

LABORO - EXCELÊNCIA EM PÓS-GRADUAÇÃO  
UNIVERSIDADE ESTÁCIO DE SÁ  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM MEDICINA DO TRABALHO

**ABIGAIL DE OLIVEIRA SOUZA**

**CAUSAS DE ABSENTEÍSMO E FATORES INTERVENIENTES NO PROCESSO DE  
TRABALHO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE SÃO LUÍS-MA**

São Luís  
2010

**ABIGAIL DE OLIVEIRA SOUZA**

**CAUSAS DE ABSENTEÍSMO E FATORES INTERVENIENTES NO PROCESSO  
DE TRABALHO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE SÃO LUÍS-MA**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Medicina do Trabalho do LABORO – Excelência em Pós-Graduação/Universidade Estácio de Sá, para obtenção do título de Especialista em Medicina do Trabalho.

Orientadora: Profa. Doutora Mônica Elinor Alves Gama.

São Luís  
2010

Souza, Abigail de Oliveira

Causas de absenteísmo e fatores intervenientes no processo de trabalho em empresas de transporte coletivo de São Luís-MA. Abigail de Oliveira Souza. - São Luís, 2010.

29 f.

Monografia (Pós-Graduação em Medicina do Trabalho) – Curso de Especialização em Medicina do Trabalho, LABORO - Excelência em Pós-Graduação, Universidade Estácio de Sá, 2010.

1. Saúde ocupacional. 2. Absenteísmo. 3. Causas. 4. Empresas de transporte. 5. Profissionais. I. Título.

CDU 331.47

**ABIGAIL DE OLIVEIRA SOUZA**

**CAUSAS DE ABSENTEÍSMO E FATORES INTERVENIENTES NO PROCESSO  
DE TRABALHO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE SÃO LUÍS-MA**

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em  
Medicina do Trabalho do LABORO – Excelência em Pós-  
Graduação/Universidade Estácio de Sá, para obtenção do  
título de Especialista em Medicina do Trabalho.

Aprovada em / /

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Profa. Mônica Elinor Alves Gama (Orientadora)**

Doutora em Medicina

Universidade de São Paulo-USP

---

**Profa. Rosemary Ribeiro Lindholm**

Mestre em Enfermagem Pediátrica

Universidade de São Paulo-USP

## RESUMO

Estudo analítico-descritivo com abordagem quantitativa cujo objetivo consiste em estudar as causas do absenteísmo e os fatores intervenientes no processo de trabalho diário em empresas de transporte coletivo de São Luís-MA, realizado no Serviço Social de Transporte-SEST e no Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte-SENAT, com 101 funcionários das empresas de transporte que fizeram atendimento no Serviço de Medicina do Trabalho do SET/SENAT, no período de maio a junho de 2010. Procedeu-se com a aplicação dos Questionários e utilização dos Relatórios de Atestados para realização da coleta de dados. De acordo com os resultados obtidos, constatou-se que 44% dos funcionários são motoristas, 75% do sexo masculino, em média com 36 anos de idade e 2º grau completo. Citam-se as dores osteomusculares em 49,5% dos funcionários como a principal causa da perda de sono e o congestionamento (68,1%) como a principal fator de aborrecimento entre eles. A posição do banco (59%), a poluição (65%) e o ruído do motor (45%), foram citados como as principais causas que prejudicam ou dificultam o desempenho profissional.

Palavras-chave: Saúde ocupacional. Absenteísmo. Causas. Profissionais. Empresas de transporte.

## ABSTRACT

This is an analytical-descriptive study with a quantitative approach. The objective of the research was to study the causes of absenteeism and the factors involved in the daily work processes at public transport companies of São Luís - MA. The research took place at the Serviço Social de Transporte (SEST, which means Social Service of Transportation) and at the Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT, which means National Service of Transportation Learning) where 101 employees of various public transport companies were having appointments at the Serviço de Medicina do Trabalho (Work Medicine Service) of SET/SENAT during the months of may and june/2010. The data collection procedure included the application of questionnaires and the utilization of the respondent's medical reports. The results indicate that 44% of the researched employees are bus drivers, 75% are male, most of them have completed secondary school and their average age is 36. Musculoskeletal pain was mentioned by 49,5% of the employees as the main cause of sleep deprivation while traffic was chosen by 68,1% as the most stressful factor at work. The position of their seat, pollution and the engine noise were mentioned as the main causes for poor job performance by 59%, 65% and 45% of the employees respectively.

Key-words: Occupational health. Absenteeism. Causes. Professionals. Transport companies.

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com a profissão. São Luís, 2010.....	16
Gráfico 2 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com o sexo. São Luís, 2010.....	16
Gráfico 3 - Distribuição dos 101 funcionários de acordo com a escolaridade. São Luís, 2010.....	18
Gráfico 4 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com a relação entre a profissão e a alteração do sono em decorrência da dor osteomuscular. São Luís, 2010.....	19
Gráfico 5 - Distribuição dos 101 funcionários de acordo com a localização da dor osteomuscular. São Luís, 2010.....	19
Gráfico 6 - Distribuição dos 101 funcionários de acordo com as causas de aborrecimento no trabalho. São Luís, 2010 .....	20
Gráfico 7 - Distribuição dos 101 funcionários de acordo com os fatores que alteram o desempenho no trabalho. São Luís, 2010.....	21
Gráfico 8 - Distribuição dos 101 funcionários de acordo com as causas de absenteísmo. São Luís, 2010.....	22

## SUMÁRIO

		p.
<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>OBJETIVOS</b> .....	<b>12</b>
<b>2.1</b>	<b>Geral</b> .....	<b>12</b>
<b>2.2</b>	<b>Específicos</b> .....	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÃO</b> .....	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>23</b>
	REFERÊNCIAS .....	24
	APÊNDICES.....	26

## 1 INTRODUÇÃO

O comportamento dos funcionários no transporte coletivo tem grande relevância, pois se trata de atividade essencial à população e de muita responsabilidade (GOUVEIA, 2002). Condições de escolaridade, de moradia, de alimentação, do trabalho e da assistência médica são fatores determinantes nas diversas situações de vida dos trabalhadores, podendo influenciar seu comportamento e saúde de forma negativa (SANTOS Jr., 1999).

