

**Artigo**

**SÍNDROME DE BURNOUT EM MOTORISTAS QUE TRANSPORTAM  
ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS**

Jucirleia Ferreira de Medeiros Chaves<sup>1</sup>  
Jessica Hellen Silva Sousa<sup>2</sup>  
Roberta Vieira de Oliveira<sup>3</sup>  
Rebecca Alves Aguiar Athayde<sup>4</sup>  
Silvania da Cruz Barbosa<sup>5</sup>

**RESUMO** - Descrita como uma síndrome relacionada à cronificação do estresse devido a fatores laborais, a síndrome de *burnout* tem sido investigada em diversos contextos de trabalho. Todavia, ainda é incipiente a produção científica que estuda o *burnout* em motoristas. Este estudo objetivou avaliar os níveis de *Burnout* e sua correlação com as características sociodemográficas em motoristas que transportam estudantes universitários. Foram utilizados, como instrumentos de coleta de dados, o *Maslach Burnout Inventory – General Survey* / MBI-GS e uma Ficha Sociodemográfica para caracterização da amostra. Os dados foram tratados quantitativamente a partir do programa *Statistical Package for Social Science* (SPSS), efetuando-se análises estatísticas descritivas e correlacionais entre os níveis de *burnout* e as características sociodemográficas. As médias obtidas para as três dimensões integrantes de *burnout* foram:  $M = 4,65$  ( $DP = 0,20$ ) para Exaustão Emocional,  $M = 2,71$  ( $dp = 0,62$ ) para Cinismo e  $M = 3,17$  ( $DP = 0,32$ ) para Eficácia no Trabalho. Dentre as variáveis

---

<sup>1</sup> Docente do Curso de Bacharelado em Psicologia das Faculdades Integradas de Patos. E-mail: jucirleia@gmail.com

<sup>2</sup> Discente do Curso de Bacharelado em Psicologia das Faculdades Integradas de Patos. E-mail: jessicahellemlove@hotmail.com

<sup>3</sup> Discente do Curso de Bacharelado em Psicologia das Faculdades Integradas de Patos. E-mail: roberta-vieira95@live.com

<sup>4</sup> Docente do Curso de Bacharelado em Psicologia das Faculdades Integradas de Patos. E-mail: rebeccaathayde@gmail.com

<sup>5</sup> Docente do Departamento de Psicologia da Universidade Estadual da Paraíba. E-mail: silv.barbosa@gmail.com



### Artigo

sociodemográficas estudadas, verificou-se correlação significativa apenas entre carga horária de trabalho e Eficácia no Trabalho ( $\rho = 0,27$ ;  $p < 0,01$ ). O teste Kruskal Wallis demonstrou que há efeito da escolaridade sobre a Exaustão Emocional ( $X^2 = 7,26$ ;  $p < 0,03$ ). As médias obtidas parecem indicar que o *burnout* está em desenvolvimento na amostra, tornando importante a promoção de ações que previnam o agravamento deste transtorno mental, em especial, levando-se em consideração que 100% dos motoristas encontram-se afetados no tocante à Exaustão Emocional e à baixa Eficácia no Trabalho.

