

**MIRIAN APARECIDA DOS REIS**

**ESTUDO DA RELAÇÃO TRABALHO/SAÚDE DO  
OPERADOR NO TRANSPORTE URBANO - R.M.B.H**

**BELO HORIZONTE  
2008**



*Centro Federal de  
Educação Tecnológica  
de Minas Gerais*

**MIRIAN APARECIDA DOS REIS**

**ESTUDO DA RELAÇÃO TRABALHO/SAÚDE DO  
OPERADOR NO TRANSPORTE URBANO - R.M.B.H**

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Transporte e Trânsito do Programa de Pós - Graduação *Lato Sensu* do Centro Federal de Educação e Tecnologia de Minas Gerais-CEFET/MG, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista.

Orientador: Professor Néelson Dantas

**BELO HORIZONTE  
2008**



*Centro Federal de  
Educação Tecnológica  
de Minas Gerais*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus por ter me orientado em todo momento, permitindo compartilhar com outras pessoas, vivenciando momentos agradáveis para o enriquecimento pessoal e profissional.

Aos meus familiares pelo entendimento, carinho, incentivo na busca de novos desafios.

Aos professores que nos levaram transpor limites, ensinando pensar, questionar e acreditar em nossa capacidade de amadurecimento profissional.

À equipe do Grupo Rodap, pela dedicação e empenho, acreditando no desenvolvimento deste estudo.

“A moralidade é a melhor de todas as regras para orientar a humanidade.”

Friedrich Nietzsche

## **RESUMO**

O objetivo do presente estudo foi de caracterizar as condições de trabalho e saúde do operador (motorista) de transporte coletivo urbano da RMBH. Tomando como base/referência as contribuições e conceitos da Psicologia Ambiental e da Psicologia do Trabalho. Foram entrevistados os motoristas do grupo Rodap, da Unidade Santa Luzia, as perguntas foram com relação à prática de esportes, as condições de trabalho, a faixa etária, tempo de serviço, jornada de trabalho entre outras, com a intenção de conhecê-los em seu conjunto, ou seja, em seu local de trabalho e também fora dele.

## **APRESENTAÇÃO**

O estudo sobre relação trabalho/saúde do operador (motorista) do Transporte Urbano na RMBH, realizada no Grupo Rodap, proporcionou uma excelente oportunidade de resgatar os conhecimentos adquiridos durante a vida acadêmica no Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET/MG.

Possibilitou perceber que todo o processo executado atende aos objetivos do curso de especialização, que consistem no conhecimento, pesquisa e extensão.

O desenvolvimento deste trabalho foi fator motivacional importantíssimo, buscando a ser não somente pessoa realizada, mas envolver e contribuir na formação de uma sociedade na qual todos tenham oportunidade de conquistar seus objetivos.

## **1 INTRODUÇÃO**

As condições ambientais da sociedade ao qual o homem está inserido podem determinar seu estado de saúde, a manifestação de doenças, distúrbios emocionais, e levar até a morte. Podemos verificar no dia a dia, que o trabalho; a alimentação; a moradia; a educação, o transporte, lazer e outras atividades, contribuem para que se tenha uma qualidade de vida satisfatória, esses determinantes são identificados como determinantes sociais da saúde. Estes podem influenciar direta ou indiretamente sobre o homem, por ação isolada ou outras possibilidades de combinações.

Como influência negativa o caos do trânsito nas cidades de médio porte e grande porte, já está atingindo às de pequeno porte, é um fator de grande influência no estresse das pessoas residentes, principalmente, em áreas urbanas (estudo realizado pela Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos – NTU).

Diferente das pessoas que desempenham suas atividades profissionais em ambientes de escritórios, por exemplo, com salas confortáveis, o motorista do transporte coletivo urbano desempenha sua função num ambiente público, ou seja, o trânsito. Não possui um local restrito, trabalha fora dos portões da empresa, com a responsabilidade em bem representá-la. Os motoristas estão sujeitos a variáveis que o próprio não tem controle, como exemplo, condições de tráfego, clima, ruído, poluição entre outros.

Baseado na exposição apresentada foi realizado o estudo que será apresentado, com a preocupação de expor os problemas e

tentar chegar através dos relatos dos entrevistados, em uma diminuição de desconfortos, para essa categoria de trabalhadores, que expõem diariamente as suas vidas em um trânsito que chega a ser muito estressante, perigoso, mas que temos que conviver com essa realidade, não esquecendo que todos nós somos responsáveis pela humanização tanto do trânsito quanto das pessoas, em busca de uma melhor qualidade de vida.

A primeira etapa desempenhada foi estabelecer um referencial teórico, que fundamenta e afirma a necessidade de prevenções das doenças no trabalho. Para isso foram realizadas pesquisas bibliográficas de assuntos ligados à saúde, à Psicologia Ambiental e Psicologia do Trabalho, assuntos de suma importância para realização e o entendimento dos conceitos ligados ao tema trabalhado.

Na seqüência, foram realizados levantamentos sobre o transporte coletivo, definição, importância, escolha da empresa pesquisada, aplicação da pesquisa entre os funcionários, lembrando que o operador (motorista) é o foco da pesquisa. Visando adquirir conhecimento pleno, foi realizado levantamentos e análise de dados de fontes diversas, como arquivos da empresa pesquisada, livros científicos, artigos de *sites* especializados e leis que envolvem o tema pesquisado.

Definindo então, junto ao setor de Recursos Humanos- RH do Grupo Rodap da Unidade de Santa Luzia, a aplicação do questionário com o objetivo único de verificar as condições de saúde dos funcionários e como eles trabalham diariamente.

O objetivo da pesquisa não é de fiscalizar e sim de ter uma visão bem atual da saúde do trabalhador no transporte coletivo urbano. Os resultados obtidos pela pesquisa foram dispostos em gráficos –



em forma que se considerou a de mais fácil visualização e compreensão – e permitiram detectar qualidades, deficiências e a opinião do operador (motorista) sobre a forma de trabalho no transporte coletivo urbano.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

A definição de saúde varia de acordo com algumas implicações legais, sociais e econômicas dos estados de saúde e doença; sem dúvida, a definição mais difundida é a encontrada no preâmbulo da Constituição da Organização Mundial da Saúde – que tem por objetivo desenvolver ao máximo possível o nível da saúde de todos os povos – “Saúde é um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não apenas a ausência de doença”. (Organização Mundial de Saúde - OMS). A saúde não é apenas um processo de intervenção na doença, mas um processo para que o indivíduo e a coletividade disponham de meios para a manutenção ou recuperação do seu estado de saúde.

Com o objetivo de caracterizar as condições de trabalho e saúde do operador (motorista) de transporte coletivo urbano da RMBH, no qual as pessoas utilizam para os deslocamentos diários tanto para o trabalho quanto para o lazer. As tarefas destes profissionais consistem em fazer contínuos deslocamentos levando e trazendo as pessoas para aos seus destinos.

O seu local de trabalho diário é o ônibus circulando no ambiente trânsito, que por sua vez apresenta pressões diversas. Nesse

ambiente há pressões externas e internas. As pressões externas destacam-se as exigências das normas convencionais, nível de tráfego, semáforos, os congestionamentos, acidentes, além das condições climáticas e o estado de conservação da via. E as internas destacam-se as condições do veículo como, por exemplo, a posição do motor, parte mecânica, além do ruído e das vibrações.

É importante destacar que para se fazer um estudo mais completo do assunto sobre a saúde do profissional verificou-se os conceitos e a importância da: Ergonomia, Psicologia Ambiental, Psicologia no Trabalho, Medicina de Tráfego Ocupacional e a Medicina do Trabalho.

## **2.1 Fundamentos Teóricos**

### **2.1.1 Ergonomia**

O professor Mário César Ferreira, doutor em ergonomia e professor do Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília - UnB classifica a ergonomia como a ciência do trabalho, envolvendo não só as condições de trabalho, mas aspectos como as relações sócio-profissionais e as normas, rotinas e procedimentos do mundo corporativo. A ergonomia agrega bem-estar no trabalho, eficiência nos processos produtivos e, como consequência, satisfação dos clientes.

A ergonomia envolve três grandes campos, com relação às condições de trabalho ruído, temperatura, iluminação, espaço, entre outros; a organização do trabalho inclui aspectos como normas, rotinas, procedimentos e tempo e nas relações sócio-profissionais entre

pares, entre chefias e subordinados, entre profissional e seus clientes e fornecedores.

### **2.1.2 Psicologia Ambiental**

A Psicologia Ambiental tem como ponto de interesse aspectos da relação o comportamento humano e seu ambiente, considerando tanto o ambiente construído quanto o ambiente natural. O efeito do ambiente sobre o comportamento humano não é analisado de forma isolada ou unidirecional, considera-se o contexto em que ele ocorre.

Enfatiza-se a relação recíproca, ou seja, tanto o ambiente influencia o comportamento, quanto é influenciado por ele. A relação das pessoas com seu ambiente são fundamentais para entender parte dos comportamentos humanos.

### **2.1.3 Psicologia do Trabalho**

A Psicologia do Trabalho destaca-se por ser uma área que trata da prevenção e promoção da saúde do trabalhador no ambiente em que este está inserido. A psicologia está muito ligada a empresas atualmente, seja ele no bem estar de cada um dos funcionários, até mesmo nas emoções geradas num ambiente de trabalho.

### **2.1.4 Medicina de Tráfego Ocupacional**

A Medicina de Tráfego é o ramo da ciência médica que trata da manutenção do bem estar físico, psíquico e social do ser humano que se desloca, qualquer que seja o meio que propicie a sua mobilidade, cuidando também das interações deste deslocamento e dos mecanismos que o propiciam com o homem, visando ao equilíbrio ecológico, cuida da prevenção das doenças dos motoristas profissionais, como a perda auditiva, a surdez, o zumbido, os problemas respiratórios, as doenças osteomusculares, as neuroses, as fobias e os distúrbios comportamentais.