Segundo Waldvogel (2001) estudos têm mostrado que as atividades ligadas ao setor de transporte coletivo são de elevado risco à saúde física e mental do trabalhador e que a profissão de motorista de ônibus urbano é caracterizada pelos altos índices de absenteísmo, doenças e morte, quando comparada a outras profissões (WINKLEBY, 1998).

No entendimento de Mendes (2002) avaliam-se os riscos ocupacionais segundo seus principais agentes, incluindo o ruído, o calor, a ventilação e os aspectos ergonômicos. Esses associados a outros fatores de natureza exógena, como congestionamentos, hábitos comportamentais e a violência urbana, podem potencializar a ocorrência dos acidentes de trânsito, de trajeto e as doenças ocupacionais, “os quais ocorrem, principalmente, por estarem favorecidos os desvios na habilidade, nas percepções auditivas e visuais e condições psíquicas do motorista profissional”, complementa Marin et al (2000).

O ruído no trânsito, além de potencial causador de surdez ocupacional, pode também agir contra a sua saúde mental. Fadiga e irritabilidade são exemplos de reações relatadas por profissionais que ficam expostos a ruídos intensos, o que aponta a poluição sonora como um perigo à saúde pessoal, à estabilidade emocional e à eficiência do trabalhador (KOMPIER, 1999).

Outros fatores capazes de alterar a estabilidade emocional do funcionário são o excesso de calor e a falta de ventilação no ambiente de trabalho (ARAUJO, 2003). As condições ergonômicas dos veículos de transporte de passageiros e cargas são um aspecto importante para a saúde e segurança dos motoristas, cobradores e usuários de transporte (ALVES, 1998).

As precárias condições de instalações nos veículos são prejudiciais, por exemplo, para a coluna vertebral dos motoristas e dos cobradores profissionais. O assento é, geralmente, a principal causa das lombalgias, pois em muitos veículos os itens ergonômicos mínimos necessários para o conforto e maior adequabilidade do trabalhador ao instrumento de trabalho não são atendidos (MENDES, 2002). O tipo de câmbio e direção nos veículos são também elementos ergonômicos importantes para evitar a fadiga do profissional e o surgimento de doenças decorrentes dessa atividade (ALVES, 1998).

Por suportar a compressão exercida pela sobrecarga imposta, em função da força da gravidade, pelos movimentos bruscos, vibrações e outros fatores externos, e ainda estar sujeita a freqüentes rotações da cabeça e do tronco, a coluna vertebral apresenta elevados índices de dor musculoesquelética no motorista. Além disso, devido às trocas constantes de marchas, a região dos ombros, especialmente o direito, é um foco de dores, podendo favorecer bursite ou tendinite (QUEIROGA, 1999).

O relacionamento social no trabalho e a vida particular dos motoristas e cobradores de ônibus envolvem habilidades de relacionamento, responsabilidades, compromissos, conflitos e tensões físicas. Isso favorece a suscetibilidade ao estresse, o que conseqüentemente, pode contribuir na diminuição da produtividade (MENDES, 2002). Além disso, vale considerar o prolongamento da jornada de trabalho, que em conjunto com os demais fatores descritos acima, potencializa os danos à saúde desses trabalhadores (CAMARA, 1996).

De acordo com Mello (2000), distúrbios do sono, varizes, hérnia de disco e hemorróidas são as principais doenças que acometem os trabalhadores que estão sujeitos a uma intensa jornada de trabalho. Somando-se à isso, as preocupações diárias e horários a serem cumpridos, os indivíduos são conduzidos à irritabilidade e à agressividade. Além de ser um risco potencial aos acidentes de trânsito, esses fatores também podem gerar conseqüências nocivas à saúde como, por exemplo, o estresse (GUSTAVSSON, 1996). Associam-se ainda, segundo Alves (1998) os congestionamentos do tráfego com a incidência de taquicardia, hipertensão arterial, epigastralgia e cardiopatias.

Além disso, as agressões nos ambientes de trabalho intensificam a pressão psicológica dessa categoria. São mais freqüentes em trabalhadores que manipulam dinheiro, atuam sozinhos ou em duplas, em turnos noturnos e em áreas dominadas pelo crime. A atividade de transporte coletivo é considerada uma categoria exposta a elevados níveis de violência e de insegurança no trabalho (PAES, 2002).

Acrescenta-se a isso, que os trabalhadores neste setor, na maioria dos casos, são obrigados a assumir os riscos dos assaltos, e, inclusive, pagar um montante que pode atingir até 55,0% do total dos prejuízos financeiros causados pelas ocorrências. Os cobradores são o grupo que mais sofre com este tipo de pressão (MELLO, 2000).

Nesse sentido, considerando-se as dificuldades encontradas pelos funcionários de transporte público no ambiente de trabalho e as doenças decorrentes de condições, por vezes, insalubres, o absenteísmo destaca-se como a principal consequência para a empresa, causando consideráveis prejuízos financeiros. Dentre as suas principais causas, encontraram-se as desordens musculoesqueléticas e as doenças cardiovasculares (KOMPIER, 1999). Outra importante consequência para a empresa é a elevada rotatividade dessas profissões, a qual é favorecida, principalmente, pela precariedade das condições de trabalho somadas às jornadas de trabalho irregulares ou a sua extensão (SANTOS Jr., 1999).

