas fase de quase exaustão e exaustão.

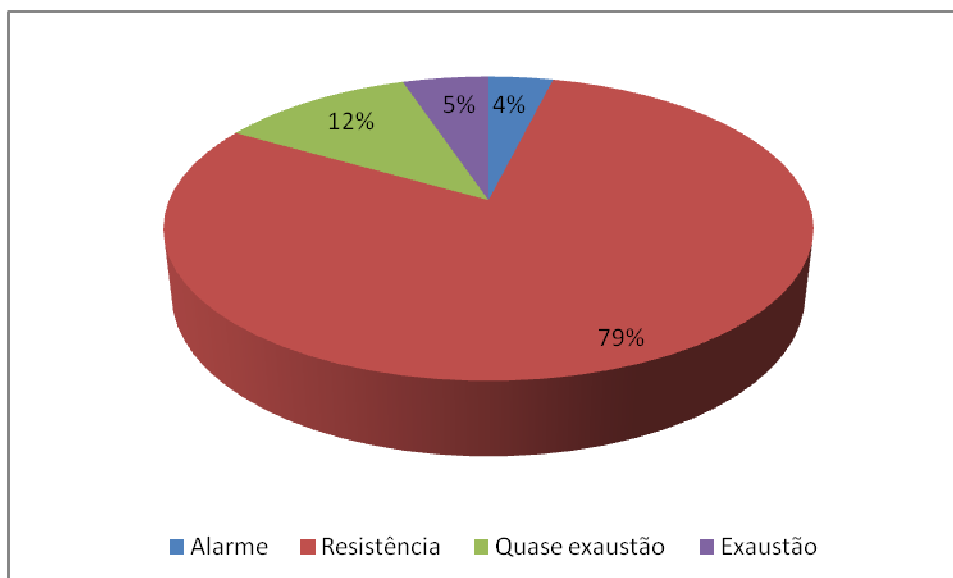


GRÁFICO 7 – Fases do estresse na amostra pesquisada que apresentou estresse

Fonte: elaborado pela autora.

A sintomatologia predominante na amostra pesquisada (GRÁF. 8) é de manifestações psicológicas. Percebe-se que, ainda que o estresse não esteja presente, seus sintomas se manifestam de alguma forma física em 57% e de alguma forma psicológica em 76% dos sujeitos. Vale ressaltar que, de acordo com os parâmetros do instrumento utilizado poderia haver a identificação de ambas as manifestações. Por esse motivo, o somatório ultrapassa 100%.

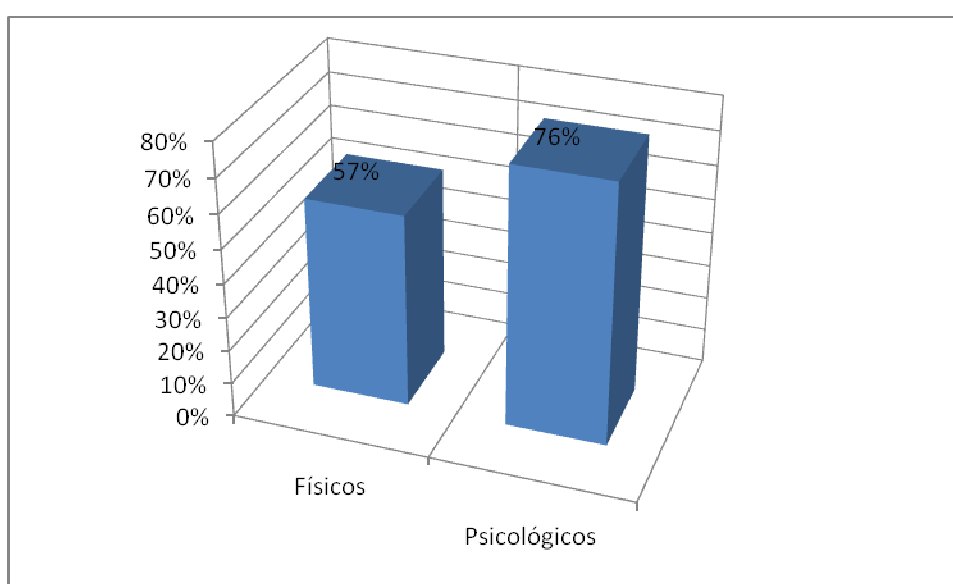


GRÁFICO 8 – Predominância dos sintomas do estresse na amostra pesquisada

Fonte: elaborado pela autora.

Quanto aos sintomas mais presentes nos motociclistas profissionais que têm estresse, foram destacados e apresentados na TAB. 27 aqueles que apresentaram frequência igual ou superior a 78 respondentes (metade dos sujeitos com estresse). Vale retomar que a fase de alarme possui 15 sintomas; a fase de resistência, 9 sintomas; a quase-exaustão, de 6 sintomas; e a fase de exaustão, 23 sintomas.

É relevante observar na TAB. 27 que, à medida que aumenta o nível do estresse, passam a predominar nas fases mais altas as manifestações psicológicas. É importante destacar que no teste os sintomas físicos são em maior quantidade do que os psicológicos para todas as fases.

TABELA 27

Sintomas que apresentaram maior frequência no ISSL dos motociclistas profissionais com estresse

FASE	SINTOMA	TIPOLOGIA	FREQUÊNCIA
Alarme	Boca Seca	Físico	80
	Tensão muscular	Físico	84
	Vontade súbita de iniciar novos projetos	Psicológico	88
Resistência e Quase exaustão	Problema com a memória	Físico	85
	Cansaço constante	Físico	110
	Sensação de desgaste físico constante	Físico	128
	Irritabilidade excessiva	Psicológico	85
	Pensar constantemente em um só assunto	Psicológico	97
	Sensibilidade emotiva excessiva	Psicológico	103
Exaustão	Mudança extrema de apetite	Físico	78
	Pensar/falar constantemente em um só assunto	Psicológico	79
	Vontade de fugir de tudo	Psicológico	81
	Perda do senso de humor	Psicológico	84
	Angústia/ ansiedade diária	Psicológico	91
	Cansaço excessivo	Psicológico	106

Fonte: elaborado pela autora, a partir dos dados do ISSL.

Visando fazer uma comparação, os dados de estresse foram confrontados com aqueles obtidos por Martins e Lourenço (2006) em pesquisa semelhante utilizando-se do ISSL em motociclistas profissionais de Juiz de Fora. Esses autores encontraram uma incidência de estresse em 50,4% dos *motoboys* de Juiz de Fora. Em toda a amostra, apenas 3,7% estavam na

fase de alerta; 43% na de resistência; 3% na de quase-exaustão; e 0,7% na de exaustão (MARTINS e LOURENÇO, 2006).

As conclusões dos autores foram próximas ao que se observa no presente estudo. Considerando a amostra global de 326 sujeitos, 48% apresentaram quadro de estresse, sendo 1,8% na fase de alarme; 37,7% na fase de resistência; 5,8% na fase de quase exaustão; e 2,5% na fase de exaustão. Diante desses resultados, foi realizado o teste de hipótese qui-quadrado para averiguar as possíveis relações de dependência do estresse com as demais questões levantadas no questionário (APÊNDICE D). Desse modo, cada elemento do questionário foi considerado como uma variável. Para cada uma delas, foi testado o nível de dependência com a manifestação do estresse. Retomando as premissas utilizadas para o teste de hipótese qui-quadrado descritas na metodologia, tem-se:

H0: As variáveis categóricas são independentes. Ou seja, não existe nenhuma relação entre elas;

H1: As variáveis categóricas são dependentes. Ou seja, existe uma relação entre elas.

O teste de hipótese qui-quadrado apresentou o resultado: Não rejeita H0. As variáveis são independentes para quase todos os testes realizados. Isso demonstra que não há relação de qualquer dos elementos pesquisados com a presença ou ausência de estresse nos motociclistas profissionais. Uma única exceção percebida foi a variável *problema de saúde*, único elemento pesquisado que apresentou correlação com a presença de estresse ($p < 0,05$). Porém, vale lembrar que foram apenas 29 sujeitos (8,9%) em toda a amostra pesquisada que afirmaram possuir algum problema de saúde.

Essa constatação estatística é relevante, pois demonstra o caráter singular do estresse. Cada sujeito interpreta ao seu modo a realidade e, a partir dessas interpretações, estabelece estratégias de enfrentamento para dar conta de sua situação. Desse modo, o desenvolvimento de quadros de estresse não pode ser compreendido no coletivo, desconsiderando o âmbito individual. O que se pode buscar, portanto, são fatores coletivos de tensão excessiva e que podem, sim, favorecer o desenvolvimento desses quadros.

Nesse sentido, um componente que merece atenção são os sujeitos que responderam que escolheram a profissão por “falta de opção”. No teste de hipótese qui-quadrado, observou-se correlação com a variável *sintomas físicos de estresse*, apontando, assim, uma relação de

dependência ($p < 0,05$). Pode-se inferir, portanto, que um elemento de tensão no cotidiano desses trabalhadores e que pode originar sintomas físicos é atuar em uma profissão que não escolheram, mas que foi imposta pelas circunstâncias, pela necessidade de trabalhar.

Outro teste de hipótese foi realizado com a amostra de sujeitos que apresentaram estresse (sintomas físicos e ou psicológicos). Foram comparadas as fases em que se encontravam (alarme, resistência, quase-exaustão ou exaustão) com as demais variáveis pesquisadas no questionário (APÊNDICE A). Observou-se a correlação entre os sujeitos que se encontram na fase de quase-exaustão e aqueles que atuam na profissão sem contrato de trabalho ($p < 0,05$). Esse dado denota que a necessidade de trabalhar mais para garantir o salário ao final do mês, na medida em que não há garantias formais, pode colaborar para o aumento da tensão excessiva no trabalho e a ocorrência de quadros de estresse.

A próxima seção discorre sobre os de acidentes de trânsito mais frequentes envolvendo essa categoria.

5.3 Ocorrência e tipos mais frequentes de acidentes de trânsito

Fez parte do presente estudo uma análise dos acidentes de trânsito sofridos pelos motociclistas profissionais da cidade de Belo Horizonte. Encontrou-se a incidência de 75,2% na amostra de respostas afirmativas quanto ao envolvimento em acidentes. Foram listadas seis categorias de acidentes: 1ª) Queda acidental da moto; 2ª) Queda causada por colisão com outro veículo (quando a responsabilidade era do motorista do outro veículo); 3ª) Atropelamento de pedestre; 4ª) Atropelamento de animais; 5ª) Batida (quando a responsabilidade foi do motociclista colidindo com outro veículo ou objeto fixo); 6ª) Outros.

Os quatro acidentes referentes à categoria ‘Outros’ foram: motociclista atropelado (um por caminhão outro por um ônibus), pedrada e corte no pescoço causado por linha de pipa com cerol.

A TAB. 28 ilustra a frequência de respostas obtidas para cada uma das categorias citadas. Ressalta-se que as frequências ultrapassam o total da amostra, pois poderia haver mais de um tipo de acidente para cada sujeito.

TABELA 28

Tipo e frequência de acidentes com os motociclistas profissionais de Belo Horizonte

Tipo de acidentes	Frequência de respostas
Nenhum / não declarou	109
Queda acidental da moto	98
Queda causada por colisão com outro veículo	130
Atropelamento de pedestre	20
Atropelamento de animais	2
Batida	97
Outros	4

Fonte: elaborado pela autora.

A TAB. 29 proporciona uma visão geral dos acidentes de acordo com a faixa etária dos sujeitos pesquisados. Percebe-se que a grande maioria dos que afirmaram já ter sofrido acidentes de trânsito encontra-se na faixa dos 25 a 34 anos de idade.

TABELA 29

Faixas de idade *versus* acidentes de trânsito dos motociclistas profissionais de Belo Horizonte

Já sofreu acidente de trânsito?	Faixas de Idade				
	15–24	25–34	35–44	45–54	Total
Não	21	39	16	4	80
Sim	53	127	48	18	246
TOTAL	74	166	64	22	326

Fonte: elaborado pela autora

Os resultados do teste de hipótese qui-quadrado apontam a relação de dependência entre as variáveis *acidentes de trânsito e remuneração mensal*, entre *acidentes de trânsito e tempo de profissão* e entre *número de acidentes com tempo de atuação na profissão*. Isso quer dizer que, proporcionalmente, os motociclistas que recebem salários até dois mínimos acidentam-se menos do que aqueles que aferem maiores remunerações. Do mesmo modo, os motociclistas com mais tempo de profissão (acima de nove anos) apresentam históricos maiores de acidentes de trânsito. Contudo, destaca-se que entre aqueles que têm de um a três anos de

profissão os índices de acidentes também se encontram acima da frequência esperada para essa faixa. Finalmente, a relação da quantidade de acidentes por tempo de profissão demonstrou que os motociclistas com menos tempo de profissão, proporcionalmente, envolveram-se em menos acidentes de trânsito que os motociclistas mais antigos na profissão (acima de 7 anos).

Contudo, cabe uma ressalva a estes dados uma vez que parte dos entrevistados não considerava queda acidental da moto como acidente. Portanto, pode ter havido distorção dessas informações devido às percepções individuais do que seria um acidente de trânsito. Ademais, parece normal que o sujeito que atua na profissão há mais tempo esteja sujeito a maiores incidências de acidentes, uma vez que seu tempo de exposição ao trânsito é maior.

Analisando-se comparativamente os acidentes envolvendo as motocicletas em Belo Horizonte, com o número total de acidentes de trânsito na cidade, as emissões de Habilitações em geral e tipo A na cidade, e o crescimento da frota de motos comparativamente aos demais veículos, tem-se a TAB. 30. Percebe-se que, proporcionalmente, a frota de moto quase dobrou em relação à frota de veículos. Do mesmo modo, os motociclistas se envolveram em mais acidentes de trânsito que os demais veículos. Já as vítimas fatais de motos decorrentes destes acidentes, mais que dobraram ao longo de cinco anos. Comparativamente, também foram emitidas mais carteiras de habilitação tipo A do que qualquer outra neste mesmo período.

TABELA 30

Comparativo da situação das motos em Belo Horizonte, 1999 – 2006

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	aumento (%)
Frota de motos	44.634	48.415	54.690	62.860	69.774	75.495	82.799	...	46,1
Frota de veículos	655.227	679.727	717.875	751.461	790.551	821.753	862.917	...	24,1
Motos envolvidas em acidentes de trânsito	...	...	...	...	...	5.841	6.596	6.708	14,6
Total de acidentes de trânsito	...	...	...	...	...	13.073	13.594	13.798	5,5
Motos envolvidas em acidentes com vítimas	...	3.303	4.160	3.833	3.676	6.023	6.854	...	51,8
CNH A	...	...	9.779	12.379	13.761	14.217	15.372	...	36,4
CNH Total	...	...	646.923	698.435	740.914	776.221	812.099	...	20,3

Fonte: elaborado pela autora.

Na próxima seção serão apresentadas as informações das entrevistas apontando complementaridades e divergências entre o quantitativo e o qualitativo.