Preocupa-se ainda com os aspectos ergonômicos do exercício da profissão de motorista. Estuda as condições inseguras do tráfego e a normatização dos exames a que devem ser submetidos os motoristas que dirigem profissionalmente, em acordo com os riscos a que estejam porventura expostos, sugerindo procedimentos médicos a serem implementados por ocasião dos exames adicionais, periódicos e demissionais. (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET).

### **2.1.5 Medicina do Trabalho**

A Medicina do Trabalho pode ser definida como a especialidade médica que lida com as relações entre a saúde dos trabalhadores e seu trabalho, visando não somente a prevenção das doenças e dos acidentes do trabalho, mas a promoção da saúde e da qualidade de vida, através de ações articuladas capazes de assegurar a saúde individual, nas dimensões físicas e mentais, e de propiciar uma

saudável inter-relação das pessoas, e destas, com seu ambiente social, particularmente, no trabalho. É necessária uma integração entre os vários segmentos da medicina citado anteriormente e conseqüentemente uma participação ativa de toda a sociedade, na busca de uma qualidade de vida.

### **3 DIAGNÓSTICO**

Realiza-se um diagnóstico empresarial para conhecer a organização em seus diversos aspectos, compreendendo assim, como estes elementos afetam a desempenho organizacional. A partir daí, possibilita o desenvolvimento de estratégias mais eficazes e coerentes como contexto no qual se insere a organização diagnosticada.

Para ser eficaz, este levantamento de dados deve ser detalhado e preciso, abrangendo tanto o ambiente interno e externo da empresa, referente aos setores e processos organizacionais, como elementos externos, tais como o mercado no qual se atua e a relação do setor com o governo.

Considerando a sua extrema importância para desenvolvimento do estudo sobre o transporte público urbano e as empresas operadoras do sistema de transporte, foi elaborado o diagnóstico sobre o tema mencionado.

#### **3.1 Diagnóstico interno**

### 3.1.1 Contextualização

A denominação de transporte é dada ao deslocamento de pessoas e de produtos. O deslocamento das pessoas é referido como transporte de passageiros e o de produtos como transporte de carga

Estes deslocamentos das pessoas ocorrem de formas variadas, tais como, para o trabalho, estudo, compras, lazer entre outros. Quanto ao movimento de carga no interior das cidades ocorre pelas seguintes razões coleta de lixo, chegada de insumos às indústrias e obras, transporte de mudanças entre outros.

Os modos de transporte são classificados, segundo Ferraz e Torres (2004, p.27), classificam os modos de transporte nos seguintes grupos:

privado ou individual – são os modos em que o veículo utilizado no transporte pertence à pessoa (podendo ser emprestado ou a serviço) que está dirigindo, exemplo: de bicicleta, de motocicleta, carro, entre outros; público, coletivo ou de massa – utilizado por muitas pessoas simultaneamente, este veículo pertence a uma empresa ou outra pessoa, exemplo: ônibus, metrô, bonde e trem suburbano e o transporte e o Semipúblico são os modos que apresentam características intermediárias entre os modos privado e público. Os modos mais comuns de transporte Semipúblico, são táxis, lotação (peruas ou microônibus realizando transporte de pessoas com diferentes níveis de desregulamentação), ônibus fretado, entre outros.

O transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus é um serviço público realizado pelo setor privado por concessão do governo. Além do fator social outro aspecto relevante da utilização do uso massivo do transporte público é uma ocupação mais racional do solo urbano, contribuindo para tornar as cidades mais humanas e mais eficientes com relação ao transporte, sistema viário e infra-estrutura de serviços públicos.

### 3.1.2 **Planejamento, gestão e a operação do transporte público**

A importância do planejamento, gestão e a operação do transporte, segundo Ferraz e Torres (2004, p.361), são importantes para:

para garantir a qualidade e a eficiência do serviço de transporte público urbano, bem como o menor impacto negativo possível sobre o meio ambiente e o trânsito (congestionamentos e acidentes), a ocupação e o uso racional do solo, a fixação de valores justos para as tarifas: nem elevados, que prejudicam os usuários, nem baixos, que prejudicam a qualidade e a sustentabilidade econômica do sistema.

Legalmente, no Brasil (Constituição Brasileira em vigor, promulgada em 05/10/1988, artigo 30), o planejamento e a gestão do transporte público urbano devem ser realizados pelo governo municipal, pois o transporte coletivo tem grande influência na qualidade de vida, na justiça social, na ocupação e o uso do solo, nas atividades comerciais e na eficiência econômica das cidades, devendo, portanto, ser tratado em conjunto com o planejamento geral dos núcleos urbanos.

A base do sucesso do planejamento no transporte público é a participação de todos os envolvidos, para prestação de um serviço com qualidade e eficiência.

### 3.1.3 **Qualidade no Transporte Público Urbano**

Para buscar a qualidade no transporte público urbano, segundo Ferraz e Torres (2004, p. 112).

A qualidade no transporte público urbano deve considerar a satisfação de todos os envolvidos no sistema direta ou indiretamente: usuários, governo, trabalhadores do setor e empresários do ramo.

A qualidade global no transporte público urbano é fundamental que cada um dos envolvidos tenha os seus objetivos bem definidos, conscientizando de seus direitos e obrigações e realizando também com eficiência e qualidade as suas tarefas ou ações.

### **3.2 Objetivos, direitos e obrigações do Governo**

O principal objetivo, direitos e obrigações do Governo, segundo

Ferraz e Torres (2004, p. 98) é de:

proporcionar um transporte coletivo urbano com qualidade – com segurança, comodidade e rapidez, a um custo compatível com a renda dos usuários e que atenda aos interesses maiores da comunidade no que diz respeito à justiça social, preservação do meio ambiente, segurança e fluidez no trânsito, ocupação e uso racional do solo, sustentabilidade econômica do sistema e entre outros. O governo, como representante legal do povo, tem o direito e o dever de planejar e fazer a gestão do sistema de transporte público urbano, essa tarefa é, em geral, de responsabilidade dos municípios.

### **3.3 Objetivos, direitos e obrigações dos Usuários**

O objetivo dos usuários e um direito é ter um transporte público adequado com qualidade e baixo custo. Deve ser visto como cliente do sistema, portanto, com direito a um serviço que lhe proporcione satisfação.

(Ferraz; Torres, 2004 p. 98)

### **3.4 Objetivos, direitos e obrigações dos Trabalhadores das Empresas Operadoras e dos Órgãos de Gestores.**



Segundo Ferraz e Torres (2004. p.99) os principais objetivos, os direitos, obrigações dos trabalhadores das empresas operadoras e do órgão de planejamento gestão do governo são:

salários compatíveis com a função, benefícios sociais e jornada de trabalho adequados, instalações de trabalho saudáveis, respeito dos chefes e dos colegas, possibilidade de participar das decisões para melhorar a eficiência e a qualidade do trabalho no seu setor e na empresa e reconhecimento da importância do seu trabalho pela comunidade. Quanto ao condutor ao ser capacitado e trabalhar com satisfação, conduz os ônibus com eficiência, precaução e paciência.

### **3.5 Objetivos, direitos e obrigações dos Empresários**

Para os autores (Ferraz; Torres, 2004 p.100) definem o objetivo, direitos e obrigações dos empresários:

retorno econômico justo do investimento garantia de continuidade da prestação do serviço por um tempo compatível com o investimento realizado e reconhecimento da importância do seu trabalho por parte da comunidade e do governo.

É como obrigações dos empresários: pagar corretamente impostos e encargos sociais, obedecer à legislação trabalhista em todos os seus aspectos, pagar salários justos, tratar os empregados com respeito e humanidade, ter permanente disposição de melhorar a qualidade e a eficiência do sistema fazendo investimentos e as mudanças necessários, manter o controle de qualidade em todas as ações e promover permanente capacitação dos seus funcionários.

### **3.6 Relação entre os Operadores (motorista e cobrador), usuário e empresa**

A relação tem que ser a mais harmoniosa possível, pois a relação entre o usuário (cliente) e a empresa são os operadores (motoristas e cobradores). E cada um usando de bom senso irá conviver no espaço "ônibus", pois um depende do outro.

O comportamento dos operadores (motoristas e cobradores) tem importância fundamental no que se refere à imagem das empresas e do sistema de transporte público.

Cabe a empresa investir na capacitação, que é um investimento importante da empresa para com seus colaboradores, para que os motoristas tenham condições de dirigir com habilidade, atenção e precaução e com relação aos cobradores respeitar os usuários (clientes) em geral.

A Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano - NTU apresentou em agosto de 2007, um relatório de pesquisa realizada sobre o Perfil das Empresas Operadoras de Ônibus Urbanos do Brasil. A pesquisa foi realizada nos meses de novembro de 2006 e junho de 2007, com representantes das empresas operadoras de transporte público urbano e metropolitano por ônibus no Brasil.

Esta pesquisa mostrou dados mais recentes do perfil das Empresas Operadoras de Ônibus, foi abordado sobre a gestão empresarial que independente do porte, a política de treinamento contínuo é bastante utilizada pelas empresas operadoras. Em 80% delas, há realização de treinamento sistemático do pessoal operacional, como forma de capacitá-los

melhor. As empresas perceberam que em mercado competitivo de serviços, o bom atendimento ao cliente se torna fundamentais.

Há um tempo as empresas se fechavam nas atividades do portão da garagem para dentro, hoje em dia elas estão se inserindo mais na vida das comunidades, pela realização ou apoio de diversas atividades sociais; promovendo melhor seus serviços e realizando pesquisas de imagem e satisfação do cliente, o que indica um novo foco da gestão.

Nas atividades internas também se percebem avanços. Em termos de gestão de recursos humanos, observou-se que o treinamento sistemático dos funcionários é uma característica marcante do setor e que várias outras medidas de avaliação de desempenho e valorização dos colaboradores também estão sendo adotadas. A informatização também é uma realidade das empresas, vários procedimentos administrativos já foram automatizados, sem citar a bilhetagem eletrônica que já automatizou a arrecadação em quase metade das empresas de ônibus.

