

SITUAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA DE TRABALHADORES MOTOTAXISTAS DE APARECIDA DE GOIÂNIA, GOIÁS

QUALITY OF LIFE IN MOTORCYCLE TAXI DRIVER
WORKERS OF APARECIDA DE GOIÂNIA, GOIAS

RESUMO: Objetivo: analisar a qualidade de vida e verificar a influência de características sociodemográficas, socioeconômicas e tempo de serviço em trabalhadores mototaxistas de Aparecida de Goiânia. **Métodos:** foram avaliados 133 mototaxistas, todos do sexo masculino, registrados na Superintendência Municipal de Trânsito de Aparecida de Goiânia – Goiás, através do questionário WHOQOL-BREF, de um questionário semiestruturado para avaliação sociodemográfica e o questionário Critério de Classificação Econômica do Brasil (CCEB), no ano de 2014. **Resultados:** Obteve-se com a amostra 53,4% de casados; 56,4% entre 18 e 40 anos; 78,9% com até dois filhos; 64,7% possuem o ensino fundamental; 57,9% têm até 5 anos de profissão; 66,2% pertencem a classe econômica "C"; na percepção da qualidade de vida em geral, 48,9% classificaram como "boa"; na satisfação com a própria saúde, 54,1% classificaram como "satisfeito"; os melhores escores obtidos no questionário WHOQOL-BREF foram no domínio "físico" (74,89) e no "psicológico" (70,52), o domínio "meio ambiente" (52,09) e o domínio "relações sociais" (68,23) foram os que obtiveram menor escore. **Conclusão:** evidenciou-se neste estudo que o meio ambiente é um aspecto que compromete negativamente a qualidade de vida dos trabalhadores taxistas que se utilizam da motocicleta, ratificando que o ambiente de trabalho desses profissionais é considerado como um fator nocivo para a categoria.

PALAVRAS-CHAVE: *Qualidade de vida, Trabalhadores, Motocicleta.*

ABSTRACT: Objective: To analyze the quality of life and verify the influence of sociodemographic, socioeconomic and length of service characteristics of motorcycle taxi driver workers in Aparecida de Goiania. **Methods:** Was evaluated 133 motorcycle taxi drivers, all male, recorded in Municipal Transit Superintendence of Aparecida de Goiania – Goiás, through the WHOQOL-BREF questionnaire, a semi-structured questionnaire for sociodemographic and Criteria of Economic Classification Brazil (CECB) questionnaire, in the year 2014. **Results:** We obtained with the sample 53.4% married; 56.4% between 18 and 40 years; 78.9% with up to two children; 64.7% have primary education; 57.9% have up to 5 years of profession; 66.2% belong to economy class "C"; the perception of quality of life in general, 48.9% rated as "good"; satisfaction with their health, 54.1% classified as "satisfied"; the best scores were in "physical" domain (74.89) and "psychological" (70.52), the domain "environment" (52.09) and the domain "social relations" (68.23) were those who had lower scores. **Conclusion:** it was evidenced in this study that the environment is an aspect that affects negatively on the quality of life of motorcycle taxi drivers demonstrating that the working environment of these professionals is considered to be a harmful factor for the category.

KEYWORDS: *Quality of life, Workers, Motorcycle.*

Luciano Ferreira Freitas¹,
Sônia Maria de Mello Neves²

1. Fisioterapeuta, Mestre em Ciências Ambientais e Saúde pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Goiânia – Goiás
2. Psicóloga, Doutora em Psicologia pela University College of North Wales, Professora da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Goiânia, Goiás;

E-mail: dr.Luciano.freitas.apda.go@gmail.com

Recebido em: 20/01/2016
Revisado em: 29/06/2016
Aceito em: 20/09/2016

INTRODUÇÃO

A profissão de mototaxista é uma das que mais cresce no mercado brasileiro. Essa ocupação é realizada por um trabalhador que utiliza de motocicleta para transportar passageiros, facilitando, assim, a mobilidade urbana tanto nas metrópoles quanto nas pequenas cidades. Atualmente, no Brasil, cerca de 3500 dos 5564 municípios brasileiros fazem uso dos serviços de transporte realizados com a moto¹. Nos últimos anos a frota de motocicletas e motonetas no Brasil cresceu 14,2% ao ano, atingindo 19,9 milhões de motos em 2012². Segundo Waiselfisz³, os estudos divulgados em 2010 e 2013 pela Organização Mundial de Saúde (OMS)⁴ apontam que só no ano de 2010, aconteceram^{1,24} milhão de mortes por acidente de trânsito em 182 países do mundo, sendo estes a 3ª causa de morte na faixa de 30-44 anos, a 2ª na faixa de 5-14 anos e a 1ª na faixa de 15 a 29 anos.

A motocicleta é um meio de transporte e de trabalho que possui um custo acessível da população, visto que o investimento para a aquisição do veículo é pequeno, e apresenta para a população baixas tarifas de serviço, por isso, cada vez mais as pessoas têm buscado este recurso como uma opção de deslocamento, o que contribui para o crescente aumento de mototaxistas. Segundo Oliveira e Souza⁵, a motocicleta, inicialmente utilizada para o lazer, devido ao fato de apresentar baixo custo de aquisição e manutenção, passou a ser empregada também como instrumento de trabalho por vários profissionais para serviços de mototáxi, motoboy ou motofrete. Dessa forma, ao mesmo tempo em que possibilita uma forma

acessível de geração de renda para o profissional mototaxista, contribui para a mobilidade social dos usuários^{6,7}. Todavia, o ritmo intenso de trabalho somado às precariedades do trânsito expõem 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 mesmos⁸.