5.4 Dando voz aos motociclistas profissionais: os dados qualitativos se somam aos quantitativos para a explicação dos resultados

Para identificar possíveis similaridades ou discrepâncias entre os dados obtidos na pesquisa quantitativa e aqueles obtidos na pesquisa qualitativa, essa seção apresenta algumas falas dos sujeitos, bem como descrições de elementos observados ao longo dos diversos cenários da pesquisa, registrados em diário de campo. As percepções ora apresentadas são da pesquisadora, a partir dos elementos presentes nos discursos e postura dos motociclistas.

É interessante recuperar questões que ficaram perdidas nos questionários, trazendo-as para análise, contribuindo, assim, para a compreensão final dos resultados. Também serão utilizados relatos de representantes da categoria dos profissionais e do patronato para atender aos objetivos da seção. Desse modo, inicia-se pelos relatos do diário de campo, seguidos das falas coletadas na pesquisa qualitativa com os motociclistas e, posteriormente, os representantes mencionados, como proprietários de empresas de entregas, gerentes de *delivery*, presidentes de associações de motociclistas e dos sindicatos, dos motociclistas e do patronato.

O movimento no Restaurante Popular, na cidade de Belo Horizonte, começa às 11 horas. Os motociclistas entram no restaurante, servem a comida no marmitex e saem carregando-a, juntamente com o suco e a fruta na outra mão. Almoçam, em geral, em cima de suas motos, estacionadas em frente à entrada. Alguns comem de pé mesmo, outros se assentam no meio fio. Na maioria das vezes, não estão sozinhos. Há pelo menos dois ou três juntos; às vezes, rodinhas de cinco ou seis. Comem rápido, mas nem sempre vão embora imediatamente. Quando abordados para serem entrevistados, estendem a mão, se apresentam, oferecem um gomo da fruta. Logo perguntam para que são as perguntas. Após as explicações, eles se mostram receptivos. Mas, para a maioria, desde que não sejam identificados. O questionário é respondido bem rápido. Eles reclamam do trânsito, da fiscalização dos órgãos de trânsito

“Anota aí, o abuso de autoridade no trânsito incomoda demais” (S.30)), da esposa e da sociedade, que os marginaliza. Mas poucos reclamam do trabalho e quase nada se queixam do corpo. Pouquíssimos admitem qualquer problema de saúde: “Graças a Deus!” Alguns sequer têm consciência dos acidentes que já sofreram. Se não os levou ao hospital, então, “nem conta”.

Na aplicação do ISSL demoram algum tempo com determinados sintomas. Atribuem justificativas: “É o calor” ou “É o frio”. Reclamam de algumas mazelas, mas fazem piadinhas da própria condição. Demonstram possuir pouca ou nenhuma consciência corporal. Aparentemente, não escutam as queixas do próprio corpo. É permitido ficar cansado, desgastado, irritado, angustiado, ansioso. Também é normal querer iniciar novos projetos, fugir de tudo, perder o sono e até o bom humor. Mas doente mesmo, com sintomas que os levariam a procurar um médico, isso não. Um dia parado é prejuízo.

Após dois dias no Restaurante Popular, já dá para reconhecer vários de seus frequentadores. Eles não reclamam do serviço; reclamam do trânsito: cada vez mais carros nas ruas, e poucos os respeitam. Para poucos, o serviço é até leve. Fazem ali duas horas de almoço. Estão “livres de patrões”, “cobranças”, é o que eles dizem. Nas rodinhas, relatos de portas de carros que foram chutadas, retrovisores arrancados e outras reações contra motoristas pouco assertivos. Os outros concordam. É preciso sobreviver. Todos riem. Contudo, horário de almoço livre é para alguns. Muitos chegam, comem e vão embora. Não têm tempo para conversa.

À noite, na pizzaria, os motociclistas não demonstravam estar alegres nem tristes. Trabalhadores sérios e resignados, sentiam-se entre os selecionados para aferir os melhores salários. Carteira assinada, remuneração mínima garantida, profissão reconhecida e jornadas superiores a 44 horas semanais, sem finais de semana nem feriados – dias de melhores demandas. A necessidade após cada chegada é correr para colocar o nome na lista pregada na parede para aguardar uma nova entrega. A cada entrega, um bônus extra no pagamento. O tempo curto para a entrega, ninguém questiona. Só reclamam quando o bairro é longe, minutos preciosos perdidos e que podiam estar rendendo uma nova corrida.

Na madrugada, os entregadores de jornal chegam por volta das 3h, 4h. Em algumas empresas é preciso montar o jornal, agrupando os cadernos, que foram entregues separados. O galpão é preenchido por esse som alto e oco das folhas sendo empilhadas. Após montado, o jornal é

colocado dentro do saquinho plástico. Assim, eles vão para as sacolas, que caem pelas duas laterais da moto, tão cheias que quase se arrastam no chão. Os galpões são frios e sem conforto. O motociclista não passa muito tempo ali; apenas o suficiente para montar sua entrega e sair com ela pela madrugada. Eles também não têm muito tempo para conversar. Até as 7h, todos os jornais devem ter sido entregues. Os clientes ligam para o jornal reclamando quando falha o horário. O jornal transfere a reclamação para o gerente da empresa terceirizada que presta esse serviço. Ambos não querem perder clientes, já cada vez mais escassos com o advento da internet. Não pode haver erros no processo. O motociclista que faz esse serviço em geral está apenas começando seu dia de trabalho. Provavelmente às 8h ele bate o ponto em outra empresa, iniciando ali uma nova jornada, que se estende até as 18h, 19h.

Parece extenuante. Poucas horas de sono, alimentação irregular, muitas rotas a cumprir, horários apertados. Quando abordados e convidados a participarem da pesquisa, os motociclistas eram avisados de que se tratava de um estudo sobre estresse no trabalho. Quase todos afirmavam que, de fato, é uma profissão muito estressante e que a categoria está estressada. Porém, esses dados são revelados parcialmente no teste. Como compreender essa situação? Os elementos da pesquisa qualitativa fornecem alguns indicadores e são apresentados a seguir, confrontando as falas daqueles que apresentaram estresse com os que não apresentaram. Os nomes utilizados são fictícios e os apêndices indicados referem-se aos dados obtidos de cada um deles e que serviram de subsídio para a presente análise.

Lázaro (APÊNDICE C – 4) é novo na profissão. Após meses de desemprego, há três trabalha para uma empresa de entregas. Está na faixa dos cinquenta anos. Compara seu tempo de desempregado com a atual situação: “Sem a carteira assinada e sem o contracheque a pessoa não é ninguém. Não importa o quanto ganha; tem que provar, senão não é reconhecido”. Depois, ele fala em Deus e no estudo bíblico. Fala de um mundo dividido entre o bem e o mal, escolhas certas e erradas, que determinam a vida do sujeito. Apesar das dificuldades que relata no seu dia-a-dia, mostra-se feliz com o emprego, com a empresa e com os colegas de trabalho. Seu diagnóstico foi ausência de estresse. Segundo Lázaro, “pior do que ser *motoboy* é ser desempregado”.

Com a mesma fé em Deus, posiciona-se Marcos (APÊNDICE C – 1). Mais de 11 anos de profissão, também na faixa dos cinquenta de idade, apresenta-se na fase de resistência do

estresse, com sintomas predominantemente físicos. Quando perguntado sobre como vê sua realidade, seu cotidiano, ele afirma resignado:

Eu vejo uma guerra total. Mas eu luto contra ela. Eu faço parte da palavra de Deus, e as pessoas que fazem parte da palavra de Deus não podem ser vencidos. Nunca. Ele sempre é um vencedor. Agora, que é barra pesada a minha vida, é. Muito barra pesada. Mas, infelizmente, é a vida que a gente vive. Infelizmente, é a justiça que a gente tem. Você não tem como fazer outra coisa (MARCOS).

A religião aparece de forma explícita nessas falas. Deus dá a vida e as oportunidades às pessoas. Negar a palavra de Deus, o destino que Ele traçou, é uma blasfêmia. Essa fé altera a percepção da realidade do sujeito. Segundo Marcos, “tem que pôr na mão de Deus [...] Nós somos poeirinha perto de Deus”. Ele apresenta sintomas de cansaço, mal-estar, alterações do apetite. Porém, mostra-se agradecido pelo trabalho que tem e ousa reclamar muito pouco. Seu corpo sente a carga do trabalho, mas resiste ao estresse, ficando evidente a utilização da religião com mecanismo de defesa.

O meu trabalho, eu vejo ele como... meu trabalho é uma coisa que eu gosto muito. Do meu serviço... Você tá sempre presente junto com outras pessoas, se comunicando. Olha, eu, numa situação dessas, se eu não tivesse esse serviço, você imagina, por exemplo, eu trancado dentro de uma sala, digitando no computador ali, não seria, nunca conseguiria com uma situação dessas. [...] Então, daqui a pouco eu vou sair daqui e vou resolver problemas. [...] Pelo menos você tem como desabafar né, conversar com alguém... bater papo com alguém, ter alguém que tá aqui... a, você faz isto pra mim, e tal... Então, você tem mais facilidade. Por que se depender de eu estar numa sala fechada, eu não vou conseguir, eu não. (MARCOS).

Marcos sente-se importante, confiável. Ele transporta dinheiro. Apesar da “luta constante”, enfatiza as virtudes da profissão:

Eu acho que as pessoas falarem motoboy, acham que tá desmerecendo a pessoa. Acho que não tem nada a ver. “Ah, este aqui é o meu motoboy.” Eu nem ligo. Fico feliz da pessoa falar, eu sou uma pessoa de confiança daquela pessoa. Que eu acho que o motoboy representa uma pessoa de confiança, que carrega as finanças das pessoas... entendeu? Olha o tanto de dinheiro que passa na minha mão todos os dias. O motoboy [...] é um homem de confiança, é uma profissão de confiança. Uma luta constante, mas uma profissão de confiança. Carrega finança...

Assim como a religião, há outros mecanismos utilizados pelos sujeitos para dar conta de seu cotidiano. Alguns fazem projeções da realidade. Conceição (APÊNDICE C – 2) é uma jovem *motogirl* (ela gosta de ser chamada assim) que se encontra na fase de estresse de quase-exaustão. Seus sintomas são tanto físicos como psicológicos. Ela sente dores na coluna e treme as mãos ao desenhar. Diz que é assim todo dia: “De manhã, eu sempre acordo

tremendo. [...] É só de manhã”. Mas não reclama da vida, nem do trabalho. Afirma ser apaixonada por moto e faz desenhos e poemas para relaxar. Ela faz um sol sorridente e radiante nascendo por trás das montanhas, enquanto relata:

Tem um dia-a-dia comigo, que tem um desenho que eu gosto de fazer muito, principalmente quando estou chateada. Assim... não tem nada a ver... mas é um desenho que eu gosto de fazer que eu acho que me acalma. E ouvir música. Eu acho que é uma das coisas que mais me acalma. Principalmente com trânsito.

Depois, ela afirma que gosta de escrever, de fazer um poema de como foi seu dia-a-dia. Ela é perguntada: “Você relata então o seu dia-a-dia?” Sua resposta é clara: “Isso. Mas de uma forma diferente. Eu tento pôr a vida diferente” (CONCEIÇÃO).

Assim como Conceição, Tiago (APÊNDICE C – 11) coloca no papel tudo aquilo de que gosta: amigos, natureza, churrasco, viagens. Mas afirma não ter tempo para mais nada. E, com a vida “parada”, não tem muito a falar de si. Relata que teve uma vida difícil, foi criado sem os pais, solto pelas ruas. As coisas nunca foram fáceis para ele. Mas Tiago afirma que não fica triste, que é jovem e que tem sonhos. “Eu gosto muito de viver” (TIAGO). Mesmo com as queixas de falta de tempo até para fazer as coisas de que gosta, ele não apresenta estresse. Os únicos sintomas presentes em seu ISSL, ele atribuiu ao calor que fazia naqueles dias. Ele não responsabiliza a profissão hora nenhuma. É feliz com sua vida como ela é.

Damião (APÊNDICE C – 9) projeta seu futuro. No seu caso, ele vive e trabalha para a vida que deseja ter um dia. Relata que como motociclista já comprou moto, carro, casa própria. Agora, trabalha sonhando com o dia em que não vai mais precisar trabalhar. Pretende estudar, fazer um curso de informática, aprender a investir na bolsa. “Eu quero colocar meu dinheiro pra trabalhar pra mim”. Damião também tem estresse. Está na fase de resistência, e seus sintomas são psicológicos. Apesar disso, ele reclama de ter que trabalhar com o corpo. Isso o incomoda, e várias vezes ele repete essa queixa. Damião vislumbra um dia trabalhar apenas com seu intelecto. Mas agradece à profissão: “[...] o que eu sou hoje foi o que eu consegui ao longo da vida com a minha profissão. [...] O que eu adquiri, as minhas conquistas, né, tudo veio da minha profissão” (DAMIÃO).

Como Damião, Jorge (APÊNDICE C – 7) pensa no futuro. Acha que a profissão “vicia”, pois ganha melhor. Ele desenha uma linha azul, que vai terminar em um dos vértices de um triângulo. Faz uma analogia com a placa de trânsito “Dê a preferência”. Passando acima,

como uma rua, os desejos para sua vida: casa, carro, negócio próprio, liberdade, saúde, sítio e felicidade. Ele faz uma esfera azul na encruzilhada. Diz que é como a vida: tem sempre dois caminhos para se escolher. Mas afirma que ainda não chegou lá. Está ainda no meio da linha azul que desenhou, e o sonhado futuro ainda é uma projeção. Jorge não tem qualquer sintoma de estresse e se mostra disposto a continuar trabalhando como motociclista para atingir os objetivos que descreveu.

Jerônimo, Antônio e João (ANEXO C – 5, 6 e 14) têm uma questão em comum: quando solicitados a representar sua realidade, enfatizaram o perigo do trânsito e a falta de respeito com os motociclistas. Os três sujeitos falam de acidentes de trânsito, contam o que já viram e o que já sofreram. Jerônimo lembra o adesivo colado nos baús: “em cada moto tem uma vida” e reforça que o motociclista deve ser respeitado no trânsito porque “o parachoque da moto é o próprio *motoboy*”. Ele fala que o *motoboy* sempre leva a culpa no trânsito, mesmo quando os erros são dos motoristas. Porém, colada logo abaixo da frase recortada de revista “Os erros não são só dele”, Jerônimo coloca a foto de um congestionamento e motociclistas trafegando no “corredor”. Quanto ao desrespeito, ele fala que os “motoristas pensam que eles são um zero à esquerda”.

A fala de Antônio reforça a de Jerônimo, reclamando que os motoristas de veículos de grande porte “jogam o veículo para cima do motoqueiro”. Já “os carros de passeio, muitas vezes, freiam em cima do *motoboy*”. João se diz indignado com esse desrespeito no trânsito e reclama “Por que as pessoas acham que todos os motociclistas são iguais”. Apesar de todas as queixas e da dura realidade externalizada, nenhum dos três apresenta quadro de estresse.