### **3.7 Dados da empresa**

O Grupo teve seu início em 1974, com a aquisição da unidade Vila Olga, fazendo o transporte intermunicipal de Santa Luzia a Belo Horizonte, com uma frota de 13 veículos rodoviários.

Atualmente conta com seis empresas, tem um total por dia 2.973 de viagens em dias úteis, passageiros transportados 162.642 e 139.530 km rodado. Tem o foco do grupo está voltado ao negócio em Transporte coletivo urbano de passageiros na RMBH, Fretamento e Turismo.

Com uma frota atual de 570 veículos entre eles: microônibus urbanos e rodoviários; convencionais urbanos e rodoviários. Prestando os serviços no Transporte urbano municipal; Transporte coletivo urbano intermunicipal e fretamento-Turismo.

As cidades da região metropolitana de Belo Horizonte – RMBH que o Grupo RODAP atua são: Santa Luzia, Ribeirão das Neves, Taquaraçú de Baixo, Taquaraçú de Minas, Pinhões, Engenho, Jaboticatubas, São José da Lapa, São José do Almeida, Contagem / Cidade Industrial, Nova Lima (BH Shopping).

Tem como missão, transportar seus clientes com segurança, pontualidade e respeito, manter a frota higienizada e em bom estado de conservação; manter um custo compatível ao serviço prestado e alavancar o desenvolvimento das comunidades onde atua; desenvolver a responsabilidade social e a sustentabilidade.

As estruturas operacionais das unidades contam com: Gerência administrativa, Manutenção da frota, Gerência de tráfego, Almoxarifado, Posto de abastecimento, SESMT / Meio ambiente, RH.

Quanto à manutenção dos ônibus são realizadas através da mecânica, lanternagem e pintura, capotaria, elétrica, borracharia, almoxarifado, higienização.

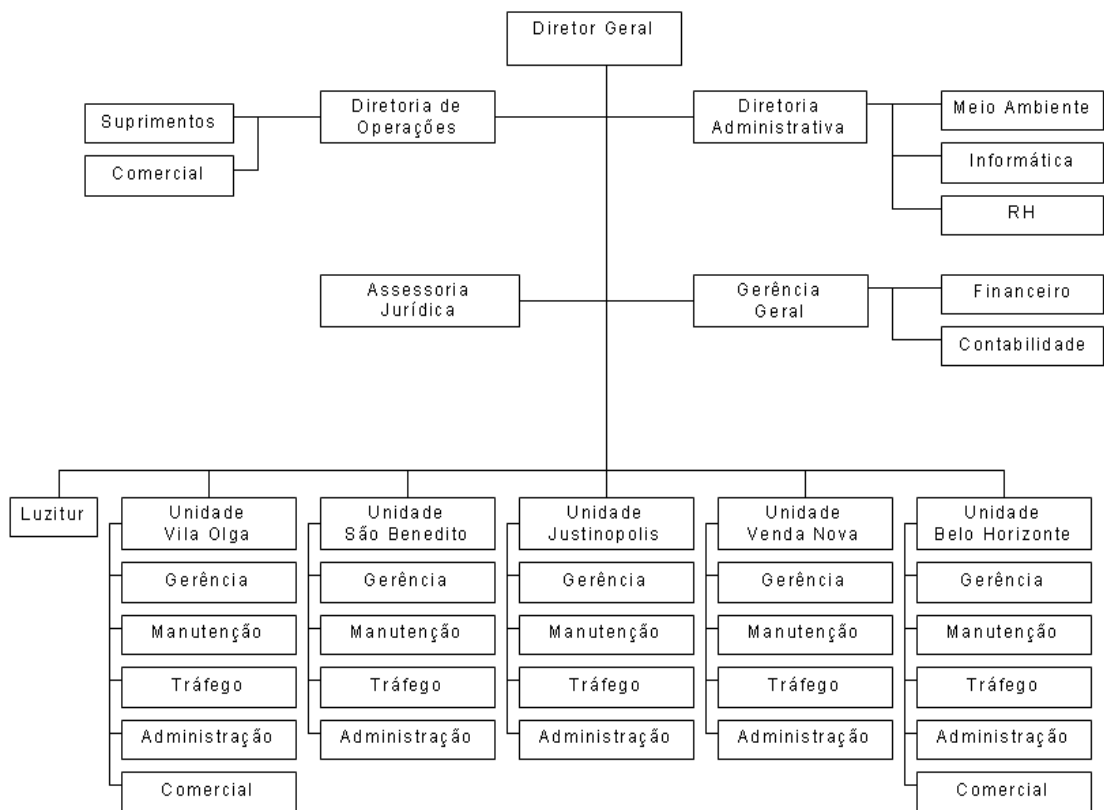
A capacitação do grupo conta com o programa Formação de Condutores-PFC (promover e desenvolver internamente os cobradores, objetivando a promoção para motorista), promoção profissional; o Programa Condução Inteligente - PCI, Treinamento e aperfeiçoamento, integração e capacitação de pessoal: com qualidade no atendimento aos

usuários, relacionamento interpessoal, procedimentos operacionais, manutenção de veículos, direção preventiva, Resolução 168 – Contran.

Na área de comunicação tem o serviço de atendimento à comunidade, atendimento às Associações de Bairro, Reclamações / sugestões feitas através de e-mail e telefone, entre outros. Estes serviços são importantes para que ocorra a interação entre a comunidade e a empresa, facilitando a comunicação e conseqüentemente a melhoria do serviço prestado.

Outro assunto que o grupo tem uma atenção especial é a Sustentabilidade, através da implantação de políticas de prevenção contra vazamentos de combustíveis e lubrificantes, destinação correta de resíduos, coleta seletiva, entre outros.

### 3.8 **Organograma**



Fonte: Grupo Rodap

## 4 DIAGNÓSTICO EXTERNO

Depois de diagnosticada a realidade interna da empresa, foi avaliado o ambiente externo, considerando as suas normas e o contexto social. O ambiente externo pode ser dividido em ambiente geral (político, legal, tecnológico, social e econômico) e ambiente operacional (concorrência, cliente, mão de obra, fornecedor e internacional).

### 4.1 Mercado

As constantes modificações que ocorrem no cenário econômico refletem na transformação dos negócios das empresas. A permanência no mercado leva as mesmas competirem em busca de uma excelência nos

negócios. No setor de transporte não é diferente, as empresas deste setor possuem características próprias de organização interna e de inserção no mercado.

A globalização fez com que, as empresas brasileiras investissem mais em qualidade, padronização e controle. Lembrando que com a era da informação advinda da globalização, o consumidor, mudou a concepção dos serviços, passando exigir e observar mais, buscando satisfazê-lo adequadamente.

Cabem as empresas operadoras, a visualização das necessidades do mercado de transporte coletivo, buscando inovações tecnológicas, uma administração moderna (com um planejamento estratégico eficaz), levando em consideração os seus recursos humanos, os custos e os benefícios, a preservação ambiental entre outros.

#### **4.2 Mudanças no cenário político e social**

As mudanças no cenário político e social foi intensificada na década de 80, com os movimentos de massa levando o Brasil ao seu processo de redemocratização. Nesse contexto surge o Movimento de Reforma Sanitária, propondo uma nova concepção de Saúde Pública para o conjunto da sociedade brasileira, incluindo a Saúde do Trabalhador (TEIXEIRA, 2002).

O que é conhecido hoje como Saúde do Trabalhador é, portanto, a resposta institucional a esses diversos movimentos sociais que, entre a metade dos anos 70 e os anos 90, confluíram para a reivindicação de que a

Saúde do Trabalhador fizesse. Entre os principais movimentos que contribuíram para o desenvolvimento da institucionalização da Saúde do Trabalhador no âmbito do Sistema Único de Saúde, destaca-se o Movimento de Oposição Sindical dos anos 70 e 80; o Movimento da Reforma Sanitária Brasileira; o Movimento pelas eleições diretas e pela Assembléia Nacional Constituinte e a promulgação da Constituição Federal em 1988, com a conquista do direito à saúde e o advento do Sistema Único de Saúde.

### **4.3 Relações Saúde e Trabalho**

O trabalho seguro e salubre é um dos direitos sociais fundamentais garantidos pela Constituição Federal de 1988, artigo 7º, alínea XXII. A preocupação com a *segurança* e *saúde* dos trabalhadores constitui-se num dos temas da mais alta relevância social.

A palavra saúde pode ser analisada sob diferentes perspectivas, ela pode ser vista tanto como ausência de doenças, como completo bem-estar físico-psíquico-social, como a capacidade de superação de dificuldades físicas, psíquicas, sociais, culturais e simbólicas (ASSUMPÇÃO, MORAIS e FONTOURA, 2002).

A definição mais difundida é a encontrada na Constituição da Organização Mundial da Saúde – que tem por objetivo desenvolver ao máximo possível o nível da saúde de todos os povos – “Saúde é *um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não apenas a ausência de doença*”.



Quanto as ações que atendem à Saúde do Trabalhador incluem a promoção, a prevenção e a assistência, dirigidos ao indivíduo trabalhador que sofre, adoece, ou se acidenta e ao conjunto ou coletivo de trabalhadores, programadas e executadas de forma integrada.

É importante afirmar que, as ações de Saúde do Trabalhador estão direcionadas na busca de mudança nos processos de trabalho - das condições e dos ambientes de trabalho - através de uma abordagem transdisciplinar e intersetorial, com a participação dos trabalhadores, enquanto sujeitos e parceiros, capazes de contribuir com seu saber para o avanço da compreensão do impacto do trabalho sobre o processo saúde-doença e de intervir efetivamente para a transformação da realidade.