Em relação às consequências para a sociedade, tem-se a elevada proporção dos acidentes de trânsito entre as causas externas, uma vez que a maioria deles se deve à má conduta e saúde do motorista que podem ser consequência das suas condições de trabalho (WALDVOGEL, 2001). É evidente a falta de iniciativas de ações políticas e sociais a fim de avaliar a repercussão das condições de trabalho sobre a saúde e a qualidade de vida desses trabalhadores (SATO, 2002).

No Brasil, são poucos os estudos acerca dos trabalhadores em transporte urbano por ônibus. Entretanto, é válido ressaltar que a importância social e econômica do transporte coletivo nas grandes cidades relaciona-se com sua estreita relação com o processo histórico de urbano-industrialização da cidade (PINHEIRO, 2001).

A significativa participação do setor de transporte público urbano nas mortes, doenças, acidentes do trabalho e de trajeto, além de sua importância ao fornecer o

direito de ir e vir da sociedade, aponta para urgentes compromissos na criação de condições de trabalho e saúde para esses profissionais (CHOR, 2001).

Tanto a promoção da saúde quanto a prevenção de doenças são consideradas fatores determinantes e até mesmo preponderantes para a redução dos custos dos cuidados com a saúde, os quais vêm aumentando constantemente (CAMARA, 1996).

Os impactos oriundos das condições de trabalho refletem-se nos operadores, na empresa e na sociedade. Contudo, é importante ressaltar que não se pode estabelecer uma relação de causalidade direta entre estas condições e o aparecimento de distúrbios, pois uma série de componentes sócio-psico-biológicos interferem nesse processo. Assim, a análise das condições de trabalho dos motoristas, cobradores e demais funcionários das empresas de transporte urbano é tarefa complexa, em decorrência dos diversos aspectos que a caracteriza.

Considerando a diversidade da atividade profissional dos funcionários das empresas de transporte urbano em São Luís, a relevância social e política que o absenteísmo apresenta e, pela escassez de pesquisas e de dados científicos referentes às condições atuais desses trabalhadores, justifica-se a elaboração desta pesquisa no sentido de estudar os principais fatores desencadeantes desta doença.

## **2 OBJETIVOS**

### **2.1 Geral**

Estudar as causas de absenteísmo e os fatores intervenientes no processo de trabalho diário em empresas de transporte coletivo de São Luís – MA.

### **2.2 Específicos**

- Traçar o perfil demográfico dos funcionários com atestado médico;
- Verificar o perfil profissional dos funcionários na empresa;
- Identificar os principais fatores que interferem no processo de trabalho;
- Verificar as principais causas de absenteísmo.

### **3 METODOLOGIA**

- **Tipo de estudo**

Trata-se de um estudo analítico-descritivo com abordagem quantitativa. Segundo Pereira (1995), esse tipo de estudo objetiva “oferecer informações a respeito da distribuição de um evento, na população, em termos quantitativos”.

- **Local do estudo**

A pesquisa foi realizada no Serviço Social do Transporte - SEST e no Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT. Constituem entidades civis, com personalidade jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, criadas em 14 de setembro de 1993, pela Lei nº 8.706/93, e organizadas pela Confederação Nacional do Transporte - CNT. São regidos pelas disposições legais aplicáveis, por seus Estatutos Sociais e demais atos normativos complementares aprovados pelos seus Conselhos Deliberativos. O Serviço Social do Transporte - SEST e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT, assim como o Instituto de Desenvolvimento do Transporte - IDT, e compõem o Sistema CNT.

Todas as atividades desenvolvidas pelo SEST/SENAT estão inseridas no contexto da responsabilidade social. Com 15 anos de atuação, já foram capacitadas mais de sete milhões de pessoas nos diversos programas desenvolvidos pelo SENAT e atendidas mais de 30 milhões de pessoas, entre consultas médicas, odontológicas e outras atividades de promoção social, o que justifica sua contribuição no desenvolvimento do País e para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos brasileiros, em especial dos trabalhadores em transporte, dos transportadores autônomos e seus dependentes. Preocupam-se em estimular as empresas do Setor de Transporte a se co-responsabilizarem com o crescimento sustentável nacional e a melhoria dos indicadores econômicos e sociais programas através dos programas

Brasil Acessível; Inclusão Digital; Combate ao Abuso e à Exploração Sexual de Crianças e; Qualidade de Vida na Melhor Idade e Voluntários do Transporte, dentre outras atividades.

O SEST/SENAT no âmbito da saúde do trabalhador configura-se em um serviço para atendimento médico-odontológico de apoio as 35 empresas conveniadas, além de transportadoras e táxis.

- **População**

Fizeram parte do estudo 101 funcionários de empresas de transporte urbano coletivo de São Luís-MA, incluindo motoristas, cobradores e fiscais que estiveram em atendimento no serviço de medicina do trabalho do SEST/SENAT para homologar seu atestado médico, todas as segundas e quintas-feiras no período de maio a junho de 2010.

- **Instrumento de coleta de dados**

Para coleta de dados foi elaborado um questionário, contemplando variáveis demográficas (idade, sexo, cargo, escolaridade), tempo de trabalho na empresa atual e os principais fatores que interferem no processo de trabalho (ocorrência de dores, principais causas de aborrecimento no turno de trabalho e fatores que interferem no desempenho das funções). Para identificar as causas de absenteísmo entre os funcionários foi utilizado o Relatório dos Atestados Médicos homologados no período do estudo. (APÊNDICE A)

- **Coleta de dados**

A coleta de dados foi realizada obedecendo-se às seguintes etapas:

- a) Autorização da Direção do SEST/SENAT, após solicitação de liberação para coleta de dados;
- b) Explicação dos objetivos e importância da pesquisa para os indivíduos que participaram da pesquisa, com posterior assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido;
- c) Aplicação do instrumento de coleta na sala de espera, no turno vespertino, ocasião em que os profissionais estiverem aguardando o atendimento.