Não foram encontrados na literatura pregressa estudos relacionados a essa temática no estado de Goiás, o que aponta para a necessidade de preencher essa lacuna, dado o rápido e intenso crescimento da categoria de trabalhadores mototaxistas no país.

O objetivo do estudo é analisar a qualidade de vida e verificar a influência de características sociodemográficas, socioeconômicas e tempo de serviço em trabalhadores mototaxistas de Aparecida de Goiânia, Goiás.

METODOLOGIA

Amostra

Para a realização da pesquisa foi solicitada a Superintendência Municipal de Trânsito de Aparecida de Goiânia (SMTA) autorização para entrevistar os mototaxistas,

bem como obter os endereços dos pontos de mototaxi, com a explanação do intuito da pesquisa e da aprovação pelo Comitê de Ética da Universidade Católica de Goiás sob o número de protocolo 614.573. Foi convidado para participar da pesquisa um total de 440 trabalhadores, contudo, 274 se recusaram a participar do estudo.

A amostra inicial foi composta por 166 participantes, sendo que se reduziu para 133 participantes pois 20 não completaram os questionários e 13 possuíam mais de um emprego formal. Os mototaxistas receberam todas as informações sobre a pesquisa e, após assinarem o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), todos foram entrevistados.

Desenho do estudo, instrumentos e técnicas de coleta de dados

O estudo foi realizado nos 25 pontos de mototaxi da cidade de Aparecida de Goiânia. Os pontos de mototaxi são locais fixos para acomodação das motocicletas e dos mototaxistas. Em geral, as acomodações são lojas comerciais com uma área coberta à frente para estacionamento das motos; possuem uma recepção com cadeiras ou sofás, mesa, televisão e telefone; possuem ainda uma área de descanso separada por divisória ou parede, com camas de solteiro ou beliches e armários individuais; possuem banheiro; e, alguns dos estabelecimentos, possuem também uma copa com pia, fogão e geladeira.

Os critérios de inclusão obedeceram os seguintes termos: motociclistas com idade acima de 18 anos e com mais de 6 meses de profissão. Os critérios de exclusão foram o de

não assinar o TCLE e ter outra profissão formal além da de mototaxista.

Foi solicitada a autorização do superintendente da Superintendência Municipal de Trânsito de Aparecida de Goiânia (SMTAG) para a realização da pesquisa e, após seu consentimento, o trabalho foi enviado e aprovado pelo Comitê de Ética da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-GO), atendendo às exigências das Diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos, conforme consta na Resolução nº 466/12 do Conselho Nacional de Saúde.

Após a aprovação do projeto, os pontos de mototaxi de Aparecida de Goiânia foram visitados e os trabalhadores mototaxistas foram convidados a participarem da pesquisa e assinarem o TCLE. Posteriormente, esses profissionais receberam as instruções e foram entrevistados por colaboradores devidamente treinados. O tempo de aplicação de cada questionário foi entre 5 a 15 minutos, sendo que, alguns participantes tiveram que ser visitados no dia seguinte para finalizar a entrevista. Os questionários são descritos a seguir.

Questionário sociodemográfico

No primeiro momento, responderam as questões sobre o perfil sociodemográfico com a finalidade de traçar o perfil dos trabalhadores mototaxistas quanto aos aspectos de identificação, idade, escolaridade, estado civil e quantidade de filhos. Além dos aspectos descritivos da amostra, foi perguntado o tempo de exercício na função.

Questionário socioeconômico

Em seguida, foram apresentadas questões sobre a condição socioeconômica dos participantes através do questionário Critério de Classificação Econômica do Brasil (CCEB) proposto pela Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa⁹, construído por análise de regressão da renda familiar em função da posse de bens e escolaridade, que avalia o nível de escolaridade do chefe da família e nove itens referentes aos bens materiais. Foram encontradas cinco classes econômicas, sendo que as três classes mais elevadas foram subdivididas, para possibilitar uma distribuição mais consistente com a realidade econômica brasileira. As classes foram distribuídas de acordo com a renda média familiar (A1 – R\$11.480,00; A2 – R\$8.295,00; B1 – R\$4.754,00; B2 – R\$2.656,00; C1 – R\$1.459,00; C2 – R\$962,00; D – R\$680,00 e E – R\$415,00).

Questionário WHOQOL-BREF

Para a avaliação da QV, os participantes responderam o questionário WHOQOL-BREF World Health Organization Quality of Life Instrument-bref – Instrumento de Avaliação de Qualidade de Vida em versão abreviada. O whoqol-Bref é uma versão abreviada do Whoqol-100, desenvolvido pelo Grupo de Qualidade de Vida da Organização Mundial de Saúde (OMS) por meio do grupo Whoqol10 e adaptado para a população brasileira por Fleck¹¹. Esta ferramenta surgiu da necessidade de disponibilizar um instrumento de avaliação da QV com aplicação de curta duração e que, ao mesmo tempo, apresentasse características psicométricas satisfatórias. Trata-se de um instrumento composto por duas partes: a

primeira se refere à ficha de informações sobre o respondente e a segunda consta de 26 questões. As perguntas 1 e 2 avaliam a QV em geral e as outras 24 avaliam quatro domínios que compõe o instrumento original: físico, psicológico, relações sociais e meio ambiente. A questão 1 pergunta sobre a percepção do indivíduo sobre sua QV em geral e a questão 2 sobre a percepção de sua saúde geral.