Para reforçar essa afirmação, em umas das primeiras páginas do livro "Por que não me disseram isso antes" Editora Saraiva, o médico Marcelo Dratcu, pesquisador da unidade de Medicina Comportamental do Departamento de Psicobiologia da Escola Paulista de Medicina-Universidade Federal de São Paulo (EPM-Unifesp), cita uma frase do médico italiano Bernardino Ramazzini, que trabalhava na Europa no século XVII e foi um dos primeiros profissionais de saúde a relacionar trabalho e vida saudável. Ele escreveu "Quando estiver na cabeceira da cama de seu paciente, não se esqueça de perguntar-lhe onde trabalha para saber se na fonte de seu sustento não se encontra a causa de sua enfermidade".

O médico afirma que com mais de uma década trabalhando com essa relação, afirma que a maior dificuldade, tanto dos profissionais como das empresas, é ver o ser humano como um todo. Na empresa, a pessoa é o mesmo ser humano que atua em família, na sociedade, com todas as

deficiências e limitações. Quando o trabalho não vai bem, a família e a vida social como um todo é afetada e vice-versa.

## **5 OBJETIVOS**

Determinar objetivos significa, traçar as situações ou os resultados que pleiteamos alcançar, estabelecendo o que se pretende procurar e atingir através do estudo, baseando na realidade da política da organização.

Os objetivos podem ser geral e específicos, contemplando e definindo claramente, respectivamente, tanto o resultado global que se quer atingir, quanto as situações particulares a serem alcançadas.

Levando em consideração o que foi exposto, os objetivos deste estudo baseiam-se na realidade do operador (motorista) do Transporte Urbano na RMBH.

### **5.1 Objetivo geral**

O objetivo principal do estudo relação trabalho/saúde do operador (motorista) do Transporte Urbano na RMBH, é conhecer a situação de saúde do funcionário, que representa a empresa e ao mesmo tempo não está dentro de seus portões, dentro de seus escritórios e sim fora, lidando com diversos fatores que não depende somente dele para a realizar um trabalho satisfatório, eficaz e seguro.

## 5.2 **Objetivo específicos**

Os objetivos específicos do estudo são: diagnosticar como está a saúde do operador (motorista), verificar problema de saúde; se faz uso de medicamentos, e os hábitos de lazer importante para uma vida saudável.

## **6 METODOLOGIA DE PESQUISA**

A pesquisa exige ações planejadas. Este planejamento concretiza-se mediante a elaboração de um projeto de pesquisa, que é " o documento explicitador das ações a serem desenvolvidas ao longo do processo de pesquisa". (GIL, 2002, p.19)

É necessário, neste processo, definir a metodologia de pesquisa a ser utilizada, sendo esta dividida em abordagem descritiva, quantitativa e qualitativa.

" O trabalho descritivo abrange aspectos gerais e amplos de um contexto social, permitindo obter uma melhor compreensão do comportamento de diversos fatores e elementos que influenciam determinado fenômeno". (Oliveira, 1997, p. 114). Seu objetivo primordial é " a descrição e o estudo de características de determinada população ou fenômeno, como por exemplo, o nível de escolaridade, sexo, (...) e idade de um determinado grupo." (GIL, 2002, p.41)

A abordagem quantitativa visa quantificar opiniões e dados, (...) garantindo a precisão dos resultados e evitando com isso distorções de análise e interpretações ." ( OLIVEIRA, 1997, p. 115)

E a abordagem qualitativa “ não emprega dados estatísticos como centro do processo de análise de um problema, tendo como objetivo facilitar a descrição de situações complexas ou estritamente particulares.” (OLIVEIRA, 1997, p.117)

## **6.1 Problematização**

O início de todo projeto de pesquisa, formula-se o problema, que segundo Oliveira (1997, p.106), o “ fato que ainda não possui explicações nem soluções, a partir do qual a investigação será desenvolvida”.

Independente do âmbito da pesquisa, o problema deve ser claro, conciso e objetivo, visando respostas que sejam importantes para subsidiar determinadas ações.

O problema a partir do qual a investigação desta pesquisa é conduzida consiste na carência de dados para avaliar a saúde do operador (motorista), pois é um tema complexo e vasto.

## **6.2 Hipóteses**

Ao formular o problema, busca-se propor possíveis soluções ou explicações na tentativa de solucioná-lo. Para tanto, constroem-se hipóteses.

A hipótese equivale, à suposição verossímil, depois comprovável ou denegável pelos fatos, os quais não de decidir, em última instância, sobre a verdade ou falsidade dos fatos que se pretende explicar. (CERVO; BERVIAN,2002, P.104)

A hipótese, portanto, é uma afirmação provisória que se faz na tentativa de verificar, através de pesquisa, a validade da resposta existente para o problema, orientando, assim, a investigação e indicando ao investigador o que procurou ou pesquisar.

As hipóteses formuladas para esta pesquisa foram:

- Fora de seu local de trabalho como são os hábitos de lazer.
  - Existe um controle da empresa na saúde do operador(motorista).

### **6.3 Fonte de dados**

A fonte de dados para esta pesquisa foram da empresa Territorial Transporte e Empreendimentos Ltda.( do Grupo Rodap), situada à Av. Brasília, nº 3.601 Bairro São Benedito – Santa Luzia.

### **6.4 Metodologia de pesquisa**

Baseado nos problemas levantados e nos objetivos propostos neste planejamento, a pesquisa foi quantitativa e qualitativa.

#### **6.4.1 Método de coleta de dados**

“ Denominam-se procedimentos (ou metodologia) de coleta as atividades práticas necessárias para a aquisição dos dados com os quais se desenvolverão os raciocínios que resultarão em cada parte do trabalho final”. (CERVO; BERVIAN, 2002, P.70)

#### **6.4.2 Forma de aplicação**

A forma de aplicação da pesquisa consistiu no desenvolvimento de entrevistas pessoais, através de contato direto entre o entrevistados e entrevistador.

### **6.4.3 Instrumento de coleta de dados**

Os tipos de instrumentos utilizados na pesquisa realizada no Grupo Rodap foram entrevistas pessoais e estruturadas, ou seja, "aquelas em que o entrevistador segue um roteiro previamente estabelecido; as perguntas feitas ao individuo são predefinidas" (Marconi; Lakatos, 2001, p. 197) e a observação. Foi utilizado um questionário padronizado com perguntas fixas de múltipla escolha e questão aberta.

## **6.5 Delineamento da amostra**

### **6.5.1 População da pesquisa**

A população da pesquisa foi o operador ( motorista), composto de aproximadamente 300 funcionários.

### **6.5.2 Tamanho da amostra**

A amostra é " uma parcela convenientemente selecionada do universo(população), é um subconjunto do universo" (Marconi, Lakatos, 2001, p. 163)

A amostra utilizada nesta pesquisa foi de 50 funcionários.

### **6.5.3 Local da aplicação**

O local da aplicação da pesquisa foi na empresa Territorial Transporte e Empreendimentos Ltda.( do Grupo Rodap), situada à Av. Brasília, nº 3.601 Bairro São Benedito – Santa Luzia

#### **6.5.4 Abrangência**

A abrangência da mostra foi concentrada no setor de operadores(motoristas).

#### **6.5.5 Método de amostragem**

Foi utilizada a amostragem não probabilística, na qual a seleção dos elementos dos usuários depende, ao menos em parte, do julgamento do pesquisador ou entrevistador de campo, desde que sejam obedecidos os critérios para geração da amostra.

#### **6.5.6 Margem de erro e intervalo de confiança**

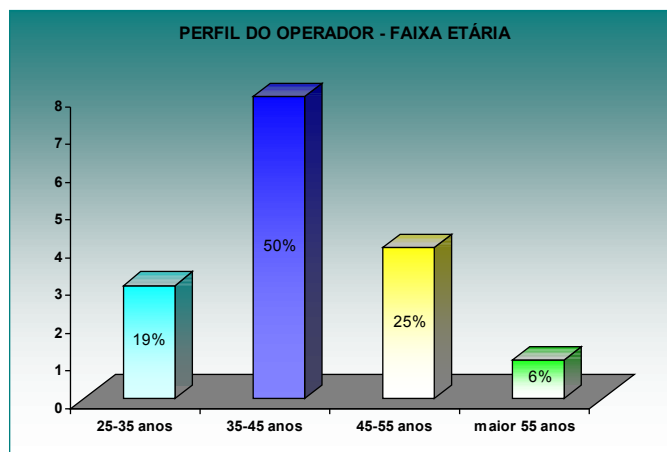
A margem de erro sugerida pelas médias amostrais é de 5%. O intervalo de confiança é de 95%.

#### **6.5.7 Comunicação dos resultados**

A apresentação dos dados dessa pesquisa consiste na elaboração de gráficos, considerada a forma visual que mais facilita uma melhor observação do conjunto. Houve uma preocupação em construir gráficos de apresentação simples para facilitar sua leitura. A cada gráfico segue uma apresentação escrita dos dados coletados e relatórios de cada item do questionário.