Roque, Lucas e José (ANEXO C – 3, 15 e 16) têm estresse na fase de resistência, e seus sintomas são psicológicos. Ambos falam das ilusões da profissão. “A pessoa acha que a profissão de *motoboy* é fácil [...] que é só ‘muntá’ numa moto e sair andando” (ROQUE). Lucas diz o mesmo, e completa: “Eles esquecem que tem sol, tem chuva, tem o trânsito e tem que ter atenção. [...] Da hora que cê sobe na moto em casa, até a hora que desliga a moto e desce dela... tem que ter atenção”. Ambos apontam que a profissão oferece muitos perigos, que “é uma profissão de risco” (ROQUE).

Há quinze anos na profissão, Roque diz que pretende deixá-la. Ele fica triste e mostra-se desiludido ao falar da discriminação que sofre: “É uma classe muito prejudicada. E, hoje, por

incrível que pareça, tudo que cê vai fazê precisa do motoqueiro [...] mas ninguém olha isso, ninguém vê isso”. Roque escreve na folha branca e lê em voz alta: “O estresse do dia-a-dia é a falta de reconhecimento dos profissionais como nós, motoqueiros”. Para ele: “O *motoboy* sofre muita discriminação. [...] Às vezes, as pessoas abrem a porta só por uma greta. Nem te olham” (ROQUE).

Para Roque e José, a classe é muito desunida. José procura nas revistas a gravura de um tumulto ou de um protesto. Encontra uma de seu agrado, acompanhada da frase “A crise permanente”. Cola a folha de papel e completa dizendo da desunião da categoria. Decepcionado, ele desabafa: “É cada um querendo ‘fudê’ o outro”. Roque também se mostra decepcionado com a desunião. Para ele, a visão que as pessoas têm da união não é uma verdade. Os motociclistas só se juntam quando tem acidente. No cotidiano não é assim.

Estiveram presentes nas falas dos sujeitos entrevistados a fé em Deus, a resignação, a questão de desemprego, a discriminação, as tentativas de fuga da realidade, os planos financeiros, os sonhos e as decepções da profissão. Observou-se, em termos dessa comparação, que as discrepâncias levam à complementaridade.

No âmbito das entrevistas realizadas com representantes da categoria e do patronato, uma das principais causas de tensão excessiva apontada é o tipo de remuneração do trabalho – por produtividade –, especialmente quando somada ao despreparo do motociclista. Pela fala do Gerente 1¹³, é possível perceber essa relação:

Por que que você acha que tem um índice altíssimo de acidentes? Primeiro, falta de preparo, falta de treinamento, tá? A maneira que ele é remunerado. Paga por produção, em algumas empresas aí, em alguns *deliveries*. Você ganha em cima daquilo que você entregar, daquilo que você produzir. Só que a escala de trabalho, vamos supor, eu tenho cem pedidos, tem cem pizzas pra ‘mim’ entregar de dezoito a meia-noite. Se você for fazer o cálculo de quantos motociclistas você precisa, você vai falar: Bom, cada motociclista entrega três pizzas por hora, eu tenho tantas horas, você vai chegar, sei lá, faz a equação, você vai precisar de quinze motociclistas pra atender àquela demanda. O que que acontece: eles colocam trinta. Então colocam uma quantidade de motociclistas muito maior do que a necessidade que têm. Então, quando um motociclista chega, e ele precisa produzir porque ele quer um salário pra pagar as prestações dele, ele quer fazer a diferença onde? Na rua! Aí começa: Primeiro, ele não está treinado, não é preparado, não conhece direção defensiva, tem um monte de deficiência, então começam as imprudências de trânsito. Começam os problemas que têm. Isso gera o quê? Acidentes, entre outras coisas mais.

¹³ Gerente com mais de 15 anos de experiência, que atua em empresa que utiliza o serviço de *delivery* dos motociclistas profissionais de uma grande cooperativa.

Segundo o Proprietário 1 de empresa de motofrete, a informalidade no setor chega a 80% dos motociclistas ativos. Até os empregados de carteira assinada, muitas vezes, atuam como informais em outros locais, para aumentar a renda. Chegam ao serviço após uma madrugada de entrega de jornais e vão para um *delivery* de pizza ou sanduíche após o expediente. “Quanto mais ele trabalhar, mais ele vai ganhar. E pra ele entregar mais, necessita dele andar mais. Às vezes até desrespeitar a norma de trânsito, porque ele fala: Eu vou lá e volto, e dá pra entregar mais umas duas ou três. E a jornada não tem limite” (PROPRIETÁRIO 1). “Muitas vezes, estas pessoas não são registradas. Os salários, ‘é’ tudo por fora, tudo de forma irregular” (GERENTE 1).

Ademais, a profissão não é regulamentada, o que favorece essa exploração. Nas palavras do Proprietário 1, dono de uma das dez empresas vinculadas ao sindicato do patronato e que pratica a convenção coletiva celebrada com o SINDIMOTO: “Eu acredito que o maior problema hoje do motociclista, de tensão, é ele trabalhar num segmento que não é regulamentado. A remuneração hoje é baixa. Se eles tivessem uma regulamentação, talvez eles tivessem mais remuneração”.

Outra questão apontada e que se relaciona diretamente com a anterior é a dos subempregos. “Tem muito subemprego, tem muita exploração do trabalho deles. Isto aí você vai encontrar. É muito comum. Mas tem este outro lado que eu te falei, da falta de experiência” (GERENTE 1). É muito comum na profissão a presença de motociclistas com baixa escolaridade. As facilidades de aquisição de uma moto e de um trabalho no motofrete encaminham para a profissão cada vez mais jovens despreparados, atraídos pela remuneração e pela possibilidade de iniciar-se no mercado de trabalho. Contudo, na maioria das vezes, esse despreparo, não só para pilotagem, mas, especialmente, profissional, coloca o novo trabalhador em uma condição de opressão. Falta-lhes, muitas vezes, no trabalho, até o tratamento enquanto pessoa e profissional. O terceirizado não pertence à equipe de funcionários da empresa para a qual faz entregas e, muitas vezes, trabalha para um cliente diferente a cada dia. Ele é, portanto, um elemento externo àquele grupo e não usufrui os mesmos direitos e condições que os outros trabalhadores, como exposto na fala do Gerente 1:

[...] a empresa não enxerga eles como funcionários, como prestador de serviços. Pode ver aí, em diversos locais, principalmente em pizzaria, isto é comum, ele fica fora da loja. Ele não tem nem um espaço pra ele ficar dentro da loja. Então, ele é tratado como uma pessoa estranha.

Essa situação contribui para outra ainda mais presente nas falas dos entrevistados: a marginalização da profissão e dos trabalhadores. As diversas utilizações da moto, como para cometer assaltos e outros crimes, as imprudências no trânsito, a utilização do nome *motoboy* e toda a carga simbólica que ele carrega geram opiniões divergentes e reforça o sentimento de segregação.

É um público marginalizado. Do mesmo jeito que você tem profissionais corretos, tá, como toda função, toda área, mas esta principalmente, como você tem aqueles que são corretos, você tem muito marginal no meio. Você tem muita coisa... moto hoje, '*motoboy*', no meu entendimento esse nome é pejorativo. [...] Eu não uso ele aqui. Nem motoqueiro, porque também eu acho que é pejorativo. Agora a gente trata como '*motociclista*'. Aí, você faz jus aos profissionais que trabalham de forma correta, porque tem muita gente, também, boa no meio. Você tem gente aí que está a 10, 12, 15 anos com motocicleta, né, que tem família, que sustenta a família com o trabalho em cima da motocicleta. (GERENTE 1).

As próprias falas dos entrevistados demonstram o preconceito embutido no nome *motoboy*: “Motoboy é associado com assalto” (SUJEITO 20); “Motoboy é quem vive de expresso. Eu sou motociclista, trabalho fichado [...] é diferente” (SUJEITO 26); “Motoboy não é profissão” (SUJEITO 53); “Motoboy as pessoas vulgarizam” (SUJEITO 55). Essas falas são corroboradas pelo Proprietário 1:

Outra questão que eu acho que incomoda o motoqueiro é a questão de marginalização que a sociedade coloca sobre cada um deles. Os caras trabalham, muitas vezes, mais do que muitos de nós. Trabalham pra caramba. Porém, eles são discriminados porque alguns querem fazer gracinha. Alguns, infelizmente, usam a moto como meio de locomoção pra roubo, assalto... então, se um cara desses para no sinal ao lado do carro, primeiro gesto do motorista é fechar o vidro. Ele fecha vidro e fica naquela: “Ai meu Deus, será que é um assaltante? O cara tá de capacete, será que é um trabalhador, mas eu não sei quem que é quem...” Então, o cara também sente esse desconforto. A revolta dele, muitas vezes, é saber que ele pegou a noite duas horas da manhã, e que já são 16 horas e ele não deitou pra dormir. E que parou naquele sinal e ainda foi discriminado porque acham que ele é um ladrão.

As associações e empresas veem do mesmo modo. O Proprietário 1 aponta em sua fala: “Outra coisa terrível que se faz: duas pessoas entram no ônibus assaltam o ônibus, e fogem os dois numa moto. Eles acham que dois motoqueiros assaltaram o ônibus. Não. Dois assaltantes usando moto”. Para o Jacaré, “O problema da classe é o preconceito [...] velado da sociedade”. Já o presidente do Sindicato do Patronato ilustra a situação com uma metáfora, a música da Geni (do Chico Buarque – ANEXO B): “É voltando àquela coisa: meu bem, meu mal. O entregador... ele é amado e odiado. Amado quando ele é útil. É meio Geni. Você já ouviu a música da Geni? É aquilo. Quando é útil, é amado; quando não é mais útil, é odiado”.

Outro importante fator de tensão excessiva no trabalho é o clima. Segundo o Gerente 2¹⁴:

A situação do motociclista é o seguinte: se está chovendo, a situação dele é meio complicada. Pancada de chuva, aquela correria toda, jornal, qualquer tipo de entrega que ele vai fazer, ele tem uma preocupação muito grande com a chuva. O índice de acidentes, você pode comparar que aumenta. [...] A questão do clima né, calor demais ele sofre. Pelo menos de dia. Frio demais ele sofre. Ele está exposto ao tempo.

Essa fala é complementada pela opinião do Gerente 3¹⁵, que aponta que o maior inimigo do motociclista é a chuva. O calor eles até aguentam, mas quando chove muitos não vão trabalhar. Com a chuva, a moto fica mais vulnerável, e o motociclista tem maior chance de sofrer um acidente de trânsito.

Finalmente, é apontada a questão da cobrança pelo horário como fator de tensão excessiva no trabalho do motociclista. Ele precisa responder às entregas programadas para o dia. Muitas vezes, é pressionado pelo celular a andar mais rápido para chegar ao seu destino. E, somado à questão da remuneração por produtividade, ele só ganha se trabalhar.

Então, a questão de estresse dele, físico e psicológico, tem muito mais, que eu vejo, em questão do tempo e em questão do horário. Sabe, a questão das horas, porque ele trabalha com o relógio contra ele a todo momento. Ele tá ganhando dinheiro, e a cada minuto que passa e a moto tá parada, ele não fez nada, pra ele vai custar muito caro (GERENTE 3)

O presidente do sindicato do patronato aponta o quão grave é para a qualidade de vida do trabalhador essa cobrança pelo tempo. Muitas vezes, eles ficam sem almoçar para dar conta das entregas. A fome, a sede e as poucas horas de sono somam-se como um grande fator de tensão excessiva e de possível causador de estresse.

No presente capítulo, buscou-se responder aos objetivos do estudo para cumprir a proposição inicial de analisar a categoria de motociclistas profissionais de Belo Horizonte e identificar, a partir dessa análise, a frequência da ocorrência de quadros de estresse, fase e sintomatologia, bem como explicar os acidentes de trânsito por eles sofridos ou ocasionados. Destarte, percebe-se que não é possível estabelecer uma correlação do estresse com as demandas do trabalho, nem com os acidentes de trânsito em que a categoria está envolvida. Como foi

¹⁴ Gerente de empresa terceirizada de um grande jornal que atua com as entregas.

¹⁵ Diretor financeiro de uma cooperativa de motociclistas profissionais

percebido, não há um padrão de comportamento que determine se o sujeito irá ou não desenvolver um quadro de estresse e se esse fato poderá levá-lo a acidentar-se.

No próximo capítulo, formulam-se as conclusões do presente estudo, a partir dos dados aqui analisados e apresentados.

CONCLUSÃO

“E quanta coisa mais se aprendeu! Aprendeu-se inclusive o óbvio – como é difícil chegar-se a ele...”

(Danilo Perestrello).

O objetivo geral deste estudo foi analisar a categoria dos motociclistas profissionais que trabalham na cidade de Belo Horizonte e identificar, a partir dessa análise, a ocorrência de quadros de estresse, suas fase e sintomatologia, bem como analisar os acidentes de trânsito sofridos ou ocasionados por eles. Para alcançar esse resultado, em termos de objetivos específicos, procurou-se: a) mapear o perfil dos profissionais que atuam na cidade de Belo Horizonte, por meio de questionário e análise de dados documentais; b) realizar diagnóstico de estresse; c) levantar a ocorrência e os tipos mais frequentes de acidentes de trânsito; e d) contrapor os dados quantitativos com os dados qualitativos, para identificar possíveis discrepâncias e /ou similaridades entre eles.

Em relação ao perfil, a predominância é de homens, na faixa dos 18 aos 34 anos. Pouco menos da metade deles é constituída de solteiros e a maioria possui filhos. A escolaridade predominante é o segundo grau, completo ou incompleto, e a remuneração média está em torno de dois salários mínimos por mês. A questão da informalidade ainda é muito presente na profissão e quase metade deles trabalha sem a carteira assinada. Não é raro encontrar motociclistas com dois empregos distintos e quase a metade trabalha mais de 44 horas semanais.

Quanto ao tempo de atuação na profissão de motociclista, a maioria dos entrevistados é recente, atuando entre um e três anos. Porém, 75% afirmam já ter sofrido algum tipo de acidente de trânsito. É interessante, contudo, questionar esses percentuais, uma vez que nas entrevistas os motociclistas comentaram que “Tombo da moto não conta, né?!”, quando, em verdade, mesmo a queda acidental pode ser considerada um acidente de trânsito, com possíveis e graves consequências, dependendo das circunstâncias. Retomando, os dados identificados no Hospital João XXIII (TAB.4), esses acidentes vêm crescendo em grande proporção desde 2004, passando de 35,3% das internações para 50,1% em 2008. Esse

percentual significa 7.234 pessoas só no último ano. Novamente aqui, cabe ressaltar que os dados no hospital não são separados em relação a quem é motociclista profissional e o simples usuário de moto, e esse quantitativo, engloba toda essa população dos acidentados no uso da motocicleta, independente da finalidade.