Para sua pontuação, as respostas seguem uma escala do tipo likert (de 1 a 5 pontos), de forma que a resposta mais positiva seja 5 e a resposta mais negativa seja 1, e o escore é apresentado de zero a 100, em que zero corresponde ao pior nível de QV e 100 ao melhor nível. Para calcular o escore do domínio, utiliza-se o escore médio dos itens de cada domínio. As médias dos escores são então multiplicadas por 4 a fim de possibilitar a comparação com os escores do WHOQOL-100. Para o cálculo dos escores dos domínios utilizou-se o método proposto pelo WHOQOL Group¹², isto é, após a limpeza dos dados, computação das médias das facetas e mensuração dos escores dos domínios, as questões foram pontuadas de 1 a 5, sendo que, para cada faceta somou-se os valores de cada entrevista, dividiu-se pelo número de participantes (n=133), estimando a média de cada dimensão avaliada e, posteriormente, os escores foram transformados em escala de 0 a 100.

Objetivando a padronização de todas as respostas do instrumento, convertem-se as 3 questões cuja escala de respostas é invertida. Ocorre a inversão das questões q3 q4 q26 (1=5) (2=4) (3=3) (4=2) (5=1) para prosseguimento do cálculo. Assim, as questões de cada domínio

são convertidas para uma mesma escala de forma que o aumento gradativo da resposta equivale, na mesma proporção, ao aumento positivo do resultado da questão. É realizada uma contagem do total de itens respondidos por cada participante, sendo que, são computados apenas os respondentes que preencheram corretamente no mínimo 80% dos itens do instrumento.

Análise estatística

Terminada a coleta de dados, o programa Microsoft® Excel 2007 foi utilizado para tabulação dos dados e a análise estatística foi realizada pelo programa Statistical Package for Social Sciences SPSS® for Windows®, versão 16.0. As variáveis categóricas do inquérito sociodemográfico e socioeconômico foram descritas. Os domínios da qualidade de vida do Whoqol-Bref foram computados e a normalidade dos resultados testada pelos testes U Mann-Whitney e Kruskal Wallis para os dados não paramétricos (não normais) e confirmados pelo teste Kolmogorov-Smirnov. Para a correlação entre os domínios dos questionários Whoqol-Bref e SF-36 foi utilizado o teste Spearman's. Foi utilizado como nível de significância o valor 5% ($p < 0,05$) para todas as análises realizadas.

RESULTADOS

Em relação aos dados sociodemográficos a amostra foi composta por 133 sujeitos, todos do sexo masculino. Destes, 53,4% ($n=71$) são casados e 46,6% ($n=62$) são solteiros. Em relação à idade em anos, 56,4%

($n=75$) possuem entre 18 a 40 anos e 43,6% ($n=58$) possuem 40 anos ou mais. Quanto ao número de filhos, 78,9% ($n=105$) têm até dois e 21,1% ($n=28$) têm 2 filhos ou mais. No que diz respeito à escolaridade, 64,7% ($n=86$) possuem ensino fundamental e 35,3% ($n=47$) possuem ensino médio. Em relação ao tempo de função em anos, 57,9% ($n=77$) têm até cinco anos de exercício na função e 42,1% ($n=56$) exercem a função há mais de cinco anos.

No que diz respeito à classificação socioeconômica estratificada através do CCEB, verificou-se que 66,2% ($n=88$) dos participantes pertenciam à classe econômica C (C 1 e C 2); 23,3% ($n=31$) dos participantes pertenciam à classe econômica B (B 1 e B 2); e 10,5% ($n=14$) dos participantes pertenciam às classes econômicas D e E.

O questionário WHOQOL-BREF possui duas questões que não fazem parte da escala de pontuação domínio. Na questão 1, que avalia a percepção da QV em geral, a maioria optou pela classificação "boa", e a pior pontuação foi ($n=1$), ficando na classificação "muito ruim". Na questão 2, que avalia a satisfação com a própria saúde, a maioria dos mototaxistas classificaram como "satisfeito", e a pior pontuação foi ($n=1$), ficando na classificação "muito insatisfeito" (Tabela 1).

Ao analisar as médias individuais de cada domínio do WHOQOL-BREF, verificou-se que sua melhor pontuação foi no domínio "físico", e sua pior pontuação foi no domínio "meio ambiente" (Tabela 2).

Ao comparar a variável "estado civil" em relação aos domínios do Whoqol-Bref, verificou-se que a maior média tanto para os casados quanto para os solteiros foi no domínio "físico"

com média de 75,60 para o primeiro grupo e 74,08 para o segundo. A pior pontuação foi no domínio "meio ambiente" também para ambas as categorias, com média de 53,08 para os casados e 50,06 para os solteiros. Contudo, não houve diferença estatisticamente significativa na qualidade de vida considerando o estado civil.