## 6 GRÁFICOS

**GRÁFICO 1**

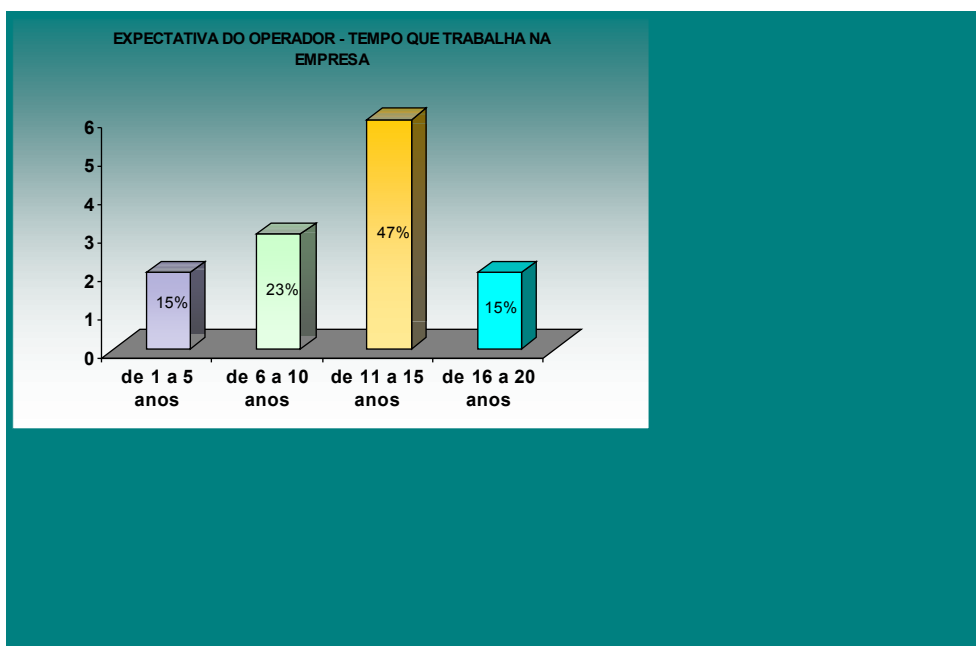


**50% dos entrevistados estão na faixa de 35 a 45 anos.**

Dos entrevistados questionados, 50% estão na faixa de 35 a 45 anos, 25% entre 45 a 55 anos, 19% entre 25-35 anos e maior de 55 anos 6%



## GRÁFICO 2

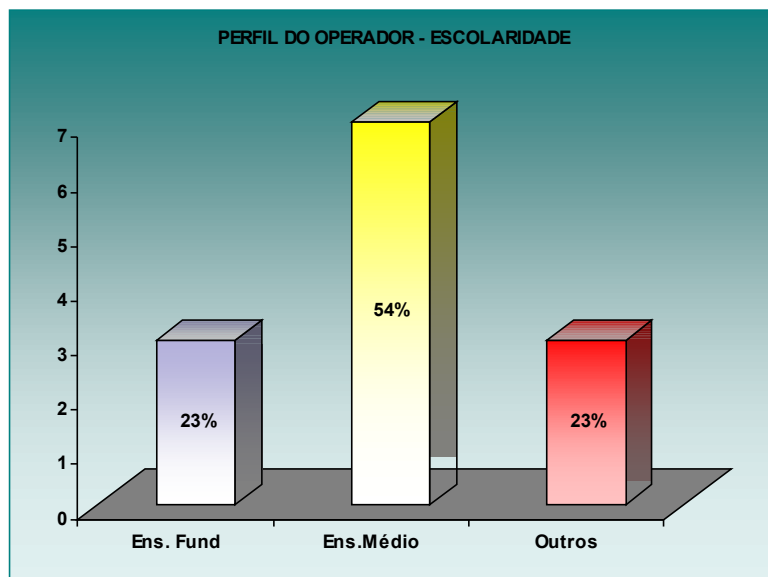


**47% dos entrevistados trabalham na empresa de 11 a 15 anos**

Dos entrevistados questionados, 47% trabalham de 11 a 15 anos, 23% de 6 a 10 anos, 15% entre 1 a 6 anos e de 16 a 20 anos.



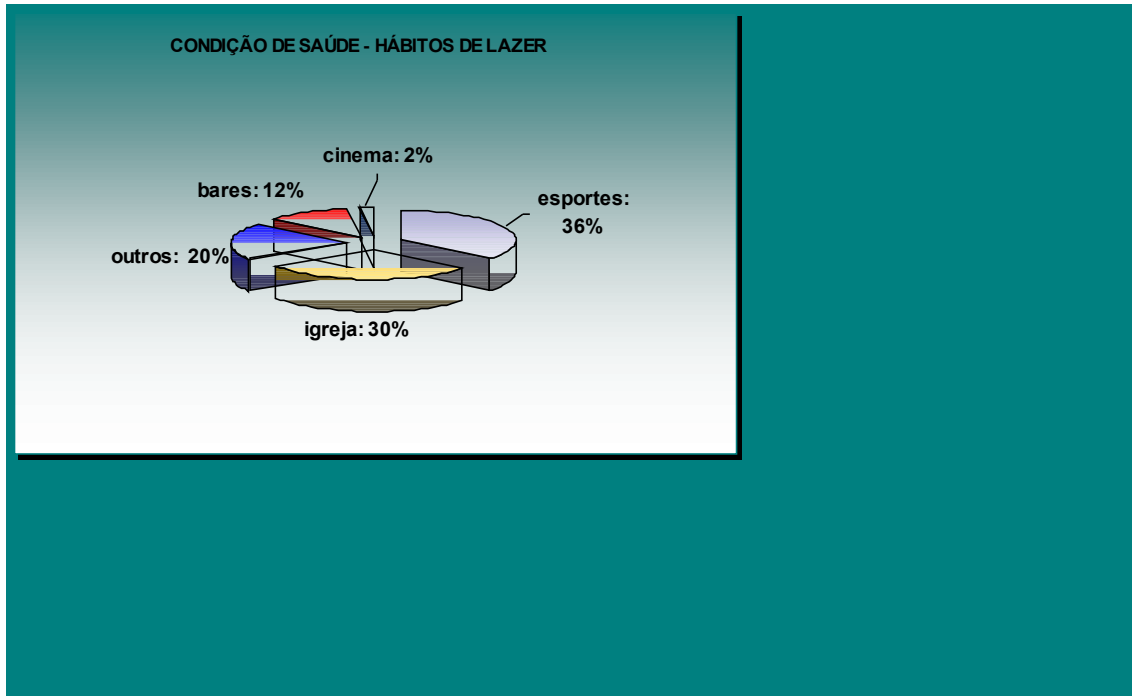
**GRÁFICO 3**



**54% dos entrevistados possuem ensino médio**

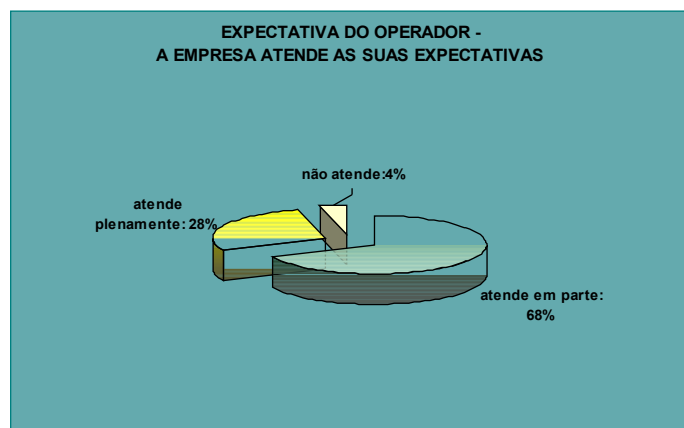
Dos entrevistados questionados, 54% possuem o ensino médio, 23% possuem o ensino fundamental e outros (supletivo).

## GRÁFICO 4



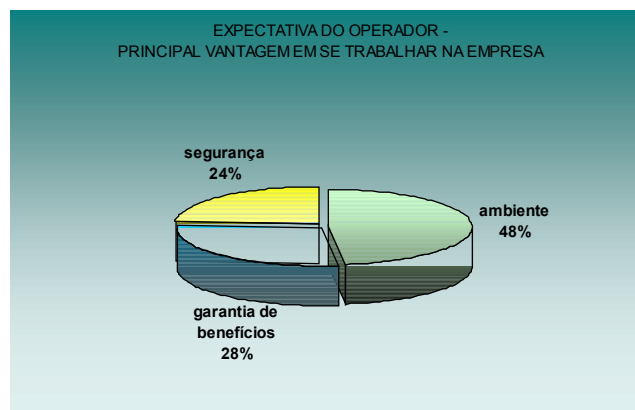
### 36 % dos entrevistados praticam esportes

Dos entrevistados questionados, 36% praticam esportes, 30% freqüentam igreja, 20% têm outros tipos de lazer, 12% freqüentam bares e 2% freqüentam cinema.



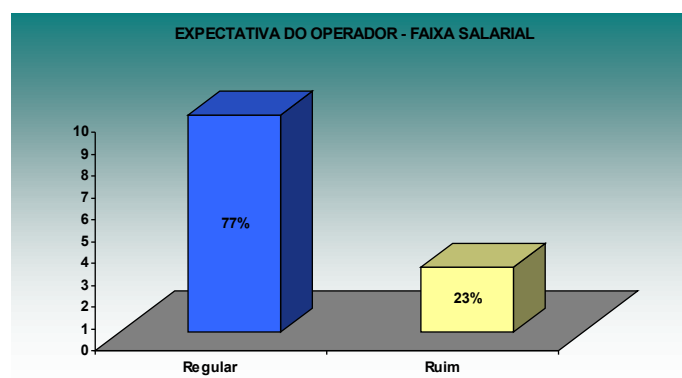
**68% dos entrevistados acham que a empresa hoje atende em parte as suas expectativas.**

Dos entrevistados questionados, 68% acham que a empresa hoje atende em parte as suas expectativas, 28% acham que a empresa atende plenamente as suas expectativas e 4% acham que a empresa não atende as suas expectativas.



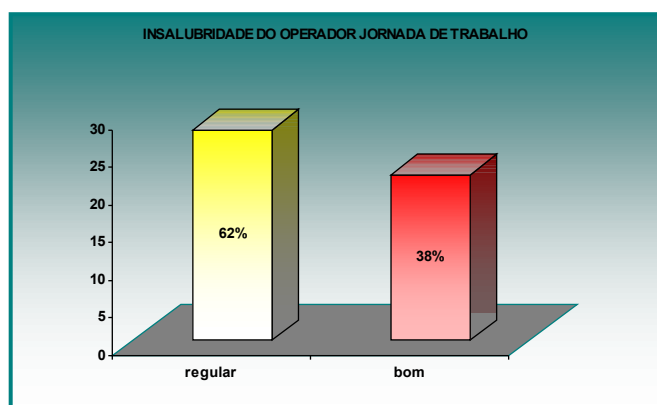
**48% dos entrevistados responderam que, a principal vantagem de se trabalhar na empresa é o bom ambiente.**

Dos entrevistados questionados, 48% acham que a principal vantagem de se trabalhar na empresa é o bom ambiente, 28% acham que é a garantia de benefícios e 24% acham que é a segurança dos funcionários.