**Palavras-chave:** *Burnout*, Motoristas, Saúde mental, Trabalho.

**ABSTRACT** - Described as a syndrome related to chronic stress due to labor factors, burnout syndrome has been investigated in several work contexts. However, the scientific production that studies burnout in drivers is still incipient. This study aimed to evaluate the levels of Burnout and its correlation with the sociodemographic characteristics in drivers who transport university students. As a data collection instrument, the Maslach Burnout Inventory - General Survey / MBI-GS and a Sociodemographic Data Sheet were used to characterize the sample. The data were treated quantitatively from the Statistical Package for Social Science (SPSS), and descriptive and correlational statistical analyzes were carried out between burnout levels and socioedemographic characteristics. The means obtained for the three dimensions of burnout were:  $M = 4.65$  ( $dp = 0.20$ ) for Emotional Exhaustion,  $M = 2.71$  ( $dp = 0.62$ ) for Cynicism and  $M = 3.17$  ( $dp = 0.32$ ) for Work Efficacy. Among the sociodemographic variables studied, a significant correlation was found only between workload and Work Efficacy ( $\rho = 0.27$ ,  $p < 0.01$ ). The Kruskal Wallis test showed that there is an effect of schooling on Emotional Exhaustion ( $X^2 = 7.26$ ,  $p < 0.03$ ). The averages obtained seem to indicate that burnout is developing in the sample, making it important to promote actions that prevent the worsening of this mental disorder, especially considering that 100% of the drivers are affected in relation to Emotional Exhaustion and low Efficacy at Work.

**Keywords:** *Burnout*, Drivers, Mental Health, Work.



## Artigo

### INTRODUÇÃO

Uma das principais funções do trabalho é garantir os recursos necessários para a sobrevivência humana. Além disso, o trabalho permite ao homem autorrealização, ampliar suas relações interpessoais, construir sua identidade e ter prazer. Porém, a percepção de fatores estressantes presentes no ambiente laboral, tais como condições de trabalho inadequadas, ambientes precários, vínculos empregatícios frágeis, entre outros, podem interferir diretamente no bem-estar do indivíduo, gerando desgaste e sofrimento (DEJOURS, 1996).

Segundo Lazarus e Folkman (1984), o estresse se dá quando a avaliação sobre um determinado evento ou situação indica que não existem recursos suficientes para o seu enfrentamento. Desta forma, a pessoa começa a apresentar uma série de sintomas psicossomáticos que se intensificam, podendo acarretar, caso este estado perdure, sérios problemas de saúde física e psíquica.

O estresse característico do ambiente de trabalho é denominado estresse ocupacional. Quando ocorre a cronificação do estresse ocupacional, pode ocorrer, como resposta, o que tem sido designado de síndrome de *burnout* (SB). Para Harrison (1999), *burnout* é o resultado do estresse crônico típico do ambiente de trabalho, principalmente quando estão presentes situações de excessiva pressão, conflitos, poucas recompensas emocionais e insuficiente reconhecimento.

A síndrome de *burnout* foi inicialmente estudada pelo psiquiatra Freudenberg (1974), que atribuiu sua ocorrência a uma exaustão extrema devido ao excesso de trabalho. A origem do termo *burnout* relaciona-se a “queimar-se”, ser destruído pelo fogo de dentro pra fora. Ou seja, na síndrome, os profissionais, aos poucos, vão se sentindo consumidos pelo trabalho (TAMAYO; TRÓCOLLI, 2002). Para o Ministério da Saúde, a síndrome de *Burnout* ou Síndrome do Esgotamento Profissional é uma resposta prolongada a estressores emocionais e interpessoais crônicos presentes no ambiente de trabalho (BRASIL, 2001).

A década de 1970, em relação à produção sobre *burnout*, foi marcada pelos estudos exploratórios (perspectiva clínica), obtendo-se como principal contribuição a descrição da síndrome como processo. Na década posterior, expandiram-se os estudos empíricos (perspectiva psicossociológica), com foco na sistematização e na avaliação quantitativa (MASLACH; SCHAUFELI; LEITER, 2001).



### Artigo

A percepção de Freudenberger sobre o esgotamento profissional surgiu em meio a sua pesquisa realizada com voluntários de uma instituição para dependentes de drogas, em que o mesmo percebeu perda de estímulo para prosseguir por parte dos voluntários em questão. Observou, em suas pesquisas, a falta de motivação e de comprometimento com os voluntariados, além do surgimento de sintomas físicos (GIL-MONTE; PEIRU, 1997).