Tabela 1 - Questões 1 e 2 do questionário Whoqol-Bref que não pertencem aos domínios de acordo com a amostra de mototaxistas de Aparecida de Goiânia (n=133)

Fator Whoqol-Bref	n	%
Questão 1 – Como você avaliaria sua qualidade de vida?		
Muito ruim	1	0,8
Ruim	14	10,5
Nem ruim nem boa	34	25,6
Boa	65	48,9
Muito boa	19	14,3
Total	133	100,0
Questão 2 – Quão satisfeito você está com a sua saúde?		
Muito insatisfeito	1	0,8
Insatisfeito	17	12,8
Nem satisfeito nem insatisfeito	17	12,8
Satisfeito	72	54,1
Muito satisfeito	26	19,5
Total	133	100,0

Tabela 2 - Média, mediana e desvio padrão dos domínios do questionário Whoqol-Bref de acordo com a amostra de mototaxistas de Aparecida de Goiânia (n=133)

Domínios	N	Média	Mediana	DP	IC 95% Média		Min	Max
					Inferior	Superior		
Whoqol-Bref								
Físico	133	74,89	82,14	20,69	71,34	78,44	21	100
Psicológico	133	70,52	75	18,2	67,40	73,64	17	100
Relações sociais	133	68,23	75	21,32	64,58	71,89	0	100
Meio ambiente	133	52,09	53,13	19,39	48,77	55,42	13	100

No que diz respeito à variável "idade em anos" em comparação com os domínios do Whoqol-Bref, averiguou-se que a maior pontuação foi no domínio "físico" e a menor foi no domínio "meio ambiente" tanto para os participantes com idade até 40 anos quanto para os com idade acima de 40 anos. Contudo, não houve diferença estatisticamente significativa ($p > 0,05$) em nenhum domínio quanto a idade dos trabalhadores.

Ao comparar a variável "número de filhos", em relação aos domínios Whoqol-Bref, verificou-se que a maior pontuação foi no domínio "físico" tanto para os mototaxistas com mais de dois filhos, quanto para aqueles com até dois filhos. A pior pontuação nos dois grupos

de participantes foi no domínio "meio ambiente". Contudo, não houve diferença estatisticamente significativa ($p > 0,05$), na qualidade de vida dos trabalhado quando ao número maior ou menor de filhos.

Tabela 3 – Média e desvio padrão dos domínios do questionário Whoqol-Bref em relação a variável escolaridade dos mototaxistas de Aparecida de Goiânia (n=133)

Fator/ Escolaridade	N	Média	DP	Min	Max	Valor de p
Whoqol-Bref						
Físico						
Fundamental	86	71,89	22,34	21	100	0,057
Médio	47	80,40	16,06	32	100	
Psicológico						
Fundamental	86	68,80	18,53	29	100	0,130
Médio	47	73,67	17,31	17	100	
Relações sociais						
Fundamental	86	67,73	21,72	17	100	0,881
Médio	47	69,15	20,77	0	100	
Meio ambiente						
Fundamental	86	51,02	20,36	13	100	0,424
Médio	47	54,06	17,51	16	88	

Teste: U Mann-Whitney

Tabela 4 - Média e desvio padrão dos domínios do questionário Whoqol-Bref em relação à variável tempo de função dos mototaxistas de Aparecida de Goiânia (n=133)

Fator/ Tempo de função	N	Média	DP	Min	Max	P
Whoqol-Bref						
Físico						
≤ 5	56	73,79	19,06	32	100	0,316
> 5	77	75,70	21,88	21	100	
Psicológico						
≤ 5	56	69,79	16,93	17	96	0,484
> 5	77	71,05	19,15	29	100	
Relações sociais						
≤ 5	56	67,86	19,43	25	100	0,599
> 5	77	68,51	22,73	0	100	
Meio ambiente						
≤ 5	56	47,83	19,99	13	88	0,029
> 5	77	55,20	18,45	16	100	

Teste: U Mann-Whitney

Na análise da variável "escolaridade" com os domínios do Whoqol-bref constatou-se que a maior pontuação foi no domínio "físico" tanto para os participantes com ensino fundamental quanto para os com ensino médio. A pior pontuação foi no domínio "meio ambiente" para as duas categorias de análise. Não houve diferença significativa entre os grupos ($p>0,05$) e apenas uma tendência dos trabalhadores com melhor escolaridade a apresentar uma melhor qualidade de vida no domínio físico (Tabela 3).

Na análise da variável "tempo de função", verificou-se uma diferença estatisticamente significativa no domínio "meio ambiente" ($p=0,029$) do Whoqol-Bref, indicando que o grupo com menor tempo de função teve pior qualidade de vida em relação ao grupo com maior tempo de serviço. A melhor pontuação foi no domínio "físico" e a pior foi no domínio "meio ambiente" para todos os participantes (Tabela 4).

Ao comparar os dados socioeconômicos com os domínios do Whoqol-Bref, verificou-se que a maior pontuação foi no domínio "físico", para todas as classes econômicas. A menor pontuação foi no domínio "meio ambiente", também para todas as classes econômicas. Contudo, não foi encontrada diferença estatisticamente significativa entre os grupos ($p<0,05$) considerando a classe social.

DISCUSSÃO

Ao analisar os dados sociodemográficos, verificou-se que o perfil da maioria dos trabalhadores mototaxistas de Aparecida de

Goiânia possui as seguintes características: são casados, têm idade até 40 anos, têm até 2 filhos, possuem ensino fundamental e têm mais de 5 anos de exercício na função. Quanto ao perfil socioeconômico, constatou-se que a maioria dos participantes foram classificados como pertencentes à classe econômica C, caracterizada por possuir renda média familiar entre R\$962,00 (C 2) e R\$1.459,00 (C 1).