**77% dos entrevistados consideram a faixa salarial regular.**

Dos entrevistados questionados, 77% consideram a faixa salarial regular e 23% considera ruim.



**62% dos entrevistados consideram a jornada de trabalho boa.**

Dos entrevistados questionados, 62% consideram a jornada de trabalho boa, 38% consideram regulares.

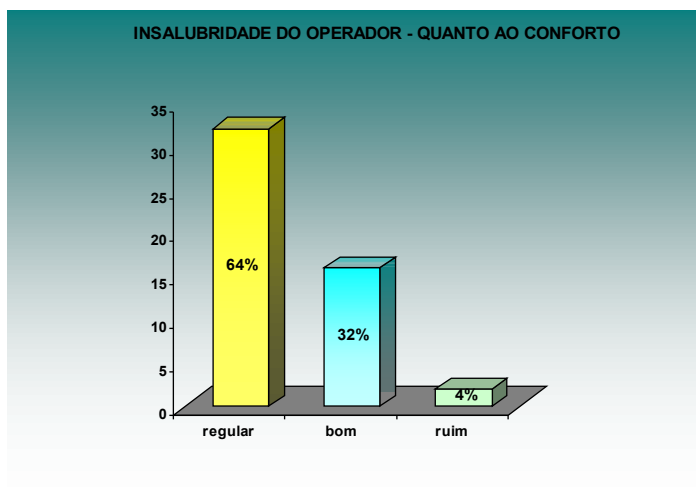
### **GRÁFICO 9**

#### **EXAMES PERIÓDICOS FREQUÊNCIA**



**100% dos entrevistados fazem o exame periódico com frequência.**

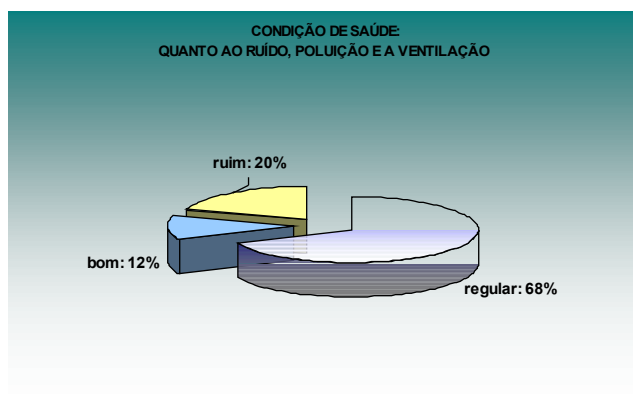
Dos entrevistados questionados, 100% fazem o exame periódico com frequência.



**64% dos entrevistados consideram o conforto no local de trabalho regular.**

Dos entrevistados questionados, 64% consideram o conforto regular, 32% consideram bom o local de trabalho e 4% considera ruim.

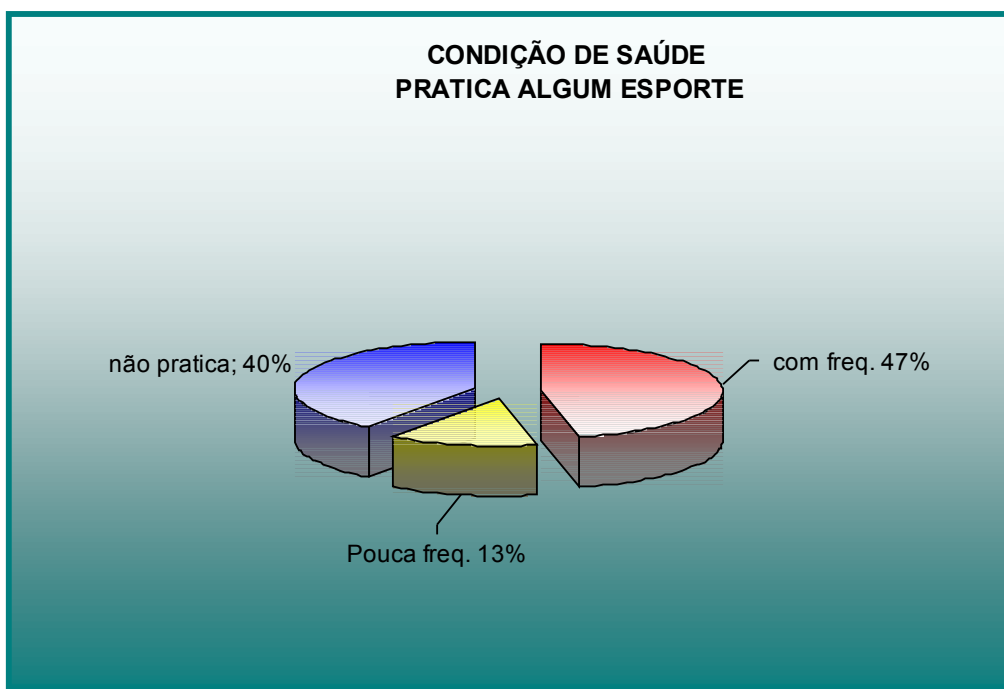
**GRÁFICO 11**



**68% dos entrevistados consideram as condições de ruído, poluição e a ventilação regulares**

Dos entrevistados questionados, 68% consideram as condições de ruído, poluição e a ventilação regulares, 20% consideram ruim e 12% consideram bom.

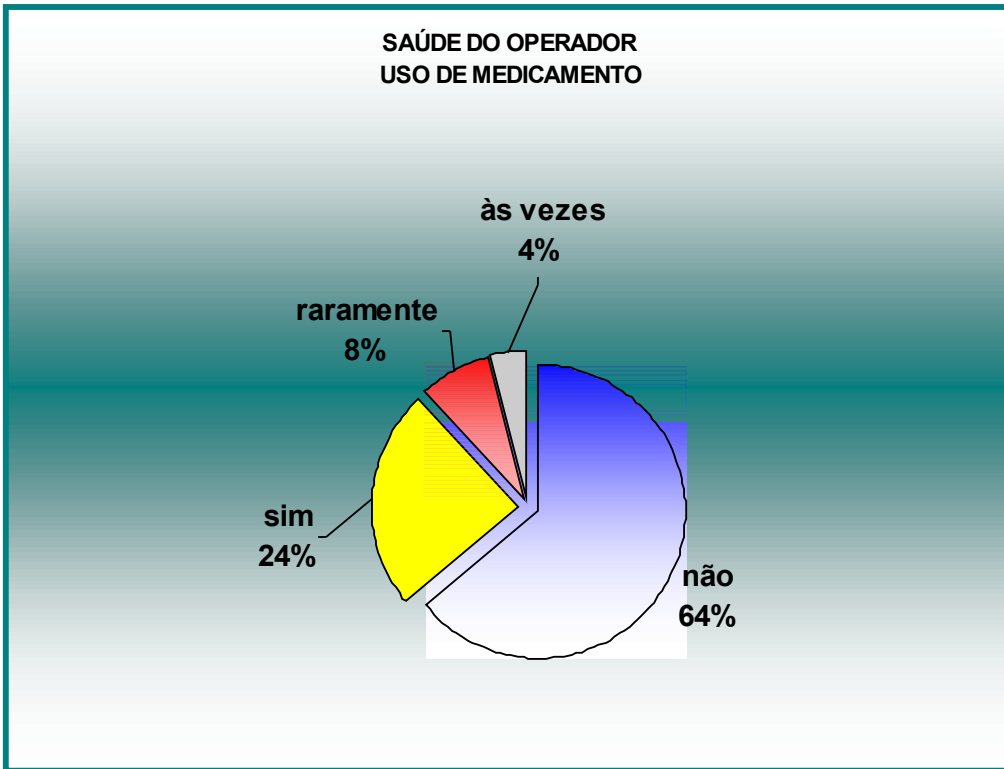
**GRÁFICO 12**



**47% dos entrevistados praticam esportes com frequência**

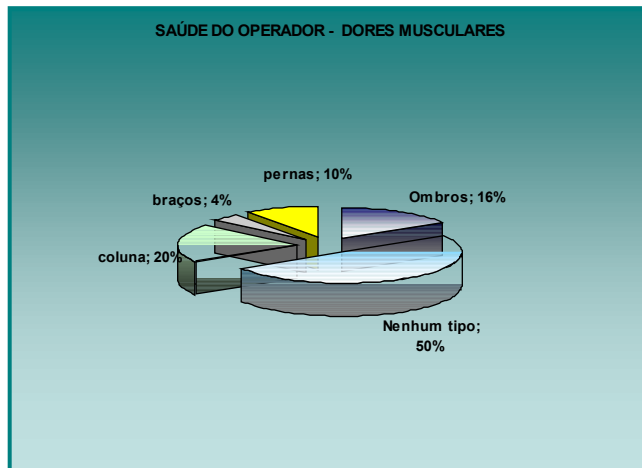
Dos entrevistados questionados, 47% praticam esportes com frequência, 40% não praticam esportes, 13% praticam esportes com pouca frequência.