- **Análise dos dados**

Para a análise dos dados, foi utilizado o Programa EPI-info 2002, versão 3.3.2, os quais foram representados em forma de gráficos e tabelas para melhor visualização e entendimento dos resultados.

- **Considerações éticas**

O projeto de pesquisa foi encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Maranhão, uma vez que envolveu seres humanos. A pesquisa será realizada em conformidade com as exigências da Resolução CNS Nº. 196/96, em vigor em todo território nacional, onde os sujeitos envolvidos assinarão o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). (APÊNDICE B)

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

No que se refere à profissão dos 101 funcionários de empresas de transporte urbano coletivo, o Gráfico 1 mostra que 44 (43,6%) são motoristas, 40(39,6%) cobradores e 16(17%), fiscais.

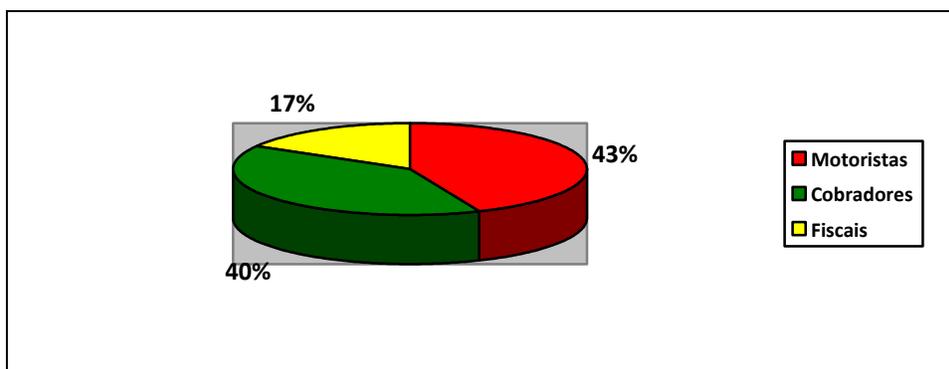


Gráfico 1- Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com a profissão. São Luís-MA, 2010.

A ocorrência encontrada do absenteísmo em motoristas, neste estudo, está próxima com a obtida em um estudo desenvolvido em Porto Alegre, RS, onde foi evidenciado que 266 (47,8%) motoristas de uma população composta por 557 funcionários de uma empresa de transporte coletivo faltaram a seu turno de trabalho (ARAÚJO, 2003).

Observou-se que do total de funcionários do sexo masculino, 42 (62%) são motoristas. Enquanto, entre os do sexo feminino, os cobradores perfizeram 21 (64%) conforme o Gráfico 2. Convém ressaltar que, devido à escassez de estudos, não foram encontrados outros resultados para serem correlacionados com os deste estudo.

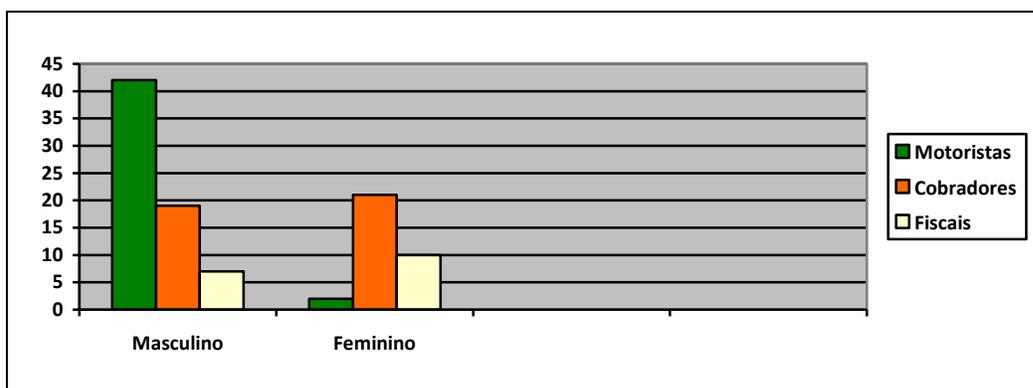


Gráfico 2 – Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com o sexo. São Luís-MA, 2010.

Para a pesquisa das variáveis (média de idade e média de tempo de trabalho) em cada profissão, os funcionários foram divididos em 3 grupos: grupo I (motoristas), grupo II (cobradores) e grupo III (fiscais), conforme demonstrado na Tabela 1.

Tabela 1 - Distribuição numérica dos 101 funcionários de acordo com a média de idade e tempo de serviço. São Luís, 2010.

GRUPO	MÉDIA DE IDADE	MÉDIA DE TEMPO DE TRABALHO
I	36±7,7 (23 a 58 anos)	53±24,4 (16 a 99 meses)
II	30±5,8 (22 a 41 anos)	43±22,6 (13 a 100 meses)
III	32±6,1 (24 a 44 anos)	60±40,2 (15 a 182 meses)

Pela análise da tabela 1, percebe-se que a média de idade encontrada foi de 36±7,7 (23 a 58 anos) para os motoristas, 30±5,8 (22 a 41 anos) para os cobradores e 32±6,1 (24 a 44 anos) para os fiscais. Em relação à média de tempo de trabalho dos funcionários na empresa atual, encontrou-se 53±24,4 (16 a 99 meses) para os motoristas, 43±22,6 (13 a 100 meses), cobradores e 60±40,2 (15 a 182 meses), fiscais.

Os dados da Tabela 2 mostram que o turno vespertino foi o mais trabalhado entre o total de funcionários, perfazendo 44, dentre esses, 33 funcionários pertenciam ao sexo masculino.