Dados que se assemelham foram encontrados na análise do perfil dos 267 profissionais mototaxistas da cidade de Feira de Santana-BA¹³. Nessa pesquisa, os mototaxistas, em sua maioria, eram casados; com média de idade de 37 anos; tinham dois filhos ou mais; possuíam ensino médio; tinham cinco anos ou mais de profissão e renda média de R\$ 992,80, o que os caracteriza como pertencentes à classe C, assim como no presente estudo. O único dado que variou foi o referente à escolaridade. No estudo de Amorim et al.¹³ a maioria possuía ensino médio, e na presente pesquisa, a maioria dos profissionais da área possuía ensino fundamental.

Teixeira et al.¹⁴ realizaram um estudo com uma população de 400 mototaxistas do município de Jequié-BA e também verificaram um perfil parecido com o do presente estudo. A maioria dos participantes apresentava idade entre 30 a 39, eram casados, possuía ensino fundamental, cinco anos ou mais de exercício na profissão e renda mensal entre R\$ 2.034,00 a R\$ 2.712,00, o que corresponde à classe econômica C da ABEP 2014, época de realização da referida pesquisa.

Em relação à idade, no presente estudo, observou-se que existem profissionais jovens, adultos e idosos, contudo, evidencia-se a

prevalência da população adulta. No estudo de Silva e Camargo¹, que contou com uma população de 108 mototaxistas, constatou-se que a maioria encontrava-se na faixa etária entre 37 a 48 anos. A população pesquisada por Amorim et al.¹³ também se encaixa neste perfil, com média de idade de 37 anos.

Os estudos descritos indicam que a profissão de mototaxistas é exercida quase que exclusivamente por homens, casados, com filhos, de baixo nível de escolaridade e de baixa renda familiar.

Na análise do WHOQOL-BREF, verificou-se que a maioria dos participantes considera possuir uma QV boa, sendo que, apenas um participante avalia sua QV como muito ruim. Além disso, a maioria demonstrou-se satisfeito com a própria saúde. No presente estudo, o domínio do Whoqol-Bref que mais influenciou a satisfação com a QV foi o "físico", seguido do "psicológico" e o que mais contribuiu para a insatisfação foi o "meio ambiente", em primeiro lugar, e as "relações sociais", em segundo.

Esses resultados apresentam similaridade com os estudos de Schlichting, Cavalheiro e Felizari¹⁵ em que a maioria dos participantes do estudo avaliaram sua QV como boa e 10% a avaliaram como muito ruim. Em relação à satisfação com a própria saúde, a maioria relatou satisfação e a minoria demonstrou insatisfação. No presente estudo, o domínio do WHOQOL-BREF que mais influenciou a satisfação com a QV foi o "físico", seguido do "psicológico" e o que mais contribuiu para a insatisfação com a mesma foi o "meio ambiente", em primeiro lugar, e as "relações sociais", em segundo. Nos estudos de Teixeira et al.¹⁴, realizado com 400 mototaxistas de Jequié-

BA, as melhores médias foram nos domínios "relações sociais" e "psicológico", enquanto as piores foram para a "qualidade de vida em geral" e o domínio "meio ambiente".

Para Berlin e Fleck¹⁶, o conceito de QV inclui, dentre outras coisas, o bom funcionamento físico e psicológico. No WHOQOL-BREF, o domínio "físico" avalia: dor e desconforto; energia e fadiga; sono e repouso; mobilidade; atividades da vida cotidiana; dependência de medicação ou de tratamentos; e capacidade de trabalho. Já o domínio "psicológico" avalia: sentimentos positivos e negativos; pensar, aprender, memória e concentração; autoestima; imagem corporal e aparência; e espiritualidade/religiosidade/crenças pessoais^{10,11}. Esses domínios foram avaliados positivamente pelos mototaxistas pesquisados neste estudo. A autopercepção positiva dos mototaxistas em relação ao domínio "psicológico" pode significar maior concentração no controle da motocicleta e estimulá-los a aprender como lidar com a rotina estressante decorrente da repetitividade diária do serviço, sobrecarga de trabalho, pressão de tempo e produtividade e, até mesmo, desenvolver habilidades e criatividade para desempenhar seu trabalho¹⁴.

O domínio "relações sociais" avalia: relações pessoais; suporte/apoio social; e atividade sexual. Por sua vez, o domínio "meio ambiente" avalia: segurança física e proteção; ambiente no lar; recursos financeiros; cuidados de saúde e sociais (disponibilidade e qualidade); oportunidades de adquirir novas informações e habilidades; participação e oportunidades de recreação/lazer; ambiente

físico: (poluição/ruído/trânsito/clima); e, transporte^{10,11}. Esses domínios foram os que demonstraram afetar negativamente a QV dos mototaxistas pesquisados neste estudo.