**GRÁFICO 13**



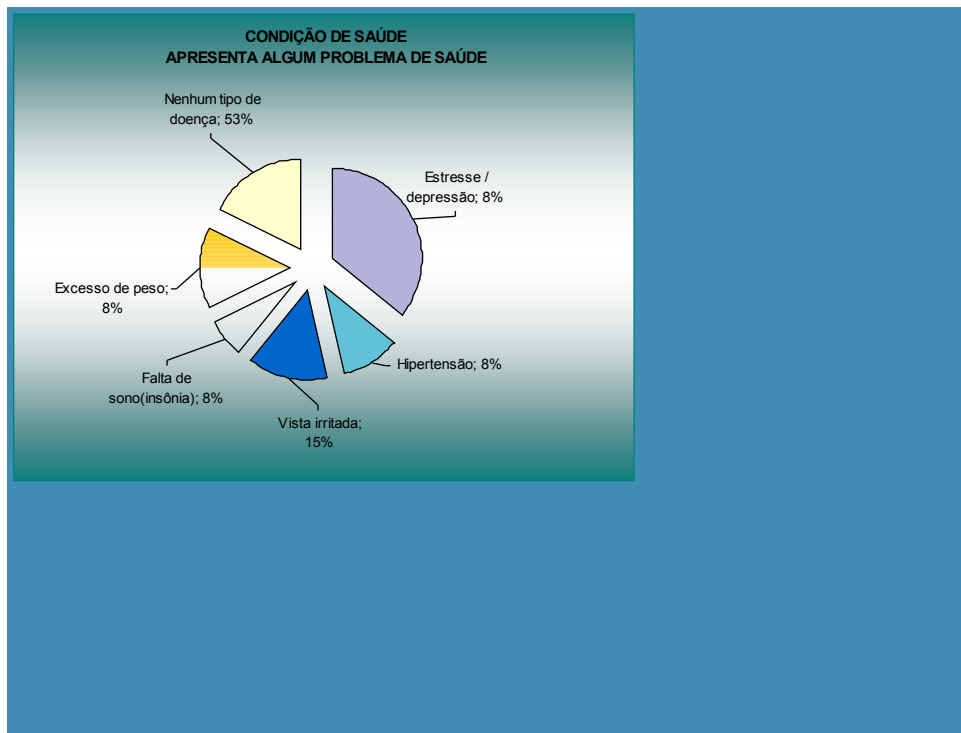
**64% dos entrevistados não fazem uso de medicamentos**

Dos entrevistados questionados, 64% não fazem uso de medicamentos, 24% fazem uso de medicamentos e 8% raramente usam medicamentos e 4% utilizam às vezes medicamentos.



### 50% dos entrevistados não sentem dores musculares

Dos entrevistados questionados, 50% não sentem dores musculares, 20% sentem dores na coluna, 16% sentem dores nos ombros, 10 % sentem dores nas pernas e 4% sentem dores nos braços.

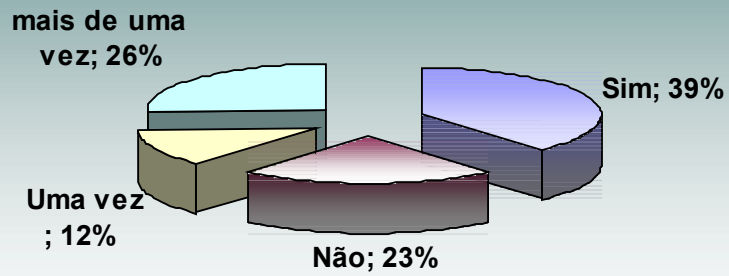


### **53% dos entrevistados não apresentam nenhum tipo de doença**

Dos entrevistados questionados, 53% não apresentam nenhum tipo de doença, 15% apresentam vista irritada e 8% apresentam problemas de estresse/depressão, e ou hipertensão, e ou falta de sono/insônia e ou excesso de peso.

**GRÁFICO16**

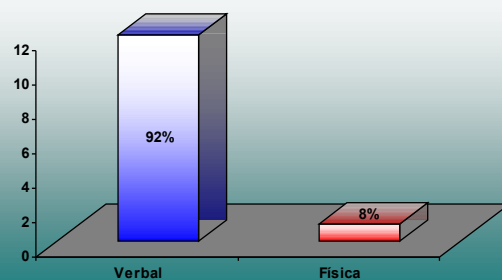
**INSALUBRIDADE DO OPERADOR - JÁ FOI ASSALTADO ALGUMA VEZ (DENTRO DO ÔNIBUS)**



**39% dos entrevistados já foram assaltados dentro do ônibus**

Dos entrevistados questionados, 39% já foram assaltados, 23% não foram assaltados, 26% foram assaltados mais de uma vez e 12% uma vez.

**INSALUBRIDADE DO OPERADOR - JÁ SOFRERAM ALGUM TIPO DE AGRESSÃO (DENTRO DO ÔNIBUS)**





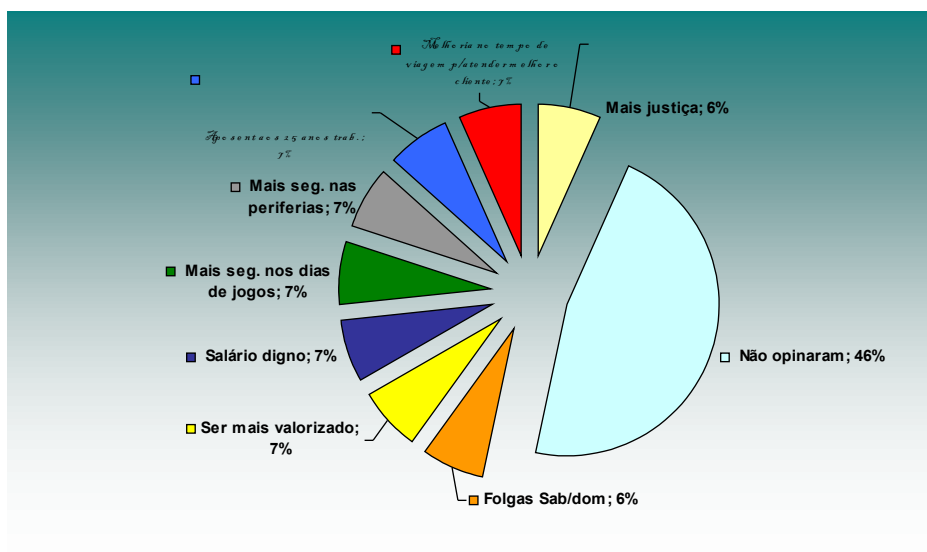
### **92% dos entrevistados já sofreram agressão verbal**

Dos entrevistados questionados, 92% já sofreram agressão verbal e 8% agressão física.

### **GRÁFICO18**

#### **EXPECTATIVA DO OPERADOR**

#### **CONSIDERAÇÕES COM RELAÇÃO AO SEU TRABALHO?**



### **46% dos entrevistados não opinaram**

Dos entrevistados questionados, 46% não opinaram 7% querem ser mais valorizados; ter um salário digno; mais segurança nos dias de jogos; mais segurança nas periferias; aposentadoria aos 25 anos trabalhados e melhoria no tempo de viagem para atender melhor o cliente e 6% pedem mais justiça e folgas aos sábados e domingos.

## **1 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O desenvolvimento do trabalho foi enriquecedor, por se tratar de um tema pouco explorado e ser muito subjetivo, confirmando a necessidade de se aprofundar nas questões externas inclusive, uma vez, que interferem na saúde desses profissionais.

O estudo sobre a saúde do operador (motorista), baseado em uma vasta fundamentação teórica e orientado por profissionais qualificados, confirmou a importância de se fazer um acompanhamento desses profissionais, pois os mesmos estão constantemente expostos à violência, como assaltos e agressões verbais e até físicas em seu local de trabalho.

Considerando os resultados obtidos na pesquisa foram satisfatórios, vieram de encontro ao esperado nos objetivos do estudo. Vários são os fatores que independem deles, mas que ao mesmo tempo devem estar atentos a eles, e só é possível estando bem psicologicamente e fisicamente. Assim como ocorre seja, no ambiente profissional como fora dele, o bem estar físico e psicológico é primordial.

O grupo Rodap tem uma vantagem operacional importante, o tempo que atua no mercado, investimento em inovação tecnológica, preocupação com o meio ambiente e é apontado na pesquisa pelos seus funcionários ter um bom ambiente de trabalho. Com essas características vantajosas, está de acordo com as exigências do mercado competitivo do transporte coletivo urbano.

Para destacar ainda neste cenário, é importante acompanhar o que ocorre com seus principais colaboradores, que estão nas vias representando através dos ônibus, o que se tem de melhor em seu patrimônio. Portanto, a valorização interna e externa do operador (motorista) é vital para as empresas operadoras do transporte coletivo urbano.

## **7 REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA**

ASSUMPCÃO, L.O.T.; MORAIS, P.P; FONTOURA, H. Relação entre atividade física, saúde e qualidade de vida. Ano 8 n.52, 2002.

BRASIL. Constituição (1988) **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.\_

BRASIL. Ministério da Saúde. **Saúde do trabalhador/Ministério da Saúde, Departamento de atenção básica, Departamento de ações programáticas e estratégicas, Área técnica de saúde do trabalhador**. Brasília, 2001.

CERVO, Armando L.; BERVIAN, Pedro A. **Metodologia científica**. 5.ed. São Paulo: Makron Books, 2002. 225p

FERRAZ, Antônio Clóvis "coca" Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. 2.ed. São Paulo: Rima, 2004. 428p.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo: Atlas, 2002.252 p.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2001. 270 p.

OLIVEIRA, Silvio Luiz. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira, 1997.

Teixeira, C. Um Pouco de História... **Reconstruindo o debate sobre Modelos de Atenção à Saúde no Brasil**. In: Teixeira, C. (Org.) **Promoção e Vigilância da Saúde**. Salvador: ISC, 2002 p.11-22.

