

CENTRO UNIVERSITÁRIO DR. LEÃO SAMPAIO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM

MARIA CLARA SOUZA SANTOS

**PERCEPÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO DE MOTOTAXISTAS
EM CRATO-CEARÁ**

JUAZEIRO DO NORTE- CE

2021

MARIA CLARA SOUZA SANTOS

**PERCEPÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO DE MOTOTAXISTAS
EM CRATO-CEARÁ**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado à Coordenação do Curso de Graduação em Enfermagem do Centro Universitário Doutor Leão Sampaio, como requisito para a obtenção do grau de bacharelado em Enfermagem.

Orientador(a): Aline Morais Venancio de Alencar

Co-orientador: Marcos Antonio Medeiros Cruz

Juazeiro do Norte- CE

2021

MARIA CLARA SOUZA SANTOS

**PERCEPÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO DE MOTOTAXISTAS
EM CRATO-CEARÁ**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado à Coordenação do Curso de Graduação em Enfermagem do Centro Universitário Doutor Leão Sampaio, como requisito para a obtenção do grau de bacharelado em Enfermagem.

Data de aprovação: 14/06/2021

Banca Examinadora:

Profa. Esp. Aline Morais Venancio de Alencar
Docente do Centro Universitário Doutor Leão Sampaio – UNILEÃO Orientador

Profa. Esp. Mônica Maria Viana da Silva
Centro Universitário Doutor Leão Sampaio – UNILEÃO
1ª Examinadora

Porfa. Msc. Halana Cecília Vieira Pereira
Centro Universitário Doutor Leão Sampaio – UNILEÃO
2ª Examinadora

Dedico aos meus pais, que me ensinaram desde cedo, que estudar era a melhor coisa a fazer para ter um futuro melhor. Agradeço a cada ensinamento, as orações feitas por eles para que tudo desse certo. As qualidades que eu tenho, herdei de meus pais.

Dedico ao meu esposo que tem sido além de companheiro, inspiração e exemplo de dedicação, amor e cuidado.

A minha irmã, Maria que sempre esteve comigo me apoiando e ajudando nessa caminhada.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por cuidar de mim, por me encorajar sempre, que tudo dá certo quando entregamos nossas vidas nas mãos dele. Sei o quanto tenho que agradecer por esta etapa tão significativa em minha vida.

Ao meu esposo, que não consigo nem expressar em palavras a minha gratidão por ele, a minha irmã, Maria por sempre poder contar em qualquer momento. E a todos que contribuíram e contribuem para a minha formação tanto profissional como pessoal fica minha gratidão.

Agradeço também a professora e orientadora Aline Morais Venancio de Alencar por suas orientações e direcionamentos para a produção acadêmica. Seu exemplo e conduta inspiram a atuação e vivência, nas quais a dedicação, ética e convicção de ideais são características reais para o estudante que almeja se tornar.

Ao Departamento Municipal de Trânsito- DEMUTRAN de Crato, por permitir e contribuir com informações necessárias para a pesquisa.

RESUMO

A profissão de mototaxista é uma das que mais cresce no mercado brasileiro. Essa ocupação realiza a mobilidade urbana tanto nas metrópoles quanto nas pequenas cidades. Todavia, o ritmo de trabalho somado as condições precárias que são encontradas, expõem os mototaxistas a riscos para a saúde. Este trabalho objetivou avaliar a percepção a qualidade de vida no trabalho dos mototaxistas. Foi realizado um estudo de caráter descritivo, exploratório de abordagem quanti-qualitativa com 62 mototaxistas do município de Crato-Ce. Os dados foram coletados no período de abril a maio de 2021, por meio de dois instrumentos, um questionário sociodemográfico e profissional, o outro instrumento utilizado para avaliar a qualidade de vida desses mototaxistas, foi o questionário SF-36. A análise do instrumento e questionário deu-se pelo SPSS, após a observação dos resultados, eles foram expressos em tabelas e gráficos permitindo quantificar a relação da qualidade de vida com o trabalho dos mototaxistas e seguiu os preceitos éticos da resolução 466/12. Quanto ao perfil sociodemográfico, verificou-se a predominância de trabalhadores do sexo masculino, pardos, casados, com até dois filhos, faixa etária de 31 a 50 anos. Observou-se uma prevalência de profissionais com ensino médio, com carga horária de mais de 8 horas por dia sem outros vínculos empregatícios, há mais de 15 anos na profissão de mototaxista. Em relação à qualidade de vida, os domínios capacidade funcional (82,18), limitações por aspectos físicos (79,84), dor (74,27), estado geral de saúde (62,03), aspectos sociais (88,81) e limitação por aspectos emocionais (82,80), foram os que obtiveram os melhores escores. Com os menores escores foram os domínios, vitalidade (48,15) e saúde mental (57,68). No que se refere a vitalidade comparada a qualidade de vida, está bastante comprometida e sobre o potencial de energia, vontade, vigor, energia, cansaço e esgotamento, ou seja, a disposição para realizar o trabalho ou outras atividades regulares. A saúde mental também apresentou correlação negativa com a qualidade de vida destes trabalhadores, onde considera-se vários fatores que geram o adoecimento mental. visto que esses fatores de risco são próprios da profissão, o mototaxista estará sempre propenso a desenvolver doenças ocupacionais, tais como, estresse, depressão, ansiedade, esgotamento, baixa autoestima. Portanto evidencia-se a necessidade de implementar estratégias e trazer subsídios que contribuam para melhoria da qualidade de vida, visando reduzir os danos causados à saúde devido o exercício da profissão.

Palavras-Chave: Qualidade de vida; Mototaxistas; SF-36; Saúde do Trabalhador

ABSTRACT

The motorcycle taxi profession is one of the fastest growing in the Brazilian market. This occupation realizes urban mobility both in metropolises and in small towns. However, the pace of work added to the precarious conditions encountered, exposes motorcycle taxi drivers to health risks. This study aimed to evaluate the perception of quality of life at work of motorcycle taxi drivers. It was carried out from a descriptive, exploratory study with a quantitative-qualitative approach with 62 motorcycle taxi drivers in the city of Crato-Ce. Data were collected from April to May 2021, using two instruments, a sociodemographic and professional questionnaire and to assess the quality of life of these motorcycle taxi drivers, using the SF-36. The analysis of the instrument and questionnaire was done by SPSS, after observing the results, they were expressed in tables and graphs allowing to quantify the relationship between quality of life and the work of motorcycle taxi drivers and followed the ethical precepts of resolution 466/12. As for the sociodemographic profile, there was a predominance of male workers, brown, married, with up to two children, aged between 31 and 50 years. There was a prevalence of professionals with high school education, with a workload of more than 8 hours a day without other employment relationships, with more than 15 years in the motorcycle taxi profession. Regarding quality of life, the domains functional capacity (82.18), limitations due to physical aspects (79.84), pain (74.27), general health status (62.03), social aspects (88.81)) and limitation due to emotional aspects (82.80) obtained the best scores. With the lowest scores were the domains, vitality (48.15) and mental health (57.68). With regard to vitality compared to quality of life, it is quite compromised and about the potential for energy, will, vigor, energy, fatigue and exhaustion, that is, the willingness to perform work or other regular activities. Mental health also has a negative correlation with the quality of life of workers, where several factors that generate mental illness are considered. since these risk factors are characteristic of the profession, the motorcycle taxi driver will always be prone to developing occupational diseases, such as stress, depression, anxiety, exhaustion, low self-esteem. Therefore, there is an evident need to implement and bring subsidies that contribute to improving the quality of life, reducing the damage caused to health due to the practice of the profession.

Key words: Quality of life; Motorcycle taxi drivers; SF-36; Worker's health

LISTA DE GRÁFICOS e TABELAS

Gráfico 1 – Sexo dos profissionais mototaxistas	pág 28
Gráfico 2 – Idade de profissionais mototaxistas	pág 30
Gráfico 3 – Raça/cor dos profissionais mototaxistas	pág 31
Gráfico 4 – Situação conjugal dos profissionais mototaxistas	pág 31
Gráfico 5 – Escolaridade dos profissionais mototaxistas	pág 32
Gráfico 6 – Quantidade de filho dos profissionais mototaxistas	pág 34
Gráfico 7 – Jornada de dos profissionais mototaxistas	pág 35
Gráfico 8 – Tempo de profissão dos profissionais mototaxistas	pág 37
Gráfico 9 – Outras atividades dos profissionais mototaxistas	pág 38
Tabela 1 – Domínios questionário SF-36	pág 39

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

DRT	Doença Relacionada ao Trabalho
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
OMS	Organização Mundial da Saúde
MS	Ministério da Saúde
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
QV	Qualidade de Vida
QVT	Qualidade de Vida no Trabalho
SF-36	Medical Outcomes Study Short-Form 36
SUS	Sistema Único de Saúde
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
PAIR	Perda Auditiva Induzida por Ruído
PNST	Política Nacional de Saúde do Trabalhador
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio
DPVAT	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
FENAMOTO	Federação Nacional de Mototáxis e Motoboys do Brasil
SINAN	Sistema Nacional de Agravos de Notificação
RENAST	Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. OBJETIVOS	14
2.1 OBJETIVO GERAL	14
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	14
3. REVISÃO DE LITERATURA	15
4. METODOLOGIA	22
4.1 TIPO DE PESQUISA.....	22
4.2 LOCAL E PERÍODO DA PESQUISA.....	22
4.3 PARTICIPANTES DO ESTUDO.....	23
4.4 INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS.....	24
4.5 ANÁLISE E APRESENTAÇÃO DOS DADOS.....	25
4.6 ASPECTOS ÉTICOS E LEGAIS DA PESQUISA	26
4.7 RISCOS E BENEFÍCIOS.....	26
5.RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	28
5.1 DADOS SÓCIODEMOGRÁFICOS E OCUPACIONAIS.....	28
5.2 ANÁLISE DA QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO DE MOTOTAXISTAS ATRAVÉS DO QUESTIONÁRIO SF 36.....	39
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45
REFERÊNCIAS	47
APÊNDICES	53

1. INTRODUÇÃO

O mototaxismo é uma atividade laboral que surgiu em bases informais, cujos profissionais se submetem a condições diversas para aumentar sua produtividade e lucratividade, expondo-se a múltiplos agravos, vulnerabilizando seu processo saúde/doença, podendo interferir negativamente na sua qualidade de vida. Esta caracteriza-se como uma atividade sujeita a agravos diversos, sendo estes decorrentes da exposição a acidentes por causas externas e/ou aos agentes físicos, biológicos e psicossociais (TEIXEIRA *et al.*, 2015).

Diante do aumento do número dos mototaxistas, tanto em grandes metrópoles quanto em pequenas cidades, conduz a uma questão delicada relacionada à atividade laboral: a segurança no ambiente de trabalho. Esta compreende um fator determinante no processo saúde-doença. Para que a segurança seja efetiva, faz-se necessário a compreensão de que o ambiente de trabalho, por vezes, expõe o trabalhador a situações que comprometem o equilíbrio físico, psicológico e social e que o trabalho no trânsito tem características bem definidas e que expõe excessivamente o trabalhador, em especial, o trabalhador mototaxista (LIMA *et al.*, 2016).

Neste contexto, essa exposição múltipla pode influenciar negativamente na qualidade de vida e declínio progressivo nas condições de saúde destes trabalhadores, interferindo nos aspectos psicossociais da sua vida pessoal e laboral, bem como daqueles que com eles convivem, como familiares, usuários do serviço e demais envolvidos (TEIXEIRA *et al.*, 2015).

Entretanto, a atividade de mototaxista vem se consolidando na maioria das cidades brasileiras, como uma solução de transporte de baixo custo que proporciona agilidade e fluidez urbana para os usuários e garante, ainda, uma fonte de renda para o profissional (GOMES, 2018).

Com o alto índice de desemprego, a renda das famílias caiu consideravelmente, obrigando alguns indivíduos a realizarem atividades alternativas para obter uma fonte de renda com atividades temporárias, que podem se tornar rentáveis como estratégias para fugir da crise econômica, dessa forma é possível destacar dentre essas alternativas como o mototaxismo. O mototáxi é visto como um tipo de transporte público, no qual o passageiro tem ampla liberdade de escolha de local de embarque e desembarque, diferentemente de outros veículos pesados (GOMES, 2018).

Diante do destaque deste serviço, esta categoria nos últimos anos vem conseguindo avanços no sentido de aprovações de leis municipais que regularizem o seu funcionamento. A lei federal 12.009/09 que dispõe sobre a atividade de mototaxista, prevê que cada município deve criar suas leis específicas para regulamentar a profissão seguindo as diretrizes

determinadas na legislação federal. Configura-se para essa categoria um avanço considerável, tenha visto que até então, as regulamentações quanto ao serviço se colocavam a cargo exclusivamente das esferas municipais, faltando um consenso quanto a sua legitimidade (SILVA; OLIVEIRA; FONTANA, 2011).

Apesar dos avanços na profissão existe uma grande preocupação com os acidentes. Em 2018, os acidentes de trânsito causaram 183,4 mil internações que custaram R\$ 265 milhões ao Sistema Único de Saúde (SUS). Esses acidentes respondem por boa parte das internações hospitalares e pela maioria dos atendimentos de urgência e emergência, que geram altos custos sociais, como cuidados em saúde, perdas materiais e despesas previdenciárias, além de grande sofrimento para as vítimas e seus familiares (BRASIL, 2018).

Já no período de janeiro a junho de 2019 as regiões Sudeste e Nordeste concentraram a maior incidência dos acidentes com vítimas fatais (34% e 32%, respectivamente), sendo que na primeira região a maior participação foi dos automóveis (42%) e na segunda região predominaram os acidentes fatais com motocicletas (65%), (DPVAT, 2019).

Dados mostram que 88% das indenizações por morte em acidentes com motocicletas foram para vítimas do sexo masculino. Para os casos de vítimas com sequelas permanentes, 79% das indenizações por acidentes com motocicletas também foram para vítimas do sexo masculino, enquanto as indenizações por acidentes com os demais veículos, pagas também para os homens, representaram 66%, o que demonstra que a concentração de vítimas do sexo masculino é maior nos acidentes com motocicletas do que com os demais veículos, (DPVAT, 2019).

Segundo dados da Seguradora Líder, que administra o Seguro DPVAT, entre janeiro e junho de 2020 foram pagas 90.581 indenizações para as pessoas que ficaram com algum tipo de invalidez permanente e 26.686 receberam o reembolso de despesas médicas e suplementares após ocorrências com motocicletas. Quanto ao perfil das vítimas, os motociclistas são os mais atingidos e, em seguida, aparecem os pedestres (DPVAT, 2020).

A causalidade dos acidentes envolvendo os motociclistas é multifatorial e relacionada aos seguintes aspectos: vulnerabilidade devida ao tipo de veículo, aumento vertiginoso da frota, segurança viária e veicular e comportamentos de risco. Além da utilização crescente deste veículo como instrumento de trabalho sem uma abordagem voltada para a segurança laboral (MASCARENHAS *et al.*, 2016).

Os acidentes de trânsito, como causas de mortes de pessoas no exercício laboral, entrelaçam o mundo do trabalho, em que predominam condições de trabalho degradadas, com

o mundo do não-trabalho e da violência urbana, destacando, dentre os trabalhadores atingidos, aqueles envolvidos no mercado informal de trabalho. Este mercado informal de trabalho brasileiro, uma das profissões que mais cresce é a dos motociclistas profissionais, que engloba mototaxistas e motoboys (AMORIM *et al.*, 2012).

No entanto em média, os homens vivem menos do que as mulheres. Isto está mais ligado aos hábitos de vida do que à genética. Isso porque as pessoas do sexo masculino se preocupam menos com a saúde. Os homens tendem a adiar o máximo ir ao médico por diversos motivos, seja pelo que se diz não ter tempo, medo ou até mesmo a questão cultural enraizada de que o homem é forte. A falta de cuidados com a saúde do homem faz com que mais da metade deles já cheguem ao consultório médico com doenças em estágio avançado.

A exposição a condições de trabalho precárias prejudica não apenas a segurança do trabalhador, mas também a saúde e sua qualidade de vida. No que tange a qualidade de vida, relacionada à saúde está centrada em uma avaliação subjetiva do indivíduo, porém relacionada ao impacto do estado de saúde sobre a capacidade de viver bem e configura-se como uma das mais antigas preocupações da humanidade, e, conseqüentemente, o ato de cuidar da saúde é algo inerente a esses anseios (TEIXEIRA, 2015).

