



Revista  
de Psicologia

# CONSIDERAÇÕES ACERCA DA INCIDÊNCIA DO ESTRESSE EM MOTORISTAS PROFISSIONAIS

CONSIDERATIONS CONCERNING THE INCIDENCE  
OF THE STRESS IN PROFESSIONAL DRIVERS

*Nemésio Dário Vieira de Almeida*<sup>1</sup>

## RESUMO

O trabalho dos motoristas profissionais tem sido analisado sob diversas formas. Entre eles, o tema estresse merece destaque por converter-se em riscos internos para a saúde física-mental e/ou em riscos externos, como agressividade e impulsividade na atuação profissional. Este estudo focaliza a incidência de estresse nos motoristas profissionais da região metropolitana do Recife. Foi aplicado um Questionário Avaliativo de Sintomas Característicos de Estresse em 60 motoristas profissionais. Os resultados indicam predominância de sintomas da presença de estresse no comportamento emocional destes motoristas. Sugerem-se novos estudos para enriquecer aspectos teóricos e metodológicos das pesquisas sobre estresse, já que esses são discutidos de maneira diversa e fluida na literatura científica.

**Palavras-chave:** estresse profissional, motorista profissional.

## ABSTRACT

The work of the professional drivers has been analyzed under diverse forms. The subjects as stress deserve prominence for are become into internal risks for the physics-mental health and/or into external risks, as aggressiveness and impulsiveness in the professional performance. This study it focuses the incidence of stress in the professional drivers of the region metropolitan of Recife. Questionnaire Evaluate de Characteristic Symptoms of Stress in 60 professional drivers was applied. The results indicate predominance of symptoms of the presence of stress in the emotional behavior of these drivers. New studies are suggested to enrich theoretical and metodológicos aspects of the research on stress, since these are argued in diverse and fluid way in scientific literature.

**Key word:** stress professional; professional driver

O homem sábio deve ser equilibrado em tudo, como o próprio universo, cujo uno nunca destoa do verso. Quando o homem-ego pretende fazer mais do que o homem-eu permite, o desequilíbrio é infalível – e o desequilíbrio é a infelicidade do homem. O homem deve em tudo ser universalizado, agindo de dentro para fora.

*Lao-Tse*

<sup>1</sup> Psicólogo, Especialista em Psicologia Clínica pela UNICAP-PE, Mestre em Psicologia Social e da Personalidade pela PUC-RS, Psicólogo Perito do Trânsito da Unidade de Psicologia do Detran-PE, Psicólogo do Centro de Atenção Psicossocial-CAPS, Recife-PE. E-mail: nemesio2006@gmail.com

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É praticamente impossível ler um jornal ou uma revista, ou assistir a um programa de televisão sem ver ou ouvir alguma referência ao estresse. Há alguns anos, a reportagem de capa da revista Time descrevia o estresse como “A epidemia dos anos oitenta”, e, desde então, iniciaram-se pesquisas e estudos relativos ao estresse (Filgueiras, 1999; França, 1999; Franz, 1993; Lipp, 1996; Rodrigues, 1992; Selye, 1965). Qual o motivo de todo esse estardalhaço? Para Adura (2002, p.80) o stress “é um conjunto de reações às agressões de ordens físicas, psíquicas, infecciosas e outras, capazes de perturbar-lhe a homeostase. Pode estar presente em várias situações de nossas vidas, tais como nas atividades esportivas, nos exames vestibulares” e, no caso particular que é do nosso interesse na vida dos motoristas profissionais que constantemente convivem com o trânsito conturbado e violento de nossas cidades.

Tendo em vista ser o homem umas das criaturas mais complexas do universo e já estando comprovado que por volta de 85% dos acidentes de trânsito são devidos a fatores humanos (Almeida, 2003b, 2004b, 2005) e que em consequência disso o trânsito brasileiro é considerado um dos mais violentos do mundo, ainda assim mesmo, inexistem elementos estatísticos fidedignos que possibilitem conhecer e delimitar os problemas causados pelos acidentes de trânsito e transporte, ou seja, conforme Branco (2003) os números existentes variam muito e o Denatran – Departamento Nacional de Trânsito, contabilizou cerca de 35 mil mortes no ano de 2002, mas acre-

ditase que a quantidade real de fatalidade pode chegar a 70 mil, isto é, o dobro das estatísticas oficiais. A razão da divergência entre esses dados é que a estatística oficial é montada com base no registro de mortes ocorridas apenas no local do acidente. Isto revela que se a vítima morrer no hospital, o motivo oficial do óbito passa a ser outro, provavelmente relacionado ao trauma e não à causa, existe também outro fato importante que é o desconhecimento do número de vítimas que adquiriram algum tipo de deficiência ou comprometimento em virtude do agravamento da lesão causada pelo acidente (2004a).