Os motociclistas dividem-se quanto ao uso do nome *motoboy* / *motogirl*. Pouco mais da metade se identifica com essa denominação, e as justificativas foram as mais diversas. Alguns afirmaram ter orgulho da profissão e do nome que a acompanha. Outros disseram utilizá-lo, mas sentir vergonha. Finalmente, resignado, um grande grupo aponta “Porque eu sou” ou, então, “É a profissão”, sem qualquer juízo de valor como bom ou ruim.

Aqueles que não utilizam essa denominação afirmam que são motociclistas ou motoqueiros e consideram o nome *motoboy* pejorativo, associado à imagem do “cachorro louco”, jovem irresponsável que se arrisca nas ruas, desrespeitando as leis de trânsito. Dentre as empresas, sindicatos, associações e cooperativas pesquisadas, apenas as associações e uma empresa que trabalha com entrega de jornais utiliza o nome *motoboy*. Nos demais locais, eles são denominados de motociclistas, entregadores ou *courier*. A maioria desses entrevistados entende que o nome *motoboy* contribui para a marginalização do trabalhador.

As justificativas para a escolha da profissão dividem-se, basicamente, em relação à questão da remuneração, da paixão pela moto e da liberdade que ela representa, mas, principalmente, da “falta de opção”. Percebeu-se que os mais jovens entendem como uma alternativa de dinheiro rápido, melhores salários e ocupação no mercado de trabalho: “*Motoboy* é opção pra não ficar à toa [...] não é profissão [...] é só para fazer dinheiro” (S. 2)¹⁶. “Hoje, o trâmite de emprego tá difícil [...] trabalho não falta; falta é emprego” (S. 28)¹⁷. Já os mais antigos na profissão, em geral, entendem que o trabalho na moto é a melhor alternativa em relação ao que poderiam fazer com a escolaridade que possuem: “Deixei de ser pedreiro pra ser *motoboy* [...] o serviço é mais leve, embora mais arriscado” (S. 29)¹⁸. “A [profissão é] mais fácil. Não tenho tanto estudo para entrar em coisa melhor. Gosto de ser livre para trabalhar” (S.40).¹⁹

¹⁶ Motociclista com menos de 1 ano na profissão, entrevistado no Restaurante Popular.

¹⁷ Idem

¹⁸ Motociclista com mais de 11 anos de profissão, entrevistado no Restaurante Popular.

¹⁹ Motociclista com 7 a 9 anos de profissão, entrevistado no Restaurante Popular.

O diagnóstico de estresse dos motociclistas profissionais no presente estudo aponta em relação à amostra total (326) sujeitos que: 2% (ou 6) estão na fase de alarme (ou alerta), 38% (ou 123), na fase de resistência, 6% (ou 19), na fase de quase-exaustão; e 2% (ou 8), na fase de exaustão, totalizando assim, 48% (ou 156) da amostra pesquisada com manifestações de estresse e 52% (ou 170) dos motociclistas profissionais com ausência de estresse.

Constatou-se pelo teste de hipótese qui-quadrado que a presença ou ausência de estresse nos motociclistas profissionais, não apresentou dependência de nenhuma outra variável pesquisada. Ou seja, cada sujeito desenvolve à sua maneira uma relação com o ambiente, que pode ou não favorecer o surgimento de quadros de estresse, não sendo possível, portanto, estabelecer um parâmetro universal. Todavia, percebeu-se que houve correlação entre aqueles sujeitos que afirmaram possuir problemas de saúde e a presença de estresse. Esse dado traz uma relevante reflexão ao apontar que sujeitos que possuem alguma patologia diagnosticada parecem ser capazes de identificar outras patologias quando acometidos por essas. Nesse sentido, foram identificados os elementos de tensão excessiva presentes no cotidiano dos motociclistas profissionais que apresentaram estresse buscando correlações.

Assim, apresentaram relação de dependência a variável *escolha da profissão* com *sintomas físicos de estresse*. Aqui, predominaram a tensão muscular, o cansaço e o desgaste físico constantes e a insônia. Pode-se inferir, portanto, que um elemento de tensão no cotidiano desses trabalhadores é atuar em uma profissão que não escolheram, mas que foi imposta pelas circunstâncias, “pela necessidade”, como os próprios relatam. A carga é então sentida no corpo, que reage, desgastando-se.

Outra questão relevante destacada pelo teste de hipótese foi a correlação entre os sujeitos que se encontram na fase do estresse de quase-exaustão e aqueles que atuam na profissão sem contrato de trabalho. Esse dado denota que a necessidade de trabalhar mais para garantir o salário ao final do mês (uma vez que não há garantias formais) pode colaborar para o aumento da tensão no trabalho, o surgimento e a permanência de sintomas de estresse, levando a quadros mais avançados.

Tendo como referência os dados das entrevistas realizadas com representantes da categoria e do patronato, foram identificadas como as principais fontes causadoras de tensão no trabalho dos motociclistas profissionais: falta de opção ao ingressar na profissão; remuneração por

produtividade; informalidade do setor; irregularidades trabalhistas; subemprego; marginalização da figura do *motoboy*; intempéries do clima; e as exigências de horário. Entende-se que esses fatores são passíveis de gerar estresse nos motociclistas. Porém, como percebido pelo diagnóstico do ISSL, cada sujeito reage à sua maneira quando exposto a essas contingências, o que é determinante para o desenvolvimento do estresse.

Já as demandas do trabalho são, sim, possíveis fatores geradores de acidentes. Percebe-se que os motociclistas antigos na profissão apresentam um histórico de acidentes de trânsito. Do mesmo modo, após o primeiro ano de profissão os jovens motociclistas também se acidentam bastante. Pode-se inferir que os elementos apresentados como geradores de tensão no trabalho (cobrança por horário, remuneração por produtividade e informalidade) contribuem para essa situação.

A falta de regulamentação da profissão e a informalidade são elementos bastante relevantes enquanto fontes de tensão. Foram encontrados nos dados do Ministério do Trabalho e Emprego (CGET) (BRASIL, 2007b), apenas 7.120 trabalhadores registrados em Belo Horizonte em 2007 sob o código 5191-10 “motociclista no transporte de documentos e pequenos volumes – *motoboy*” da CBO. Pelos dados coletados no presente estudo, percebe-se que os motociclistas que trabalham com carteira assinada, em geral, estão concentrados nas faixas de 1 a 3 salários mínimos. A maioria dos que recebem salários maiores atuam na informalidade. Contudo, vale refletir acerca dos benefícios oferecidos pelas empresas e que não são contabilizados pelos trabalhadores na hora de apontarem suas faixas salariais: seguro de vida, plano de saúde e auxílio alimentação.

As precárias contingências aos quais estão submetidos expõem os motociclistas às intempéries do clima e ao público. Sentados, às vezes, nas calçadas, às vezes, sobre suas motos paradas nas portas das lojas, sofrem com a sujeira, a chuva e o sol. Não há espaço para fazerem suas refeições, não há sequer horário de refeição. Mas eles não reclamam dessa situação. Reclamam, sim, é de serem confundidos pela sociedade com os bandidos e os imprudentes. Queixam-se das portas das casas que não se abrem às suas entregas e das janelas dos carros que se fecham à sua presença. É humilhante para o trabalhador honesto ter que provar todos os dias o seu valor.

A marginalização é incômodo presente nas falas. Os motociclistas que se consideram profissionais sérios valorizam sua boa apresentação pessoal, a aparência de sua moto e o cuidado com os equipamentos e as vestimentas de trabalho. Afirmam que a discriminação começa na imagem.

Apesar das diversas semelhanças dos relatos, alguns sujeitos apresentaram os sintomas de estresse; outros, não. Retomando o processo de individualização descrito por Limongi-França (2008, p.11) como o “mascaramento da percepção de fatos da realidade em função de crenças sociais” e que ocorre decorrente “da fragmentação de fatos, que são percebidos apenas individualmente, mesmo que eles tenham presença coletivamente”, pode-se complementar citando Lima (1995, p. 57), ao concluir pelas palavras de Broda (1987), que “trabalhadores são colocados dentro de relações salariais individualizantes, enquanto os processos de trabalho apelam cada vez mais e, contraditoriamente, à iniciativa coletiva”.

Diniz (2003, p. 107) corrobora essa afirmação ao apontar que no atual sistema capitalista vive-se um desemprego estrutural, somado aos antagonismos da superqualificação profissional *versus* desqualificação, empregos e remuneração precários, entre outros fatores, “configurando uma tendência à individualização extrema das relações de trabalho”.

Diniz (2003, p. 40) aponta algumas constatações iniciais, bastante semelhantes com as identificadas no presente estudo:

A pesquisa inicial revelava acentuada prevalência de acidentes com a categoria, apesar das estatísticas não diferenciarem as ocorrências em geral das ocorrências ocupacionais. Além disso foi constatado que os trabalhadores conviviam com outros problemas: elevadas demandas de serviços, pressão temporal, longas jornadas de trabalho e discriminação por parte da sociedade.

Assim, têm-se três principais contribuições do presente estudo.

Inicialmente, observa-se que as tensões sobre o trabalho compõem um ambiente macro de análise tão ou mais importante do que a análise das condições específicas de trabalho. O estresse decorre de fatores diversos, e o presente estudo reforça a necessidade de compreendê-lo sob múltiplas dimensões: social, econômica e pessoal. Tem-se como resultado deste estudo a realidade de um novo profissional, cujo comportamento demonstrado não foi ao encontro do esperado a partir da teoria. Essa particularidade elucida a necessidade de novos estudos

focados em múltiplas perspectivas da vida dos sujeitos e que extrapolam a dimensão única do trabalho.

Ademais, percebeu-se que o subjetivo é extremamente relevante em futuros estudos nessa área. A dimensão psicológica dos sujeitos tem sido a mais afetada por sintomas de estresse em fase avançada. Questiona-se, porém se essa tendência se manifesta por uma facilidade dos motociclistas de assumirem uma condição psicológica mais facilmente do que uma manifestação física. Em outras palavras, a concepção de vida e de trabalho desses sujeitos influencia o modo como se percebem e se avaliam.

Por fim, este trabalho demonstrou a relevância da complementaridade da pesquisa quantitativa com a qualitativa, uma vez que o instrumento não determina o comportamento do pesquisado. Foram possíveis, assim, melhores condições de análise, tanto do mundo organizacional quanto do social.

Reflexões finais, limitações e recomendações para pesquisas futuras

As pessoas conhecem o drama nos canaviais. Na época da colheita, trabalha-se por produção. Os canavieiros recebem pouco por tonelada de cana cortada. Os acidentes e mortes são frequentes. Chega-se a morrer de exaustão. Jovens tornam-se inválidos. Não há mobilização sindical e o Ministério do Trabalho não intervém. O açoite não é como nos tempos da escravidão; é invisível, simbólico. É o próprio controle individual da produtividade lhes castigando as costas. O *motoboy* é o canavieiro urbano.

Diniz (2003, p. 28) denuncia que “a tolerância social diante dos acidentes de trabalho com essa categoria de trabalhadores permite que a cada dia esses números sejam ainda maiores e que se instale, como consequência, um processo de ‘banalização da injustiça social’²⁰”. Na perspectiva de Diniz (2003), acidentes de trânsito são também acidentes de trabalho. Mas de que jeito, se *motoboy* não é profissão? Reconhecida, mas não regulamentada, a atividade de motofrete funciona segundo as leis do mercado. Estima-se que 80% dos trabalhadores estão

²⁰ Termo usado por Dejours em *A banalização da injustiça social*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 2001.

na informalidade, isso só em Belo Horizonte. Ganha mais quem mais trabalha? Nem sempre. As jornadas de trabalho são longas, muitas vezes, em dois ou três locais distintos. Invade a madrugada ou nela se inicia. A própria falta de tempo para as entrevistas já demonstra uma realidade demandante, extenuante.

Percebeu-se que os motociclistas profissionais não se veem em situação delicada, não têm doenças e menos da metade é acometida pelo estresse. Também não se pode dizer que são alienados da realidade, dos perigos das ruas, das contingências da profissão. Conscientes do cenário em que protagonizam sua história, conformam-se com o papel que lhes foi designado pela vida. Poucos ousam questionar. Muitos não têm coragem para mudar. A visão predominante é imediatista. O futuro parece um lugar muito distante. Com os salários que recebem, compram bens materiais que não teriam oportunidade em outra profissão. Entendem que para a pouca escolaridade e a baixa qualificação a remuneração está entre as melhores do mercado.

Esse é o perfil dominante, mas não há como generalizar para todos. Histórias muito diferentes se encontram nas trajetórias dos motociclistas profissionais. Cada uma com seus sonhos, suas demandas, suas necessidades de sobrevivência. A moto alterna-se no papel de sonho de consumo e ferramenta de trabalho. Alguns a amam; outros, aguentam. O trabalho, portanto, assume uma carga diferenciada na vida de cada sujeito. Qualquer generalização corre o risco de ser arbitrária.

O mesmo ocorre na temática dos acidentes de trânsito. Diniz (2003, p. 27) apontou, desde 2003, para os dados de acidentes de trânsito misturando todos os motociclistas, incluindo os não profissionais. O autor ressaltou que “esse é um elemento a ser contornado por estudos e pesquisas futuros, de forma que a prevalência de acidentes com motociclistas profissionais seja revelada”. Assim, tomam-se as palavras de Diniz para o presente estudo. As entidades que registram as ocorrências ainda adotam o mesmo procedimento que era adotado há cinco anos. Continua havendo a necessidade de ressaltar essa separação dos dados.

O que se divulga na mídia é o aumento crescente dos acidentes envolvendo motocicletas. Mas há que se questionar quem são seus ocupantes e para que finalidade utilizavam a moto no momento do acidente. No caso dos motociclistas profissionais, quais são suas condições de

trabalho? Qual a sua experiência como motociclista profissional? Quantas entregas lhe são demandadas em um único dia de serviço? Quantas horas passam por dia em cima da moto?

A separação dos dados é apenas a primeira limitação encontrada. Diniz (2003) apontou as dificuldades das ações perante os órgãos do governo e sindicatos. Não há denúncias ao Ministério Público. Portanto, eles não agem. Há predominância das questões políticas, e o levantamento de dados, muitas vezes, só serve para atender à mídia. Percebeu-se no presente estudo que não se trata de uma categoria organizada. Os interesses individuais de donos de empresas e dos próprios motociclistas se sobrepõem ao coletivo, restringindo a capacidade de mobilização dos trabalhadores em busca de condições melhores e iguais para todos. As empresas legalmente constituídas, que pagam seus tributos e encargos, que seguem o estabelecido em convenção coletiva com o sindicato, têm dificuldade em reter seus funcionários, apresentando altos índices de rotatividade. Os motociclistas, muitas vezes, acabam optando por abrir mão das garantias constitucionais pela percepção de salários mais altos na informalidade. Eles não contabilizam os benefícios que abdicaram ao optar por um trabalho sem a carteira assinada.

Ademais, os dados do aumento da frota de motocicletas não são confrontados com o aumento da demanda pelos serviços de moto ou, até mesmo, com os quilômetros rodados por moto (informação verbal).²¹ Desse modo, tem-se uma visão unilateral da realidade. A própria sociedade produz demandas que estimulam a produção de motos, que encontram mercado nas necessidades emergentes. Cada vez mais se faz menos sem o auxílio das motocicletas.