Verifica-se a necessidade de compreender a dimensão da qualidade de vida voltada ao mototaxista, pois a condição do ambiente de trabalho contribui para uma vida cheia de desordens físicas e emocionais, pelo fato de estarem expostos a longos períodos de jornada de trabalho, diurno e noturno, atividades manuais repetitivas e insatisfações com o ambiente laboral.

Esses fatores são considerados como riscos potenciais ao aparecimento de problemas de saúde. Essa exposição pode comprometer negativamente na qualidade de vida (QV), ao mesmo tempo em que proporciona o declínio nas condições de saúde desse grupo de trabalhadores tornando-se relevante conhecer a influência das condições de trabalho na QV de mototaxistas, visto que o tema ainda é pouco estudado na literatura científica nacional e internacional (OLIVEIRA *et al.*, 2016).

Mediante ao contexto, o estudo buscou investigar qual a percepção dos mototaxistas sobre a qualidade de vida no desenvolvimento de sua atividade laboral. Nesse sentido, a pesquisa justifica-se por uma inquietação pessoal ao cursar a disciplina enfermagem em saúde do trabalhador, em que a autora pôde refletir a respeito dos problemas enfrentados, sobre os riscos inerentes em que estão expostos para a realização do seu trabalho.

Este estudo torna-se relevante ao constatar a necessidade de explorar a área da pesquisa em abrangência a qualidade de vida dos mototaxistas para servir de reflexo para futuros projetos. Possui relevância social, pois retrata a saúde ao contribuir para uma análise crítica das

práticas laborais podendo assim favorecer o desenvolvimento de uma assistência qualificada a este trabalhador.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

- ✓ Analisar a qualidade de vida no trabalho de trabalhadores mototaxistas em Crato-Ceará.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ✓ Identificar as características sociodemográficas e profissionais de mototaxistas em Crato, Ceará e a influência na qualidade de vida;
- ✓ Investigar os oito domínios do instrumento SF36 e identificar as principais dimensões que interferem na qualidade de vida dos mototaxistas

3 REVISÃO DE LITERATURA

3.1 CONTEXTO HISTÓRICO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO E OS RISCOS OCUPACIONAIS

A história do trabalho tem origem antiga e remota, porém o seu ápice se deu no século XVIII com a Revolução Industrial, a qual o trabalhador evoluiu em suas conquistas ao longo do tempo em meio a muitas dificuldades e lutas sindicais (MAEDA, 2016).

No decorrer do século XX que o trabalho recebeu a configuração que hoje vem assumindo. Novas formas de organização do trabalho surgiram para modificar sua natureza. Observa-se o desaparecimento de empregos permanentes e duradouros e, simultaneamente, o surgimento de novas tecnologias e formas inovadoras de organização do trabalho, assim como novas formas de trabalho. Dessa forma, as concepções de trabalho resultam de um processo de criação histórica, no qual o desenvolvimento e a propagação de cada uma são concomitantes à evolução dos modos e relações de produção, da organização da sociedade como um todo e das formas de conhecimento humano. Assim, a criação de cada concepção do trabalho associa-se a interesses econômicos, ideológicos e políticos (NEVES *et al.*, 2018).

Entretanto os avanços da modernidade nos campos tecnológicos e de produção geram preocupações quanto às relações no trabalho e a lucratividade, desencadeando um cenário com tarefas complexas e de rápida execução, propícias ao aparecimento de doenças e agravos relacionados ao trabalho. Os riscos ocupacionais são facilmente identificados, quando há um acompanhamento sistemático do local de trabalho, através dos profissionais responsáveis pela gestão da segurança e saúde da empresa. Tais métodos representam uma forma eficiente de garantir um local de trabalho seguro e com condições adequadas para realização das atividades laborais (ULGUIM; MUNIZ; WINIK, 2018).

A constitucionalização do Direito do Trabalho, também chamada de Direito Constitucional do Trabalho ou Constitucionalismo Social, se caracteriza por ser um “conjunto de normas e princípios constitucionais concernentes à proteção dos direitos dos trabalhadores”. Esse movimento de constitucionalização do Direito do Trabalho consagra os princípios e valores do ordenamento jurídico, em especial o da dignidade da pessoa humana, pois se preocupa com a valorização da pessoa do trabalhador, o qual deve ser protegido contra arbitrariedades do Estado e do empregador, de condições prejudiciais à sua saúde e bem-estar, ao trabalho desumano, degradante e cruel, (COIMBRA; WITTCKIND, 2016)

Os riscos ocupacionais e as vulnerabilidades impostas aos trabalhadores estão relacionados, principalmente, à deficiência de recursos para realização do trabalho, à violência física e moral e ao desgaste emocional dado pelo contexto socioeconômico-cultural no qual o trabalho está inserido (FERREIRA *et al.*, 2018).

Entretanto o conjunto de danos ou de agravos que incide sobre a saúde do trabalhador, causado, desencadeado ou agravado por fatores provocados pela exposição a riscos presentes no local de trabalho ou pelas condições em que ele é exercido é considerado Doença Relacionada ao Trabalho (DRT), além de causarem incapacidade, em casos extremos podem causar a morte dos trabalhadores. Desta maneira, conhecer, identificar e notificar estas condições torna-se indispensável na adoção de práticas de prevenção de agravos e de promoção da saúde do trabalhador, (ULGUIM; MUNIZ; WINIK, 2018).

3.2 CONTEXTUALIZANDO O MOTOTAXISMO NO BRASIL

As transformações econômicas verificadas em âmbito mundial nas últimas décadas do século XX repercutiram drasticamente no mundo do trabalho, provocando elevação das taxas de desemprego, declínio do assalariamento e flexibilização da legislação de trabalho, que subtraíram os direitos trabalhistas e a proteção salarial do trabalhador. Os grupos desfavorecidos nos direitos sociais sofreram mais com as transformações econômicas impostas pelas crises econômicas do final do século XX. Diante disso, grande contingente de trabalhadores se viu obrigado a buscar novas opções de trabalho, a fim de garantir sua sobrevivência e de sua família. E o setor informal foi o setor econômico que mais abrigou estes trabalhadores desempregados (MELO, 2013).

Mototaxistas constituem-se, então, em uma categoria de trabalhadores não oficializada que já se proliferou em todo o país e as autoridades já admitem que a função de motoboy e mototaxistas é irreversível e se proibida gerará caos social. Esta categoria apesar do não reconhecimento como trabalhadores do mercado formal tem se mobilizado e conseguido aprovações de leis municipais que regularizem o seu funcionamento (SILVA *et al.*, 2009).

A profissão de mototaxista é definida como o serviço de transporte individual remunerado de passageiros em motocicletas. Os mototaxistas são os profissionais responsáveis pela condução do veículo para o transporte dos passageiros. O serviço de mototáxi pode ser classificado como transporte semipúblico ou paratransito, já que pode ser oferecido a qualquer hora e em qualquer lugar. Em sua maioria, são trabalhadores autônomos, que exercem sua profissão na informalidade (FREITAS, 2015).

O mototaxismo é uma atividade laboral que surgiu em bases informais, cujos profissionais se submetem a condições diversas para aumentar sua produtividade e lucratividade, expondo-se a múltiplos agravos e vulnerabilizando seu processo saúde/doença, podendo interferir negativamente na sua qualidade de vida (TEIXEIRA et al., 2015).

No mercado informal de trabalho brasileiro, uma das profissões que mais crescem é a dos motociclistas profissionais, a exemplo dos mototaxistas. Esta atividade profissional representa uma opção importante de trabalho pela autonomia na realização deste e pela possibilidade razoável de produção de renda. Os mototaxistas são profissionais responsáveis pela condução do veículo para o transporte de passageiros (ALBUQUERQUE *et al.*, 2012).

O primeiro sistema de transporte alternativo utilizando motocicletas como veículo para transportar clientes surgiu na década de 1990, em Crateús, na região Norte do Ceará. Desde então, várias cidades do Ceará e de outros estados adotaram esse sistema como uma alternativa no transporte urbano, tornando-se uma ocupação e importante fonte de renda. No entanto, se Crateús foi a cidade onde nasceu o sistema, Sobral foi o primeiro município a regulamentar a profissão de mototáxi, por meio da Lei N.º 110/1996. O sistema desenvolvido em Sobral foi utilizado como modelo para várias outras cidades do Nordeste e de outras regiões do Brasil (ALBUQUERQUE et al., 2012).

Por óbvio, era de se esperar que referido serviço se espalhasse com velocidade nas cidades brasileiras, nas quais, o panorama traçado, se encontrava intensificado diante de processos de urbanização desacompanhados de um planejamento integrador, com a marginalização de parte da sociedade, resultando em um quadro de exclusão, de agravamento das desigualdades sociais e segregação espacial, como a problemática proximidade de mundos tão diferentes (ALMEIDA, 2016).

A ocupação foi regulamentada a partir da Lei nº 12.009/2009, permitindo benefícios como o reconhecimento da profissão pela justiça e pelo poder público. Inicialmente, a nova modalidade de trabalho, o mototáxi, não foi recebida de forma positiva pelos taxistas, assim como vemos, atualmente, ocorrer com o *Uber*, serviço de táxi que funciona como um serviço de carona remunerada (MACEDO; COSTA; JUSTO, 2019).

Esta atividade profissional representa uma opção importante de sobrevivência pela autonomia na realização do trabalho e pela possibilidade razoável de produção de renda. Os mototaxistas são profissionais responsáveis pela condução do veículo para o transporte de passageiros e os motoboys pelo transporte de documentos, valores, mercadorias e encomendas (AMORIM *et al.*, 2012).

O trabalho realizado no trânsito das grandes cidades apresenta características como a rotina, condições de trabalho inadequadas, jornadas excessivas, noites mal dormidas, hábitos alimentares inadequados e violência urbana. É, portanto, um ambiente caracterizado por uma diversidade de riscos, sobretudo para aqueles que dele necessitam para sobreviver. Nesse contexto, verifica-se o aumento do número de acidentes de trabalho relacionados ao trânsito, o que evidencia a realidade dos acidentes de trabalho associados à violência urbana, bem como às mortes por causas externas, dentre as quais se destacam os acidentes de trânsito (OLIVEIRA; MATOS FILHO; ARAÚJO, 2012).

Todavia, o ritmo intenso de trabalho somado às precariedades do trânsito expõe os profissionais dessa área ao desgaste físico e mental, o que diminui os reflexos e a atenção exigidos no tráfego, além de favorecer o risco de acidentes e aumentar a probabilidade do aparecimento de distúrbios do sono, fadiga, irritabilidade, sedentarismo e entre outros problemas. A precária condição laboral a qual os mototaxistas estão expostos pode influenciar negativamente na qualidade de vida (QV) desses trabalhadores e, por consequência, ocasionar um progressivo declínio na saúde física e mental dos mesmos (FREITAS, 2015).

O trabalho em turnos pode ter efeitos sobre a saúde e incidir sobre a qualidade de vida. Inversões nos turnos de trabalho alteram o ciclo sono-vigília e trazem prejuízos à capacidade funcional (SILVA; OLIVEIRA; FONTANA, 2012).

Por se tratar de uma categoria profissional recente, o crescimento deste setor de serviços não está atrelado à implantação de ações preventivas que alcancem estes trabalhadores, sendo também uma classe pouco investigada quanto a suas condições de trabalho. Este fato aumenta a possibilidade de ocorrência de acidentes de trabalho, que, no caso dos mototaxistas, é um acidente de trânsito. Estes trabalhadores também estão sujeitos a 298 outros agravos à saúde, já que desempenham uma atividade realizada nas ruas, com constante exposição física, condicionados a fatores estressores decorrentes da intensa exposição ao trânsito, bem como outros fatores ambientais (SANTOS et al., 2018).

Diante disso o Ministério da (MS) monitora, por meio do Sistema Nacional de Agravos de Notificação – Sinan, nove doenças e agravos relacionados ao trabalho, a saber: acidentes de trabalho grave, acidente de trabalho com exposição a material biológico, intoxicação exógena, câncer, dermatose, pneumoconiose, perda auditiva induzida por ruído (PAIR), lesões por esforços repetitivos e distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho (LER/Dort) e transtorno mental. Além desses agravos, também são acompanhadas as doenças que compõem a Lista de Doenças Relacionadas ao Trabalho (BRASIL, 2020).

Neste sentido, a Política Nacional de Saúde do Trabalhador (PNST) instituída em 2012 tem entre seus objetivos promover saúde, ambientes e processos de trabalhos saudáveis, incorporar a categoria trabalho como determinante do processo saúde-doença e assegurar que a identificação da situação do trabalho dos usuários seja considerada nas ações e nos serviços de saúde do SUS (MARCACINE *et al.*, 2019).

3.3 FATORES DE RISCO NA PROFISSÃO DE MOTOTÁXI

No Brasil, os mototaxistas são oriundos do mercado informal de trabalho e têm se configurado em uma categoria de trabalhadores cujo objetivo soma-se aos esforços de enfrentamento do caos que representa o transporte público, principalmente nas grandes cidades. Esses trabalhadores exercem suas atividades a céu aberto e estão expostos, constantemente, aos riscos presentes no trânsito, tais como superlotação de veículos, acidentes, elevados níveis de poluição do ar, assaltos, agressões, altas temperaturas, entre outros (TEIXEIRA *et al.*, 2015).

Tanto nas grandes metrópoles como nas pequenas cidades, observa-se um aumento de serviços alternativos que usam a motocicleta como meio de transporte de mercadorias e de pessoas, compondo uma profissão exposta a agravos decorrentes da exposição a acidentes por causas externas e/ou aos agentes físicos, biológicos e psicossociais. Neste panorama insere-se a atividade do mototaxista (SILVA; OLIVEIRA; FONTANA, 2012).

Apesar dos diversos estudos sobre as condições de trabalho e problemas de saúde em motoristas, a literatura nacional e internacional é escassa quando se trata de motociclistas. Estudo em Cartagena, na Espanha, por exemplo, investigou as condições de trabalhos de 423 mototaxistas. Os autores verificaram que essa profissão é uma opção para quem possui baixa escolaridade, baixa condição econômica ou estão desempregados e, portanto, se submetem às condições inadequadas de trabalho, tais como exposição ao ruído intenso, intempéries climáticas, umidade, poeira, entre outras (CONTO; GERGES; GONÇALVES, 2018).

Destaca-se que em 2017, pela primeira vez na série histórica da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD), o número de empregados sem carteira e de trabalhadores autônomos, somados, superou a quantidade de empregados com carteira assinada. Salienta-se ainda a elevação do número de desempregados e a diminuição da qualidade da inserção no mercado de trabalho, evidente no crescimento da participação de trabalhadores autônomos, terceirizados e informais, o que pode gerar vulnerabilidade de saúde e de vida (BRASIL, 2020).

3.4 QUALIDADE DE VIDA DO TRABALHADOR MOTOTAXISTA

O termo qualidade de vida (QV) é entendido dentro do aspecto multifatorial e consiste na percepção que o indivíduo possui de sua posição na vida, no contexto da cultura e sistemas de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações (MARCACINE et al., 2019).

A qualidade de vida é considerada um conjunto de características que contribui para o bem-estar das pessoas, é um conceito particular a cada indivíduo ou grupo, os quais reconhecem a percepção sobre o seu bem-estar. No entanto, esse elemento depende de múltiplos fatores, que fazem parte da necessidade individual de cada população. Dentre eles, destacam-se fatores relacionados à saúde, ao lazer, à longevidade, ao trabalho, às relações familiares e sociais, à espiritualidade, entre outros (SILVA et al., 2018).

A qualidade de vida (QV) de trabalhadores do trânsito tem sido foco de atenção, sendo os motociclistas os mais susceptíveis a acidentes e exposição a poluentes. Esses fatores, somados à prática tabagista, podem gerar transtornos respiratórios e influenciar na QV do trabalhador; (SILVA et al. (2018).

O profissional mototaxista, além de estar constantemente sujeito a riscos de acidentes, convive com fatores como o estresse e o ruído do trânsito, pressão decorrente das exigências de cumprimento de horário, entre outros, que podem desencadear adoecimento físico ou mental (SILVA et al (2018).