Os motoristas profissionais têm sido alvo de inúmeras pesquisas tanto no Brasil quanto no cenário internacional (Almeida, 2002a, 2002b; Guimarães, Landim, e Aparecida, 2003; Mendes, 1999; Neves, 2002). Temas referentes a peculiaridades do trabalho nas diferentes categorias de motoristas (coletivo, particular, taxista, motociclista) estão entre os temas freqüentemente abordados. No entanto, parece haver um interesse geral em torno das consequências positivas e/ou negativas que o trabalho ocasiona na saúde e no desempenho dos trabalhadores motoristas. Tais apontamentos são conhecidos na literatura sob o descritor estresse ocupacional.

Os estudos relativos ao estresse ocupacional e às tentativas utilizadas para sua administração – o coping<sup>1</sup>, têm se difundido ultimamente no Brasil, embora não de forma sistemática. De maneira ampla, enfatizam as causas ou fontes de estresse no trabalho e aspectos variados de suas consequências, tais como as

1 Optou-se aqui manter o termo original coping por ser este de uso corrente na literatura científica nacional e internacional e pela falta de um equivalente preciso em português. No Brasil, utiliza-se o descritor “enfretamento” como tradução de coping, o que nos parece inadequado, já que além do fato de que coping nem sempre significa enfrentar, seu significado mais próximo em português refere-se a “lidar com”. Portanto, na impossibilidade do uso corrente dessa última expressão, até mesmo em virtude das peculiaridades da língua portuguesa, a utilização do termo original nos parece mais sensata.

chamadas doenças ocupacionais, dificuldades no relacionamento interpessoal, absenteísmo, estratégias de coping, entre outros. Alguns locais e atividades são apontados como intrinsecamente estressantes, seja por suas características físicas ou ambientais, seja pelo tipo de trabalho desenvolvido. No primeiro caso, os motoristas profissionais são um exemplo conhecido e no segundo, os serviços prestados, cuja tarefa principal envolve, em seu cotidiano, o contato com usuários dos transportes seja ele público ou particular e principalmente o contato com outros motoristas amadores e profissionais (Nascimento e Pasqualetto, 2002).

O trabalho dos profissionais do trânsito conjuga os dois aspectos acima citados e, portanto, pode ser sempre considerado como ambiente potencialmente de risco, tanto para os motoristas, como para os que usufruem de seus serviços. Seus aspectos relacionais e o tipo de serviço prestado possuem características intrínsecas que permeiam o exercício profissional e que podem contribuir para a ocorrência de estresse nesses locais.

De acordo com Freud a saúde representa o bem estar físico e emocional, o trabalho para se sentir útil e amar (Almeida, 2002a). Dessa forma o estresse não é um fenômeno novo nem está limitado à moderna sociedade ocidental. Ele está presente em todas as sociedades, assim sempre que um homem interage com outras pessoas ou com meio ambiente, cria-se uma certa quantidade de estresse. O estresse, na verdade, esteve sempre presente na história da humanidade. Trata-se de uma reação bioquímica e comportamental que tem sua origem na resposta de luta ou fuga, uma expressão do impulso de conservação que já era observado desde os primitivos homens das cavernas. Ao confrontar-se com

uma situação de perigo de vida, nossos ancestrais tinham, de responder lutando contra o perigo ou fugindo dele (Nascimento e Pasqualetto, 2002).

Assim uma parte complexa do cérebro humano, o sistema nervoso autônomo, preparou-se para a resposta física instantânea, liberando os hormônios do estresse na sua corrente sanguínea, aumentando sua frequência cardíaca e pressão arterial, acelerando a frequência respiratória, aumentando a força muscular e fornecendo um rápido suprimento de energia, preparando o organismo para a ação, uma vez passado o perigo voltava-se ao seu estado normal.