Percebeu-se neste estudo que todo instrumento tem suas limitações. Ao optar-se por uma metodologia quantitativa de análise, corre-se o risco de constituir generalizações arbitrárias, criando um perfil com o qual parte dos profissionais não se identifica. A metodologia qualitativa, em contrapartida, revela uma vasta gama de particularidades, mas que também se refere aos sujeitos entrevistados, não permitindo, do mesmo modo, generalizações enquanto verdades universais para a categoria dos motociclistas profissionais. Ela diz de um subjetivo individual.

²¹ Questionamento apontado em reunião com José Carlos Roberto (o Jacaré) em setembro de 2008.

Imagina-se que houve um comportamento de manipular as respostas no questionário e no teste. Não uma manipulação consciente enquanto uma inverdade das respostas, mas um ato inconsciente, uma estratégia defensiva, ou um ato de resiliência, estabelecidos pelos sujeitos para dar conta de sua realidade e mesmo orgulhar-se de seu trabalho. O motociclista precisa do seu trabalho e, para o tanto, ele precisa do corpo. Esse corpo deve ser saudável. Se assim não o for, outros serão – mais jovens e mais dispostos a se arriscar no trânsito. Mal sobra tempo para comer, para dormir, para o lazer, que tempo haverá para adoecer? Qual o horário no corrido dia que se pode parar para ouvir as queixas do próprio corpo? Os sintomas passados sequer ficam armazenados na memória.

Diante dessa reflexão, vale retomar as palavras de Bauman (2007, p. 47) sobre a metáfora em que ele descreve a figura do ciclista que, sobre sua bicicleta, não pode parar de pedalar sob pena de cair: “A necessidade de continuar na labuta é um destino sem escolha, já que a alternativa é apavorante demais para ser considerada”.

A questão da saúde ocupacional dos motociclistas profissionais, portanto, vai além do simples gerenciamento do trânsito pela atuação das autoridades. Ela passa por diversas esferas como a dos direitos trabalhistas, a da organização de trabalho e da categoria de motofretistas e a da indústria montadora de motocicletas. As facilidades de ingressar na profissão de motociclista e as irregularidades que permeiam a categoria são fatores igualmente preocupantes. A problemática dos acidentes de trânsito e do estresse no trabalho é, portanto, também da gestão pública. Enquanto não for compreendida e tratada como tal, continuará pertencendo a uma esfera marginal em que é responsabilizado o indivíduo isoladamente: o motociclista, que sofre o acidente, atribuindo-se unicamente a ele a responsabilidade sobre sua condição.

Como limitação, aponta-se a necessidade de compreender, a partir do ponto de vista dos próprios sujeitos que afirmaram ingressar na profissão por falta de opção, o que gostariam de ter sido, ou vir a ser, caso não fossem ou deixassem de ser, motociclistas profissionais. Do mesmo modo, há que se pesquisar a relação do sujeito com seu objeto de trabalho, a moto. Qual é o lugar ocupado por ela em seu imaginário, e em sua realidade cotidiana.

Outro importante elemento a ser pesquisado é a questão das multas de trânsito, ocasionadas pelas motos. Sua gravidade, frequência e intensidade, comparativamente aos acidentes com a categoria e às multas de responsabilidade dos demais veículos.

Para pesquisas futuras, sugere-se aprimorar a discussão sobre tempo-espço, situando um novo marco do trabalho, para compreender a crescente demanda pelas motos e pelos serviços dos *motoboy*s, na contemporaneidade: a revolução tecnológica.

Cabe ressaltar que os resultados encontrados neste estudo não podem ser generalizados para todos os locais que vivenciam um crescente aumento do número de motociclistas em suas ruas. Assim, a reaplicação desta pesquisa em outras cidades com relevante frota de motos no cenário nacional, possibilitará a comparação de diversas realidades. Do mesmo modo, sugere-se que em futuras pesquisas seja enfatizada a separação por gênero, buscando compreender o que muda em relação às *motogirl*s, uma vez que, mesmo baixa, há incidência de mulheres atuando nesta profissão.

REFERÊNCIAS

- ALBORNOZ, S. *O que é trabalho*. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 2002. 102 p.
- ANTUNES, R. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 1999. 264 p.
- ANZIEU, D. *Os métodos projetivos*. Rio de Janeiro: Campus, 1981. 296 p.
- ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. *Retrospecto setor de motocicletas*. 2007. 1 p. Disponível em <http://abraciclo.com.br/arquivos/retrospectiva_julho.pdf> Acesso em 27 out. 2008.
- AUBERT, N. A neurose profissional. In: CHANLAT, J-F. *O indivíduo na organização: dimensões esquecidas*. São Paulo: Atlas, 2008. v. 2, p. 165, 171.
- BATEMAN, T.S.; STRASSER, S. A cross-lagged regression test of the relationships between job tension and employee satisfaction. *Journal of Applied Psychology*, Washington, v. 68, n. 3, p. 439-445, Aug. 1983.
- BATISTA, A.S.; CODO, W. O trabalho e o tempo. In: JACQUES, M.G.; CODO, W. (Orgs.) *Saúde mental e trabalho: leituras*. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 98-111.
- BAUMAN, Z. *Globalização: as conseqüências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999. 145 p.
- BAUMAN, Z. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. 258 p.
- BAUMAN, Z. *Vida líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007. 210 p.
- BERNICK, V. Estresse: o assassino silencioso. *Revista Eletrônica Cérebro e Mente*, n. 3, set./nov., 1997. Disponível em: <<http://www.cerebromente.org.br/n03/doencas/stress.htm>> Acesso em 19 jul. 2008.
- BESSI, V.G; GRISCI, C.L.I. Trabalho imaterial e resistência no cotidiano do trabalho. In: REUNIÃO ANUAL DA ANPAD, 30, 2006. Salvador. *Anais...* Salvador: ANPAD, 2006. 1 CD-ROM
- BHTRANS. *Pesquisa: acidentes com motociclistas*. Belo Horizonte: Instituto VER, 2006. (Meio magnético).
- BHTRANS. *Programa de redução de acidentes com motocicletas: não conte com a sorte*. Belo Horizonte, s.d. 1 CD-ROM.
- BOWDITCH, J.L.; BUONO, A.F. *Elementos do comportamento organizacional*. São Paulo: Pioneira, 2002. 305 p.
- BRASIL. Ministério da Saúde/DATASUS. Departamento de Informática do SUS DATASUS, Informações da saúde. *Epidemiológicas e morbidade*. Brasília: Ministério das Cidades, 2008b. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sih/cnv/ermg.def>> Acesso em 24 nov. 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito, Departamento Nacional de Trânsito. *Código de trânsito brasileiro e legislação complementar em vigor*. Brasília: DENATRAN, 2007a. 836 p.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. *Resoluções do Contran*. Brasília: Ministério das Cidades, 2008a. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>> Acesso em: 24 out. 2008

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Políticas Públicas de Emprego Coordenação-Geral De Estatísticas Do Trabalho. Programa de Disseminação de Estatísticas do Trabalho. *Região Metropolitana de Belo Horizonte/MG: empregos em 31/12/2007 na família ocupacional 5191, motociclistas e ciclistas de entregas rápidas segundo Setores IBGE. 2007b.* (estatisticasdotrabalho.sppe@mte.gov.br). *Dados Estatísticos Reg. Metrop. BH.* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por carol@tectran.com.br em 26 nov. 2008.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Classificação brasileira de ocupações*. 2.ed. Brasília: MTE, 2002. Disponível em: <www.mteco.gov.br>. Acesso em: 08 fev. 2008 (c).

BRODA, J. Charge psychique salariale et mobilisation psychique. In: REVUE CONNEXIONS, n.49/1, 1987. *Apud* LIMA, Maria Elizabeth Antunes. *Os equívocos da excelência: as novas formas de sedução na empresa*. Petrópolis: Vozes, 1995. 357 p.

CARDOSO, L. *Transporte alternativo: riscos e possibilidades: reflexões sobre o caso de Belo Horizonte*. 2003. 145 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

CASSIER, E. *Ensaio sobre o homem: introdução a uma filosofia da cultura humana*. São Paulo: Martins Fontes, 1994. 391 p.

COOPER, C.L. *et al. Occupational stress indicator: test sources of pressure in job*. England: Windsor, 1988.

COUTO, H.A. *Stress e qualidade de vida dos executivos*. Rio de Janeiro: COP, 1987. 189p.

CRESPO, S. Invasão descontrolada. *TECHNI Bus – Transporte Coletivo e Trânsito*. São Paulo, v. 16, n. 77, p.36-38, jan. 2008.

DAVIDOFF, L.L. *Introdução à psicologia*. São Paulo: McGraw-Hill, 1983. 732 p.

DEJOURS, C. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. 4. ed. São Paulo: Cortez Oboré, 1991. 163 p.

DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E. Itinéraire théorique en psychopathologie du travail. *Revue de Médecine Psychosomatique*. Paris, n. 20, dec., 1989. *Apud* LIMA, Maria Elizabeth Antunes. *As novas formas de sedução na empresa*. Petrópolis: Vozes, 1995. 357 p.

DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E.; JAYET, C. *Psicodinâmica do trabalho: contribuições da Escola Djouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. São Paulo: Atlas, 2007.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. *Resolução 285*, de 29 de julho de 2008. Alterar e complementar o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá

outras providências. Brasília, 2008. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_285.pdf> Acesso em: 24 out. 2008.

DETRAN–MG. Departamento de Trânsito de Minas Gerais. *Estatísticas*. Disponível em <<https://wws.detrannet.mg.gov.br/detran/Estatisticas>> Acesso em 21 de julho de 2008 (a).

DETRAN–MG. Departamento de Trânsito de Minas Gerais. *História*. Disponível em <<https://wws.detrannet.mg.gov.br/detran/Institucional>> Acesso em 21 de julho de 2008 (b)

DETRAN-MG. Departamento de Trânsito de Minas Gerais. *Resolução 285*, de 29 de julho de 2008. Altera o anexo 2 da Resolução 168 (de 14 de dezembro de 2004) do Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 2008. Disponível em <<http://www.dou.com.br>>. Acesso em 08 de dez. 2008.

DINIZ, E.P.H. *Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais*. 2003. 123 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

ELIAS, N. *Sobre o tempo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. 165 p.

EVERS, A.; FRESE, M.; COOPER, C.L. Revisions and further developments of the occupational stress indicator: LISREL results from four Dutch studies. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, Leicester, v. 73, n. 2, p.221-240, jun. 2000.

FRANÇA, J.L., VASCONCELLOS, A.C. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p.

FRIEDMAN, M.; ROSENMAN, R.H. *Type a behavior and your heart*. New York: Knopf, 1974. 276 p. *Apud* ROSCH, P.J. O comportamento tipo “A” propenso a problemas coronários, stress no trabalho e doença cardíaca. In: ROSSI, A.M.; PERREWÉ, P.L.; SAUTER, S.L. *Stress e qualidade de vida no trabalho: perspectivas atuais da saúde ocupacional*. São Paulo: Atlas, 2005. p. 19-37.

GIL, A.C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

GODOI, C.K; BALSINI, C.P.V. A pesquisa qualitativa nos estudos organizacionais brasileiros: uma análise bibliométrica. In: GODOI, C.K.; BANDEIRA-DE-MELLO, R.; SILVA, A.B. (Orgs.). *Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos*. São Paulo: Saraiva, 2006. p. 89-112.

GODOY, A.S. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. *Revista de Administração de Empresas*. São Paulo, v. 35, n. 3, p. 20-29. mai./jun. 1995.

GOLDBERG, P. *A saúde dos executivos: como identificar sinais de perigo para a saúde e levar a melhor contra o estresse*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986.

GOLDENBERG, M. *A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais*. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

GOMES, R.A.P. *et al.* *Pesquisa de mercado: setor motofrete*. Belo Horizonte: FATEC; CDL/BH, 2006.

GONZÁLEZ-REY, F. *Pesquisa qualitativa e subjetividade: os processos de construção da informação*. São Paulo: Thomson, 2005.

GOUVÊA, R.G. *A questão metropolitana no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

GREENBERG, J.S. *Administração do estresse*. São Paulo: Manole, 2002. 309 p.

GÜNTER, H. Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão? *Psicologia Teoria e Pesquisa*. Brasília, v. 22, n. 2, p.201 – 210. mai/ago. 2006

HOLMES, T.; RAHE, R. Life situation, emotions and disease. *Psychosomatic Medicine*, Washington, v.19, n. 12, p.747-754, Dec. 1978. apud ZILLE, L.P. *Novas perspectivas para a abordagem do estresse ocupacional em gerentes: estudo em organizações brasileiras de setores diversos*. 2005. 336 f. Tese (Doutorado em Administração) - Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2005.

JAMESON, F. *As sementes do tempo*. São Paulo: Ática, 1997.

JORGE, M.H.P.M.; KOIZUME, M.S. Panorama dos acidentes de trânsito/transporte no Brasil. In: FERREIRA, D.L.; RIBEIRO, L.A. *Acidentes de trânsito em Uberlândia: ensaios da epidemiologia e geografia*. Uberlandia: Aline, 2006.

KARASEK, R. *et al.* The job content questionnaire (JCQ): an instrument for internationally comparative assessments os psychosocial job characteristics. *Journal of Occupational Health Psychology*. Washington, v. 3, n. 4, p. 322-355, Oct. 1998.

KURZ, R. A expropriação do tempo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 3 de jan. 1999. Caderno Mais, p.3 apud MELLO, H.D.A.; TONELLI, M.J. O tempo e as organizações: concepções do tempo em periódicos de estudos organizacionais. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO. (26., 2002, Recife, PE). *Anais*. Recife: ANPAD, 2002. (Encontro Nacional de Estudos Organizacionais)

LADEIRA, R.M. Gerência de Informações do Hospital João XXIII – FHEMIG. (roberto.marini@terra.com.br). *Solicitação de dados*. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por cra@cepead.face.ufmg.br em 12 nov. 2008.

LAZARUS, R.S. *Personalidade e adaptação*. Rio de Janeiro: Zahar, 1974.

LEONTIEVE, A. *O desenvolvimento do psiquismo*. Lisboa: Horizonte Universitários, 1978.

LEVI, L. Sociedade, stress e doença: investimentos para a saúde e desenvolvimento: causas, mecanismos, conseqüências, prevenção e promoção. In: CONGRESSO DE STRESS DA ISMA-BR (International Stress Management Association), 5. 2005, Porto alegre, RS. e FÓRUM INTERNACIONAL DE QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO, 7, 2005, Porto Alegre, RS. *Anais*. Porto Alegre: ISMA-BR, 2005.

LEVINE, D.M.; BERENSON, M.L.; STEPHAN, D. *Estatística: teoria e aplicações usando microsoft excel em português*. Rio de Janeiro: LTC, 2005.