Dessa forma, visto que esses fatores de risco são próprios da profissão, o mototaxista estará sempre propenso a desenvolver doenças ocupacionais, tais como, ansiedade, esgotamento, depressão etc., bem como doenças musculoesqueléticas, incluindo dor nas costas e pescoço ou ainda, patologias como hipertensão e diabetes, afetando, assim, a sua QV (SILVA, CAMARGO, 2011).

3.5 ASSISTÊNCIA DE ENFERMAGEM NA SAÚDE DO TRABALHADOR

A enfermagem está consolidada enquanto ciência, apresentando corpo de conhecimento científico consistente e expressivo desenvolvimento de ações de pesquisa, com crescente produção e publicação do conhecimento científico. Ocupa posição significativa no atual contexto social brasileiro como profissão, com funções de promoção de saúde e qualidade de vida, de prevenção de doenças e agravos à saúde e de assistência ao indivíduo e aos grupos, com destaque ainda para as ações de ensino, gerenciamento, auditoria, saúde e segurança no

trabalho, entre outras, com reconhecimento como um bem social (MATOS; SILVA; LIMA, 2017).

A saúde do trabalhador estabelece uma nova forma de compreensão das relações entre saúde e trabalho e propõe uma nova prática de atenção à saúde dos trabalhadores e intervenção nos ambientes de trabalho aliada ao saber do trabalhador sobre seu ambiente de trabalho e suas vivências das situações de desgaste e reprodução. A utilização da terminologia “saúde do trabalhador” visa entender as relações entre o trabalho e o processo saúde/doença. Neste contexto, o processo de enfermagem dentro da saúde do trabalhador consiste em promoção de cuidados e proteção aos trabalhadores, a fim de torná-los conscientes dos riscos a que estão expostos e fazer com que participem do seu autocuidado, com isso, pretende-se minimizar os riscos ocupacionais; (ALEXANDRINO; COUTINHO, 2013).

Assim, a Saúde do Trabalhador é implementada como modelo de atenção multidisciplinar que considera a participação dos trabalhadores na compreensão do impacto do trabalho sobre o processo saúde-doença. Esse modelo foi criado pelo Estado, através do Sistema Único de Saúde (SUS), que direciona ações para assistir o trabalhador em todo o território nacional, por meio da Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do trabalhador - RENAST e dos Centros de Referência em Saúde do Trabalhador – (CEREST) (MARZIALE et al., 2010).

Mediante contexto, percebe-se que o papel da enfermagem diante do cenário crescente de estudo sobre a qualidade de vida e segurança do trabalho tem sido fundamental na conscientização do trabalhador em sua rotina diária, buscando desde a frequente utilização de EPI's, correção ergonômica e até o absenteísmo e presenteísmo.

4 METODOLOGIA

4.1 TIPO DE PESQUISA

Tratou-se de uma pesquisa de caráter descritivo, exploratória, com abordagem quanti-qualitativa, pois se configurou como a melhor opção para o alcance dos objetivos do estudo.

Os estudos exploratório-descritivos combinados: tem por objetivo descrever completamente determinado fenômeno, como, por exemplo, o estudo de um caso para o qual são realizadas análises empíricas e teóricas. Podem ser encontradas tanto descrições quantitativas e/ou qualitativas quanto acumulação de informações detalhadas, como as obtidas por intermédio da observação participante. Dá-se precedência ao caráter representativo sistemático e, em consequência, aos procedimentos de amostragem flexíveis. (MARCONI; LAKATOS, 2017).

A pesquisa quantitativa apoiou-se em um modelo de conhecimento chamado positivista, em que prevalece a preocupação estatístico-matemática e tem a pretensão de ter acesso racional à essência dos objetos e fenômenos examinados. Tem como característica a configuração experimental (MARCONI; LAKATOS, 2017).

Já a pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se ocupa, nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes (MARCONI; LAKATOS, 2017).

As pesquisas Quali-Quantí são desenvolvidas em duas etapas de pesquisa: primeiramente é conduzida a fase qualitativa para se conhecer o fenômeno estudado. De posse dessas informações, parte-se para a construção de um questionário fechado e o aplica no setor. Depois da tabulação, é feita a análise dos dados com o auxílio de instrumentos estatísticos. (PEREIRA *et al.*, 2018).

4.2 LOCAL E PERÍODO DA PESQUISA

A pesquisa foi desenvolvida no município de Crato-Ceará em pontos de mototáxi reconhecidos junto ao Departamento Municipal de Trânsito-Demutran. Inicialmente foi feito contato com o departamento municipal de trânsito- Demutran e verificado que existem cadastrados 148 postos de mototaxistas no referido município. A coleta foi realizada entre abril e maio de 2021.

A Região Metropolitana da Cariri legitimação posterior a conurbação CRAJUBAR-Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, vem coroar um processo histórico de ocupação do interior cearense, mais especificamente na região do Cariri, propiciadas pelas condições aquíferas da Chapada do Araripe, bem como a construção de sua história política, marco da territorialidade caririense (SIEBRA, 2013).

Crato é uma cidade com uma população geral no último censo de 121.428 pessoas, conforme os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. Foi criada com a denominação de Crato, pela Provisão de 06-01-1768 e elevada à condição de cidade com denominação de Crato pela Lei Provincial n.º 628, de 17-10-1853 (IBGE, 2010).

O Departamento Municipal de Trânsito e de Transportes (Demutran) é o órgão responsável pela fiscalização de trânsito e de transportes, pela engenharia de tráfego, sinalização das vias e pela educação de trânsito. Os serviços de transporte público de passageiro em veículo automotor tipo motocicleta no município de Crato, serão administrados pelo DEMUTRAN - Departamento Municipal de Trânsito, podendo ser ouvida a entidade representativa, (LEI Nº. 2.627/2010.P 9).

4.3 PARTICIPANTES DO ESTUDO

Os participantes da pesquisa foram trabalhadores mototaxistas regularmente credenciados e em atuação nos devidos pontos de mototáxi reconhecidos junto ao Departamento Municipal de Trânsito-Demutran.

Atualmente encontram-se cadastrados no Departamento Nacional de trânsito-Demutran, 791 (setecentos e noventa e um) mototaxistas credenciados. Estes estão distribuídos em 148 (Cento e quarenta e oito) pontos de mototaxista do município de Crato- CE (PESQUISA DIRETA).

Para o universo citado acima, considerando uma margem de confiança de 95%, dispondo do cálculo estatístico para a amostragem, o resultado deveria ser 259 pesquisados. Entretanto, os dados do DEMUTRAN não são atualizados e não teremos o número real de mototaxistas ativos.

A pesquisa de campo ocorreu de abril a maio de 2021, onde foram pesquisados os pontos no centro da cidade e adjacências. As informações quantitativas por ponto eram obtidas através dos próprios mototaxistas, que informavam quantos estavam ativos e muitas vezes o melhor horário, assim um mesmo ponto foi visitado até 4 vezes. A amostra deste estudo foi composta

por 62 mototaxistas, desse quantitativo, na qual foi adotado um percentual de 5% de margem de erro e 95% de confiança.

Para a seleção dos participantes foram definidos critérios de inclusão e exclusão. Dentre os critérios de inclusão destaca-se: os mototaxistas que atuam de maneira credenciada e regular; trabalhar no mínimo há seis meses nessa função, estejam trabalhando no período da coleta de dados e aceitem participar do estudo.

Foram excluídos da pesquisa mototaxistas que estão exercendo a profissão há menos de seis meses, ter outra profissão formal além da de mototaxista e que estejam com irregularidades junto ao setor de transporte público.

4.4 INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

Para a coleta de dados, foram utilizados dois instrumentos. O primeiro foi um questionário semiestruturado, cujas questões buscam identificar as características sociodemográficas do trabalhador mototaxista, além de dados referentes ao exercício da profissão: identificação, idade, cor, estado civil, número de filhos, escolaridade, número de filhos, horas de trabalho e tempo de atuação como mototaxista.

O segundo instrumento utilizado foi o questionário SF36 que tem por objetivo avaliar a qualidade de vida de forma multidimensional. É composto por 36 questões que são divididas em oito domínios: capacidade funcional, aspectos físicos, dor, estado geral de saúde, vitalidade, aspectos sociais, aspectos emocionais e saúde mental. Para cada domínio supracitada há escore que avalia a qualidade de vida. Cada domínio tem escore, que vai de 0 a 100, onde zero é pior e 100 é melhor.

A coleta de dados ocorreu mediante autorização do Departamento Municipal de Trânsito – Demutran, órgão regulamentador desses profissionais. A abordagem foi realizada diretamente nos pontos. Os trabalhadores mototaxistas foram convidados a participar da pesquisa e assinarem o TCLE (APÊNDICE B). Posteriormente, esses profissionais receberam os questionários.

Eles receberam as instruções necessárias sobre os questionários que seriam aplicados. O tempo de aplicação de cada questionário foi entre 5 e 15 minutos.

Após ter realizado esse contato inicial com os profissionais nos postos de trabalho, foi necessário adequar-se à rotina deles, com por exemplo: o mototaxista dava início nas respostas, mas logo aparecia uma corrida, então tinha que esperar o mototaxista voltar da corrida para concluir. Outros fatores que dificultaram foi o turno, o turno da tarde tinha poucos mototaxistas,

porque muitos trabalham somente pela manhã, muitos também estavam afastados por conta da pandemia, ou por terem arranjado outros empregos. Houve recusas por alegarem não ter tempo de preencher muitos papéis, ou para não perder corrida. Percebeu-se também medo por acharem que pudesse ser algum tipo de fraude.

Entretanto, o questionário é um instrumento de coleta de dados, constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas por escrito e sem a presença do entrevistador. (MARCONI; LAKATOS, 2017).

O questionário padronizado Short Form Health Survey (SF-36) é um instrumento inespecífico criado para a avaliação da qualidade de vida. Trata-se de um questionário multidimensional constituído por 36 itens, engloba oito dimensões ou componentes. Avalia tanto os aspectos negativos de saúde (doença ou enfermidade), como os aspectos positivos (bem-estar) (LAGUARDIA *et al.*, 2013).

4.5 ANÁLISE E APRESENTAÇÃO DOS DADOS

De posse dos dados foram verificadas as respostas de cada questionário aplicado. A ferramenta Microsoft Excel® versão 2018, foi utilizada para tabulação dos dados referentes ao perfil sociodemográfico. Já o software estatístico SPSS (Statistical Package Social Sciences) versão 17.0, foi utilizado para verificação da análise estatística sobre a qualidade de vida, para a obtenção média e desvio padrão através dos domínios do questionário SF-36.

Para a obtenção dos escores dos 8 domínios do questionário SF-36 foi realizado o cálculo abaixo.

Domínio: Valor obtido nas questões correspondentes – limite inferior x 100

Variação (Score Range)

Conforme a análise estatística descrita e inferencial os dados foram apresentados sob forma de gráficos e tabelas.

A análise de conteúdo é uma técnica de análise das comunicações, que irá analisar o que foi dito nas entrevistas ou observado pelo pesquisador. Na análise do material, busca-se classificá-los em temas ou categorias que auxiliam na compreensão do que está por trás dos discursos (ANDRESSA HENNIG SILVA, 2015).

As tabelas fazem a organização inicial dos dados coletados, de forma organizada e clara. Podem ser simples, de dupla entrada e de distribuição de frequência. As “tabelas simples são aquelas que apresentam informações de apenas uma variável”, já as “tabelas de dupla entrada

são aquelas que apresentam informações relacionando as duas variáveis.” As tabelas de distribuição de frequência são definidas, como “tabelas que sistematizam a ocorrência dos dados de uma variável, seja segundo suas categorias (nominal ou ordinal), valores (discreta) ou faixas (contínuas); (SANTOS; ROSA, 2018).

Os gráficos são definidos como uma forma de apresentação dos dados estatísticos, cujo objetivo é o de produzir, no investigador ou no público em geral, uma impressão mais rápida e viva do fenômeno em estudo.’ A representação gráfica deve obedecer a alguns requisitos, tais como: simplicidade, clareza e veracidade, (SANTOS; ROSA, 2018).

4.6 ASPECTOS ÉTICOS E LEGAIS DA PESQUISA

O estudo foi realizado obedecendo aos princípios éticos da pesquisa com seres humanos descritos na Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. A presente resolução incorpora, sob a ótica do indivíduo e das coletividades, referenciais da bioética, tais como, autonomia, não maleficência, beneficência, justiça e equidade, dentre outros, e visa a assegurar os direitos e deveres que dizem respeito aos participantes da pesquisa, à comunidade científica e ao estado considerando o respeito pela dignidade humana e pela especial proteção devida aos participantes das pesquisas científicas envolvendo seres humanos. (BRASIL, 2012).

O estudo foi encaminhado ao comitê de ética em pesquisa do Centro Universitário Doutor Leão Sampaio e aguarda parecer, o estudo procedeu mediante solicitação da autorização do superintendente do Departamento Municipal de Trânsito - Demutran para a realização da pesquisa. (APÊNDICE A), em seguida ocorreu o contato com os participantes do estudo e após assinatura do Termo de consentimento livre e esclarecido (APÊNDICE B) e do Termo de Consentimento Pós Esclarecido (APÊNDICE C) ocorreu o início da coleta de dados através dos instrumentos questionário semiestruturado (APÊNDICE D) e o questionário SF36 (APÊNDICE E).

4.7 RISCOS E BENEFÍCIOS

Os riscos da realização da pesquisa são riscos mínimos e estão relacionados a possíveis constrangimentos dos participantes a respeito das perguntas feitas, da insegurança quanto ao sigilo das informações repassadas, do anseio em ter suas dúvidas respondidas. O autor assegura que tais riscos serão evitados ao garantir aos participantes que haverá segurança e sigilo e que todas as suas inquietações serão trabalhadas e discutidas no momento da coleta de dados.

Os benefícios da pesquisa incluem a obtenção de um estudo que contribuirão para a construção de um debate social sobre a percepção da qualidade de vida com embasamento científico a respeito do tema em questão e possibilitará aos profissionais mototaxistas uma compreensão acerca dos direitos dos direitos e dos seus deveres como mototaxistas, além de contribuir para o desenvolvimento profissional daqueles que porventura desejam atuam frente a mesma atividade.

O pesquisador salienta que a realização da coleta de dados em campo foi feita respeitando os protocolos do Ministério da Saúde (MS) e Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre a utilização de máscaras de todos os participantes e pesquisador, da higienização constante das mãos e utilização de álcool gel.

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O estudo foi desenvolvido com profissionais mototaxistas em Crato-Ceará, mediante um levantamento dos profissionais que estavam regulamentados no referido município.

O primeiro aspecto levantado na pesquisa se refere ao perfil geral dos mototaxistas, nesta categoria abordou-se a ordenação dos dados de modo a expor as características sociodemográficas, como idade, sexo, raça, estado civil, escolaridade e sobre a quantidade de filhos.

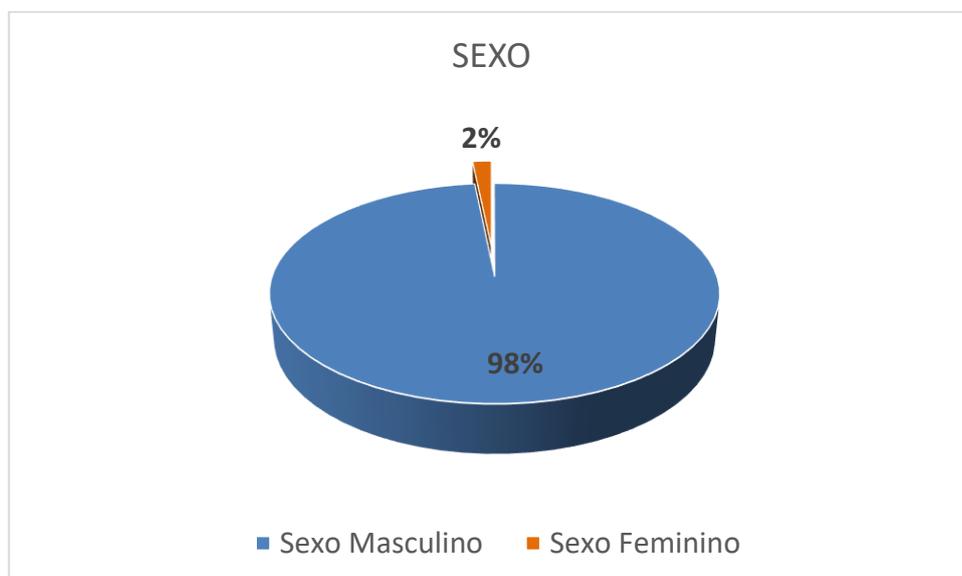
De acordo com os achados nas características do perfil sociodemográfico, houve predominância de indivíduos do sexo masculino, variando com média de idade de 31 a 50 anos, com situação conjugal casados e com filhos, sendo que maior parte tinha até dois filhos. A maioria dos trabalhadores se referiram raça/cor parda. O nível de escolaridade dos profissionais foi principalmente o ensino médio.