Para Lipp (1994) se o estresse for bem compreendido e controlado, pode, até certo ponto, ser bom, pois prepara o organismo para lidar com situações difíceis da vida. Porém, se não for controlado e se estiver constantemente presente na pessoa, pode levar à pressão alta, enfarte, artrite, asma e doenças da pele.

Com relação ao estresse Gatchel e Baum (1989) relatam haver diferentes enfoques dos pesquisadores e teóricos com relação à definição de estresse. O conceito de estresse tornou-se mais amplamente reconhecido por meio do trabalho de Cannon (1939), no início do século XX, sendo ele um dos pioneiros a usar o termo estresse, sugerindo claramente que este processo envolve tanto componentes fisiológicos como psicológicos. Um eminente cientista canadense e também pioneiro no campo de pesquisa do estresse, Hans Selye (1965), definiu-o em 1930, como taxa de uso e desgaste do corpo.

Posteriormente, Lipp (1994) aponta que quando algum evento importante, bom ou mau, ocorre na vida da pessoa causando alguma mudança, o corpo faz um es-

forço para se adaptar à nova situação. As mudanças fisiológicas associadas às reações de estresse são processadas por um evento nervoso no cérebro (hipotálamo). Quando um stressor excita o hipotálamo, uma cadeia de reações bioquímicas altera o funcionamento de quase todas as partes do corpo. O sistema nervoso autônomo que mobiliza o corpo para lidar com o estresse e a glândula pituitária é ativado. Esta, por sua vez, ativa as glândulas supra-renais que produzem adrenalina e corticóides. Se a produção dessas substâncias for excessiva ou muito prolongada, problemas sérios de desgaste orgânico podem ocorrer.

Dessa forma o estresse é uma reação causada pelas situações do corpo e da mente quando se está diante de uma situação que represente perigo, ameaça ou que, de alguma forma, exija mudanças. Em outras palavras, é uma reação psicofisiológica que ocorre quando se precisa enfrentar uma situação que, de um modo ou de outro, irrita, amedronta, excita confunde ou mesmo faz a pessoa feliz.

Não se pode viver sem experimentar continuamente um certo grau de estresse. Pode ser desagradável ou agradável de forma que o estresse não é necessariamente mau para o homem, “mesmo a alegria pura”, diz Selye (1965) é o bastante para ativar o mecanismo do estresse do corpo até um certo ponto.

## **CARACTERÍSTICAS E FASES DO ESTRESSE**

O grau de estresse e a extensão de tempo em que ele se verifica são características significativas quando se relaciona com uma compreensão de fadiga. Selye (1965) criou um termo: Resposta Geral de Adaptação ao Estresse (General Adaptation

Response to Stress), para descrever a seqüência com a qual o corpo reage à atividade de seu ambiente. Primeiro, há o alarme, depois, o estágio de resistência e a seguir o estágio de exaustão.

No primeiro estágio desta síndrome, de acordo com Lipp (1994), a pessoa experimenta uma série de sensações que às vezes não se identificam como estresse, como palidez (a circulação periférica é concentrada no interior do organismo), a taquicardia e a respiração acelerada (o corpo precisará de mais energia e, assim, de mais sangue circulando). Essas atividades estão diretamente ligadas ao instinto de sobrevivência.

O segundo estágio, chamado de fase de resistência, caracteriza-se pela tentativa de o organismo retornar a um estado de equilíbrio. Com a retomada do equilíbrio alguns sintomas iniciais vão desaparecendo, porém esta adaptação utiliza a energia de que o organismo necessita para outras funções vitais. Se neste momento é utilizada grande parte da energia adaptativa da pessoa o organismo entra na fase de exaustão (Lipp, 1994).

O terceiro estágio, dito da exaustão, seria definido pela incapacidade do organismo em retornar ao equilíbrio, correndo o risco de um dano fisiológico irreversível (Gatchel, 1989).

Selye (1965) compara o nosso corpo a uma maquinaria de ajustamentos e equilíbrio, ajustando-se com eficiência a qualquer coisa que nos aconteça na vida. Mas, às vezes, essa maquinaria não funciona perfeitamente, há casos em que suas respostas são fracas demais, faltando proteção; outras vezes são fortes demais, e assim lesamos o próprio corpo com uma excessiva reação ao estresse.