O fato do aspecto “meio ambiente” se apresentar como ponto negativo no que concerne à QV dos trabalhadores mototaxistas demonstra que o mesmo merece atenção. Sobre este aspecto, Schlichting, Cavalheiro e Felizari¹⁵ verificaram em seus estudos que as questões “Quão seguro você se sente em sua vida diária?” e “Quão saudável é seu ambiente físico (clima, poluição, atrativos)?” foram as que apresentaram impacto negativo no domínio “meio ambiente”. Esses resultados nos levam a supor que existe entre esses profissionais um sentimento de insegurança e insatisfação em relação ao ambiente, possivelmente ligado aos riscos – assaltos, violência, acidentes etc. – e exposições – sol, chuva, picadas de insetos, poluição sonora etc. – próprios do ofício.

O domínio “meio ambiente” foi o mais afetado também no estudo de Teixeira et al.¹⁴, que aplicou o WHOQOL-BREF em 400 mototaxistas do município de Jequiá, na Bahia. Os autores explicam que este domínio avalia a segurança física e proteção, o ambiente no lar, recursos financeiros, cuidados de saúde e sociais, oportunidade de aquisição de novas informações e habilidades, oportunidade de recreação, ambiente físico – poluição, ruído, trânsito, clima – e transporte. O domínio “físico” foi o segundo mais afetado.

A questão da segurança encontra-se em segundo lugar na escala de hierarquia das necessidades fundamentais do ser humano na teoria de Maslow¹⁷. Segurança é um quesito fundamental para haver satisfação com

trabalho, de forma que a sensação de insegurança torna-se um motivo de insatisfação. Tendo em vista que a satisfação com o trabalho é um fator preponderante na avaliação da QV, podemos inferir que as condições de trabalho do profissional mototaxista que os expõem constantemente a riscos diversos e situações estressantes, levando a sentirem-se insatisfeitos com o ambiente de trabalho, podem ser um fator prejudicial à QV desses profissionais¹⁸.

A profissão de mototaxista expõe os trabalhadores a situações de vulnerabilidade a riscos de diversas naturezas. A intensa jornada de trabalho a que estão submetidos, por exemplo, pode acarretar em danos para a capacidade funcional, tornando-os propensos a se envolverem em acidentes, além de os tornarem predispostos a desenvolverem distúrbio do sono, fadiga, irritabilidade, sedentarismo, entre outros problemas. Além disso, a demanda de agilidade por parte do cliente ou do empregador pode gerar tensão e levá-los a andar em desobediência às leis de trânsito, o que aumenta o risco de acidentes. Outra situação que pode ser prejudicial é a atitude de atender o celular ou o rádio enquanto dirige, o que pode desviar a atenção e potencializar os riscos⁶.

Silva, Oliveira e Fontana⁶, em um estudo que objetivou identificar os riscos ocupacionais dos mototaxistas, entrevistaram doze profissionais da área e submeteram os dados à análise temática. Dentre outras coisas, verificaram que, na percepção dos mototaxistas entrevistados, assaltos e acidentes são os fatores que representam maiores riscos para a profissão. De acordo com Amorim et al.¹³, as precárias condições de trabalho

somadas às longas jornadas tornam os profissionais motociclistas propensos ao desgaste, o que pode proporcionar incômodos físicos, como presença de fadiga nos membros e queixa osteomioarticular.

Oliveira, Filho e Araújo¹⁹, visando avaliar o conhecimento dos mototaxistas do município de Jequié – BA, quanto aos riscos ocupacionais, realizaram um estudo exploratório e descritivo com uma amostra de 25 profissionais que responderam a uma entrevista aberta semidirigida. Os dados foram submetidos à Análise de Conteúdo Temática. Os resultados mostraram que os mototaxistas conhecem os riscos ocupacionais a que estão expostos e os conceituam como perigos constantes de seus trabalhos. Os profissionais mostraram-se cientes dos riscos físicos, ergonômicos, de segurança e sociais. Os autores concluíram que estratégias de prevenção poderão diminuir os riscos de acidentes. Já Teixeira et al.²⁰, visando investigar a relação entre a prática ocupacional dos mototaxistas, a ocorrência de acidentes de trânsito e o uso de equipamentos de proteção individual por esses trabalhadores, realizaram um estudo de revisão integrativa através de busca sistemática de artigos científicos nas principais bases nacionais e internacionais. Dos 543 artigos inicialmente encontrados, 15 foram selecionados e submetidos à Análise de Conteúdo Temático. Entre outros eventos, verificou-se que os estudos indicam que, em se tratando dos motociclistas, especialmente os mototaxistas, a falta de utilização dos equipamentos de segurança pode provocar danos à saúde do trabalhador, bem como colocar em risco a comunidade direta ou indiretamente envolvida com eles.

Nos estudos de Teixeira et al.¹⁴, o domínio "relações sociais" foi o que apresentou a melhor pontuação, o que, para estes autores, evidencia que esta atividade laboral pode propiciar ampla rede de contatos sociais. O mesmo não ocorreu com os mototaxistas avaliados neste estudo em que este domínio, seguido do "meio ambiente", apresentou baixa pontuação. Não foram encontrados outros estudos com a mesma população para outras comparações.

Ao comparar os dados socioeconômicos com os domínios do WHOQOL-BREF, verificou-se que a maior pontuação foi no domínio "físico" e a menor foi no domínio "meio ambiente", para todas as classes econômicas. De acordo com The WHOQOL Group¹⁰, este domínio se refere à percepção do indivíduo sobre os diversos aspectos relacionados ao ambiente em que vive. O ambiente em que os mototaxistas vivem a maior parte do tempo é o trânsito, o que os obriga a conviver com fatores como o ruído dos motores dos carros, contato direto com a população diariamente, engarrafamento, pressão decorrente das exigências de comprimento de horário e a poluição, o que, segundo Silva e Camargo¹, compromete a QV desses profissionais.