Foram ainda investigados aspectos quanto às características profissionais, destacando mototaxistas sem outro trabalho/ ocupação, na atividade há mais de quinze anos, com uma carga horária diária de mais de 8 horas.

A seguir serão apresentados gráficos com os dados relatos e em seguida feita a discussão dos mesmos.

5.1 – DADOS SÓCIODEMOGRÁFICOS E OCUPACIONAIS

Gráfico 1: Sexo dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021



Fonte: pesquisa direta, 2021

O gráfico revela que 98% (n=61) são do sexo masculino e 2% (n=1) são do sexo feminino. Conforme os dados analisados, evidenciou-se através dos aspectos sociodemográficos uma predominância do sexo masculino. Em outros estudos foi possível avaliar essa prevalência.

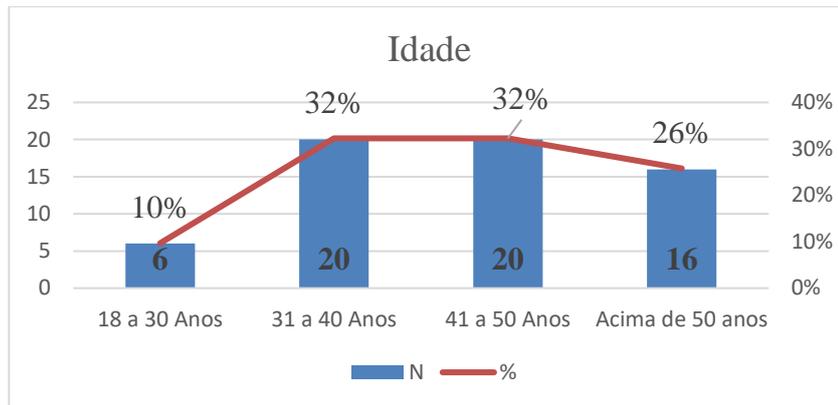
O estudo realizado por Leite (2011), revelou que em relação ao sexo quase a totalidade dos entrevistados são do sexo masculino. Configurando uma categoria - pelo menos no município de Corumbá, como predominantemente masculina. Visto que 99,14% são do sexo masculino e apenas 0,86% pertencem ao sexo feminino. Observou-se que no município do Crato, também há uma predominância em relação ao sexo masculino.

Em um outro estudo realizado por Teixeira (2017), em Jequié -BA, demonstrou também uma predominância em relação ao sexo masculino e associando que o homem tem maior exposição aos riscos inerentes a profissão como, sendo um dos principais, os acidentes de trânsito, inclusive fatais.

A prevalência de homens nesse categoria profissional e a relação da profissão com um risco elevado de acidentes leva ao entendimento que a maior frequência de acidentes de trânsito e óbitos de motociclistas, dado o universo, é consideravelmente maior em pessoas do sexo masculino supondo-se que o gênero é um fator de risco no que se refere a qualidade de vida.

Teixeira (2017), em seu estudo diz que entre os 392 mototaxistas recrutados, quanto às variáveis sociodemográficas, predominaram sexo masculino (392; 98,0%). Levando em consideração os estudos já realizados, os achados em relação ao sexo dos mototaxistas do Crato, corroboram com os estudos realizados por Leite (2011) e Teixeira (2017).

Segundo relato da única mototaxista participante, ela realizava muitas corridas noturnas para estudantes do sexo feminino. Mas com a pandemia, as aulas remotas dos estudantes acabaram as corridas noturnas que costumava realizar junto com seu esposo que também é mototaxista. Considerando que apenas 2% da amostra é do sexo feminino, um número muito pequeno para o município de Crato, onde possui em todo o quadro apenas duas mulheres atuantes na profissão. Considerando o relato é uma boa alternativa para a população feminina ter a opção de escolher andar com mulheres mototaxistas, pela segurança que passa.

Grafico2: Idade de profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021

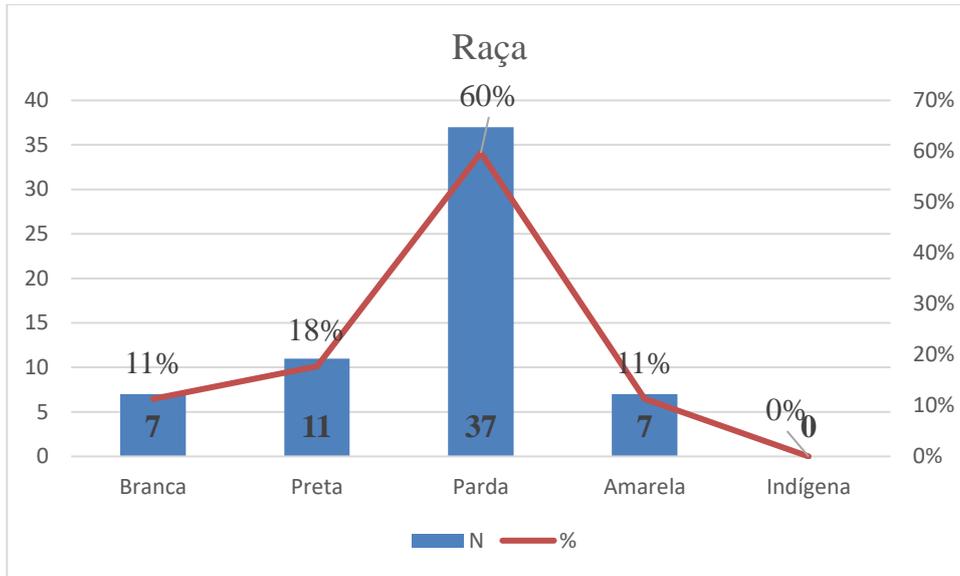
Fonte: Pesquisa direta, 2021

De acordo com o gráfico apresentado acima, o índice em relação a faixa etária mais prevalente entre os entrevistados foi de pessoas de 31 aos 50 anos de idade. O levantamento mostra de maneira mais detalhada que 64% dos mototaxistas encontra-se entre 31 e 50 anos de idade, sendo 32% de 31 a 40 anos; 32% de 41 a 50 anos; média idade entre 18 e 30 anos 10%; e a máxima idade acima de 50 anos representando 26% da amostra.

Os dados encontrados neste estudo corroboram com o estudo realizado por Leite (2011), que mostra de maneira mais detalhada que 3/4 dos mototaxistas encontra-se entre 31 e 50 anos de idade, e, de maneira mais pormenorizada 50% possuem entre 31 e 40 anos; 24,14% entre 41 e 50 anos; 12,93% entre 21 e 30 anos; 10,34% de 51 a 60 anos; e, 2,59% entre 61 e 63 anos, que fora a idade máxima segundo as respostas fornecidas.

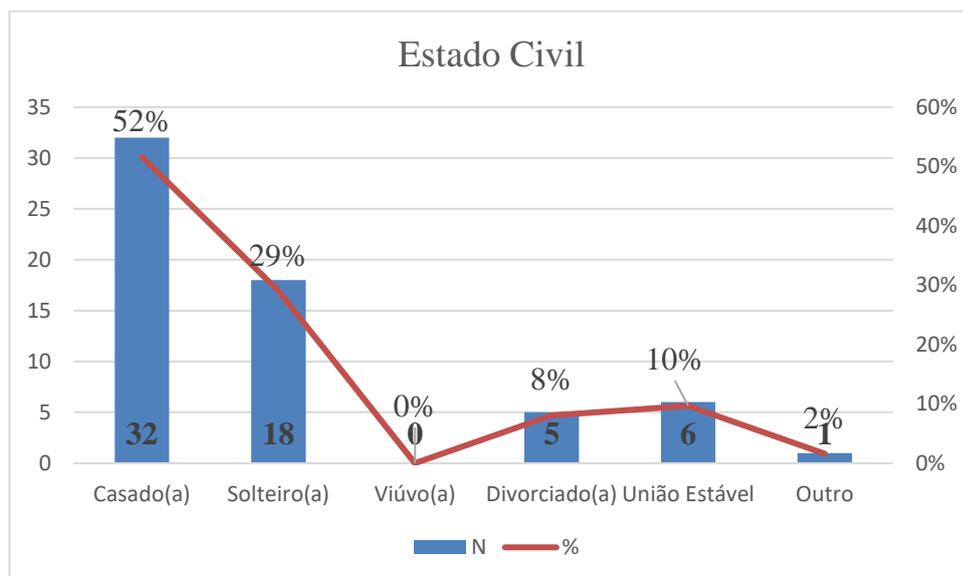
Segundo Teixeira *et al.* (2019), a idade possui impacto sobre a capacidade para o trabalho, pois o avanço dela reduz a força de trabalho e eleva a probabilidade de adoecer, diminuindo a capacidade de responder à sobrecarga de trabalho e de se estabelecer mudanças de hábitos de vida para melhoria das condições de saúde e de trabalho.

Diante dos achados, percebe-se que quanto maior a idade, há mais chances de ter um déficit em relação ao trabalho e assim como em relação a qualidade de vida destes trabalhadores, que se veem muitas vezes impossibilitados de executarem seu trabalho com excelência como geralmente faziam. Isso acaba gerando um impacto já no aspecto emocional.

Gráfico 3: Raça/cor dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021

Fonte: Pesquisa direta, 2021

Em relação ao quesito raça/cor, neste item grande maioria autodenominou-se como parda, apresentando 60%; branco 11%; preto 18%; amarelo 11% e indígena não teve nenhum. No que se refere a cor/raça, não foi encontrado nenhuma justificativa relevante que correlacione os aspectos da cor parda com a Qualidade de vida dos mototaxistas.

Gráfico 4: Situação conjugal dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021

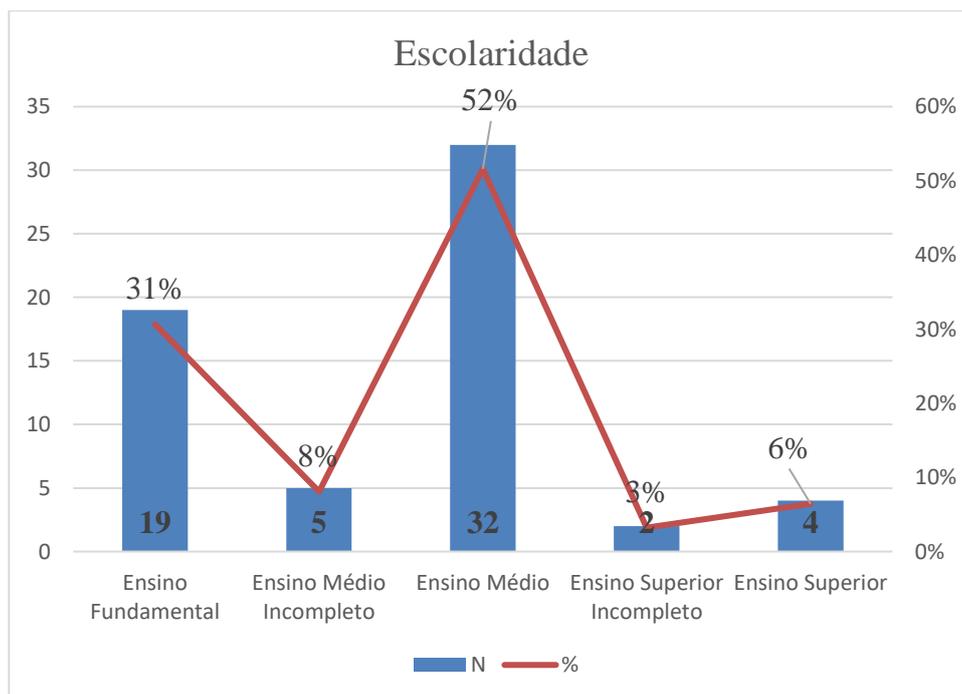
Fonte: Pesquisa direta, 2021

Quanto ao estado civil 52% são casados; seguidos de 29% que são solteiros; 10% que vivem em uma união estável; 8% são divorciados; 2% classificam-se em outros; e não há viúvos. Demonstrando a maior prevalência entre os casados.

O fato da maioria dos participantes estarem casados, pode-se relacionar que estes carregam a responsabilidade para com a família. Quando correlacionado com o que foi avaliado com carga horária prolongada e o tempo de profissão pode perceber que estão interligados devido as responsabilidades existentes do sustento da família levam esses trabalhadores a ter uma carga horária mais elevada, assim como o tempo na profissão, pois muitos relataram que a difícil inserção no mercado de trabalho os fez seguir a profissão de mototaxista, e a idade foi passando e agora ficou ainda mais difícil encontrar emprego formal. Desta forma relatam que a opção é seguir na profissão de mototaxista para garantir a rentabilidade para a família. Contudo estes aspectos podem influenciar negativamente na qualidade de vida, aumentando o desgaste físico e emocional, afetando seus reflexos para pilotar sua motocicleta.

Entre homens, de maneira geral, ser casado e ter filhos são fatores sociodemográficos associados a uma maior estabilidade e dedicação de tempo ao trabalho. Entre os empregados que têm responsabilidades profissionais e familiares, os conflitos entre trabalho e família são praticamente universais, com a maioria dos trabalhadores nessa condição sofrendo níveis de estresse que variam de moderado a alto (BARHAM *et al.*, 2012).

Gráfico 5: Escolaridade dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021



Fonte: Pesquisa direta, 2021

Quanto ao grau de instrução/escolaridade, mostrou-se que a maior parcela dos participantes possui ensino médio 52%; 31% possuem ensino fundamental; 8% possuem ensino médio incompleto; 6% ensino superior completo; e, 3% ensino superior incompleto.

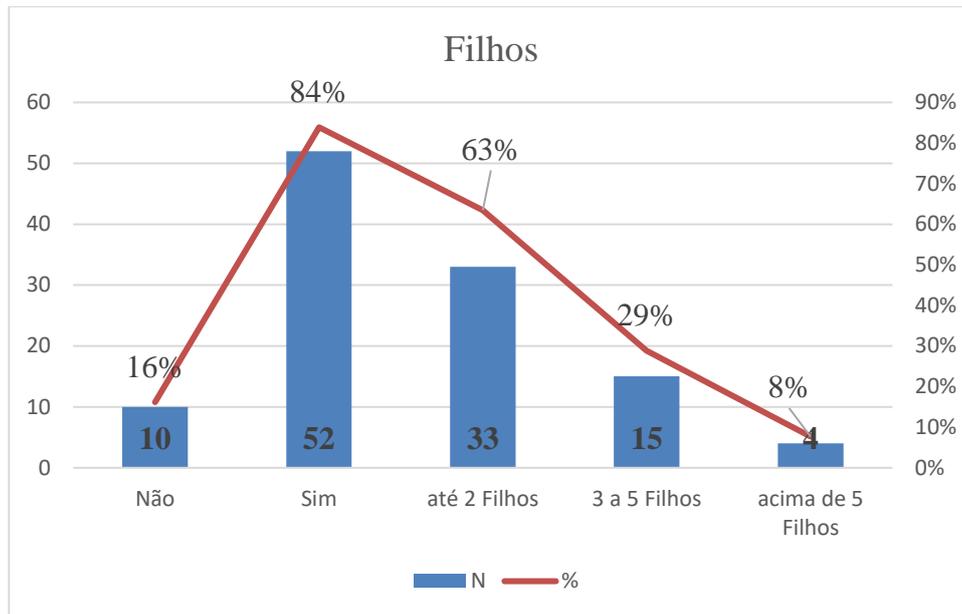
De acordo com a literatura, em estudos realizados tanto por Silva *et al.* (2018), como por Teixeira *et al.* (2019), mostraram maior prevalência dos mototaxistas investigados por eles, possuíam apenas ensino fundamental 66,3%. Neste caso a literatura não corrobora para os resultados encontrados com o estudo realizado no município de Crato.