## O ESTRESSE PSICOLÓGICO

No modelo psicológico de estresse, dois processos críticos medeiam o relacionamento pessoa-ambiente: a apreensão cognitiva e as estratégias de coping. A apreensão é um processo avaliativo que determina por que e em que extensão uma transação ou série de transações entre pessoas e ambiente é estressante (Sheridan, 1992). Gatchel e colaboradores (1989), citando Lazarus (1977) enfatizaram a importância de um evento ser apreendido como, ao menos em parte ameaçador para ser um evento stressor, também dividiram a apreensão em primária e secundária. Primeiro há a percepção do evento que pode ser considerado benigno, irrelevante ou um perigo iminente. Caso o evento seja apreendido como um estressor, neste momento terá início à fase de apreensão secundária, quando se avaliam os riscos das diferentes formas de lidar com o estressor, ou seja, um evento percebido como ameaçador. Um número de fatores ambientais, sociais, culturais e psicológicos afeta a maneira pela qual se lida com os estressores. Além do mais, embora a apreensão seja geralmente um processo consciente racional e deliberado, isto nem sempre ocorre. Uma pessoa pode estar inconsciente de um ou de todos os elementos da apreensão.

## MÉTODO

### Participantes

A pesquisa de campo foi realizada com sessenta (60) motoristas profissionais de veículos automotores distribuídos da seguinte forma: vinte (20) motoristas de ônibus, vinte (20) motoristas particular e vinte (20) motoristas de táxi, na faixa etária de 25 a 55 anos, todos do sexo masculino, e com

experiência mínima de três anos na cidade do Recife, prestando serviço ao público ou a particular no Centro da cidade.

### Instrumento e procedimento

Os participantes deste estudo eram abordados em locais de parada de veículos e convidados a responderem a um Questionário Avaliativo de Sintomas Característicos de Estresse (ver Anexo I). Este instrumento, proposto por Nascimento e Pasqualetto (2002) é composto por 15 itens que procuram avaliar quais os sintomas característicos de estresse que mais afligem a vida dos motoristas profissionais. Os respondentes expressaram o grau de sintoma através de uma escala de quatro pontos, tipo Likert, que vai de 4(Freqüentemente) até 1(Nunca).

Após a aplicação dos questionários, procedeu-se a análise dos resultados. Para cada pergunta houve a escolha de umas das alternativas: Freqüentemente, Algumas vezes, Raramente e Nunca. Ao final somaram-se todos os pontos obtidos por cada alternativa; multiplicaram-se por quatro (4), três (3), dois (2) e um (1), que são os pesos dados a cada alternativa, respectivamente. Somando-se os totais obtidos, tem-se nível 1 (sem estresse), nível 2 (estressado). O nível 1 corresponde ao total de pontos menor que 36 e o nível 2, maior ou igual a 36 pontos. Para a definição do que causaria o estresse, considerou-se o número de citações em cada fator estressante.

## APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS DAS TABELAS

### Grau de Escolaridade e Estado Civil

Pode-se constatar que a grande maioria dos motoristas profissionais 73,3% é composta pelo ensino fundamen-

tal, enquanto que 21,6% é composta pelo ensino médio, já os motoristas universitários e com diploma de nível superior tiveram pouca participação na amostragem, com 5% .

Observa-se também que mais da metade desta amostragem 61,6% é composta por motoristas casados, sendo que os solteiros e divorciados corresponderam a 31,6% e 6,6% respectivamente.

**Tabela 1**

Frequência e percentuais dos Motoristas Profissionais por escolaridade e por estado civil

<b>Escolaridade</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>Estado Civil</b>	<b>f</b>	<b>%</b>
Ensino Fundamental	44	73,3	Casado	37	61,6
Ensino Médio	13	21,6	Solteiro	19	31,6
Terceiro Grau	03	5	Divorciado	04	6,6
Total	60	100		60	100

**A presença de Estresse**

As frequências e percentuais relativas ao estresse na análise do questionário aplicado aos motoristas constam na Tabela 2, onde se percebe que a grande maioria 76,6% dos motoristas, ou seja, 46 motoristas profissionais, apresentam sintomas de variável estresse: irritação, lapsos de memória, dores corporais etc, o que está de acordo com o que Selye (1965) relata sobre o estresse.