Tabela 2 – Distribuição numérica dos 101 funcionários de acordo com o turno trabalhado. São Luís-MA, 2010.

SEXO	PROFISSÃO			TURNO		
	Motorista	Cobrador	Fiscal	Matutino	Vespertino	Noturno
Masculino	42	19	7	16	33	21
Feminino	02	21	9	13	11	7
<b>TOTAL</b>	44	40	16	29	44	28

Quanto ao grau de escolaridade observa-se no Gráfico 3, que nenhum funcionário possuía grau de escolaridade somente até a 4ª série e que em todas as profissões, predominou o 2º grau completo.

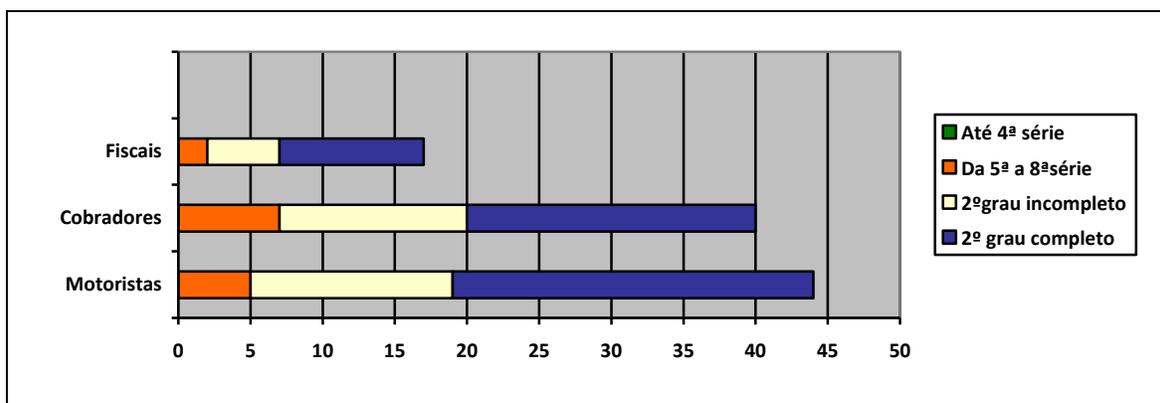


Gráfico 3 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com a escolaridade. São Luís-MA, 2010.

Os dados encontrados, nesta pesquisa, encontram-se discordantes de um estudo desenvolvido em Pernambuco, onde foi observado em relação à escolaridade, que os indivíduos que acumulam anos de estudo tendem a obter chances cada vez menores de contrair doenças e, portanto, menor deveria ser a ocorrência de absenteísmo (CHOR, 2001).

Fazendo-se referência à perda de sono por causa de dores osteomusculares, somente 50 (49,5%) funcionários possuíam esse relato, dentre esses, 21(42%) eram motoristas (Gráfico 4).

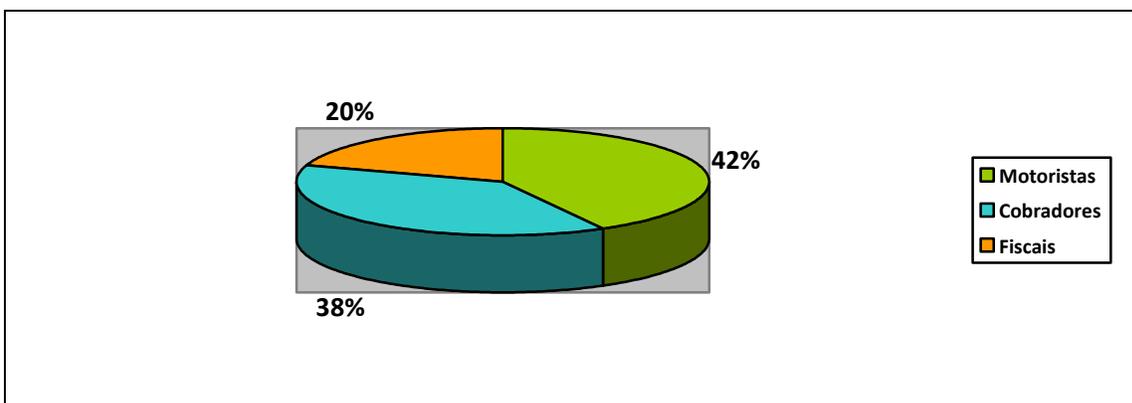


Gráfico 4 - Distribuição percentual dos 50 funcionários de acordo com a relação entre profissão e alteração do sono por dor osteomuscular. São Luís-MA, 2010.

Sabe-se que a coluna vertebral apresenta elevados índices de dor osteoesquelética no motorista, pois suporta a compressão exercida pela sobrecarga imposta, em função da força da gravidade (movimentos bruscos, vibrações e outros fatores externos), e ainda está sujeita a frequentes rotações da cabeça e do tronco. O que leva a prejudicar a qualidade do sono (QUEIROGA, 1999).

Conforme pode ser observado no Gráfico 5, os motoristas foram os que mais relataram a presença de dores osteomusculares, correspondendo a 57 (56,4%) do total de funcionários entrevistados. A localização predominante foi na região lombar, citada por 67,5% dos motoristas.