Observou-se que é um aspecto diferencial em relação a outros estudos já realizados como mototaxistas em outros municípios. Dessa forma percebeu-se que o maior percentual dos participantes tinha ensino médio, ou seja, isso é positivo quando trazendo para o aspecto QV, quanto maior o grau de escolaridade, mais condições terá o trabalhador de incorporar novos conhecimentos, refletindo assim, em uma melhor percepção de saúde, facilitando o alcance de bons resultados para a questão laboral.

Amorim *et al.* (2012), demonstraram em seu estudo que, tanto os indivíduos jovens como os de faixas etárias mais elevadas, desprovidos de formação profissional ou de níveis elevados de escolaridade, buscam esta profissão como opção de trabalho por não possuírem o perfil de trabalhador exigido para inserção no mercado formal de trabalho.

No entanto, para LIMA *et al.* (2016), o nível de instrução pode configurar-se uma variável importante no tocante à eficácia das medidas preventivas voltadas à diminuição dos efeitos nocivos da atividade laboral relacionados à saúde.

Ressalta-se que 6% dos mototaxistas estudados tem nível superior completo, sendo que dois são pós-graduados. Deste quantitativo um relatou que devido o momento atual de pandemia exerce a profissão de professor de história dando aulas online no período noturno e aproveita o dia para atuar como mototaxista. Quanto aos outros, estes atuam como mototaxista por dificuldades de inserção no mercado de trabalho em suas áreas de formação.

Gráfico 6: Quantidade de filho dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021

Fonte: Pesquisa direta, 2021

No que se refere ao quesito filhos, 84% possuem filhos e 16% não possuem filhos. Com relação a quantidade: 63% possuem até 2 filhos; 29% possuem de 3 a 5 filhos; e 8% possuem acima de 5 filhos.

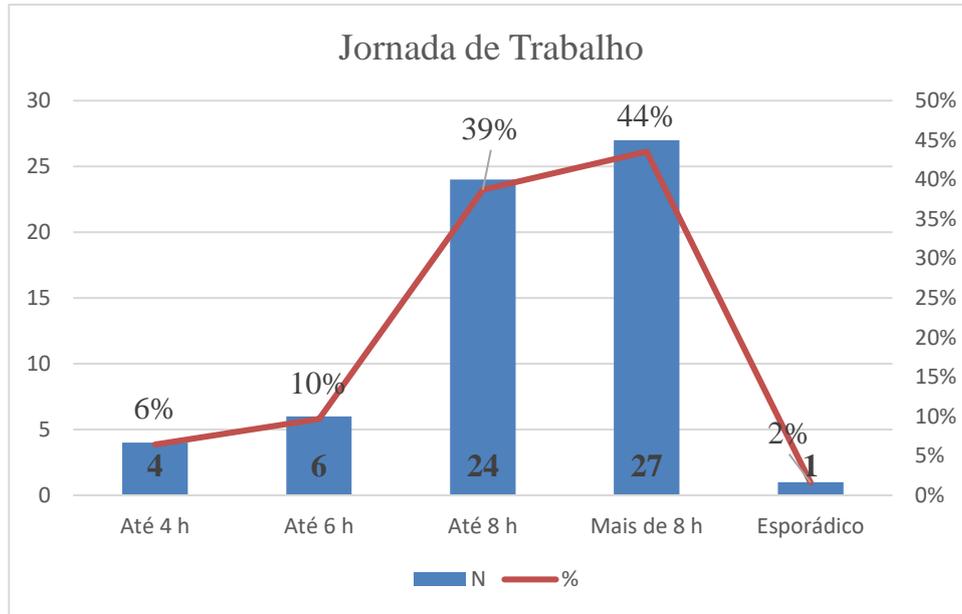
Diante do exposto percebe-se que mais da metade tem filhos. Isso mostra que a necessidade e responsabilidade aumentam quando se tem filhos, sendo que geralmente o homem é o responsável por levar o sustento para a casa. Durante conversas na aplicação dos questionários muitos falavam que era o único meio de levar o sustento para casa. Culturalmente o homem sempre foi tido como o provedor da família, uma vez que os valores patriarcais ainda deixam marcas na constituição das famílias, onde o pensamento patriarcal tradicional toma o poder do pai na família como origem de poder e autoridade, levando a crença de que o homem é o legítimo provedor da família.

Conforme Silva *et al.* (2012), mais de um terço dos mototaxistas são casados e grande parte possuem filhos, o que aponta sua responsabilidade e/ou corresponsabilidade pelo sustento de famílias. É importante ressaltar que o fato de terem a responsabilidade de levar o sustento para da família, muitas vezes colabora com danos à saúde laboral, onde submetem-se a longas jornadas de trabalho de mais de oito horas por dia, o que os torna vulneráveis ao declínio da qualidade de vida e de saúde.

A investigação procedeu avaliando a relação às características profissionais, foram levantados dados, como: tempo de profissão, carga horária de trabalho e se possuíam outro

trabalho/ ocupação. Relacionado às características do trabalho, destacaram-se mototaxistas sem outro trabalho/ ocupação (71%), na atividade há mais de quinze anos (35%), com carga horária diária de mais de 8 horas (44%).

Gráfico 7: Jornada de dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021



Fonte: Pesquisa direta

Quanto à jornada de trabalho, a maioria dos mototaxistas trabalham mais de 8 horas por dia, evidenciando tratar-se de um grupo de trabalhadores com elevada carga diária de trabalho e extensa jornada laboral.

Um dos principais aspectos deste estudo que chamou atenção foi no que se refere ao entendimento da situação de trabalho dos mototaxistas em Crato, refere-se à jornada de trabalho. Nesse sentido de acordo com relato dos próprios mototaxistas um dos fatores positivos do trabalho é a autonomia quanto ao horário e a sua flexibilidade, embora essa autonomia para muitos seja um benefício, em contrapartida impõe uma jornada de trabalho com carga horária elevada. Este fato pode ser observado nas respostas obtidas com relação a carga horária.

Conforme mostra o gráfico 7, a carga horária mais prevalente é daqueles que trabalham mais de 8h diárias, evidenciando uma jornada cansativa, embora durante a aplicação dos questionários em conversa com os mototaxistas, alguns veem pelo lado positivo a carga horária, sobre o aspecto de autonomia de fazer seu próprio horário, além de receber o pagamento durante o período de trabalho, e não apenas no final do mês. Contudo, essa carga de trabalho configura

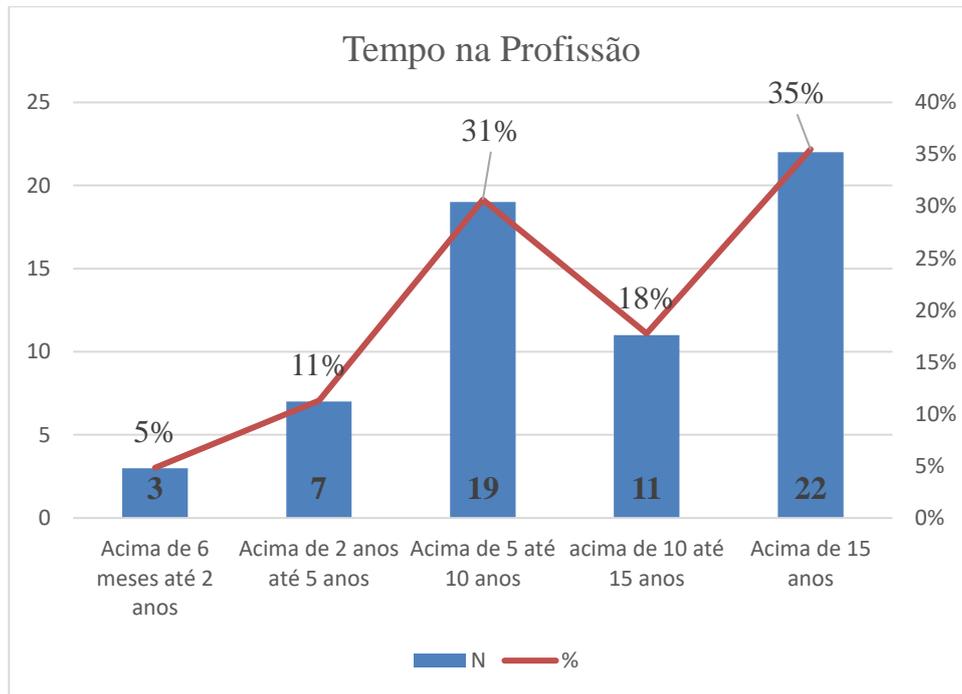
um risco ocupacional que pode favorecer a acidentes de trabalho, desencadeando prejuízos para qualidade de vida desses trabalhadores.

Em geral, o mototaxista é um profissional autônomo. Ele não tem vínculo trabalhista com empregador. Assim, ele é o seu próprio patrão, ele estipula a própria jornada de trabalho. Seus horários de entrada e saída são determinados pela própria vontade e, principalmente, pelo movimento. É comum muitos afirmarem que, enquanto o movimento estiver forte, vão trabalhando.

Jornadas elevadas de trabalho, situações desgastantes, ausência de períodos de descanso (férias e descanso remunerado), tendem a contribuir para que os mototaxistas tenham um decréscimo da Qualidade de Vida, (MACEDO *et al.*, 2019).

De acordo com a literatura, Teixeira *et al.* (2019), relatam sobre as precárias condições de trabalho, a extensa jornada e sobrecarga de trabalho, aliadas a um maior tempo de exposição na atividade, podem gerar o estresse laboral e doenças neurofisiológicas, afetar a eficiência mental e a motivação para o trabalho e, conseqüentemente, resultar na diminuição progressiva da capacidade para o trabalho. Deste modo, intervenções preventivas devem ser implementadas no sentido de promover a manutenção da capacidade e saúde laboral dos mototaxistas desde o ingresso na profissão, para que sejam evitadas as complicações advindas do comprometimento da capacidade para o trabalho.

Segundo, Teixeira *et al.* (2019), estudos têm indicado que grupos populacionais de trabalhadores que estão submetidos a turnos não padronizados, longas jornadas de trabalho, trabalhadores com baixo status socioeconômico e com características psicossociais do trabalho desfavoráveis são mais susceptíveis ao adoecimento relacionado ao trabalho, como é o caso dos mototaxistas.

Gráfico 8: Tempo de profissão dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021

Fonte: Pesquisa direta, 2021

No que se trata sobre do tempo de profissão, 35% afirmaram que tem acima de 15 anos de profissão; 31% estão no mercado de mototaxistas acima de 5anos até 10 anos; 18% estão acima de 10 a 15 anos; 11% estão acima de 2 anos até 5anos; e 5% estão acima de 6 meses até 2 anos. Em síntese há um número considerável de trabalhadores que atuam no município de Crato, mesmo antes da regulamentação do serviço em esfera municipal. Percebeu-se que a maioria está exercendo essa profissão a mais de quinze anos, um dos motivos citados, foi a difícil recolocação no mercado de trabalho. O tempo prolongado de profissão pode gerar agravos a saúde laboral pela longa exposição a agentes químicos associados a essa prática laboral (combustíveis e inflamáveis), risco para acidente automobilístico e riscos psicológicos, são riscos que o mototaxista estará sempre propenso a desenvolver doenças ocupacionais.

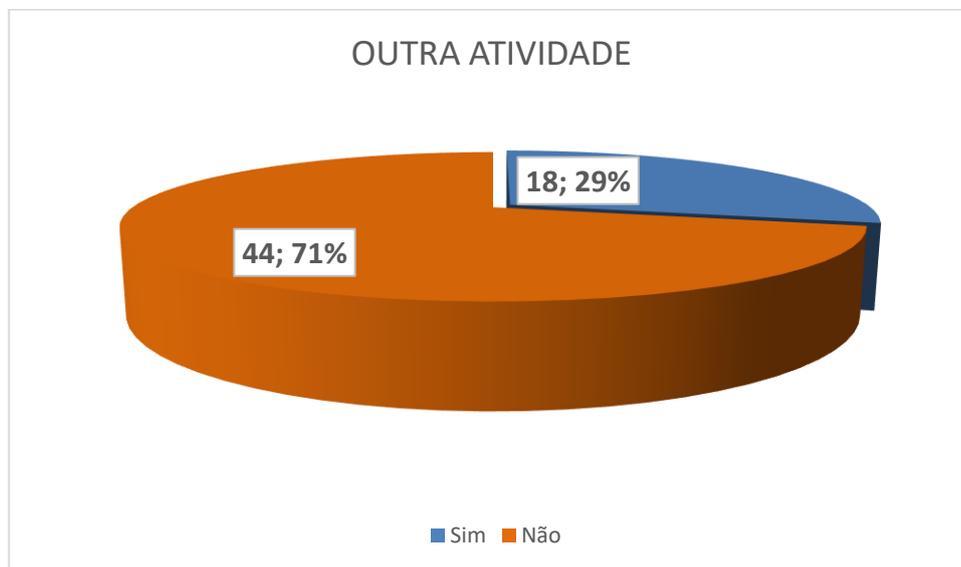
De acordo com Lima *et al.* (2016), a experiência de condução tem uma correlação positiva com queixas musculoesqueléticas e ainda evidenciam que trabalhadores novatos, por desconhecerem as particularidades do trabalho e os modos operatórios, possuem maior probabilidade de serem acometidos por distúrbios osteoarticulares. As longas jornadas de trabalho semanal também contribuem para a

precariedade do serviço e o desgaste físico dos profissionais, tais particularidades podem elevar os riscos de acidente de trânsito e reduzir sua qualidade de vida.

Em um estudo realizado por Albuquerque et al. (2012), onde um estudo de caso foi realizado em entrevista a um mototaxista sobre a sua percepção acerca dos riscos inerentes à atividade. Na ocasião o entrevistado, um profissional de 41 anos que exercia a função há pelo menos 16 anos, alegou ter consciência da exposição a assaltos, estresse, hemorroidas e insolação. Os autores puderam observar ainda o risco de câncer de pele, desidratação, perda da visão em virtude da luminosidade excessiva e da proteção inadequada dos olhos, além de problemas ergonômicos, como é o caso das lombalgias, resultantes da manutenção de postura inadequada durante horas diárias.

Logo, o tempo de profissão pode se tornar um fator de risco para atividade laboral do mototaxista por expô-lo a diversos riscos ocupacionais e conseqüentemente prejudicar sua qualidade de vida, esse dado levanta a discussão sobre a necessidade de maior amparo legal para fiscalização sobre as questões de saúde e segurança que envolvam a profissão dos mototaxistas.

Gráfico 9: Outras atividades dos profissionais mototaxistas, Crato-Ceará, 2021



Fonte: Pesquisa direta, 2021

De acordo com o gráfico acima os achados mostram que 71% do grupo de mototaxistas investigado não possuem outras atividades, além da profissão de mototaxista, enquanto 29% possuem outras atividades.

Em um estudo realizado por Teixeira (2019), revelou que de acordo com as características de trabalho, destacaram-se mototaxistas sem outro trabalho/ ocupações. Desta forma, seu estudo corrobora com os resultados obtidos com o estudo realizado com os mototaxista do município do Crato. Onde observou-se maior prevalência para aqueles que não possuem outras atividades, o que pode estar relacionado com as longas jornadas de trabalho, onde esse trabalhador já não tem energia ou disposição para exercer outras atividades, até por falta de tempo, por que a carga horaria exercida geralmente ultrapassa mais de 8 horas diárias.

5.2 - ANÁLISE DA QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO DE MOTOTAXISTAS ATRAVÉS DO QUESTIONÁRIO SF 36

Após a coleta dos dados sociodemográficos e ocupacionais, procedeu-se com investigação sobre a qualidade de vida no trabalho de mototaxistas, obtidos através do SF-36, analisando os oito domínios desse questionário que consistem em capacidade funcional, aspectos físicos, aspectos emocionais, dor, estado geral da saúde, vitalidade, aspectos sociais e saúde mental. Ao analisar as variáveis do perfil dos domínios desse questionário, verificou-se que sua melhor pontuação foi no domínio “Aspectos sociais”, com um escore 88,81 e uma média 3,01 e sua pior pontuação foi no domínio “vitalidade”, com um escore 48,15 e uma média 3,41. (Tabela 1).