**Tabela 2**

Frequência e percentuais de Estresse na Análise de Questionário Aplicados aos Motoristas Profissionais do Recife(PE), 2003

<b>Motoristas</b>	<b>f</b>	<b>%</b>
Sem Estresse	14	23,3
Estressado	46	76,6
Total	60	100

**A presença de estresse por categorias**

Na Tabela 3 observa-se que houve uma maior incidência de estresse entre motoristas de ônibus correspondendo a 36,9%

da amostra, ou seja, conforme Almeida (2002a) a rotina de itinerários, as constantes paradas, a conferência de horário e o tumulto de ônibus lotados tornam estes motoristas mais vulneráveis ao estresse. No outro extremo encontram-se motoristas de táxi, em terceiro lugar significando menos estresse, com deslocamentos ocasionais e menos desgastantes.

**Tabela 3**

Frequência e percentuais por categorias dos Motoristas Profissionais sem Estresse e Estressado

<b>Categorias de Motoristas</b>	<b>Motoristas</b>		<b>Sem Stress</b>		<b>Stressado</b>	
	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>f</b>	<b>%</b>	<b>f</b>	<b>%</b>
Ônibus	20	33,3	3	21,4	17	36,9
Particular	20	33,3	4	28,5	16	34,7
Táxi	20	33,3	7	50,0	13	28,2
Total	60	100	14	100	46	100

**Fatores estressantes**

Já com relação à Tabela 4 constata-se que quando esses mesmos motoristas profissionais são questionados sobre os fatores de estresse mais determinantes, percebe-se que o fator financeiro é a variável, o que mais influi na aquisição de sintomas, vindo logo em seguida os fatores sexuais e profissionais, dessa forma a busca e o impulso de sobrevivência leva o homem moderno a exagerar em suas atividades diárias, perdendo o equilíbrio (Selye, 1965).

**Tabela 4**

Freqüência e percentuais dos Motoristas Profissionais por fator Estressante

Fator estressante	Sintoma positivo	
	f	%
Financeiro	51	85
Sexual	48	80
Profissional	48	80
Familiar	48	80
Social	45	75
Emocional	42	70
Físico	39	65

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Nesse momento enfatizamos que os motoristas profissionais aqui abordados ao serem indagados a respeito dos fatores de estresse, o fator financeiro foi o aspecto que mais predominou na aquisição de sintomas, vindo logo em seguida os fatores: sexual, profissional, familiar, demonstrando dessa forma como propõe Selye (1965) que os stressores ou fatores de stress são aquelas atividades e emoções que produzem o uso e o desgaste. É um acontecimento, uma situação, uma pessoa ou objeto percebido

como elemento estressante que induz à reação de estresse. Os fatores estressantes também podem variar amplamente quanto à natureza, abrangendo desde componentes psicossociais e comportamentais, como frustração, ansiedade e sobrecarga, até componentes de origem biológica e física, incluindo o ruído, a poluição, temperatura e nutrição. A imaginação e a antecipação também podem agir como fatores estressantes e desencadear reações.

Gatchel e colaboradores (1989) propuseram que o estresse fosse tratado como um conceito organizador para explicar uma variedade de fenômenos de importância para a adaptação. Deste ponto de vista, o estresse não seria considerado uma variável, mas um rótulo envolvendo muitas variáveis e processos. Acrescentam ainda uma dimensão psicológica ao estresse.

Os trabalhos mais atuais têm procurado integrar a visão psicológica e a visão fisiológica do estresse, ficando mais clara a importância de fatores ambientais, sociais, culturais e psicológicos na interpretação ou apreensão pessoal dos estressores (Gatchel, 1989). O termo estressor foi introduzido por Selye (1965) para distinguir a causa (estressor) e o efeito (estresse). Estressor pode ser qualquer coisa desde a perda da chave do carro até a morte de um ente querido. Lazarus e Cohen (1977) citados por Gatchel e colaboradores (1989) identificaram as seguintes categorias de estressores:

- Estressores cataclísmicos: refere-se a eventos que acontecem de forma severa para toda uma comunidade ao mesmo tempo. Em geral são imprevisíveis, de grande impacto e requerem um grande esforço para lidar com tal situação.
- Estressores pessoais: produzem um efeito em uma ou poucas pessoas e incluem eventos como falhar em um exame, ficar desempregado etc.