Logo no ano seguinte, a psicóloga social Christina Maslach também passou a estudar *burnout*, enquanto doença ocupacional constituída de três dimensões, independentes, porém relacionadas: Exaustão Emocional, Despersonalização e diminuição da Realização Profissional (MASLACH et al., 2001).

A Exaustão Emocional, construto individual do *burnout*, corresponde ao esgotamento emocional no âmbito laboral, a fadiga. A Despersonalização, por sua vez, está ligada ao componente interpessoal da síndrome: o indivíduo passa a apresentar atitudes negativas, tendendo a se distanciar dos colegas de trabalho e superiores e atendendo mal aos que precisam de seus serviços. Já a diminuição da Realização Profissional está ligada a autoavaliação do indivíduo, marcada pelo sentimento de incompetência frente ao desempenho laboral (MASLACH et al., 2001).

A SB interfere, de forma negativa, na vida pessoal e social do trabalhador. Sua relação com o trabalho fica comprometida, já que sua produtividade decresce, repercutindo também no âmbito organizacional. É muito comum em profissionais que exercem atividades de contato frequente e intenso com os outros, como exemplo, profissionais de saúde e educadores. Todavia, tem se confirmado, também, o acometimento pela síndrome em diversas profissões e até mesmo em estudantes (CARLOTTO; NAKAMURA; CÂMARA, 2006).

Motoristas de ônibus enfrentam dificuldades diversas no contexto laboral: relações desgastadas com passageiros, risco de assaltos, estradas sem manutenção, trânsito caótico, remuneração inadequada, veículos precários, pouco reconhecimento pelo trabalho que desenvolve e a constante possibilidade de envolver-se em acidentes, o que configura risco de vida para si próprio e para os passageiros (MENDES, 2004).

Nesse contexto, todos os dias muitos estudantes deixam suas residências em cidades circunvizinhas com destino a Patos para cursar uma universidade. Em muitos casos, isso só é possível devido ao trabalho realizado por motoristas que transportam estes estudantes, que estacionam seus veículos próximos à antiga rodoviária da cidade, enquanto os alunos assistem às aulas.



### Artigo

A rotina diária desses trabalhadores não foi ainda alvo de investigação e, até mesmo na literatura nacional, também são poucos os estudos que abordam a síndrome de *burnout* em motoristas (GIANASI, 2004; NÓBREGA, 2015), sendo mais comum sua relação em trabalhadores das áreas de saúde e educação.

Ante o exposto, adotou-se como objetivo desse estudo: avaliar os níveis de *Burnout* e sua correlação com as características sociodemográficas em motoristas que transportam estudantes universitários. Como objetivos específicos, buscou-se: caracterizar sociodemograficamente a amostra, verificar a ocorrência de *burnout* nos motoristas e relacionar variáveis sociodemográficas às dimensões da SB.

### MÉTODO

Foi desenvolvido um estudo com abordagem quantitativa, do tipo descritivo, correlacional e com corte transversal. As três dimensões de *burnout* foram adotadas como variáveis-critério e os dados sociodemográficos, como variáveis independentes destas, porém sem que se suponha-relação de causalidade. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa das Faculdades Integradas de Patos, a partir do parecer nº 2.374.283.

### Participantes

A amostra foi composta por 100 motoristas que transportam estudantes universitários, mediante critério acidental não probabilístico, visando promover a participação voluntária do maior número possível de sujeitos na pesquisa, por acessibilidade ou conveniência.

Os critérios de inclusão para composição da amostra foram: motoristas que transportem estudantes universitários para Patos-PB, aguardando os estudantes nos arredores da antiga rodoviária e que aceitaram participar do estudo, assinando o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido/TCLE. Os critérios de exclusão foram: motoristas que aguardam os estudantes assistirem às aulas em localidades mais distantes do centro de Patos-PB.



## Artigo

### Instrumentos

Utilizou-se um questionário com inquéritos sociodemográficos (sexo, idade, estado civil, filhos) e laborais (se trabalha somente como motorista, horas semanais de trabalho, tipo de vínculo empregatício).