Tabela 1 – Domínios questionário SF-36. Qualidade de vida de mototaxistas

Domínios SF-36	Score	Média	DP
Capacidade funcional	82,18	2,64	0,593
Limitação por aspectos físicos	79,84	1,8	0,398
Dor	74,27	1,99	0,999
Estado geral de saúde	62,03	2,26	1,085
Vitalidade	48,15	3,41	1,396
Aspectos sociais	88,81	3,01	0,962
Limitação por aspectos Emocionais	82,80	1,83	0,517
Saúde mental	57,68	3,88	1,3

Fonte: pesquisa direta, 2021

A tabela 1 apresenta os dados estatísticos encontrados referente a qualidade de vida de mototaxista de Crato-Ceará. Conforme o apresentado na tabela, o score parte do questionário SF-36. Para chegar em determinadas pontuações do score é necessário fazer a somatória das questões relacionadas a cada domínio.

Quanto a média é a soma de todos os valores dividida pela quantidade de valores. O desvio padrão indica qual é o “erro” entre cada uma delas.

O domínio capacidade funcional investiga as dificuldades em realizar atividades que poderiam ser realizadas durante um dia comum garantindo sua autonomia. Quando esta capacidade está prejudicada ou limitada; a qualidade de vida também é afetada.

De acordo com o resultado encontrado apresentou um score de 82,18, considerando que o teto para a avaliação do Score é 100, fica claro que o resultado pode ser considerado ótimo. Este domínio busca avaliar as dificuldades enfrentadas pelos indivíduos para realizarem atividades cotidianas, sendo a resposta 1 que tem muita dificuldade, 2 tem pouca dificuldade e 3 nenhuma dificuldade. De acordo com a média encontrada avalia-se que a maioria dos participantes não apresentam dificuldade para realizar atividades comuns. Conforme a pontuação do respectivo domínio, assim como para a média 2,64, apresenta um excelente resultado para a categoria em relação a QV.

Quando se avaliou estes resultados percebe-se que os sujeitos apresentam bom desempenho em relação a saúde laboral, desta forma cabe lembrar que o grau de instrução pode ser um fator contributivo para esse resultado. Parece ser mínimo, mas faz toda a diferença quando trazemos um estudo onde comprova que sim, escolaridade pode mudar o contexto no adoecimento dos indivíduos.

Segundo Torres *et al.* (2011), o impacto do adoecimento é muito maior do que simplesmente seu efeito sobre o indivíduo. As consequências da doença estão a perda da identidade profissional, o redimensionamento da vida cotidiana e econômica, o sentimento de inutilidade e invalidez, o isolamento social, a insegurança e o medo de perder o emprego.

O domínio limitações por aspectos físicos, avalia a saúde física, de forma a investigar dificuldades e limitações em realizar o trabalho ou alguma atividade regular como consequência da saúde física. O resultado encontrado neste aspecto, mostrou que os trabalhadores possuem uma pontuação de 79,84 para o respectivo domínio, escore bastante representativo sobre os aspectos relacionados a qualidade de vida.

De acordo com os resultados encontrados, foi possível obter uma média de 1,8 para este domínio, onde a resposta ao questionário tinha 1 como sendo SIM e 2 sendo Não, no qual buscou avaliar possíveis dificuldades de realização de atividades regulares ou no trabalho em

decorrência da saúde física. Considerando a média já citada, onde o resultado demonstrou não haver limitações para realizarem seus trabalhos ou alguma atividade regular como consequência de sua saúde física.

Em um estudo realizado por Teixeira *et al.* (2019), ele diz que a capacidade para o trabalho de mototaxistas está associada à exposição desses trabalhadores a fatores nocivos que afetam a qualidade de vida no domínio físico e levam à redução da sua força de trabalho. Nesse sentido, é premente a priorização de políticas públicas e implementação de ações educativas que objetivem a minimização dessa exposição.

Entretanto, apesar de saber que a profissão expõe estes trabalhadores a diversos fatores nocivos à saúde que afetam a qualidade de vida. Ao considerar o nível de limitação física, no quesito relacionado ao domínio citado, entre as respostas dos indivíduos não houve respostas negativas. Portanto, entende-se que a percepção da QV apresenta um resultado muito positivo na percepção destes trabalhadores.

Quanto aos resultados encontrados para o domínio dor, foi de 74,27, o que indica um escore considerado bom em relação ao domínio. Este domínio avalia se teve dor e o quanto a dor interferiu no trabalho, ou seja 1 seria de forma nenhuma, 2 ligeiramente, 3 moderadamente, 4 bastante e 5 extremamente. Conforme os achados a média, foi 1,99, isso significa que o trabalhador não apresenta características de dor que atrapalhe sua rotina de trabalho. Durante as entrevistas houve poucas queixas em relação a dor. Quando relatada, foi que era muito leve e em momento algum interferia no trabalho. Diante do exposto, a dor não é fator que implica negativamente na qualidade de vida dos mototaxistas avaliados.

O domínio estado geral de saúde, mostrou um índice de classificação regular de 62,03, relembro que limite da escala é 100. Este domínio avalia a percepção dos mototaxistas sobre a própria saúde. Onde estes Classificam 1 como excelente, 2 muito boa, 3 boa, 4 ruim e 5 muito ruim. Durante a coleta percebeu-se que a maioria classificou a saúde como muito boa, poucos admitiram ter uma saúde excelente, falavam que é quase impossível ter uma saúde excelente diante do que vivenciam no dia a dia com o trabalho.

De acordo com a média obtida 2,26, o estudo mostra que em geral os indivíduos classificaram o estado geral de saúde como um estado muito bom, entretanto, o score deste domínio refere-se a 2 perguntas do questionário e apesar da primeira pergunta a média apontar para uma auto avaliação da saúde muito boa a pergunta 11 avalia como ele percebe sua saúde em relação a seu grupo de relacionamento e como ele percebe sua saúde futura, diante das repostas de uma forma geral eles se consideram relacionais e não conseguem avaliar sua condição salutar futura.

Antunes *et al.* (2021), dizem que a qualidade de vida está relacionada à capacidade do indivíduo em perceber elementos que a sociedade considera como padrões de bem-estar e conforto, baseados nas experiências e nos valores individuais e coletivos. A compreensão dos fatores relacionados à qualidade de vida vai depender do conhecimento do sujeito em relação ao ambiente no qual ele vive, às suas interações com a sociedade e às suas próprias expectativas de bem-estar.

No que se refere à vitalidade, o resultado encontrado no domínio, verifica-se que este apresenta um escore de 48,15, apresentando uma pontuação regular. De acordo com a média 3,41 é possível perceber que em relação a esse aspecto observou-se uma baixa vitalidade comparada a qualidade de vida, no que refere ao potencial de energia como estes sentiam-se e como as coisas haviam ocorrido nas últimas quatro semanas, com relação a sentir-se cheio de vontades, vigor e energia, e em relação ao cansaço e esgotamento. Esse aspecto foi notório durante a aplicação dos questionários, onde era citado que se cansavam mesmo quando não faziam nada.

O nível de integração dos indivíduos em atividades sociais, que caracteriza o aspecto social, em relação aos outros domínios, este foi o que apresentou o maior percentual do escore 88,81

Apesar da média ser (3,01), as questões avaliadas para a obtenção dessa média são avaliadas as questões 6 e 10. Sendo que a questão 6 apresenta opções de resposta, onde 1 seria de forma nenhuma, 2 ligeiramente, 3 moderadamente, 4 bastante e 5 extremamente. Quanto à questão 10 as opções de resposta são: 1 todo tempo, 2 a maior parte do tempo, 3 alguma parte do tempo, 4 uma pequena parte do tempo e 5 nenhuma parte do tempo.

Devido as diferenças entre cada questão, a média foi realizada individualmente. Na questão 6 a média foi 1,5, ou seja, avalia que os aspectos saúde física e emocional não interferem na qualidade de vida desses indivíduos. Já na questão 10, a média encontrada foi de 4,5, na qual se assemelha ao resultado da questão 6, não havendo impactos físicos ou emocionais na saúde.

O domínio de limitações por aspectos emocionais, obteve um escore 82,8. Considerando a avaliação, este classifica-se como excelente. No entanto este resultado da média 1,83 corresponde que os aspectos emocionais não têm afetado de forma significativa a qualidade de vida, levando a compreender que apesar dos riscos inerentes a profissão, ainda é possível encontrar uma QV relativamente boa, não só neste domínio, mas em outros.

De acordo com Teixeira *et al.* (2019), os aspectos psicossociais do trabalho referem-se à interação entre o ambiente de trabalho, conteúdo, condições organizacionais e capacidade de

trabalho, necessidades, cultura e os elementos pessoais extratrabalho, os quais podem, de acordo com a percepção e experiência do trabalhador, influenciar a saúde, satisfação e desempenho no trabalho. A avaliação destes aspectos psicossociais poderá ser fundamental para prevenção de doenças relacionadas ao trabalho e para promoção da saúde e melhoria da qualidade de vida desses trabalhadores.

De acordo com o resultado obtido é possível observar que os trabalhadores apresentaram um escore mais elevado no domínio relacionado aos aspectos sociais. Cujo, escore foi significativamente mais alto em relação aos outros domínios. É importante salientar que o resultado mostra que os mototaxistas investigados consideraram que problemas emocionais não interferiram em seu trabalho.

O fator Saúde Mental investiga a ansiedade, depressão, alterações do comportamento e bem-estar psicológico. De acordo com os percentuais alcançados, o escore foi de 57,68, considera-se, ainda um número bom no que diz respeito a qualidade de vida. Em relação à média 3,88, pode-se perceber que a qualidade de vida, quanto a este domínio encontra-se moderadamente afetada, apresentando uma pontuação avaliada como boa em relação a saúde.

Segundo Santana *et al.* (2014), cerca de 30 a 40% dos trabalhadores no mundo apresentam algum tipo de transtorno mental. À luz do exposto, os riscos ocupacionais, quando presentes no cotidiano do trabalhador, podem acarretar alterações em sua saúde mental, como, por exemplo, neuroses, ansiedade, distúrbios de sono, depressão, Síndrome de Burnout, falhas de desempenho, estresse e surtos de violência, prejudicando toda a sociedade em que o profissional afetado está inserido.

O estresse e desgaste do trabalhador têm sido cada vez mais relacionados a fatores associados ao trabalho, resultando no adoecimento e perda da capacidade laboral. Assim, essa problemática tem despertado a atenção e suscitado discussões e estudos em vários países no sentido de reconhecer, prevenir ou controlar o estresse laboral e os demais fatores que podem influenciar na QV e demais aspectos da saúde dos trabalhadores, (CUNHA *et al.*, 2016).

Percebe-se que o estresse está ligado a questões psicológicas, pois a carga emocional que o indivíduo recebe ao ser submetido as situações de pressões, acarreta descontrole das funções normais do organismo ocasionando transtornos psicológicos ou físicos, dependendo da predisposição orgânica do indivíduo. Enquanto algumas pessoas tornam-se pessoas deprimidas em situações de estresse, outras acabam desenvolvendo desde uma simples cefaleia até doenças mais graves, (COSTA *et al.*, 2015).

Diante do cenário atual, a população enfrenta uma série de mudanças sociais visando à interrupção da disseminação da infecção pelo novo coronavírus. Essas mudanças têm como

consequência repercussões emocionais e comportamentais, geradoras de estresse por se tratar de uma situação desconhecida e imprevisível, que coloca em risco a saúde física e emocional dos envolvidos. Nessas circunstâncias, a fragilidade humana é exposta e potencializam-se situações de crise, levando à sensação de desamparo e vulnerabilidade.

Em meio ao cenário de isolamento social, devido a adesão às medidas de prevenção, os danos psicológicos podem ser negativos devido a presença de sintomas depressivos, ansiedade, quadro de irritabilidade, insônia, confusão mental etc., dada a ruptura da rotina pessoal, familiar, comunitária, profissional, entre outras. Contudo, o sentido e o significado que as pessoas atribuem a tais situações é determinante para as diferentes reações.

O aumento dos sintomas psíquicos e dos transtornos mentais durante a pandemia pode ocorrer por diversas causas. Dentre elas, pode-se destacar a ação direta do vírus da Covid-19 no sistema nervoso central, as experiências traumáticas associadas à infecção ou à morte de pessoas próximas, o estresse induzido pela mudança na rotina devido às medidas de distanciamento social ou pelas consequências econômicas, na rotina de trabalho ou nas relações afetivas e, por fim, a interrupção de tratamento por dificuldades de acesso. Esses cenários não são independentes, ou seja, uma pessoa pode ter sido exposta a várias destas situações ao mesmo tempo, o que eleva o risco para desenvolver ou para agravar transtornos mentais já existentes (BRASIL, 2021).

O distanciamento social alterou os padrões de comportamento da sociedade, com o fechamento de escolas, a mudança dos métodos e da logística de trabalho e de diversão, minando o contato próximo entre as pessoas, algo tão importante para a saúde mental, (BRASIL, 2021).

O momento atual é muito delicado, pois houve muitas mudanças no cotidiano das pessoas como, a redução do salário e ausência de renda estão entre os efeitos da pandemia mais citados. Prevalece a percepção de que parcelas consideráveis de trabalhadores sofreram redução da renda, sendo uma situação crítica principalmente de profissionais autônomos e informais. A pandemia trouxe impactos psicológicos importantes para a população vulnerável, tais como medo de morrer, esgotamento, preocupação, desespero, situações de pânico e ansiedade entre as famílias, além de uma percepção de casos de síndrome do pânico e surtos agravados nesse momento de pandemia. Os retratos mais sensíveis de impacto psicológico, porém, parecem que vão além da situação de isolamento e dizem respeito à própria perspectiva de subsistência.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar as questões referentes aos mototaxistas, deve-se ter em mente que toda profissão tem suas vantagens e desvantagens. O presente trabalho trouxe o conhecimento sobre a realidade vivenciada pelos mototaxistas, na qual percebeu-se que esta classe está exposta constantemente a riscos inerentes à própria profissão e ao espaço no qual este profissional exerce suas atividades, o trânsito.

Importante ressaltar que as condições laborais também interferem na qualidade de vida desses trabalhadores, tornando necessário avaliar e buscar soluções que os ajudem a viver melhor.

Os resultados encontrados neste estudo são importantes e devem servir de alerta aos órgãos responsáveis pela supervisão da classe, DEMUTRAN e Sindicato dos Mototaxistas, uma vez que os mototaxistas apresentaram resultados negativos nos aspectos “vitalidade e saúde mental”. Esses achados são um ponto de atenção, sendo norteador para a promoção da saúde nesse tipo de trabalho, fato que dará aos trabalhadores oportunidades de melhorar a sua QV.

Através dos dados sociodemográficos foi possível observar a necessidade de conhecer o trabalhador que presta serviço, ou seja, conhecê-lo em sua totalidade, nos aspectos pessoais bem como os laborais dizem muito sobre a qualidade de vida no trabalho que desempenham. O estudo revelou que entre os participantes prevaleceu a faixa etária entre 31 a 50 anos, sexo masculino, estado civil casado, com filhos, pardo, ensino médio, a mais 15 anos na profissão, trabalha mais de 8 horas por dia, sem nenhuma outra atividade de trabalho.

Percebe-se que a profissão de mototaxista é extremamente voltada ao sexo masculino, onde muitas vezes esses profissionais são os provedores do lar, sendo possível identificar na pesquisa, onde a maioria são casados, com filhos. Ficou evidenciado a sobrecarga do trabalho pela longa jornada, que causam desgaste físico e emocional.

Apesar dos mototaxistas de Crato-Ceará apresentarem uma percepção de sua QV de uma maneira geral como “boa”, este estudo possibilitou evidenciar que o ambiente de trabalho desses profissionais é um fator de risco para qualidade de vida, visto os riscos que se expõem cotidianamente, mas que são inerentes a profissão.