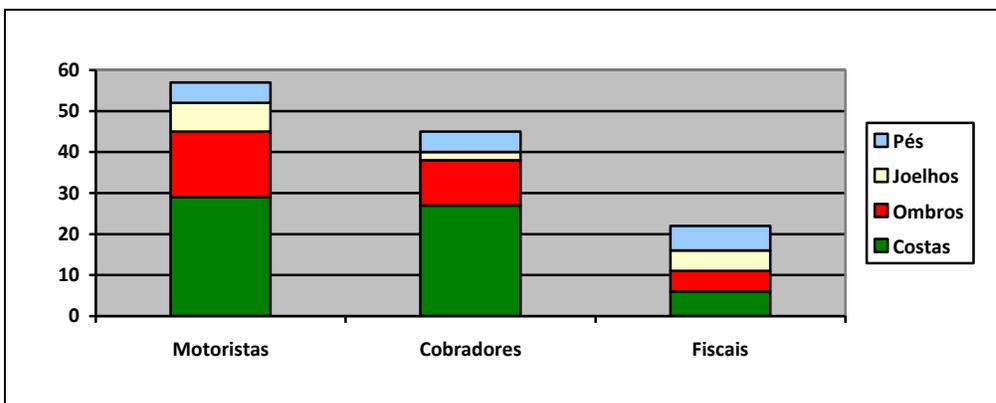


Gráfico 5 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com a localização da dor osteomuscular. São Luís-MA, 2010.

Esses resultados estão de acordo com outros estudos, onde foi verificado que os motoristas profissionais em relação a outros servidores públicos são os mais propensos a desenvolver doenças osteo-musculares (MARIN, 2000; MELO, 2001).

Sobre as situações que mais causavam irritabilidade, 30 (68,1%) dos motoristas e 20 (50%) dos cobradores relataram que os congestionamentos foram os que mais trouxeram aborrecimentos. Enquanto que 9 (53%) dos fiscais, citaram o tempo de intervalo insuficiente para descanso (Gráfico 6).

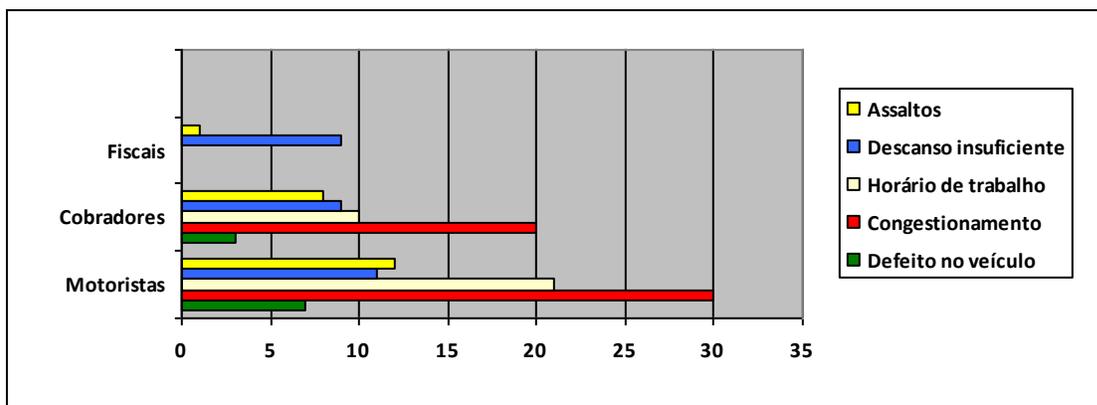


Gráfico 6 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com as causas de aborrecimento no trabalho. São Luís-MA, 2010.

Considera-se que o desgaste físico e mental pode estar associado diretamente aos meios de transporte, principalmente nos grandes centros urbanos onde o tráfego de veículos é intenso. Tal fato promove o prolongamento do tempo do percurso, podendo acarretar distúrbios de ordem emocional nocivos à saúde e ao bem-estar em geral dos profissionais (MELO, 2001).

Em entrevista com 130 funcionários de uma empresa de transporte coletivo na cidade de Salvador, Bahia, Mendes (2002) constatou que as pausas essenciais entre as viagens são julgadas insuficientes pelos próprios profissionais, além de serem comprometidas pelos atrasos nos percursos e pela falta de lugares apropriados para o descanso.

Em relação aos fatores que alteravam o desempenho no trabalho, 26 (59%) motoristas entrevistados informaram que a posição do banco era o que mais atrapalhava. Por outro lado, 18 (45%) cobradores apontaram o ruído do motor.

Enquanto que, 11 (65%) dos fiscais indicaram a poluição como o principal fator de desgaste no trabalho. (Gráfico 7)

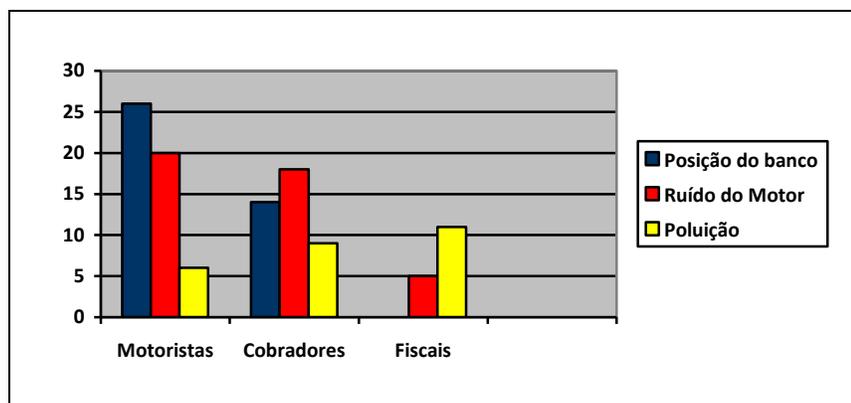


Gráfico 7 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com os fatores que alteram o desempenho no trabalho. São Luís-MA, 2010.

Os resultados acima citados vêm a corroborar com um estudo realizado em Sergipe por Pinheiro (2001) através do qual foi constatado que o assento é a principal causa das lombalgias, uma vez que em muitos veículos os itens ergonômicos mínimos necessários para o conforto e maior adequabilidade do trabalhador ao instrumento de trabalho não são atendidos. Constatou também que trabalhadores expostos ao excesso de ruído estão mais propensos à surdez ocupacional, assim como pode levar a uma alteração de seu comportamento associado o barulho constante.