Os motoristas também responderam a escala *Maslach Burnout Inventory-General Survey* / MIB-GS, validada no Brasil por Schuster, Dias, Battistella e Grohmann (2014). A MBI-GS possui três dimensões designadas de: Exaustão Emocional (EE), com cinco itens; Cinismo (CI), com quatro itens; e Eficácia no Trabalho (ET) também com seis itens.

Schuster, Dias, Battistella e Grohmann (2014, p. 31) descrevem as dimensões de *burnout* no MBI-GS como sendo: EE, “[...] a dimensão de estresse básica individual, associada à sensação de estar sobrecarregado e esgotado emocional e fisicamente”; CI, “[...] a dimensão interpessoal, apresentando-se como uma resposta negativa, insensível, ou excessivamente aos vários aspectos do trabalho”; e ET, “a dimensão de autoavaliação que traz sentimentos de incompetência e falta de realização e produtividade no trabalho”.

O MBI-GS é uma escala do tipo *likert*, que varia de 0 ao 6, sendo 0 = nunca; 1 = algumas vezes ao ano ou menos; 2 = uma vez por mês ou menos; 3 = algumas vezes durante o mês; 4 = uma vez por semana; 5 = algumas vezes durante a semana; 6 = todo dia.

### Procedimento

Primeiramente foi realizado contato pessoal com os motoristas, no local em que estacionam os ônibus e esperam os estudantes concluírem as aulas, tendo sido os objetivos explanados e o TCLE entregue, assinado e recolhido. Os instrumentos foram aplicados dentro do tempo previsto de 20 minutos.

Para o processamento e a análise dos dados foi utilizado o programa *Statistical Package for Social Sciences/SPSS*, onde análises de estatística descritiva (média, desvio padrão e frequência) e correlacionais foram desenvolvidas. O nível de significância utilizado nas decisões dos testes estatísticos foi de 5%.





**Artigo**

**RESULTADOS E DISCUSSÃO**

**Caracterização da amostra**

Os dados sociobiográficos indicam que a amostra é composta por 98 motoristas do sexo masculino (98%) e 02 motoristas do sexo feminino (2%), com idade média de 46,37 anos ( $DP = 14,46$ ), variando entre 23 e 70 anos. O estado civil da maioria é casado (54%), seguido da condição de divorciado (35%), solteiro (9%) e viúvo (2%).

Quanto ao sexo, predominantemente masculino, resultados semelhantes foram encontrados em estudos desenvolvidos por Ribeiro (2012), Gianasi (2009) e Sousa (2005). Apesar de ser permitido o acesso de mulheres à profissão de motorista, ainda há um estereótipo sobre esta ser uma atividade para homens (NÓBREGA, 2015). Os estudos citados também caminham na mesma direção deste, nos achados sobre estado civil e escolaridade.

A maioria dos motoristas tem de 1 a 3 filhos (84%), contudo há uma boa parcela sem filhos (11%) e um número menos expressivo que têm 4 ou 5 filhos (5%). O grau de escolaridade predominante é o Ensino Médio (91%). Nenhum motorista se incluiu na condição de classe alta, sendo que a grande maioria considera-se pertencente à classe baixa (86%) e o restante à classe média (14%).

Os dados sócio ocupacionais demonstram que a expressiva maioria dos motoristas (92%) possui outro trabalho além de transportar estudantes universitários. Quanto ao vínculo empregatício, 89% possui carteira assinada ou é efetivo. O tempo de serviço no emprego de motorista de transporte para universitários variou de 6 a 80 meses, obtendo-se uma média de 45,83 meses ( $DP = 23,85$ ). O tempo dedicado à ocupação de transportar os estudantes computa uma média de 5,47 horas diárias ( $DP = 0,99$ ).