Ao analisar os resultados relacionados ao WHOQOL-BREF, percebeu-se que o domínio "meio-ambiente" foi o que mais influenciou para a queda da QV dos mototaxistas de Aparecida de Goiânia. A variável "tempo de função" do WHOQOL-BREF evidenciou influência significativa no domínio "meio ambiente" ($p=0,024$), o que indica que os participantes com menos de cinco anos de exercício na função de mototaxista apresentam melhor

percepção de qualidade de vida neste domínio, ao passo que os participantes com maior tempo de função apresentam uma percepção mais negativa da qualidade de vida em relação a este domínio. Alguns autores relatam que a longa exposição ao trabalho com moto aumenta a propensão do aparecimento de doenças ocupacionais, incluindo dor nas costas e pescoço^{21,22}.

Assim, ao viabilizar um maior conhecimento do perfil e da QV dos trabalhadores mototaxistas, este estudo contribuirá para melhor compreender a realidade em que se encontram esses profissionais, identificando as relações entre a QV e o perfil sociodemográfico e socioeconômico, o que favorece a busca de agenciamento de políticas públicas de prevenção, redução de acidentes e promoção de saúde para esta categoria profissional que vem aumentando no país.

CONCLUSÕES

Foi possível evidenciar que o meio ambiente é um aspecto que compromete negativamente a QV dos mototaxistas. Esse domínio do WHOQOL-BREF aparece com baixo escore em todas as categorias de classe econômica, estado civil, idade, número de filhos, escolaridade e tempo de função, ratificando que o ambiente de trabalho desses profissionais é considerado como um fator nocivo para a categoria. As condições de trabalho em que os profissionais mototaxistas necessariamente estão expostos pode ser a causa para o desconforto em relação ao ambiente – ruídos, poluição, engarrafamentos,

longa exposição ao sol, chuva, calor, frio, perseguição de animais etc. – e pode também ser o motivo do aparecimento de dores – posição dinâmica, longas jornadas de trabalho, movimentos repetitivos etc. Soma-se a isso o desgaste físico e emocional que tende a aumentar em proporção ao tempo de exercício da profissão. Isso sem falar nos riscos de acidentes que, ocorrendo, podem culminar em invalidez laboral temporal ou permanente, ou mesmo em morte.

Apesar de os mototaxistas de Aparecida de Goiânia terem apresentado uma percepção de suas QV de uma maneira geral como “boa”, este estudo possibilitou evidenciar que o ambiente de trabalho desses profissionais é um fator prejudicial, independente das condições sociodemográficas e socioeconômicas, o que, atrelada à presença da dor, que é uma constante na vida da maioria desses profissionais, acarreta em declínio da QV. Esses dados sugerem a necessidade de refletir sobre a rotina do trabalhador mototaxista e de implantar estratégias que visem a promoção da saúde e a melhoria da QV desses profissionais. Dessa forma, o conhecimento proporcionado por este estudo que abordou as características sociodemográficas e socioeconômicas, a percepção desses profissionais acerca da QV, bem como as condições de trabalho próprias da profissão e as incidências dos acidentes de trabalho envolvidos nessa atividade, pode ser útil para a adoção de políticas de educação no trânsito visando à prevenção de acidentes e também a busca por planos de ações que visam a melhoria das condições de trabalho e de vida dessa categoria de trabalhadores que

vem ocupando cada vez mais o espaço urbano do nosso país.

Deste modo, torna-se necessário avaliar em que medida as condições laborais interferem na QV desses trabalhadores, a fim de buscar soluções que os ajudem a viver melhor. 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 o desenvolvimento de programas de promoção e prevenção da saúde, bem como a melhoria da QV em geral do referido público.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo abordou as características sociodemográficas e socioeconômicas, a percepção desses profissionais acerca da QV, bem como as condições de trabalho próprias da profissão e as incidências dos acidentes de trabalho envolvidos nessa atividade, o que pode ser útil para incentivar a adoção de políticas de educação no trânsito visando à prevenção de acidentes e também a busca por planos de ações que visam a melhoria das condições de trabalho e de vida dessa categoria de trabalhadores que vem ocupando cada vez mais o espaço urbano do nosso país.

Visando a prevenção de acidentes, sugerimos a implantação de programas de conscientização da atual situação mundial e do país acerca das incidências de acidentes de trânsito, principalmente os que envolvem o motociclista, bem como o acesso à informações sobre as medidas que estão sendo tomadas no cenário nacional para o enfrentamento dessa

problemática, envolvendo assim os principais atores da trama viária. Para a melhoria da QV dos mototaxistas, sugerimos aos gestores públicos a adoção de medidas que atuem com efetividade na melhoria das condições ambientais, visando, principalmente, a segurança no trânsito e a melhoria da qualidade de vida dos usuários das vias urbanas. Sugerimos ainda a regulamentação da profissão por parte dos municípios que ainda não o fizeram, a fim de estabelecer leis que garantam a melhoria das condições laborais desses trabalhadores, tais como a limitação da carga horária e o estabelecimento de locais apropriados para os pontos de mototáxis, com acesso à sanitários, abrigo do sol e da chuva e uma cozinha que propicie a ingestão de água e alimentos de forma confortável e higiênica. Por fim, visando a correção da postura corporal, a promoção e a recuperação da saúde, o que pode acarretar na diminuição da dor, aparentemente tão presente na vida desses trabalhadores, sugerimos a implantação de programas de ginástica laboral que auxilie e oriente a adoção de hábitos que favorecem a saúde. Acreditamos que essas medidas poderão contribuir para a melhoria progressiva da QV dos profissionais mototaxistas.