Dentre as causas de absenteísmo, o Gráfico 8 mostra que as doenças osteomusculares foram as mais citadas entre os funcionários, estando presentes em 24 (54,5%) dos motoristas, 21 (52,5%) cobradores e 8 (47%) fiscais.

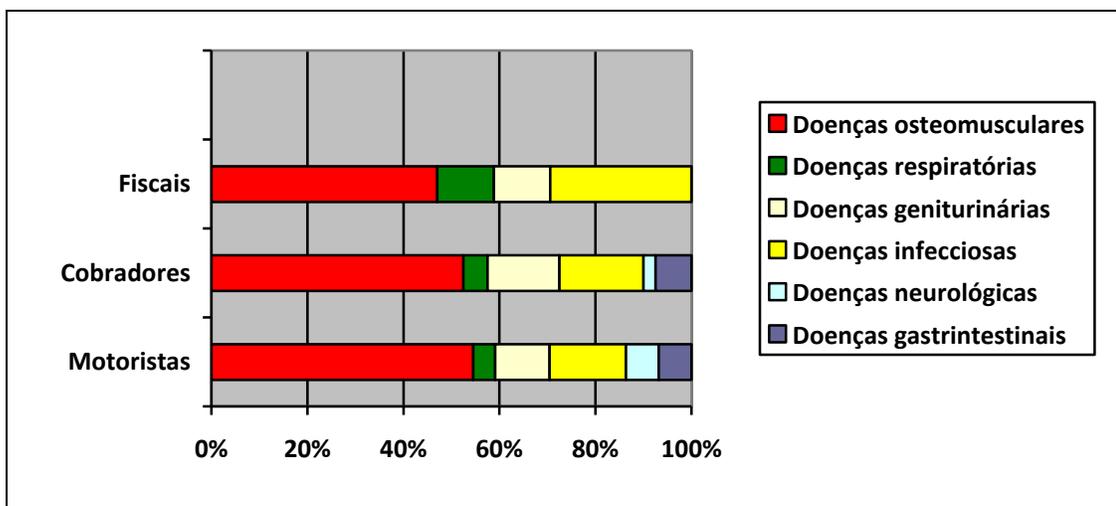


Gráfico 8 - Distribuição percentual dos 101 funcionários de acordo com as causas de absenteísmo. São Luís-MA, 2010.

Esses resultados estão em conformidade com um estudo realizado no Rio de Janeiro onde a maioria das causas de absenteísmo entre os funcionários de uma empresa de transporte coletivo foram as doenças osteomusculares, seguida das doenças infecciosas, onde 58% dos funcionários eram motoristas (KOMPIER, 1999).

## 5 CONCLUSÃO

Diante do exposto, concluiu-se que:

a) A maioria dos motoristas é do sexo masculino, com idade média de 36 anos, trabalham no turno vespertino, com média de tempo de serviço variando entre 15 a 182 meses e com 2º grau completo;

b) Grande parte dos motoristas relatou ter alteração do sono em decorrência de dores osteomusculares, com incidência maior na região lombar;

c) O congestionamento foi o fator mais relatado pelos motoristas e cobradores como o que mais trouxe aborrecimento durante o exercício de sua função;

d) A posição do banco, o ruído do motor e a poluição foram os riscos ocupacionais que mais prejudicaram o desempenho de motoristas, cobradores e fiscais respectivamente. Sendo estes, os principais fatores intervenientes no processo de trabalho.

e) Grande parte dos motoristas citou as doenças osteomusculares como principal causa de absenteísmo.

## REFERÊNCIAS

ALVES, J. D. et al. Engarrafamento – agente de doenças: condição insegura para a saúde. **Caderno Informativo de Prevenção de Acidentes**, p.17-86, 1998.

ARAÚJO, T. M. et al. Estresse ocupacional e saúde: contribuições do modelo demanda-controle. **Ciênc Saúde Coletiva**, v.8, p. 991-1003, 2003.

CAMARA, P. et al. Bus crew's fatigue-stress and the potencial risk of accidents – a Rio de Janeiro case study. In: CODATU, 7., 1996, Nova Déli. **Anais...** Nova Déli: Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transport Urbains et Périurbains, 1996. v. 2, p. 79-87, 1996.

CHOR, D. F. et al. Saúde pública e mudanças de comportamento: uma questão contemporânea. **Cad Saúde Pública**, v.15, p. 423-25, 2001.

GOUVEIA, R. G. **A gestão dos transportes públicos em Belo Horizonte: uma questão metropolitana.** 2002. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2002.

GUSTAVSSON, P. A. et al. Myocardial infarction among male bus, taxi, and lorry drivers in middle Sweden. **Occup Environ Med**, v.53, p.235-40, 1996.

KOMPIER, R. E. B. **Condições de trabalho dos motoristas de ônibus - uma contribuição a uma abordagem interdisciplinar com estudo de caso no Rio de Janeiro.** 1999. Dissertação (Mestrado) – COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.

MARIN, L. et al. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cad Saúde Pública**, v.16, p.7-21, 2000.

MELLO, M. T. et al. Sleep patterns and sleep-related complaints of Brazilian interstate bus drivers. **Braz J Med Biol Res**, v.33, p.71-7, 2000.

MELO, A. F. et al. Desigualdade social e saúde no Brasil. **Cad Saúde Pública**, p.18, supl. S77-87, 2001.

MENDES, L.R. **Serviço essencial x trabalho penoso**: análise das condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivos urbanos na cidade de Belo Horizonte. 2000. Dissertação (Mestrado) - Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2002.

PAES, M.E. et al. Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. **Cad Saúde Pública**, v.18, p.1215-17, 2002.