LHUILIER, D.; MIGNÈE, C.; RAIX, A. Approches psychosociales du stress. *Revue Le Stress*, v. 52, n. 4, p. 257-261, 1991. (Communication de congrès, Journées nationales de médecine du travail, 21, 1990, Rouen, France; *Thème 3: Santé Mentale en Milieu du Travail*).

LIMA, A. *História da moto*. [s.d.] Disponível em: <http://www.viagemdemoto.com.br/historia_da_moto.htm>. Acesso em: 20 de fev. 2008.

LIMA, A.C.P.; MAGALHÃES, M.N. *Noções de probabilidade e estatística*. São Paulo: USP, 2002.

LIMA, M.E.A. *Os equívocos da excelência: as novas formas de sedução na empresa*. Petrópolis: Vozes, 1995. 357 p.

LIMONGI-FRANÇA, Ana Cristina. *Psicologia do trabalho: psicossomática, valores e práticas organizacionais*. São Paulo: Saraiva, 2008. 299 p.

LIPP, M.N. *Manual o inventário de sintomas de stress para adultos de Lipp (ISSL)*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005. 93 p.

LIPP, M.N. *Pesquisa sobre stress no Brasil: saúde, ocupação e grupos de risco*. Campinas, SP: Papyrus, 1996. 304 p.

MARTINEZ FILHO, A. Motocicletas: o conflito entre agilidade e segurança. *Revista da ABRAMET*. São Paulo, n. 48, p.29-31, 2006.

MARTINS, L.A.; LOURENÇO, L.M. Avaliação de stress em motoboys. *Virtú*, Juiz de Fora, v. 3, p. 2, 2006.

MASLACH, C. Entendendo o *burnout*. In: ROSSI, A.M.; PERREWÉ, P.L.; SAUTER, S.L. *Stress e qualidade de vida no trabalho: perspectivas atuais da saúde ocupacional*. São Paulo: Atlas, 2005. p. 41-55.

MELLO, H.D.A.; TONELLI, M.J. O tempo e as organizações: concepções do tempo em periódicos de estudos organizacionais. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO. (26., 2002, Recife, PE). *Anais*. Recife: ANPAD, 2002. (Encontro Nacional de Estudos Organizacionais)

MINAYO, M.C.S. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. C.S. *et al* (Org). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999. p. 9-29

NEVES, J.L. Pesquisa qualitativa: características, usos e possibilidades. *Caderno de Pesquisa em Administração*. São Paulo, v. 1. n. 3, p. 1-5, 1996. Disponível em: <http://www.sied.com.br/sys/prof_arquivos/Pesquisa%20Qualitativa.pdf>

OLIVEIRA, M. Motos, a crônica de um perigo anunciado. *Movimento, Mobilidade e Cidadania*. São Paulo, v. 2, n. 4, p.12-15, nov. 2005.

PELLETIER, K.R. Healthy people in unhealthy places: stress and fitness at work. New York: Pelacorte, 1984. *apud* ROSSI, A.M. Estressores ocupacionais e diferenças de gênero. In: ROSSI, A.M.; PERREWÉ, P.L.; SAUTER, S.L. *Stress e qualidade de vida no trabalho: perspectivas atuais da saúde ocupacional*. São Paulo: Atlas, 2005. p. 9-18

ROBBINS, S. *Comportamento organizacional*. 11. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007. 536 p.

ROSCH, P.J. O comportamento tipo “A” propenso a problemas coronários, stress no trabalho e doença cardíaca. In: ROSSI, A.M.; PERREWÉ, P.L.; SAUTER, S.L. *Stress e qualidade de vida no trabalho: perspectivas atuais da saúde ocupacional*. São Paulo: Atlas, 2005. p. 19-37.

ROSSI, A.M. Estressores ocupacionais e diferenças de gênero. In: ROSSI, A.M.; PERREWÉ, P.L.; SAUTER, S.L. *Stress e qualidade de vida no trabalho: perspectivas atuais da saúde ocupacional*. São Paulo: Atlas, 2005. p. 9-18.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001 *apud* MELLO, H.D.A.; TONELLI, M.J. O tempo e as organizações: concepções do tempo em periódicos de estudos organizacionais. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO. (26., 2002, Recife, PE). *Anais*. Recife: ANPAD, 2002. (Encontro Nacional de Estudos Organizacionais)

SCHNEIDER, N.R. A questão da segurança do tráfego de motocicletas em São Paulo. *ABRAMET*, São Paulo, n. 46, p.32, 2005. (Trabalho apresentado no VI Congresso Brasileiro e IV Latino-Americano Sobre Acidentes e Medicina de Tráfego)

SELYE, H. *Stress: a tensão da vida*. São Paulo: IBRASA, 1965. 351 p.

SELYE, H. *Stress without distress*. Filadelfia: Lippincott, 1974. 171 p.

SELYE, H. A syndrome produced by diverse nocuous agents. *Journal of the Neuropsychiatric*, v. 10, n. 2, p. 230-231, Springer 1998. (Publicado originalmente em: *Nature*, v. 138, p. 32, July 1936). Disponível: <<http://neuro.psychiatryonline.org/cgi/content/full/10/2/230a>> Acesso em 12 de dez. 2008.

SELYE, H. *The stress of life*. New York: McGraw-Hill, 1956. 324 p

SILVA, B. *Taylor e Fayol*. 3. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1974. 237 p.

TELES, A.X. *Psicologia organizacional: a psicologia na empresa e na vida em sociedade*. São Paulo: Ática, 1981. 238 p.

TONELLI, M.J. Produção de sentidos: tempo e velocidade nas organizações. In: In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO. (26, 2002, Recife, PE). *Anais*. Recife: ANPAD, 2002. (Encontro Nacional de Estudos Organizacionais)

TRIVIÑOS, A.N.S. *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas, 1987. 175 p.

VIRILIO, P. *Velocidade e política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996. 137 p.

WEBER, M. *A ética protestante e o espírito do capitalismo*. 6. ed. São Paulo: Pioneira, 1989. 233 p.

ZILLE, L.P. *Novas perspectivas para a abordagem do estresse ocupacional em gerentes: estudo em organizações brasileiras de setores diversos*. 2005. 336 f. Tese (Doutorado em Administração) - Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2005.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
CENTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISAS EM ADMINISTRAÇÃO

PESQUISA COM MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DA CIDADE DE BELO HORIZONTE

INSTRUÇÕES: Marque com um X a resposta que corresponde à sua realidade. Quando for o caso, preencha os demais campos com informações escritas, conforme a pergunta. **Estes dados são confidenciais e você não precisa identificar-se.**

Idade: 15 a 24 (1) _____ 25 a 34 (2) _____ 35 a 44 (3) _____ 45 a 54 (4) _____ 55 a 64 (5) _____ 65 a 74 (6) _____

Masc.(1) _____ Fem. (2) _____ Estado civil: Solteiro (1) _____ Casado (2) _____ Divorciado (3) _____ Viúvo (4) _____ Outros (5) _____

Escolaridade: 1º grau incompleto (1) _____ 1º grau completo (2) _____ 2º grau incompleto (3) _____
2º grau completo (4) _____ Curso superior em andamento (5) _____ Curso superior completo (6) _____

Nº de filhos: 0 (1) _____ 1 (2) _____ 2 (3) _____ 3 (4) _____ 4 ou mais (5) _____ Moram com você? Sim (1) _____ Não (2) _____

Frequência do consumo de bebida alcoólica: não consome (1) _____ Finais de semana e eventos (2) _____
Quase diariamente (3) _____ Diariamente (4) _____

Remuneração mensal (aproximada) : até R\$415,00 (1) _____ De R\$416,00 a R\$830,00 (2) _____
De R\$831,00 a R\$1.245,00 (3) _____ De R\$1.246,00 a R\$1.660,00 (5) _____ Mais de R\$1.661,00 (6) _____

Possui contrato de trabalho / carteira assinada: Sim (1) _____ Não (2) _____ Quantos? 1 (2) _____ 2 (3) _____ 3 (4) _____

Horas de trabalho definidas em contrato: 20 hs semanais (1) _____ 20 a 30hs semanais (2) _____
30 a 40hs semanais (3) _____ 40 a 44 hs semanais (4) _____ jornada especial tipo 12 X 36 (5) _____

Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato): 20 hs semanais (1) _____ 20 a 30hs semanais (2) _____
30 a 40hs semanais (3) _____ 40 a 44 hs semanais (4) _____ mais de 44 hs semanais (5) _____

Tempo de atuação nesta profissão: menos de 1 ano (1) _____ de 1 a 3 anos (2) _____ de 3 a 5 anos (3) _____
de 5 a 7 anos (4) _____ de 7 a 9 anos (5) _____ de 9 a 11 anos (6) _____ Mais de 11 anos (7) _____

Já sofreu algum acidente de trânsito: Sim (1) _____ Não (2) _____

Quantos: 0 (1) _____ 1 (2) _____ 2 (3) _____ 3 (4) _____ 4 (5) _____ 5 (6) _____ Mais de 5 (7) _____

Se sim, de que tipo: queda acidental da moto (1) _____ queda causada por colisão com outro veículo (2) _____
Atropelamento de pedestre (3) _____ Atropelamento de animais (4) _____ Batida (5) _____ Outros (5) _____

Você se denomina motoboy/por quê? _____

Porque você escolheu esta profissão? _____

Você possui algum problema de saúde? Sim (1) _____ Não (2) _____ Quais (descreva): _____

Onde você mora e qual a distância de seu local de trabalho: _____

Gostaria de deixar seu contato para futura oportunidade de entrevista? (Nome, telefone, e-mail se tiver): _____

Autorizo uso sigiloso em pesquisa: _____

(assinatura)

2 Planilha para caracterização da amostra (sujeitos 1 até 361)

<i>Características</i>	<i>Sujeito</i>	x	1
Idade			
Sexo			
Estado Civil			
Escolaridade			
Nº de filhos			
Moram com você?			
Frequência do consumo de bebida alcoólica			
Remuneração Mensal Aproximada			
Possui contrato de trabalho/ carteira assinada			
Quanto?			
Horas de trabalho definidas em contrato (hs/semana)			
Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)			
Tempo de atuação nesta profissão (anos)			
Já sofreu acidente de trânsito			
Quanto?			
Se sim, de que tipo?			
Você se denomina motoboy/motogirl?			
Porque você escolheu essa profissão?			
Você possui algum problema de saúde?			
Quais?			
Onde você mora?			
Qual a distância de seu local de trabalho (km)			

5 Planilha de análise final

<i>Síntomas</i>	<i>Sujeito</i>	<i>Resultado final</i>	<i>Percentis em toda a amostra</i>	<i>Total com carteira assinada e com stress</i>	<i>Percentis em toda amostra</i>	<i>Total sem carteira assinada e com stress</i>	<i>Percentis em toda a amostra</i>
TEMSTRESS (S)							
NÃO TEMSTRESS (NT)							
FASE DE ALERTA (F1)							
FASE DE RESISTÊNCIA (F2)							
FASE DE EXAUSTÃO (F3)							
FASE DE QUASE EXAUSTÃO (F03)							
Predominância de sintomas							
Físicos							
Psicológicos							

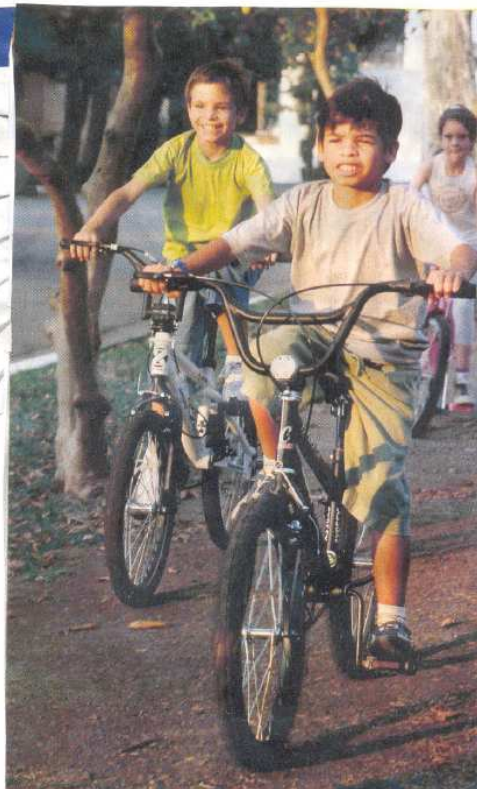
APÊNDICE C – Atividade Projetiva

1. Marcos

Frente da folha

49/25/2010

PROFIÇÃO LIBERDADE A PEZAR de
SER UMA LUTA CONSTANTE CONFIAÇA



No verso da folha aparecem as palavras PAZ, RESPEITO e DIGNIDADE (em letras verdes).

2. Conceição



Eu Adoro Ouvir MÚSICA.
gosto de fazer poemas.
e conversar com os amigos
que ajuda muito na minha vida
no dia a dia.

3 Roque

Motoboy é uma profissão de risco p/um
 é por isso pretendo em dia longa esdo-
 camera do dia-o-dia- p/ vários motivos
 o principal são os riscos de vida-
 e também salários baixos em grande
 preconceito (Relacionado) aos motoboy

Os estres do dia-o-dia é falta de reconhecimento
 dos profissionais como nos motoboy
 descrimição ou Relação aos motoboy
 é muito falta de união com os outros

4 Lázaro

01 = Estudo bíblico "

02. dificuldade no dia a dia no trabalho

03. o salario para manutenção da família

04. MINHA VIDA dentro do novo EMPREGO
e o dia dia com nova equipe de
TRABALHO

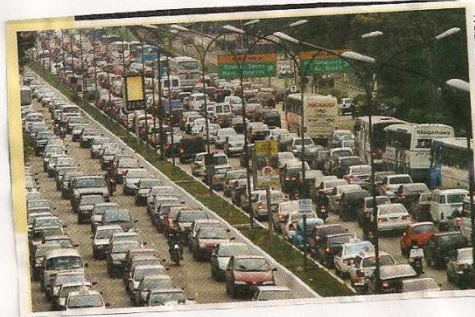
05) CREDIBILIDADE DA EMPRESA mostrando
ao cliente a QUALIDADE.



5 Jerônimo

Ruço que o motoqueiro no corre no dia a dia do trânsito. A falta de respeito com eles pois os motoristas. Eles pensam que eles são um O à esquerda. As vezes o erro é dos motoristas e a culpa cai sempre em cima do moto. boy.

OS ERROS NÃO SÃO SÓ DELE



Tem até um adesivo assim "Em cada moto tem uma vida"



Todo motoqueiro tem que ser respeitado pois em cada tem uma vida.

E o para-choque da moto é o próprio moto. boy.