REFERÊNCIAS

1. Silva RLF, Camargo DL. Saúde do Trabalhador: perfil epidemiológico dos mototaxistas assistidos no CEREST de Santarém-PA, em relação à idade, ICM e níveis de glicemia. *Perspectiva Amazônica*, Santarém-PA; ago 2011, 2(1): 90-98.

2. Lopres GB, Junior RT. Frota de automóveis e motos dobra em dez anos. Estudos CEPER – Centro de Pesquisa em Economia Regional – FUNDACE, 2013.
3. Waiselfisz JJ. Mapa da violência 2013 – Acidentes de trânsito e motocicletas. CEBELA, Rio de Janeiro, 2013.
4. OMS. Healthy work places: a model for action. For employers, workers, policy-makers and practitioners. 2010 [acesso em: 2 jun. 2015]. Disponível em: <http://www.who.int/occupational_health/publications/healthy_workplaces_model.pdf>.
5. Oliveira NLB, Souza RMC. Diagnóstico de lesão e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. Rev Lat Am Enfermagem, nov.-dez. 2003, 3(11): 749-756.
6. Silva, MB, Oliveira MB; Fontana RT. Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. Rev Bras Enferm; dez. 2011, 64(6): 1048-1055.
7. Salim Filho MT. Políticas públicas e trabalho no transporte alternativo na Amazônia: moto-táxi. [dissertação mestrado em Planejamento do Desenvolvimento]. Pará, Belém, 2007.
8. Teixeira JRB. Qualidade de vida e aspectos do trabalho de mototaxista. [dissertação mestrado em Saúde Pública – Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde, Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia]. Jequié, 2013.
9. ABEP – Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa. 2009 [acesso em: 22 nov. 2014]. Disponível em: <<http://www.abep.org/novo/Default.aspx>>..
10. THE WHOQOL GROUP. World Health Organization Quality of Life Assessment (WHOQOL): position paper from World Health Organization. Social Science and Medicine. Burlington; 1995, 41(10): 1403-1409.
11. Fleck MPA et al. Aplicação da versão em português do instrumento abreviado de avaliação da qualidade de vida Whoqol-Bref. Rev Saude Publica. São Paulo. 2000; 34 (2): 178-83,
12. WHOQOL GROUP. Development of the WHOQOL: Rationale and current status. International Journal of Mental Health, 23 (3): 24-56, 1994.
13. Amorim CR et al. Acidentes de trabalho com mototaxistas. Rev Bras Epidemiol. 2012, 1(15): 25-37 [acesso em: 21 maio 2014]. Disponível em: <www.scielo.org/pdf_rbepid_v15n1_03.pdf>.
14. Teixeira JRB et al. Associação entre aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxistas. Cadernos de Saúde Pública. Rio de Janeiro; jan. 2015, 32(1): 97-110,.
15. Schlichting C, Cavalheiro EG, Felizari CTi. A avaliação da qualidade de vida do profissional motociclista através do método WHOQOL-BREF. Rev Eletrônica da Faculdade Evangélica do Paraná. Curitiba; abr.-jun. 2012, 2(2): 22-42.

16. Berlim MT, Fleck M PA. Quality of life: a brand new concept for research and practice in psychiatry. *Rev. Bras. Psiquiatr.* São Paulo; 2003, 25(4): p.249-252.
17. Vasconcelos AF. Qualidade de vida no trabalho: origem, evolução e perspectivas. *Cadernos de Pesquisa em Administração.* 8(1): p. 23-35, 2001 [acesso em: 23 abr. 2015]. Disponível em: <<http://www.ead.fea.usp.br/cad-pesq/arquivos/v08-1art03.pdf>>.
18. Flausino TC. Qualidade de vida e condições de trabalho dos carteiros de Goiânia. [Dissertação mestrado em Ciências Ambientais e Saúde da Pontifícia Universidade Católica de Goiás]. Goiânia, 2011.
19. Oliveira TS; Filho SAM, Araújo GF. Conhecimento de mototaxistas quanto aos riscos ocupacionais. *Rev Baiana de Saúde Pública.* 2012 out-dez, 36(4): 899-918.
20. Teixeira JRB de et al. Acidentes de trânsito e utilização de equipamentos de proteção individual por mototaxistas: revisão integrativa. *Rev Enferm UFPE On Line.* Recife; 2015, 99 2): 945-56, fev.
21. Souza MFM, Silva GR. Risco de distúrbios psiquiátricos menores em área metropolitana na região sudeste do Brasil. *Rev Saúde Pública.* São Paulo; 1998 fev, 32(1): 50-58.
22. Zanelato LS, Oliveira LC. Psicologia do trânsito: comportamentos de risco de motoristas de ônibus urbano. [Monografia Universidade do Sagrado Coração] Bauru, 2003.