PINHEIRO, V.C. et al. Segurança do trabalho no Brasil. **Informe de Previdência Social**, v.13, p.1-15, 2001.

QUEIROGA, M.R. **Influência de fatores individuais na incidência de dor músculo-esquelética em motoristas de ônibus da cidade de Londrina – PR**. 1999. Dissertação (Mestrado) - Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

SANTOS Jr., E.A. et al. Estudo das condições de trabalho e saúde de motoristas de ônibus urbanos de Belo Horizonte – MG. **Rev Bras Saúde Ocup**, v. 25, p.131-42, 1999.

SATO, L.P. **Abordagem psicossocial do trabalho penoso**: estudo de caso de motoristas de ônibus urbanos. 2002. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo São Paulo, São Paulo, 2002.

WALDVOGEL, B.C. **Acidentes de trabalho**: os casos fatais. A questão da identificação e da mensuração. 2001. Tese (Doutorado) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

WINKLEBY, C. Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações. In: CHANLAT, J.F. (Coord.) **O indivíduo na organização**: dimensões esquecidas. São Paulo: Atlas, 1998.

## APÊNDICES

## APÊNDICE A – Instrumento de coleta de dados

LABORO-EXCELÊNCIA EM PÓS-GRADUAÇÃO  
UNIVERSIDADE ESTÁCIO DE SÁ  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM MEDICINA DO TRABALHO

**QUESTIONÁRIO**

**DADOS DE IDENTIFICAÇÃO**

1. Idade: \_\_\_\_\_ anos
2. Função (ou profissão): \_\_\_\_\_
3. Sexo: Masculino ( ) Feminino ( )
4. Escolaridade: Até 4ª Série ( ) De 5ª a 8ª Série ( )  
2º. Grau incompleto ( ) 2º. Grau completo ( )
5. Há quanto tempo trabalha nesta empresa? \_\_\_\_\_ anos \_\_\_\_\_ meses
6. Turno em que trabalha durante a semana? Matutino ( ) Vespertino ( ) Noturno ( )
7. Responda as perguntas com o número que representa sua resposta. Marque 1 para Não , 2 para Ignorado, 3 se Às vezes e 4, se constantemente:

1	2	3	4
<b>Não</b>	<b>Ignorado</b>	<b>Às vezes</b>	<b>Constantemente</b>

8. Ultimamente, eu:
  - Tenho perdido o sono por causa de dores ( )
  - Tenho sentido dores: nas costas ( ) nos ombros ( )  
nos joelhos ( ) nos pés ( )
9. Marque as opções abaixo com um X. Sinto-me aborrecido quando:
  - O veículo dá defeito ou seus equipamentos não funcionam ( )
  - Enfrento congestionamentos ( ) Sou pressionado para cumprir horários ( )
  - Entro em conflito com os passageiros ( )
  - O meu tempo de intervalo não é suficiente para descanso ( )
  - Há assaltos e violência dentro do ônibus ( )

10. Atrapalham o meu desempenho:

- Posição do banco ( ) Ruído do motor ( ) Poluição ( )

11. Causa do afastamento registrada no atestado médico homologado pelo

SEST/SENAT:

---

---

APÊNDICE B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

LABORO – EXCELÊNCIA EM PÓS-GRADUAÇÃO  
UNIVERSIDADE ESTÁCIO DE SÁ  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM MEDICINA DO TRABALHO

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Orientadora: Profa. Doutora Mônica Elinor Alves Gama.

End: Rua Cinza Condomínio Costa do Sauípe Casa 21 Loteamento Aquarela Altos do Calhau CEP: 65.071-765 São Luís-MA Fone: (98) 3235-1557

e-mail: acadêmico@institutolaboro.com.br

Coordenador do Comitê de Ética em Pesquisa - UFMA: Prof. Doutor Sanatiel de Jesus Pereira.

End. do Comitê: Avenida dos Portugueses, S/N. Campus do Bacanga, Prédio CEB-Velho, Bloco C, Sala 7 CEP: 65080-040. Tel: 2109-8708.

Pesquisadora: Abigail de Oliveira Souza.

**CAUSAS DE ABSENTEÍSMO E FATORES INTERVENIENTES NO PROCESSO DE  
TRABALHO EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO DE SÃO LUÍS-MA**

Prezado (a) Sr (a), estaremos realizando uma pesquisa sobre o absenteísmo nas empresas de transporte urbano em São Luís-MA. Para isso, precisamos fazer algumas perguntas para o Sr(a). que ajudarão a conhecer as causas do absenteísmo e fatores intervenientes entre os profissionais das empresas de transporte coletivo. A sua participação não terá nenhum custo e não haverá nada que afete a sua saúde. Não terá nenhum problema se o Sr(a). quiser se retirar da pesquisa e não haverá nenhuma interferência no seu atendimento. O Sr(a). poderá deixar de responder a qualquer pergunta que possa causar constrangimento. Convidamos você a participar da pesquisa acima mencionada. Agradecemos sua colaboração.

Fui esclarecido (a) e entendi as explicações que me foram dadas. Darei informações sobre perfil sócio-demográfico, dentre outras que se fizerem necessário. Durante o desenvolvimento da pesquisa, poderei tirar qualquer dúvida. Não haverá nenhum risco ou desconforto. Poderei desistir de continuar na pesquisa a qualquer momento. Não serão divulgados os meus dados de identificação pessoal. Não haverá nenhum custo decorrente de minha participação nessa pesquisa.

São Luís, / /

\_\_\_\_\_  
Assinatura e carimbo do  
Pesquisador responsável

\_\_\_\_\_  
Sujeito da Pesquisa

SEST/SENAT: Av. João Pessoa, 242 São Luís - MA, 65040-000 (98) 3216-4600