DIFICULDADES MOTOBÓY

AS DIFICULDADES QUE O MOTOBÓY ENCONTRA NO DIA A DIA SÃO MUITO GRANDE, O DESRESPEITO PELA CLASSE SÃO MUITO GRANDE OS MOTORISTA DE VEÍCULO DE GRANDE PORTE NÃO RESPEITA OS MOTOQUEIRO MUITA VEZ GOGAM O VEÍCULO PARA CIMA DO MOTOQUEIRO, OS CARROS DE PASSAJO MUITAS VEZES FREIO EM CIMA DO MOTOBÓY

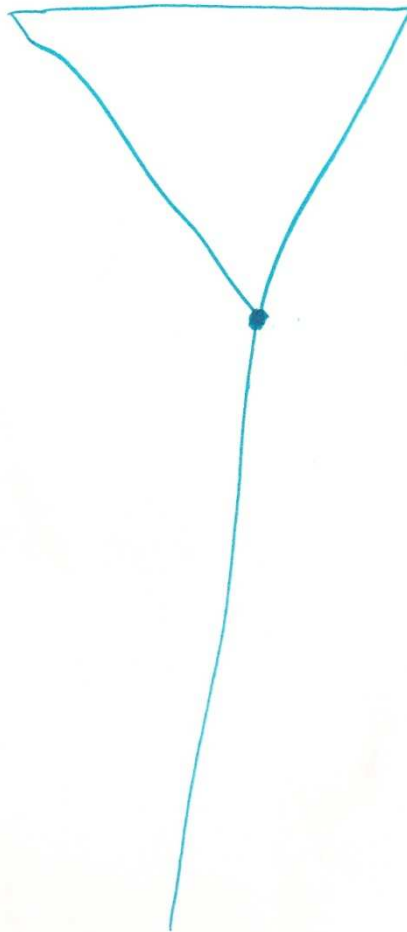
DEVIDO OS HORARIO DA ENTREGA MUITOS MOTOBÓY ARRISCA SUA VIDA COM MANOBRAS PERIGOSA, SÃO POUCOS MOTOBÓY QUE PILOTA COM PRUDENCIA MESMO COM ENTREGAR DE HORARIO.

RELA A EXPERIENCIA QUE EU TENHO EM MOTO EU SÃO PASSEI POR VARIOS FATOS E VIM MUITOS ACIDENTE POR FALTA DE EXPERIENCIA DE MOTOBÓY COM CUM NOVA QUE NÃO TEM DOMINIO SOBRE A MOTO, MUITAS VEZES ELAS PASSAM SINAL VERMELHO, ENTRA NA CONTRA MÃO ABUSA DA VELOCIDADE DEVIDO A FACILIDADE DA MOTO DE PASSAR EM QUALQUER ESPACO

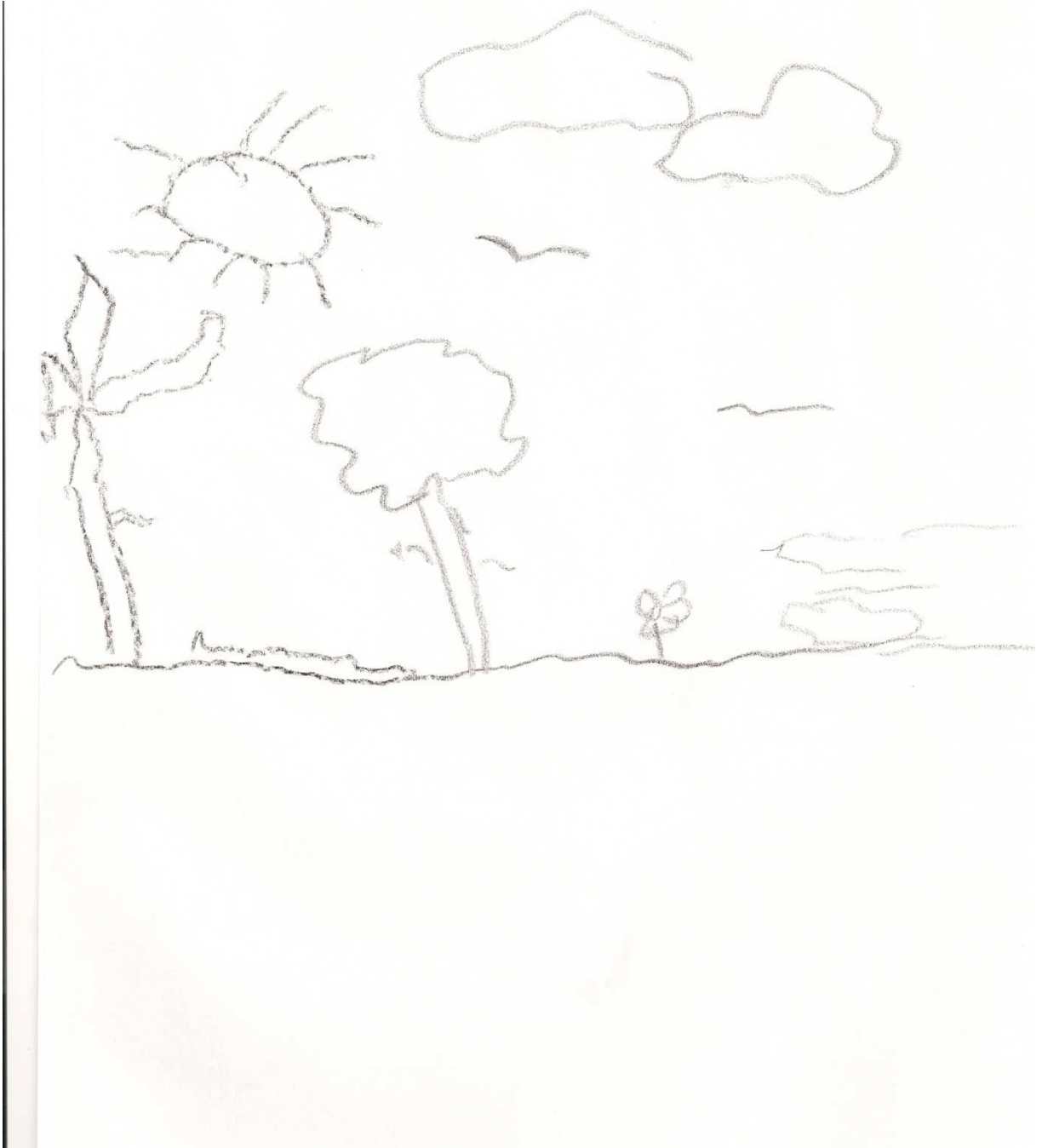
PARA CONCLUI EU TIVE DOIS ACIDENTE COM MOTO POR CAUSA DA PRESSA DE VAZER ENTREGA HOJE EU TENHO MAIS A CABEÇA NO LUGAR E NÃO ME ARRISCO NO TRÁNSITO E FAÇO MEU TRABALHO COM EFICIENCIA SEM PRECISAR DE MUITA CORRERIA.

7 Jorge

CASA CAPAS N. proceso límite gride sitio Fediciolade



8 Cosme





10 Pedro

"
* LUTAR SEMPRE
desistir JAMAIS.

* A família é tudo.

* EU AMO A PROFISSÃO, a COOPERATIVA.

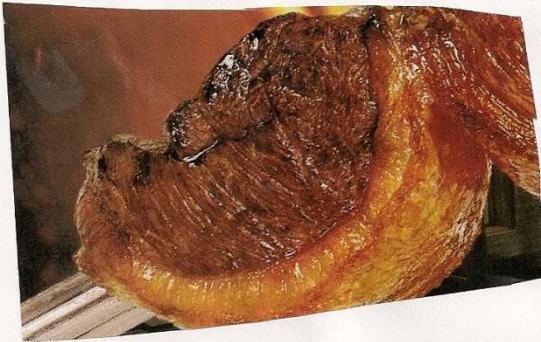
* RESPEITAR a moto, IGUAL A UMA ARMA.

* RESPEITAR SEMPRE o trânsito.

11 Tiago

Frente da folha

Eu gosto muito de viver essa e a minha, gosto de ficar com a minha família, não gosto muito do meu trabalho porém, to sair dele e procurar um melhor, adoro esportes mas, não tenho muito tempo, adoro sair para um bar com amigos ou em baladas na casa dos amigos em festa, o adoro a natureza como esse esses lugares



gosto muito de
acompanhar, viajar etc.

minha vida tem sido muita.



poroda talvez não tenho muito a falar de mim
Sempre tive uma vida difícil, não tive inventivo, não
tive pai nem mãe, fui criado nos (ruas)

12 Tiago

Verso da folha

e quando fui ficando umos velho. as coisas não
 foram ficando boas, mas um tempo assim ainda
 estou jovem, e tenho senhas. e não fico triste ainda
 gosto de viver muito. por mais que o tempo seja
 pouco.

(Faint, illegible handwriting, likely bleed-through from the reverse side of the page)

13 Mateus

Seu um homem muito feliz Profissionalmente e
Passado, Meu Filho

14 João

Eu vejo o dia e dia. Com uma coroa
 de suspense. Como, principalmente a.
 discriminação com. A discriminação com.
 agente, saber, a nossa. propulsão
 eles, sabem, que todos, os motociclistas
 são iguais. A minha indignação
 é estar... e falta de respeito com.
 gente.

15 Lucas

motoalista Todo mundo quando vai começar a trabalhar acha um manequinho mais são -
 Poucos que dá continuidade. Porque?

A vida ~~de~~ em cima de uma moto tem vários obstáculos. Por exemplo.

Você pode trabalhar 16 horas por dia percorrer vários lugares e quando você chega em casa é vai quando a moto pode cair mochoa.
 Com já acontecer amigos

16 – José

SEN MOTOCICLISTA NÃO É BOM pelo motivo que
CORRENOS MAS É UMA CAIÇA QUE AGENTE FAZ em
momentos ruins família DE SEMANA FERIADOS e fotos
COMUNICATIVAS



A CRISE PERMANENTE

DEZUNIA - DA CLASSE DOS MOTO
CICLISTAS DE TODA A VIAGEM
GENAIS

APÊNDICE D – Resultado do teste de hipótese qui-quadrado em *Excel* para verificação de relação de dependência entre as variáveis pesquisadas

Grupo		Variável 1		Variável 2		Teste Premissa	Valor-p	Conclusão	Detalhado
		id	Rótulo	id	Rótulo				
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	1	Idade	Atendida	0,155445	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	2	Sexo	Atendida	0,574145	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	3	Estado Civil	Atendida	0,504575	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	4	Escolaridade	Atendida	0,531686	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	5	Nº de filhos	Atendida	0,661328	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	6	Moram com você?	Atendida	0,146168	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	7	Freqüência do consumo de bebida	Violada	0,502953	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	8	Remuneração Mensal Aproximada	Atendida	0,827217	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,229961	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	10	Quantos?	Violada	0,404463	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,487364	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Atendida	0,861563	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	13	Tempo de atuação nesta profissão	Atendida	0,328101	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,433833	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	15	Quantos?	Atendida	0,210972	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,120617	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,714219	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	18	Se sim, tipo 3	Atendida	0,556207	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	19	Se sim, tipo 4	Atendida	0,768169	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,746746	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	21	Se sim, tipo 6	Atendida	0,701883	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	22	Você se denomina motoboy/motog	Atendida	0,242848	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	23	Porque você escolheu essa profissão	Violada	0,702088	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	24	Você possui algum problema de saúde	Atendida	0,015526	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x	
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	25	Quais?	Violada	0,150917	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	26	Onde você mora?	Atendida	0,747488	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		
FasesStress vs Amostra	81	Tem Stress	27	Qual a distância de seu local de trabalho	Violada	0,260826	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes		

FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	1	Idade	Violada	0,931533	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	2	Sexo	Violada	0,778528	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	3	Estado Civil	Violada	0,828201	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	4	Escolaridade	Violada	0,591010	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	5	N° de filhos	Violada	0,485663	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	6	Moram com você?	Violada	0,353552	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	7	Frequência do consumo de bebida	Violada	0,248926	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	8	Remuneração Mensal Aproximada	Violada	0,570410	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,320956	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	10	Quantos?	Violada	0,736816	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,000000	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Violada	0,807460	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	13	Tempo de atuação nesta profissão	Violada	0,791220	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,812088	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	15	Quantos?	Violada	0,196625	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,970252	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,836652	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	18	Se sim, tipo 3	Violada	0,863574	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	19	Se sim, tipo 4	Violada	0,867908	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,969830	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	21	Se sim, tipo 6	Violada	0,893422	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	22	Você se denomina motoboy/motociclista?	Atendida	0,327323	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	23	Porque você escolheu essa profissão?	Violada	0,999997	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	24	Você possui algum problema de saúde?	Violada	0,481343	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	25	Quais?	Violada	1,000000	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	26	Onde você mora?	Violada	0,996904	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	82	Fase de Alerta	27	Qual a distância de seu local de trabalho?	Violada	0,858285	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	1	Idade	Atendida	0,408957	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	2	Sexo	Atendida	0,402477	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	3	Estado Civil	Atendida	0,431394	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	4	Escolaridade	Atendida	0,863534	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	5	N° de filhos	Atendida	0,721268	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	6	Moram com você?	Atendida	0,133686	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	7	Frequência do consumo de bebida	Violada	0,856313	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	8	Remuneração Mensal Aproximada	Atendida	0,655884	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,146883	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	10	Quantos?	Violada	0,279763	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,533489	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Atendida	0,860195	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	13	Tempo de atuação nesta profissão	Atendida	0,365478	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,704716	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	15	Quantos?	Atendida	0,519482	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,070701	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,855539	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	18	Se sim, tipo 3	Atendida	0,647367	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	19	Se sim, tipo 4	Atendida	0,911532	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,839202	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	21	Se sim, tipo 6	Atendida	0,887239	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	22	Você se denomina motoboy/motociclista?	Atendida	0,754583	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	23	Porque você escolheu essa profissão?	Violada	0,414232	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	24	Você possui algum problema de saúde?	Atendida	0,111685	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	25	Quais?	Violada	0,175507	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	26	Onde você mora?	Atendida	0,483557	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	83	Fase de Resistência	27	Qual a distância de seu local de trabalho?	Violada	0,120175	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	

FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	1	Idade	Violada	0,366012	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	2	Sexo	Violada	0,720781	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	3	Estado Civil	Violada	0,962727	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	4	Escolaridade	Violada	0,024696	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	5	Nº de filhos	Violada	0,346128	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	6	Moram com você?	Atendida	0,826829	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	7	Frequência do consumo de bebida	Violada	0,920432	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	8	Remuneração Mensal Aproximada	Violada	0,256971	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,806487	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	10	Quantos?	Violada	0,869930	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,996134	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Violada	0,106803	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	13	Tempo de atuação nesta profissão	Violada	0,669055	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,975572	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	15	Quantos?	Violada	0,624434	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,874572	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,966187	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	18	Se sim, tipo 3	Violada	0,949364	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	19	Se sim, tipo 4	Violada	0,856998	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,093076	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	21	Se sim, tipo 6	Violada	0,885343	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	22	Você se denomina motoboy/motociclista?	Atendida	0,617525	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	23	Porque você escolheu essa profissão?	Violada	0,180363	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	24	Você possui algum problema de saúde?	Violada	0,105226	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	25	Quais?	Violada	0,000017	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	26	Onde você mora?	Atendida	0,406329	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	84	Fase de Exaustão	27	Qual a distância de seu local de trabalho?	Violada	0,148461	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	1	Idade	Atendida	0,503403	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	2	Sexo	Violada	0,000670	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	3	Estado Civil	Violada	0,650026	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	4	Escolaridade	Violada	0,925900	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	5	Nº de filhos	Violada	0,715899	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	6	Moram com você?	Atendida	0,597256	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	7	Frequência do consumo de bebida	Violada	0,741489	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	8	Remuneração Mensal Aproximada	Violada	0,261177	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,809274	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	10	Quantos?	Violada	0,008887	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,980115	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Violada	0,351754	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	13	Tempo de atuação nesta profissão	Atendida	0,954247	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,424525	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	15	Quantos?	Violada	0,344687	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,684363	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,704885	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	18	Se sim, tipo 3	Atendida	0,677022	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	19	Se sim, tipo 4	Violada	0,678769	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,703119	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	21	Se sim, tipo 6	Violada	0,072006	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	22	Você se denomina motoboy/motociclista?	Atendida	0,089055	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	23	Porque você escolheu essa profissão?	Violada	0,999316	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	24	Você possui algum problema de saúde?	Atendida	0,233467	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	25	Quais?	Violada	0,000021	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	26	Onde você mora?	Atendida	0,102246	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
FasesStress vs Amostra	85	Fase de Quase Exaustão	27	Qual a distância de seu local de trabalho?	Violada	0,121218	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	

86	Físicos	1	Idade	Atendida	0,423391	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	2	Sexo	Atendida	0,882426	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	3	Estado Civil	Atendida	0,884781	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	4	Escolaridade	Atendida	0,463198	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	5	Nº de filhos	Atendida	0,330839	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	6	Moram com você?	Atendida	0,065636	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	7	Freqüência do consumo de bebida	Violada	0,362058	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	8	Remuneração Mensal Aproximada	Atendida	0,670078	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,386198	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	10	Quantos?	Violada	0,092412	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,204921	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Atendida	0,825273	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	13	Tempo de atuação nesta profissão	Atendida	0,455025	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,677425	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	15	Quantos?	Atendida	0,762110	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,407440	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,572191	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	18	Se sim, tipo 3	Atendida	0,903958	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	19	Se sim, tipo 4	Atendida	0,834998	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,450585	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	21	Se sim, tipo 6	Atendida	0,745404	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	22	Você se denomina motoboy/motociclista?	Atendida	0,929546	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	23	Porque você escolheu essa profissão?	Violada	0,020319	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
86	Físicos	24	Você possui algum problema de saúde?	Atendida	0,074426	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	25	Quais?	Violada	0,325752	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	26	Onde você mora?	Atendida	0,275267	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
86	Físicos	27	Qual a distância de seu local de trabalho?	Violada	0,231520	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	1	Idade	Atendida	0,632867	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	2	Sexo	Atendida	0,835709	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	3	Estado Civil	Violada	0,465217	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	4	Escolaridade	Violada	0,484299	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	5	Nº de filhos	Atendida	0,660831	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	6	Moram com você?	Atendida	0,010724	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
87	Psicológicos	7	Freqüência do consumo de bebida	Violada	0,168395	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	8	Remuneração Mensal Aproximada	Atendida	0,434114	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,362317	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	10	Quantos?	Violada	0,126094	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,925547	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Atendida	0,785325	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	13	Tempo de atuação nesta profissão	Atendida	0,114763	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,142700	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	15	Quantos?	Atendida	0,635469	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,139535	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,304438	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	18	Se sim, tipo 3	Atendida	0,176219	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	19	Se sim, tipo 4	Atendida	0,292722	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,303940	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	21	Se sim, tipo 6	Atendida	0,225986	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	22	Você se denomina motoboy/motociclista?	Atendida	0,162414	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	23	Porque você escolheu essa profissão?	Violada	0,807362	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	24	Você possui algum problema de saúde?	Atendida	0,347218	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	25	Quais?	Violada	0,328337	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	26	Onde você mora?	Atendida	0,481955	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
87	Psicológicos	27	Qual a distância de seu local de trabalho?	Violada	0,487319	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	

88	Fases de Stress	1	Idade	Violada	0,613747	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	2	Sexo	Violada	0,019563	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
88	Fases de Stress	3	Estado Civil	Violada	0,938190	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	4	Escolaridade	Violada	0,417982	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	5	N° de filhos	Violada	0,721821	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	6	Moram com você?	Violada	0,458853	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	7	Frequência do consumo de bebida	Violada	0,836393	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	8	Remuneração Mensal Aproximada	Violada	0,497668	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	9	Possui contrato de trabalho/ carteira	Atendida	0,545749	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	10	Quantos?	Violada	0,178078	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	11	Horas de trabalho definidas em contrato	Violada	0,000008	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
88	Fases de Stress	12	Horas trabalhadas de fato (com ou sem contrato)	Violada	0,553551	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	13	Tempo de atuação nesta profissão	Violada	0,892332	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	14	Já sofreu acidente de trânsito	Atendida	0,903775	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	15	Quantos?	Violada	0,336493	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	16	Se sim, tipo 1	Atendida	0,611120	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	17	Se sim, tipo 2	Atendida	0,991100	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	18	Se sim, tipo 3	Violada	0,973483	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	19	Se sim, tipo 4	Violada	0,989368	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	20	Se sim, tipo 5	Atendida	0,662346	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	21	Se sim, tipo 6	Violada	0,657015	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	22	Você se denomina motoboy/motog	Atendida	0,327549	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	23	Porque você escolheu essa profissão	Violada	0,989693	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	24	Você possui algum problema de saúde	Violada	0,067895	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	25	Quais?	Violada	0,000009	Rejeita Ho. Variáveis são dependentes	x
88	Fases de Stress	26	Onde você mora?	Violada	0,471631	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	
88	Fases de Stress	27	Qual a distância de seu local de trabalho	Violada	0,148759	Não rejeita Ho. Variáveis são independentes	

2 Primeira folha de aplicação

página 3

QUADRO 1a

a) Marque com um F1 os sintomas que tem experimentado nas últimas 24 horas.

- 1. MÃOS E PÉS FRIOS
- 2. BOCA SECA
- 3. NÓ NO ESTÔMAGO
- 4. AUMENTO DE SUDORESE
(Muito suor, suadeira)
- 5. TENSÃO MUSCULAR
- 6. APERTO DA MANDÍBULA/
RANGER OS DENTES
- 7. DIARRÉIA PASSAGEIRA
- 8. INSÔNIA
(Dificuldade para dormir)
- 9. TAQUICARDIA
(Batedeira no peito)
- 10. HIPERVENTILAÇÃO
(Respirar ofegante, rápido)
- 11. HIPERTENSÃO ARTERIAL
SÚBITA E PASSAGEIRA
(Pressão alta)
- 12. MUDANÇA DE APETITE

QUADRO 1b

b) Marque com um P1 os sintomas que tem experimentado nas últimas 24 horas.

- 13. AUMENTO SÚBITO DE
MOTIVAÇÃO
- 14. ENTUSIASMO SÚBITO
- 15. VONTADE SÚBITA DE
INICIAR NOVOS
PROJETOS

3 Segunda folha de aplicação

página 4

QUADRO 2a

a) Marque com um F2 os sintomas que tem experimentado na última semana.

- () 1. PROBLEMAS COM A MEMÓRIA
- () 2. MAL-ESTAR GENERALIZADO, SEM CAUSA ESPECÍFICA
- () 3. FORMIGAMENTO DAS EXTREMIDADES
- () 4. SENSAÇÃO DE DESGASTE FÍSICO CONSTANTE
- () 5. MUDANÇA DE APETITE
- () 6. APARECIMENTO DE PROBLEMAS DERMATOLÓGICOS (Problemas de pele)
- () 7. HIPERTENSÃO ARTERIAL (Pressão alta)
- () 8. CANSAÇO CONSTANTE
- () 9. APARECIMENTO DE ÚLCERA
- () 10. TONTURA/SENSAÇÃO DE ESTAR FLUTUANDO

QUADRO 2b

b) Marque com um P2 os sintomas que tem experimentado na última semana.

- () 11. SENSIBILIDADE EMOTIVA EXCESSIVA (Estar muito nervoso)
- () 12. DÚVIDA QUANTO A SI PRÓPRIO
- () 13. PENSAR CONSTANTEMENTE EM UM SÓ ASSUNTO
- () 14. IRRITABILIDADE EXCESSIVA
- () 15. DIMINUIÇÃO DA LIBIDO (Sem vontade de sexo)

4 Terceira folha de aplicação

página 5

QUADRO 3a

a) Marque com um F3 os sintomas que tem experimentado no último mês.

- () 1. DIARRÉIA FREQUENTE
 () 2. DIFICULDADES SEXUAIS
 () 3. INSÔNIA
 (Dificuldade para dormir)
 () 4. NÁUSEA
 () 5. TIQUES
 () 6. HIPERTENSÃO ARTERIAL CONTINUADA
 (Pressão alta)
 () 7. PROBLEMAS DERMATOLÓGICOS PROLONGADOS
 (Problemas de pele)
 () 8. MUDANÇA EXTREMA DE APETITE
 () 9. EXCESSO DE GASES
 () 10. TONTURA FREQUENTE
 () 11. ÚLCERA
 () 12. ENFARTE

QUADRO 3b

b) Marque com um P3 os sintomas que tem experimentado no último mês.

- () 13. IMPOSSIBILIDADE DE TRABALHAR
 () 14. PESADELOS
 () 15. SENSAÇÃO DE INCOMPETÊNCIA EM TODAS AS ÁREAS
 () 16. VONTADE DE FUGIR DE TUDO
 () 17. APATIA, DEPRESSÃO OU RAIVA PROLONGADA
 () 18. CANSAÇO EXCESSIVO
 () 19. PENSAR/FALAR CONSTANTEMENTE EM UM SÓ ASSUNTO
 () 20. IRRITABILIDADE SEM CAUSA APARENTE
 () 21. ANGÚSTIA/ANSIEDADE DIÁRIA
 () 22. HIPERSENSIBILIDADE EMOTIVA
 () 23. PERDA DO SENSO DE HUMOR

5 Tabela de correção

Tabela de Correção 1.
Fases do Stress

QUADRO 1		QUADRO 2		QUADRO 3	
Fase 1 Alerta		Parte I Resistência		Fase 4 Exaustão	
Resultado Bruto	Porcentagem	Resultado Bruto	Porcentagem	Resultado Bruto	Porcentagem
7	11	4	8	9	7
8	22	5	17	10	13
9	33	6	25	11	20
10	44	7	33	12	27
11	56	8	42	13	33
12	67	9	50	14	40
13	78	Parte II		15	47
		II) Fase 3	Quase Exaustão		
14	89	10	58	16	53
15	100	11	67	17	60
		12	75	18	67
		13	83	19	73
		14	92	20	80
		15	100	21	87
				22	93
				23	100

Tabela de Correção 2.
Tipo de Sintomatologia
Sintomas Físicos

Fase de Alerta		Fase de Resistência		Fase de Exaustão	
Res. Bruto	Porcent.	Res. Bruto	Porcent.	Res. Bruto	Porcent.
1	8	1	10	1	8
2	16	2	20	2	16
3	25	3	30	3	25
4	33	4	40	4	33
5	41	5	50	5	41
6	50	6	60	6	50
7	58	7	70	7	58
8	66	8	80	8	66
9	75	9	90	9	75
10	83	10	100	10	83
11	91			11	91
12	100			12	100

Tabela de Correção 3.
Tipo de Sintomatologia
Sintomas Psicológicos

Fase de Alerta		Fase de Resistência		Fase de Exaustão	
Res. Bruto	Porcent.	Res. Bruto	Porcent.	Res. Bruto	Porcent.
1	33	1	20	1	9
2	66	2	40	2	18
3	100	3	60	3	27
		4	80	4	36
		5	100	5	45
				6	54
				7	63
				8	72
				9	81
				10	90
				11	100



ANEXO B – Letra da música 'Geni e o Zepelin' de Chico Buarque

GENI E O ZEPELIN

(Chico Buarque)

De tudo que é nego torto / Do mangue e do cais do porto / Ela já foi namorada
 O seu corpo é dos errantes / Dos cegos, dos retirantes / É de quem não tem mais nada
 Dá-se assim desde menina / Na garagem, na cantina / Atrás do tanque, no mato
 É a rainha dos detentos / Das loucas, dos lazarentos / Dos moleques do internato
 E também vai amiúde / Co'os velinhos sem saúde / E as viúvas sem porvir
 Ela é um poço de bondade / E é por isso que a cidade / Vive sempre a repetir
 Joga pedra na Geni / Joga pedra na Geni / Ela é feita pra apanhar / Ela é boa de cuspir
 Ela dá pra qualquer um / Maldita Geni

Um dia surgiu, brilhante / Entre as nuvens, flutuante / Um enorme zepelim
 Pairou sobre os edifícios / Abriu dois mil orifícios / Com dois mil canhões assim
 A cidade apavorada / Se quedou paralisada / Pronta pra virar geléia
 Mas do zepelim gigante / Desceu o seu comandante / Dizendo - Mudei de idéia
 - Quando vi nesta cidade / - Tanto horror e iniquidade
 - Resolvi tudo explodir
 - Mas posso evitar o drama / - Se aquela formosa dama / - Esta noite me servir

Essa dama era Geni / Mas não pode ser Geni / Ela é feita pra apanhar / Ela é boa de cuspir
 Ela dá pra qualquer um / Maldita Geni

Mas de fato, logo ela / Tão coitada e tão singela / Cativara o forasteiro
 O guerreiro tão vistoso / Tão temido e poderoso / Era dela, prisioneiro
 Acontece que a donzela / - e isso era segredo dela / Também tinha seus caprichos
 E a deitar com homem tão nobre / Tão cheirando a brilho e a cobre
 Preferia amar com os bichos
 Ao ouvir tal heresia / A cidade em romaria / Foi beijar a sua mão
 O prefeito de joelhos / O bispo de olhos vermelhos / E o banqueiro com um milhão
 Vai com ele, vai Geni / Vai com ele, vai Geni / Você pode nos salvar / Você vai nos redimir
 Você dá pra qualquer um / Bendita Geni

Foram tantos os pedidos / Tão sinceros, tão sentidos / Que ela dominou seu asco
 Nessa noite lancinante / Entregou-se a tal amante / Como quem dá-se ao carrasco
 Ele fez tanta sujeira / Lambuzou-se a noite inteira / Até ficar saciado
 E nem bem amanhecia / Partiu numa nuvem fria / Com seu zepelim prateado
 Num suspiro aliviado / Ela se virou de lado / E tentou até sorrir
 Mas logo raiou o dia / E a cidade em cantoria / Não deixou ela dormir
 Joga pedra na Geni / Joga bosta na Geni / Ela é feita pra apanhar / Ela é boa de cuspir
 Ela dá pra qualquer um / Maldita Geni