• Estressores menores: são aqueles do dia-a-dia e podem incluir problemas no trabalho, problemas com transporte etc (Sheridan, 1992).

Dessa forma o estresse psicológico é um relacionamento particular entre a pessoa e o ambiente que é aprendido como taxando ou excedendo os seus recursos e, portanto, colocando em risco o seu bem-estar.

Assim sendo, como reflexão final sobre os motoristas profissionais aqui abordados e sua relação com o processo de estresse, surgem alguns questionamentos? Que caminhos podem ser oferecidos como saída ou alternativa para que os fatores de estresse sejam atenuados em sua influência direta na aquisição sintomas como os já citados anteriormente como irritação, lapsos de memória, dores corporais etc.

Inicialmente, a necessidade de autoridades de trânsito buscar de forma integrada, juntamente com as Universidades, mediante pesquisas de campo e trabalhos preventivos, encontrar soluções para os graves problemas de circulação de veículos e violência no trânsito. Concomitantemente a isto, cabe aos empresários de transportes urbanos tentarem melhorar as condições de trabalho e qualidade de vida de seus funcionários, elevando de forma substancial, os seus parques rendimentos, para que, como solucionando os seus problemas financeiros e, conseqüentemente, familiares, possam, com mais equilíbrio emocional, exercer as suas funções de forma motivadoras e equilibradas no âmbito profissional.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Nemésio D.V. (2002a). Contemporaneidade X Trânsito: Reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de

coletivo urbano. *Psicologia Ciência e Profissão*, 22(3), 62-69.

ALMEIDA, Nemésio D.V. (2002b). A mídia e as relações de gênero: Trânsito em pauta. Em: M. N. Strey. (Org<sup>a</sup>.) *Gênero e questões culturais: A vida de mulheres e homens na cultura* (pp.91-106). Recife: Ed. Universitária UFPE.

ALMEIDA, Nemésio D.V. (2003a). Circulação humana e subjetividade. Em: A. C. R. Tupinambá. (Org<sup>o</sup>.) *Estudos de Psicologia do Trânsito*. Fortaleza: UFCE-Expressão Gráfica.

ALMEIDA, Nemésio D.V. (2003b). A intervenção do psicólogo na promoção e divulgação de medidas educativas de segurança no trânsito brasileiro. Trabalho apresentado no XIV Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, Curitiba-PR.

ALMEIDA, Nemésio D. V. (2004a). O consumo de bebidas alcoólicas na condução de veículos: Um estudo de crenças *Revista Symposium*, Universidade Católica de Pernambuco-UNICAP, 8(1), 24-37.

ALMEIDA, Nemésio D. V. (2004b). Escala de atitudes frente ao serviço de avaliação psicológica para condutores: Perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. (manuscrito submetido à publicação).

ALMEIDA, Nemésio D. V. (2005). As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no âmbito do sistema de trânsito. *Psicologia Ciência e Profissão*. Brasília: v.25, n.2, p.07-16, 2005.

ADURA, Flávio E. (2002). *Medicina de trânsito – 101 perguntas e respostas*. São Paulo: Abramet.

AUERBACH, S. M. & GRAMLING, S. E. (1998). *Stress management*. Nova Jersey: Prentice Hall.