Ouro aspecto identificado no estudo foi que a saúde mental e a vitalidade, domínio esses que apresentaram os menores escores, sendo a vitalidade o mais baixo escore em todas as categorias de análise no SF-36. Assim fica explícito a necessidade de refletir sobre a rotina do

trabalhador mototaxista e de implantar estratégias que visem a promoção da saúde mental e a melhoria da QV desses profissionais.

Também é preciso que se estabeleçam políticas públicas voltadas para esta classe trabalhista, visando reduzir os danos causados à saúde devido o exercício da profissão para evitar danos à qualidade de vida destes profissionais.

A literatura sobre a avaliação da QV de profissionais mototaxistas ainda é escassa, dessa forma, é importante a realização de novas pesquisas para avaliar as especificidades da profissão, visando estudos adicionais que possam ser realizados para averiguar os impactos da saúde mental, assim como também a vitalidade na vida dessas pessoas que exercem essa profissão.

REFERÊNCIAS

- AMORIM, Camila Rego et al. Acidentes de trabalho com mototaxistas. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, [S.L.], v. 15, n. 1, p. 25-37, mar. 2012. FapUNIFESP (SciELO).
- ALBUQUERQUE, Maria Eliane de Sousa et al. QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO E RISCOS OCUPACIONAIS DOS MOTOTAXISTAS: um estudo de caso. **Revista Cpaqv** – Centro de Pesquisas Avançadas em Qualidade de Vida, Sobral, v. 4, n. 3, p. 2178-7514, 2012.
- ALEXANDRINO, Fernanda Cordeiro; COUTINHO, Milena Augusta de Aguiar. ATUAÇÃO DO ENFERMEIRO DO TRABALHO NO SERVIÇO DE SAÚDE OCUPACIONAL NOS DIFERENTES NÍVEIS DE ATENÇÃO. 2013. 58 f. Monografia (Especialização) - Curso de Enfermagem do Trabalho, Escola Bahiana de Medicina e Saúde Pública, Salvador, 2013. Cap. 2.
- ALMEIDA GCM de, Medeiros F da CD de, Pinto LO, Moura JMB de O, Lima KC. Prevalência e fatores associados a acidentes de trânsito com mototaxistas. **Rev. Bras Enferm.** 2016;69(2):382.
- ALMEIDA, Marco Antonio Bettine de; GUTIERREZ, Gustavo Luis; MARQUES, Renato. **QUALIDADE DE VIDA**: definição, conceitos e interfaces com outras áreas de pesquisa. 22. ed. São Paulo: Escola de Artes, Ciências e Humanidades - Each/usp, 2012. 142p.
- ANDRESSA HENNIG SILVA. Análise de conteúdo: exemplo de aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. *Qualit@s* **Revista Eletrônica**, Paraíba, v. 17, n. 1, p. 1-14, 2015.
- ANTUNES, Carolina *et al.* Qualidade de vida em sujeitos com lesão medular: uma revisão sistemática. **Barbarói**, [S.L.], n. 58, p. 141-153, 26 jan. 2021. APESC - Associação Pro-Ensino em Santa Cruz do Sul. <http://dx.doi.org/10.17058/barbaroi.v0i58.15801>.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Plano Nacional de Saúde 2020-2023. Brasília/DF, fevereiro de 2018.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Plano Nacional de Saúde 2020-2023. Brasília/DF, fevereiro de 2020.
- BRASIL. Secretaria de Vigilância da Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde, 2012.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Brasília, 2021. Publicado: Segunda, 22 de fevereiro de 2021, 16h17
- BARHAM, Elizabeth Joan *et al.* Trabalho e Família: Perspectivas Teóricas e Desafios Atuais. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, São Carlos, Sp, v. 12, n. 1, p. 47-60, 2012.

COIMBRA, Rodrigo; WITTCKIND, Ellara Valentini. A constitucionalização do direito do trabalho na trilha do princípio da dignidade da pessoa humana. **Revista Quaestio Iuris**, [S.L.], v. 9, n. 3, p. 1645-21005, 3 ago. 2016. Universidade de Estado do Rio de Janeiro.

CONTO, Juliana de; GERGES, Samyr; GONÇALVES, Cláudia Giglio de Oliveira. Risco auditivo em mototaxistas de uma cidade do sul do Brasil. **Rev. Cefac**, Santa Catarina, v. 20, n. 1, p. 29-36, 2018.

COSTA, Márcia da Silva. TRABALHOINFORMAL: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira. **Caderno Crh**, Salvador, v. 23, n. 58, p. 171-190, 2010.

COSTA, Liliane Saibel Rossow *et al.* **ESTRESSE NO TRABALHO**. 2015. 77 f. TCC (Doutorado) - Curso de Administração, Faculdade Casa do Estudante, Espírito Santo, 2015. Cap. 1.

CUNHA, Norival Carvalho *et al.* Estresse dentro das organizações de trabalho. 2016. 5 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Administração, Fundação Carmelitana Mário Palmerio, Fucamp, Minas Gerais, 2016. Cap. 9.

DPVAT-Seguradora Líder. Boletim Estatístico Seguradora Líder -DPVAT. 2018.

DPVAT-Seguradora Líder. Boletim Estatístico Seguradora Líder -DPVAT. 2019.

FERREIRA, Aldo Pacheco *et al.* Revisão da literatura sobre os riscos do ambiente de trabalho quanto às condições laborais e o impacto na saúde do trabalhador. **Revista Brasileira de Medicina do Trabalho**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 360-370, 2018.

FREITAS, Luciano Ferreira. QUALIDADE DE VIDA DE TRABALHADORES MOTOTAXISTAS DE APARECIDA DE GOIÂNIA. 2015. 104 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Ambientais e Saúde, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2015.

FREITAS, Luciano Ferreira; NEVES, Sônia Maria de Mello. Situação da qualidade de vida de trabalhadores mototaxistas de Aparecida de Goiânia, Goiás. **Revista Movimenta**, Goiânia, v. 3, n. 9, p. 405-419, 2015.

GOMES, Maria Izabelle Macedo. Regulamentação e organização do serviço de transporte individual de passageiros de mototáxi no município de Currais Novos/RN. 2018. 58 f. Tese (Doutorado) - Curso de Administração Pública, Centro de Ensino Superior do Seridó -, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Currais Novos Mg, 2018;

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ,2010. www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/crato.html.

LAGUARDIA, Josué *et al.* Dados normativos brasileiros do questionário Short Form-36 versão 2. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 4, p. 889-897, dez. 2013. FapUNIFESP (SciELO).

LEITE, Manoel Rodrigues. Perfil e qualidade de vida do mototaxista em corumbá na fronteira brasil-bolívia. 2011. 58 f. Tese (Doutorado) - Curso de Título de Mestre., Programa de Pós-Graduação Mestrado em Estudos Fronteiriços, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul Campus do Pantanal, Corumbá - Ms, 2011.

LIMA, Marcio Medeiros et al. Identificação dos riscos ocupacionais e medidas protetivas de segurança laboral: estudo com grupo de mototaxistas. 2016. 4 f. TCC (Doutorado) - Curso de Enfermagem, Faculdades Integradas de Patos (Faculdades Integradas de Patos, Patos, 2016.

MACEDO, Abílio Rezende; COSTA, Felizardo Tchiengo Bartolomeu e JUSTO, José Sterza. O mototaxista no mundo do trabalho: precarização, desemprego e informalidade. *Rev. Subj.* [online]. 2019, vol.19, n.1, pp. 64-76. ISSN 2359-0769.

MAEDA, Patrícia. TERCEIRIZAÇÃO NO BRASIL: histórico e perspectivas. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho** da 15ª Região, São Paulo, v. 49, p. 128-150, 2016.

MARCACINE, Patrícia Ribeiro et al. Qualidade de vida, fatores sociodemográficos e ocupacionais de mulheres trabalhadoras. **Ciência & Saúde Coletiva**, [S.L.], v. 24, n. 3, p. 749-760, mar. 2019. FapUNIFESP (SciELO).

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Metodologia do trabalho científico: projetos de pesquisa / pesquisa bibliográfica/ teses de doutorado, dissertações de mestrado, trabalhos de conclusão de curso. 8. ed. São Paulo: Editora Atlas Ltda, 2017.

MARZIALE, Maria Helena Palucci et al. Atribuições e funções dos enfermeiros do trabalho no Brasil e nos Estados Unidos. **Rev. Latino-Am. Enfermagem**, São Paulo, v. 2, n. 18, p. 19-55, 2010.

MASCARENHAS, Márcio Dênis Medeiros et al. Características de motociclistas envolvidos em acidentes de transporte atendidos em serviços públicos de urgência e emergência. **Ciência & Saúde Coletiva**, Teresina, v. 12, n. 21, p. 3661-3671, 2016.

MATOS, Raphael Henrique de Fernandes. A educação e informalidade: a escolaridade dos mototaxistas como fator decisivo para a sua condição de trabalho. 2016. 1 v. Tese (Doutorado) - Curso de Sociologia, Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília/unb, Universidade de Brasília Instituto de Ciências Sociais Departamento de Sociologia, Brasília, 2016. Cap. 2.

MELO, Dener Jesus Freitas de. A educação e informalidade: a escolaridade dos mototaxistas como fator decisivo para a sua condição de trabalho. 2013. 1 v. Monografia (Especialização) Curso de Ciências Sociais, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013. Cap. 2.

MACEDO, Abílio Rezende; COSTA, Felizardo Tchiengo Bartolomeu; JUSTO, José Sterza. O Mototaxista no mundo do Trabalho: precarização, desemprego e informalidade. **Revista Subjetividades**, [S.L.], v. 19, n. 1, p. 1, 13 Maio 2019. Fundação Edson Queiroz. <http://dx.doi.org/10.5020/23590777.rs.v19i1.e7257>.

NEVES, Diana Rebello et al. Sentido e significado do trabalho: uma análise dos artigos publicados em periódicos associados à scientific periodicals electronic library. **Cad. Ebape.Br**, [S.L.], v. 16, n. 2, p. 318-330, jun. 2018. FapUNIFESP (SciELO).

OLIVEIRA, Bruno Gonçalves de et al. Influência da condição de trabalho na qualidade de vida de taxistas. **Revista Baiana de Enfermagem, Salvador**, Jequié, Bahia, v. 30, n. 1, p. 365-374, 2016.

OLIVEIRA, Thais e Souza; MATOS FILHO, Silvio Arcanjo; ARAÚJO, Giovana Fernandes. Conhecimento de mototaxistas quanto aos riscos ocupacionais. **Revista Baiana de Saúde Pública**, Ibituruna, v. 36, n. 4, p. 899-918, 2012.

PEREIRA, Adriana Soares et al. Metodologia da pesquisa científica. Santa Maria -Rs: Núcleo de Tecnologia Educacional da Universidade Federal de Santa Maria, 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DO CRATO - DIARIO OFICIAL (Município). Constituição (2010). Lei Nº. 2.627/2010 nº 3006001/2010-G, de 30 de junho de 2010. 2.371, DE 19 DE JUNHO DE 2006. Poder Executivo: Diário Oficial. 2163. ed. Crato, PREFEITURA MUNICIPAL DO CRATO, 01 jul. 2010. p. 1-14.

SANTOS, Loiamara Barreto et al. FATORES ASSOCIADOS A ACIDENTES DE TRABALHO ENTRE PROFISSIONAIS MOTOTAXISTAS. **Revista Baiana de Saúde Pública**, Jequié, Bahia, v. 42, n. 2, p. 295-312, 2018.

SANTOS, Scheila Montelli dos; ROSA, Cleci Teresinha Werner da. UEPS Para o Ensino de Estatística na Educação Básica. 2018. 1 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ensino de Ciências e Matemática, Universidade de Passo Fundo, Rio Grande do Sul, 2018.p. 372.851, Cap. 4.

SIEBRA, Universidade Federal do Ceará – Ufc Centro de Ciências Departamento de Geografia Programa de Pós-Graduação em Geografia Curso de Doutorado em Geografia Firmiana Santos Fonseca. MOBILIDADE NOS CENTROS URBANOS: PLANEJAMENTO E GESTÃO DA ACESSIBILIDADE NA CIDADE DE CRATO – CEARÁ. 2013. 245 f.

SILVA, Luiz Almeida da et al. Algumas características do trabalho e do trabalhador mototaxista: revisão bibliográfica. **Revista de Enfermagem Ufpe On Line**, [S.L.], v. 2, n. 3, p. 678-86, 3 jul. 2009. Revista de Enfermagem, UFPE.

SILVA, Luiz Almeida da et al. Avaliação longitudinal da qualidade de vida entre mototaxistas tabagistas. **Rev Bras Med Trab.**, Catalão, p. 16-400, 2018.

SILVA, Luiz Almeida da; ROBAZZI, Maria Lucia do Carmo Cruz; TERRA, Fabio de Souza. Associação entre acidentes de trabalho e os níveis de carboxila-hemoglobina em trabalhadores mototaxistas. **Rev. Latino-Am. Enfermagem**, Ribeirão Preto, v. 21, n. 5, p. 1119-1126, out. 2013.

SILVA, Mariéli Brum da; OLIVEIRA, Michele Braga de; FONTANA, Rosane Teresinha. Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. **Rev Bras Enferm**, Santo Ângelo-Rs, v. 6, n. 64, p. 55-1048, 2011.

SANTANA, Maria Lydia Aroz D'Almeida *et al.* PREVALÊNCIA DE TRANSTORNOS MENTAIS COMUNS EM MOTOTAXISTAS: ENFOQUE NA SAÚDE DO TRABALHADOR. **Rev Enferm Ufpe**, Recife, v. 8, n. 8, p. 9-53, 2014.

TEIXEIRA, Jules Ramon Brito *et al.* Associação entre aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxistas. 2015. 110 f. TCC (Doutorado) - Curso de Psicologia, Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Jequié, Brasil, Rio de Janeiro, 2015.

TEIXEIRA, Jules Ramon Brito *et al.* Fatores associados à capacidade para o trabalho de mototaxistas. **Ciência & Saúde Coletiva**, [S.L.], v. 24, n. 10, p. 3957-3967, out. 2019. FapUNIFESP (SciELO).

TORRES, Amélia Romana Almeida *et al.* O ADOECIMENTO NO TRABALHO: REPERCUSSÕES NA VIDA DO TRABALHADOR E DE SUA FAMÍLIA. 2011. 10 f. Tese (Doutorado) - Curso de Enfermagem, Universidade Federal do Ceará, Universidade Federal do Ceará, Sobral, 2011. Cap. 1.

ULGUIM, Fernanda Oliveira; MUNIZ, Carine; WINIK, Verônica. Doenças Ocupacionais: Contexto Histórico e Realidade Da Região Dos Vales/**Rs. Saúde (Santa Maria)**,, [s. l], v. 44, n. 3, p. 1-12, 2018.



APÊNDICES

APÊNDICE A - Declaração de Anuência da Instituição Co-participante

Eu, (NOME), (RG), (CPF), **função na instituição**, declaro ter lido o projeto intitulado **Percepção da Qualidade de Vida no Trabalho de Mototaxistas em Crato-Ceará** de responsabilidade do pesquisador(a) **Maria Clara Souza Santos, CPF: 608.835.793-24** e **RG:2016021104-7** e que uma vez apresentado a esta instituição o parecer de aprovação do CEP do Centro Universitário Dr. Leão Sampaio, autorizaremos a realização deste projeto no Departamento Municipal de Trânsito- DEMUTRAN, tendo em vista conhecer e fazer cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a (**Resolução CNS 466/12 ou Resolução CNS 510/16**) . Declaramos ainda que esta instituição está ciente de suas corresponsabilidades como instituição co-participante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infraestrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.

Local e data

Assinatura e carimbo do(a) responsável institucional

APÊNDICE B

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Prezado Sr.(a).