## INTERNET

DRATCU, Marcelo. Entrevista com o doutor/ pesquisador da unidade de Medicina Comportamental do Departamento de Psicobiologia da Escola Paulista de Medicina-Universidade Federal de São Paulo (EPM-Unifesp). Disponível<[http://vocesa.abril.uol.com.br/equilibrio/aberto/ar\\_207962.shtml](http://vocesa.abril.uol.com.br/equilibrio/aberto/ar_207962.shtml)>. Acesso em: 12 nov. 2008.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS-  
Estudo realizado pela Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos - NTU, 1999;

Disponível <[Http://:www.ntu.org.br/publicações/publicações;www.ntu.org.br/novosite/anuário2007/2008](http://www.ntu.org.br/publicações/publicações;www.ntu.org.br/novosite/anuário2007/2008)> acessos em 15 jun/2008 e 10 set/2008

PSI - REVISTA DE PSICOLOGIA SOCIAL E INSTITUCIONAL. Disponível em <<http://www2.uel.br/ccb/psicologia/revista/textov2n15.htm>> Acesso em 12 abr.2008.

Psicologia organizacional e Psicologia do Trabalho. Disponível em <[http://www.saudeetrabalho.com.br/download/psicologia\\_eunapio.doc](http://www.saudeetrabalho.com.br/download/psicologia_eunapio.doc)> Acesso em 12 abr.2008

ANEXOS

## **ANEXO 1**

### **Questionário**

#### **8 QUESTIONÁRIO APLICADO AOS FUNCIONÁRIOS DO GRUPO RODAP**

##### **Perfil do funcionário (motoristas)**

1. Faixa Etária

( ) 25-35 anos ( ) 35-45 anos ( ) 45 a 55 anos ( ) acima 55 anos

2. Há quanto tempo trabalha na empresa?

- menos de 1 ano                       de 16 anos a 20 anos  
 de 1 ano a 5 anos                       de 21 anos a 25 anos  
 de 6 anos a 10 anos                       acima de 26 anos  
 de 11 anos a 15 anos

3. Qual a escolaridade que possui?

- Ensino fundamental    Ensino médio    outros

4. Quais seus principais hábitos de lazer?

- Igreja    cinema    bares    esportes    outros

### **Com relação à empresa**

5. A empresa hoje

- atende plenamente as suas expectativas;  
 atende em parte as suas expectativas;  
 não atende as suas expectativas.

6. A principal vantagem de se trabalhar na empresa é?

- a empresa dá segurança aos seus funcionários;  
 existe um ambiente bom de trabalho na empresa;  
 a empresa garante benefícios aos funcionários.

7. A faixa salarial e outros benefícios (quais)

- bom    regular    ruim

8. Jornada de trabalho (respeito às Leis e normas do trabalho)

- bom    regular    ruim

9. A empresa realiza exames Periódicos?

- sim    não

10. Quanto ao conforto

- bom    regular    ruim

11. Quanto ao ruído, poluição, ventilação

- bom    regular    ruim

### **Com relação à saúde:**

12. Pratica algum tipo de esporte?

- com frequência    com pouca frequência    não pratica

13. Toma algum tipo de medicamento?

- sim    às vezes    não    raramente



14. Sente algum tipo de dor muscular?

ombros  braços  nenhum tipo  pernas  coluna

15. Apresenta algum dos tipos de problemas relacionados abaixo?

estresse/depressão  hipertensão  problemas auditivos  
 problemas respiratórios  falta de sono(insônia)  vista irritada  
 irritabilidade  excesso de peso  problemas de varizes  
 tosse/garganta seca

### **Com relação aos fatores externos**

#### **Incidência de violência – dentro dos ônibus**

16. Já foi assaltado alguma vez dentro do ônibus?

sim  não

Se sim, quantas vezes?  uma vez  mais de uma vez

17. Já sofreu algum tipo de agressão dentro dos ônibus?

verbal  física

18. Gostaria de fazer alguma consideração com relação ao seu trabalho? O que poderia ser feito para melhorar o dia a dia do motorista no transporte coletivo urbano?

## **ANEXO 2**

### **Entrevista com o médico trabalhista – Dr. Marcelo**

#### **9 ENTREVISTA COM O DR. MARCELO, MÉDICO TRABALHISTA DO GRUPO RODAP.**

*Considerando de suma importância a visão de um profissional que lida diariamente com o tema trabalho/saúde dos Operadores do transporte urbano da região metropolitana de Belo Horizonte- R.M.B.H, as opiniões do Dr. Marcelo, vem de encontro com os estudos realizados.*

Trabalho no Grupo RODAP desde outubro/1996. No início foi uma experiência muito diferente pra mim, pois sempre havia trabalhado em empresas com funcionários internos, onde o contato é maior e muito mais freqüente. Neste segmento de Transporte Coletivo, onde a maioria dos

funcionários é externa, o contato normalmente ocorre durante a realização dos exames médicos (admissional, periódico, retorno ao trabalho dos funcionários afastados por mais de trinta dias por doença ocupacional ou não, mudança de função, principalmente promoção de cobrador para motorista e demissional, além de avaliação de funcionários com afastamento do trabalho superior a quinze dias ou com problemas relacionados ao trabalho.

Na empresa não temos serviço médico assistencial. Os operadores são atendidos pelo nosso convênio de saúde Vitallis, que possui todas as especialidades médicas necessárias a um bom acompanhamento de saúde.

Nos casos de problemas de saúde relacionados ao trabalho, os operadores são avaliados também por mim e pela Psicologia.

Quanto às suas perguntas:

1- "Quais os motivos de maior incidência de afastamento dos operadores (motoristas)?"

Resposta: As maiores causas de apresentação de afastamentos médicos para justificativa de faltas ao trabalho são afastamentos curtos (um a três dias, mas que aumentam o absenteísmo na empresa de forma espantosa, são na maioria das vezes sintomas, sem uma doença definida, como cefaléia (dor de cabeça), tontura, diarreia, dor no estômago, dores de coluna e dores articulares. Estas queixas podem estar relacionadas, na minha opinião com a dificuldade do operador em trabalhar os seus problemas emocionais e como consequência o seu inconsciente escreve em seu corpo como forma de expulsão do que o está incomodando-o (sintoma psicossomático).

O operador que apresenta mais de dois destes atestados em curto espaço de tempo é convocado pela Medicina do Trabalho para avaliação e investigação, se o sintoma é sinal de uma doença física ou se é psicossomático. Em boa parte dos casos é psicossomático.

2- "Qual a principal ação que é realizada para amenizar o stress dos operadores?"

Resposta: O Departamento de Recursos Humanos da empresa realiza treinamentos periódicos com os operadores para amenizar o stress. O Departamento de Medicina do Trabalho quando detecta algum sintoma/sinal de início de quadro de stress, através de exames médicos periódicos ou apresentação frequente de afastamentos com sintomas possivelmente psicossomáticos, já solicita a avaliação da Psicologia (RH) e o funcionário é orientado ou encaminhado para acompanhamento na saúde mental (Psicologia e/ou Psiquiatria) do convênio de saúde Vitallis.

Nas Semanas Internas de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT) são convidados palestrantes para discutirem o tema com os operadores e inclusive eu costumo realizar palestras nestas ocasiões, enfocando sempre a visão holística de saúde (física/emocional/espiritual/intelectual/profissional/saúde).

Além de uma palestra Única, enfocando todas estas dimensão da saúde, nos anos seguintes realizou palestras com temas específicos. Em relação à saúde física, ministramos a palestra "Risco Cardiovascular Global", enfocando fatores físicos e emocionais para o desencadeamento de doenças cardiovasculares, principalmente o Infarto Agudo do Miocárdio. Focando as dimensões emocionais, espiritual e social da saúde realizamos as palestras "stress", "Quem ama não adocece" e "Relacionamentos", respectivamente. Para o ano de 2009 estamos preparando a palestra "Saúde Profissional".

3- "Em qual freqüência devem ser realizados os exames periódicos?"

Resposta: O Ministério do Trabalho exige que cada operador realize exame médico admissional, seis meses após a admissão, anualmente e demissioanal. Quanto aos exames complementares exigidos, o Ministério do Trabalho exige apenas a audiometria. No nosso PCMSO (Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional) acrescentamos a realização de hemograma (investigação de anemia), glicemia de jejum (investigação de Diabetes Mellites), Machado Guerreiro (investigação de Doença de Chagas, que pode desencadear problemas cardíacos), exame parasitológico de fezes (para investigação de parasitas intestinais que podem levar à tonturas), exames de visão(já detectamos candidatos com visão mononuclear, mas

com CNH na mão, ECG (eletrocardiograma para investigação de doenças cardíacas) e EEG (eletroencefalograma para investigação de doenças neurológicas). Todos estes exames são realizados no operador na admissão e os quatro últimos anualmente. Outros exames são realizados dependendo dos resultados encontrados, como por exemplo, Teste Ergométrico, Ecodoppler cardiograma, entre outros.

4- "Quais as principais reclamações que os operadores fazem sobre a profissão (sob o ponto de vista da saúde)?"

Resposta:

I- Horário de Trabalho: Alguns operadores não se adaptam a determinados horários de trabalho e queixam-se de insônia, cefaléia, dores de estômago entre outros. O caso é discutido com o Departamento de Tráfego.

II- Linhas de Trabalho: Determinados bairros apresentam alto índice de violência, não só por parte dos marginais, mas também pelos usuários, afetando a saúde mental de certos operadores. O caso é discutido com o RH (Psicologia) e o Departamento de Tráfego.

III- Relacionamento com passageiros: Este é o problema mais difícil de ser sanado. Em um tempo breve tento passar para o operador noções de auto-estima, inteligência emocional e alteritarismo (aprender a conviver com as diferenças), mas infelizmente o relacionamento "doente" operador, muitas vezes estressa o mesmo, levando a quadros de ansiedade e/ou depressão, afastando-o do trabalho e desenvolvendo no mesmo a sensação de pânico.

IV- Violência Social: Além da agressividade dos passageiros, existe a violência dos marginais que gera a sensação de MEDO DE TRABALHAR no operador. Como afeta a saúde mental do operador, o caso é encaminhado para a Psiquiatria.

V- Trânsito: Também afeta a saúde mental do operador. Também tento estimular o operador a paciência e a tolerância, apesar das dificuldades.