- BRANCO, Alberto G. (2003). A falta de estatísticas confiáveis dificulta a formatação de políticas públicas para solucionar os problemas de trânsito. *Revista da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego-ABRAMET*, XXI,(42), p.33.
- CANNON, W. B. (1939). *The wisdom of the body*. Nova York: 1939.
- FILGUEIRAS, Julio C. & HIPPERT, Maria I. S. (1999). A polêmica em torno do conceito de estresse. *Psicologia Ciência e Profissão*, 19(3), 40-51.
- FRANÇA, Ana C. L. & RODRIGUES, Avelino L. (1999). *Stress e trabalho. Uma abordagem psicossomática*. (2ª ed.). São Paulo: Atlas.
- FRANZ, W. (1993). *Psicologia do estresse*. Petrópolis: Vozes.
- GATCHEL, R. J. & BAUM, A. (1989). *An introduction to health psychology*. Londres: McGraw Hill.
- GUIMARÃES, Magali C.; LANDIM, Lucimara S. & APARECIDA, Hélia R. S. (2003). Estresse ocupacional e sofrimento no trabalho: Um estudo com caminhoneiros. *Revista de Psicologia*. Universidade Federal do Ceará-UFC, 21(1/2), 54-63.
- LIPP, Marilda E. N. (1994). *Como enfrentar o stress*. (3ª ed.) São Paulo: Ícone.
- LIPP, Marilda E. N. (Orgª) (1996). *Pesquisas sobre stress no Brasil: saúde, ocupações e grupos de risco*. Campinas, São Paulo: Papirus.
- MENDES, Luiza R. (1999). O trabalho do motorista de ônibus: Reflexões sobre as condições de trabalho no transporte coletivo. Em: J. R. Sampaio. (Orgº.) *Qualidade de vida, saúde mental e psicologia social: estudos contemporâneos II*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- NASCIMENTO, Lucilda P. & PASQUALETO, Antonio (2002). Estresse como agente propulsor do aumento dos acidentes de trânsito em Goiânia. *Estudos Goiânia*, 29 (Especial), 71-83.
- NEVES, Maria de Fátima S. (2001). *Relações emocionais, contexto de trabalho e saúde mental de motoristas de ônibus*. Dissertação de mestrado não publicada-PUC-RS.
- RODRIGUES, Avelino L. & GASPARINI, Ana C. L. T. (1992) Uma perspectiva psicossocial em psicossomática: via estresse e trabalho. In Mello Filho, Júlio (Colaboradores). *Psicossomática*. Porto Alegre: Artmed.
- SELYE, Hans (1965). *Estresse: a tensão da vida*. (F. Branco. Trad.) São Paulo: Ibrasa. (Trabalho original publicado em 1956)
- SHERIDAN, C. L. (1992). *Health psychology*. Canadá.

**Anexo I**

**INSTRUMENTO**

Questionário Avaliativo de Sintomas Característicos de Estresse

Por favor, nos forneça alguns dados a seu respeito: Idade: \_\_\_\_\_ Escolaridade: \_\_\_\_\_  
 Sexo: \_\_\_\_\_ Estado Civil: \_\_\_\_\_ Tempo de habilitação: \_\_\_\_\_.

Motorista:                      Coletivo                       Taxista                       Particular

**Instruções:**

As questões seguintes se referem a como você se sente e como as coisas têm andado no último mês. Suas respostas são confidenciais e serão mantidas em total anonimato. Para cada questão, marque X na resposta que mais se aplica a você. Uma vez que não há respostas corretas ou incorretas, é bom responder rapidamente às questões, sem longas pausas.

- 4. Frequentemente** \_\_\_\_\_
- 3. Algumas vezes** \_\_\_\_\_
- 2. Raramente** \_\_\_\_\_
- 1. Nunca** \_\_\_\_\_

1	O dia passa e você nem percebe que esqueceu de alimentar-se?	1	2	3	4
2	Não tem mais o mesmo desejo sexual de antes?	1	2	3	4
3	Pensar em ir trabalhar é idéia torturante?	1	2	3	4
4	Sente muita dor nos ombros e na nuca?	1	2	3	4
5	Sente vontade de chorar por qualquer motivo?	1	2	3	4
6	Sente cansaço logo ao acordar?	1	2	3	4
7	Sente-se profundamente desanimado com a vida?	1	2	3	4
8	Sua memória anda falhando?	1	2	3	4
9	Tem dormido mal ultimamente, como se o sono não fosse repousante?	1	2	3	4
10	Você tem sentido seus olhos cansados ou vermelhos?	1	2	3	4
11	Sente-se nervoso ou irritado?	1	2	3	4
12	Preocupa-se com problemas familiares?	1	2	3	4
13	Tem problemas financeiros?	1	2	3	4
14	Tem taquicardia? (o coração dispara).	1	2	3	4
15	Tem dores de cabeça?	1	2	3	4