Eu, **Maria Clara Souza Santos, CPF: 608.835.793-24 e o Centro Universitário Dr. Leão Sampaio** estamos realizando uma pesquisa intitulada **na Percepção da qualidade de vida no trabalho de mototaxistas em Crato - Ceará**, que tem como objetivos gerais: analisar a percepção da qualidade de vida no trabalho de trabalhadores mototaxistas em Crato-Ceará e como objetivos específicos: Identificar as características sociodemográficas e profissionais de mototaxistas em Crato, Ceará; Investigar a influência das relações socioprofissionais na prática laboral de mototaxistas; Conhecer os riscos ocupacionais e fragilidades autorreferidas por mototaxistas na sua profissão e averiguar as medidas de prevenção adotadas pelos mototaxistas para saúde e segurança no desenvolvimento de sua atividade laboral. Para isso, estamos desenvolvendo um estudo que consta das seguintes etapas: Revisão de literatura; Justificativa; Formulação do problema; Determinação de objetivos; Metodologia; Coleta de dados; Tabulação de dados; Análise e discussão dos resultados; Conclusão da análise dos resultados; Redação e apresentação do trabalho científico. Por essa razão, o (a) convidamos a participar da pesquisa. Sua participação consistirá em responder os questionários que serão disponibilizados, que será o SF36, este questionário avalia a qualidade de vida do participante e o questionário sobre o perfil sócio demográfico.

Os benefícios da pesquisa incluem a obtenção de um estudo que contribuirão para a construção de um debate social sobre a percepção da qualidade de vida com embasamento científico a respeito do tema em questão e possibilitará aos profissionais mototaxistas uma compreensão acerca dos direitos dos direitos e dos seus deveres como mototaxistas, além de contribuir para o desenvolvimento profissional daqueles que por ventura desejam atuar frente a mesma atividade. A pesquisa garante de plena liberdade ao participante da pesquisa, de recusar-se a participar ou retirar seu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma; ainda garante de manutenção do sigilo e da privacidade dos participantes da pesquisa durante todas as fases da pesquisa;

O pesquisador salienta que a realização da coleta de dados em campo será feita respeitando os protocolos do Ministério da Saúde (MS) e Organização Mundial da Saúde

(OMS) sobre a utilização de máscaras de todos os participantes e pesquisador, da higienização constante das mãos e utilização de álcool gel. Os procedimentos utilizados coleta dos dados poderão trazer algum desconforto, como por exemplo, possíveis constrangimentos dos participantes a respeito das perguntas feitas, da insegurança quanto ao sigilo das informações repassadas, do anseio em ter suas dúvidas respondidas. Asseguramos que tais riscos serão evitados ao garantir aos participantes que haverá segurança e sigilo e que todas as suas inquietações serão trabalhadas e discutidas no momento da coleta de dados.

O tipo de procedimento apresenta o risco de constrangimentos, insegurança quanto ao sigilo das informações repassadas, mas que serão evitados obedecendo aos princípios éticos da pesquisa com seres humanos descritos na Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012, ao garantir aos participantes que haverá segurança e sigilo nos casos em que os procedimentos utilizados no estudo tragam algum desconforto, ou seja, detectadas alterações que necessitem de assistência imediata ou tardia, eu, Maria Clara Souza Santos serei a responsável pelo encaminhamento ao Departamento Municipal de Trânsito – DEMUTRAN.

Os benefícios esperados com este estudo incluem a contribuição para a construção de um debate social sobre a percepção da qualidade de vida com embasamento científico a respeito do tema em questão e possibilitará aos profissionais mototaxistas uma compreensão acerca dos direitos dos direitos e dos seus deveres como mototaxistas, além de contribuir para o desenvolvimento profissional daqueles que por ventura desejam atuar frente a mesma atividade.

Toda informação que o(a) Sr.(a) nos fornece será utilizada somente para esta pesquisa. As respostas e dados pessoais etc. serão confidenciais e seu nome não aparecerá em questionários, fitas gravadas, fichas de avaliação etc., inclusive quando os resultados forem apresentados.

A sua participação em qualquer tipo de pesquisa é voluntária. Caso aceite participar, não receberá nenhuma compensação financeira. Também não sofrerá qualquer prejuízo se não aceitar ou se desistir após ter iniciado a entrevista, Se tiver alguma dúvida a respeito dos objetivos da pesquisa e/ou dos métodos utilizados na mesma, pode procurar Maria Clara Souza Santos, telefone: (85)99910-7146 disponível para contato a partir das 8h da manhã até as 17h. Se desejar obter informações sobre os seus direitos e os aspectos éticos envolvidos na pesquisa poderá consultar o Comitê de Ética em Pesquisa – CEP da (IES) 63040-000. localizado na Av. Leão Sampaio, 400, telefone (88) 2101-1050, Cidade: Juazeiro do Norte – CE. Caso esteja de acordo em participar da pesquisa, deve preencher e assinar o Termo de Consentimento Pós-Esclarecido que se segue, recebendo uma cópia do mesmo.

APÊNDICE C**TERMO DE CONSENTIMENTO PÓS-ESCLARECIDO**

Pelo presente instrumento que atende às exigências legais, eu _____, portador (a) do Cadastro de Pessoa Física (CPF) número _____, declaro que, após leitura minuciosa do TCLE, tive oportunidade de fazer perguntas e esclarecer dúvidas que foram devidamente explicadas pelos pesquisadores.

Ciente dos serviços e procedimentos aos quais serei submetido e não restando quaisquer dúvidas a respeito do lido e explicado, firmo meu CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO em participar voluntariamente da pesquisa **Percepção da qualidade de vida no trabalho de mototaxistas em Crato - Ceará**, assinando o presente documento em duas vias de igual teor e valor.

_____, _____ de _____ de _____.

Assinatura do participante ou Representante legal

Impressão dactiloscópica

Assinatura do Pesquisador

APÊNDICE D**QUESTIONÁRIO DE SEMIESTRUTURADO****1. DADOS SOCIODEMOGRÁFICO**

Sexo: () Feminino () Masculino

Raça: () branca () preta () parda () amarela () indígena

Idade: _____

Estado civil: () casado(a) () solteiro(a) () viúvo(a) () divorciado(a)/separado(a)/desquitado(a)

() união estável () outro: _____

Escolaridade: _____

Possui filhos () Sim () Não. Se sim , quantos? _____

2. DADOS PROFISSIONAIS

a) Quanto tempo trabalha nessa profissão? _____

b) Quantas horas por dia você costuma trabalhar? () 4 horas p/dia () 6 horas p/dia () 8 horas p/dia

() Mais de 8 horas p/dia () Trabalho só de vez em quando

c) Possui outra atividade de trabalho? Qual?

APÊNDICE E

QUESTIONÁRIO DE QUALIDADE DE VIDA -SF-36

1- Em geral você diria que sua saúde é:

Excelente	Muito Boa	Boa	Ruim	Muito Ruim
1	2	3	4	5

2- Comparada há um ano atrás, como você se classificaria sua idade em geral, agora?

Muito Melhor	Um Pouco Melhor	Quase a Mesma	Um Pouco Pior	Muito Pior
1	2	3	4	5

3- Os seguintes itens são sobre atividades que você poderia fazer atualmente durante um dia comum. Devido à sua saúde, você teria dificuldade para fazer estas atividades? Neste caso, quando?

Atividades	Sim, dificulta muito	Sim, dificulta um pouco	Não, não dificulta de modo algum
a) Atividades Rigorosas, que exigem muito esforço, tais como correr, levantar objetos pesados, participar em esportes árduos.	1	2	3
b) Atividades moderadas, tais como mover uma mesa, passar aspirador de pó, jogar bola, varrer a casa.	1	2	3
c) Levantar ou carregar mantimentos	1	2	3
d) Subir vários lances de escada	1	2	3
e) Subir um lance de escada	1	2	3
f) Curvar-se, ajoelhar-se ou dobrar-se	1	2	3
g) Andar mais de 1 quilômetro	1	2	3
h) Andar vários quarteirões	1	2	3
i) Andar um quarteirão	1	2	3
j) Tomar banho ou vestir-se	1	2	3

4- Durante as últimas 4 semanas, você teve algum dos seguintes problemas com seu trabalho ou com alguma atividade regular, como consequência de sua saúde física?

	Sim	Não
a) Você diminui a quantidade de tempo que se dedicava ao seu trabalho ou a outras atividades?	1	2
b) Realizou menos tarefas do que você gostaria?	1	2
c) Esteve limitado no seu tipo de trabalho ou a outras atividades.	1	2
d) Teve dificuldade de fazer seu trabalho ou outras atividades (p. ex. necessitou de um esforço extra).	1	2

5- Durante as últimas 4 semanas, você teve algum dos seguintes problemas com seu trabalho ou outra atividade regular diária, como consequência de algum problema emocional (como se sentir deprimido ou ansioso)?

	Sim	Não

a) Você diminui a quantidade de tempo que se dedicava ao seu trabalho ou a outras atividades?	1	2
b) Realizou menos tarefas do que você gostaria?	1	2
c) Não realizou ou fez qualquer das atividades com tanto cuidado como geralmente faz.	1	2

6- Durante as últimas 4 semanas, de que maneira sua saúde física ou problemas emocionais interferiram nas suas atividades sociais normais, em relação à família, amigos ou em grupo?

De forma nenhuma	Ligeiramente	Moderadamente	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

7- Quanta dor no corpo você teve durante as últimas 4 semanas?

Nenhuma	Muito leve	Leve	Moderada	Grave	Muito grave
1	2	3	4	5	6

8- Durante as últimas 4 semanas, quanto a dor interferiu com seu trabalho normal (incluindo o trabalho dentro de casa)?

De maneira alguma	Um pouco	Moderadamente	Bastante	Extremamente
1	2	3	4	5

9- Estas questões são sobre como você se sente e como tudo tem acontecido com você durante as últimas 4 semanas. Para cada questão, por favor dê uma resposta que mais se aproxime de maneira como você se sente, em relação às últimas 4 semanas.

	Todo Tempo	A maior parte do tempo	Uma boa parte do tempo	Alguma parte do tempo	Uma pequena parte do tempo	Nunca
a) Quanto tempo você tem se sentindo cheio de vigor, de vontade, de força?	1	2	3	4	5	6
b) Quanto tempo você tem se sentido uma pessoa muito nervosa?	1	2	3	4	5	6
c) Quanto tempo você tem se sentido tão deprimido que nada pode anima-lo?	1	2	3	4	5	6
d) Quanto tempo você tem se sentido calmo ou tranqüilo?	1	2	3	4	5	6
e) Quanto tempo você tem se sentido com muita energia?	1	2	3	4	5	6

f) Quanto tempo você tem se sentido desanimado ou abatido?	1	2	3	4	5	6
g) Quanto tempo você tem se sentido esgotado?	1	2	3	4	5	6
h) Quanto tempo você tem se sentido uma pessoa feliz?	1	2	3	4	5	6
i) Quanto tempo você tem se sentido cansado?	1	2	3	4	5	6

10- Durante as últimas 4 semanas, quanto de seu tempo a sua saúde física ou problemas emocionais interferiram com as suas atividades sociais (como visitar amigos, parentes, etc)?

Todo Tempo	A maior parte do tempo	Alguma parte do tempo	Uma pequena parte do tempo	Nenhuma parte do tempo
1	2	3	4	5

11- O quanto verdadeiro ou falso é cada uma das afirmações para você?

	Definitivamente verdadeiro	A maioria das vezes verdadeiro	Não sei	A maioria das vezes falso	Definitivamente falso
a) Eu costumo obedecer um pouco mais facilmente que as outras pessoas	1	2	3	4	5
b) Eu sou tão saudável quanto qualquer pessoa que eu conheço	1	2	3	4	5
c) Eu acho que a minha saúde vai piorar	1	2	3	4	5
d) Minha saúde é excelente	1	2	3	4	5

CÁLCULO DOS ESCORES DO QUESTIONÁRIO DE QUALIDADE DE VIDA

Fase 1: Ponderação dos dados

Questão	Pontuação	
01	Se a resposta for	Pontuação
	1	5,0
	2	4,4
	3	3,4
	4	2,0
	5	1,0
02	Manter o mesmo valor	
03	Soma de todos os valores	
04	Soma de todos os valores	
05	Soma de todos os valores	
06	Se a resposta for	Pontuação
	1	5
	2	4
	3	3
	4	2
	5	1
07	Se a resposta for	Pontuação
	1	6,0
	2	5,4
	3	4,2
	4	3,1
	5	2,0
	6	1,0

08	<p>A resposta da questão 8 depende da nota da questão 7</p> <p>Se 7 = 1 e se 8 = 1, o valor da questão é (6)</p> <p>Se 7 = 2 à 6 e se 8 = 1, o valor da questão é (5)</p> <p>Se 7 = 2 à 6 e se 8 = 2, o valor da questão é (4)</p> <p>Se 7 = 2 à 6 e se 8 = 3, o valor da questão é (3)</p> <p>Se 7 = 2 à 6 e se 8 = 4, o valor da questão é (2)</p> <p>Se 7 = 2 à 6 e se 8 = 3, o valor da questão é (1)</p> <p>Se a questão 7 não for respondida, o escore da questão 8 passa a ser o seguinte:</p> <p>Se a resposta for (1), a pontuação será (6)</p> <p>Se a resposta for (2), a pontuação será (4,75)</p> <p>Se a resposta for (3), a pontuação será (3,5)</p> <p>Se a resposta for (4), a pontuação será (2,25)</p> <p>Se a resposta for (5), a pontuação será (1,0)</p>
09	<p>Nesta questão, a pontuação para os itens a, d, e ,h, deverá seguir a seguinte orientação:</p> <p>Se a resposta for 1, o valor será (6)</p> <p>Se a resposta for 2, o valor será (5)</p> <p>Se a resposta for 3, o valor será (4)</p> <p>Se a resposta for 4, o valor será (3)</p> <p>Se a resposta for 5, o valor será (2)</p> <p>Se a resposta for 6, o valor será (1)</p> <p>Para os demais itens (b, c,f,g, i), o valor será mantido o mesmo</p>
10	Considerar o mesmo valor.
11	<p>Nesta questão os itens deverão ser somados, porém os itens b e d deverão seguir a seguinte pontuação:</p> <p>Se a resposta for 1, o valor será (5)</p> <p>Se a resposta for 2, o valor será (4)</p> <p>Se a resposta for 3, o valor será (3)</p> <p>Se a resposta for 4, o valor será (2)</p> <p>Se a resposta for 5, o valor será (1)</p>

Fase 2: Cálculo do Raw Scale

Nesta fase você irá transformar o valor das questões anteriores em notas de 8 domínios que variam de 0 (zero) a 100 (cem), onde 0 = pior e 100 = melhor para cada domínio. É chamado de raw scale porque o valor final não apresenta nenhuma unidade de medida.

Domínio:

- Capacidade funcional
- Limitação por aspectos físicos
- Dor
- Estado geral de saúde
- Vitalidade
- Aspectos sociais
- Aspectos emocionais
- Saúde mental

Para isso você deverá aplicar a seguinte fórmula para o cálculo de cada domínio:

Domínio:

$$\frac{\text{Valor obtido nas questões correspondentes} - \text{Limite inferior} \times 100}{\text{Variação (Score Range)}}$$

Na fórmula, os valores de limite inferior e variação (Score Range) são fixos e estão estipulados na tabela abaixo.

Domínio	Pontuação das questões correspondidas	Limite inferior	Variação
Capacidade funcional	03	10	20
Limitação por aspectos físicos	04	4	4
Dor	07 + 08	2	10
Estado geral de saúde	01 + 11	5	20
Vitalidade	09 (somente os itens a + e + g + i)	4	20
Aspectos sociais	06 + 10	2	8
Limitação por aspectos emocionais	05	3	3
Saúde mental	09 (somente os itens b + c + d + f + h)	5	25

Exemplos de cálculos:

- Capacidade funcional: (ver tabela)

Domínio: Valor obtido nas questões correspondentes – limite inferior x 100

Variação (Score Range)

$$\text{Capacidade funcional: } \frac{21 - 10}{20} \times 100 = 55$$

O valor para o domínio capacidade funcional é 55, em uma escala que varia de 0 a 100, onde o zero é o pior estado e cem é o melhor.

- Dor (ver tabela)

- Verificar a pontuação obtida nas questões 07 e 08; por exemplo: 5,4 e 4, portanto somando-se as duas, teremos: 9,4

- Aplicar fórmula:

Domínio: Valor obtido nas questões correspondentes – limite inferior x 100

Variação (Score Range)

$$\text{Dor: } \frac{9,4 - 2}{10} \times 100 = 74$$

O valor obtido para o domínio dor é 74, numa escala que varia de 0 a 100, onde zero é o pior estado e cem é o melhor.

Assim, você deverá fazer o cálculo para os outros domínios, obtendo oito notas no final, que serão mantidas separadamente, não se podendo soma-las e fazer uma média.