Apesar de terem sido inqueridos sobre os fatores mais estressantes de sua profissão, os motoristas não se expressaram de forma escrita. Sugere-se, nesse sentido, que novos estudos sejam realizados, utilizando outros instrumentos de coleta de dados, como a entrevista, visando acessar mais sobre a vida laboral desses profissionais.



### Artigo

#### Síndrome de *burnout* em motoristas

Foram calculadas as médias individuais das três dimensões integrantes de *burnout*, obtendo-se respectivamente  $M = 4,65$  ( $DP = 0,20$ ) para Exaustão Emocional,  $M = 2,71$  ( $DP = 0,62$ ) para Cinismo e  $M = 3,17$  ( $DP = 0,32$ ) para Eficácia no Trabalho.

Vale destacar que, na perspectiva psicossociológica, considera-se que o indivíduo apresenta *burnout* quando combina altos índices de Exaustão Emocional e Cinismo e baixos índices de Eficácia no Trabalho (BENEVIDES-PEREIRA, 2002; TAMAYO; TRÓCCOLI, 2002).

Neste estudo, adotou-se como critério de ponto de corte para identificar os níveis altos e baixos de *burnout* a frequência de respostas na escala *Likert* igual ou superior a 4 (opção "uma vez por semana"), conforme sugerido por Shirom (1989). Os resultados (ver Tabela 1) mostram alta Exaustão Emocional e baixa Eficácia no Trabalho nos 100 motoristas (100%). Contudo, somente se constatou alto Cinismo em 02 sujeitos (2%).

Tabela 1  
Burnout em motoristas que transportam estudantes universitários (n = 100)

Dimensões de <i>burnout</i>	Média	Frequência	Média	Frequência
	< 4	%	≥ 4	%
Exaustão Emocional	0	0	<b>100</b>	<b>100</b>
Cinismo	98	98	<b>02</b>	<b>2</b>
Eficácia no Trabalho	<b>100</b>	<b>100</b>	0	0

Os dados revelam uma situação preocupante no tocante à EE e à ET, já que *burnout* é um processo cumulativo, que se desenvolve ao longo do tempo, sendo que a EE é a primeira dimensão a ser comprometida, seguida da Eficácia no Trabalho (MASLACH et al., 2001).

Utilizando-se o teste de Mann-Whitney, pode-se verificar que as dimensões de *burnout* não sofreram influência em relação à variável sexo. Do mesmo modo, o fato de terem ou não mais de um vínculo empregatício ou de possuírem carteira assinada também não exerceu efeito sobre as dimensões da SB.

Verificou-se também os principais sintomas sinalizados pela amostra. Os resultados, considerando a ordem de frequência de respostas, destacaram cansaço físico





**Artigo**

(100%), dificuldades de memória (84%) e dores musculares (82%), assim como mostra a Tabela 2.

Tabela 2  
Sintomas sinalizados por motoristas (n = 100)

<b>Sintomas</b>	<b>Percentual</b>
Cansaço físico	<b>100%</b>
Dificuldades de memória	<b>84%</b>
Dores musculares	<b>82%</b>
Dores de cabeça	71%
Uso frequente de cafezinho	70%
Irritabilidade	66%
Imunodeficiência	55%
Uso frequente de bebida alcoólica	53%
Hipertensão	52%
Problemas gastrintestinais	51%
Baixa autoestima	42%
Dificuldade de concentração	39%
Agressividade	33%
Pouco interesse pelo lazer	32%
Sentimento de solidão	27%
Uso frequente de remédio para se manter acordado	21%
Uso frequente de remédio para dormir ou relaxar	9%

Idade, quantidade de filhos e tempo de serviço foram variáveis que também não estabeleceram correlação significativa com as dimensões da síndrome. Contudo, o teste de *Spearman* demonstrou que a carga horária de trabalho se correlacionou significativamente com a Eficácia no Trabalho ( $\rho = 0,27$ ;  $p < 0,01$ ), mas não com a Exaustão Emocional e o Cinismo.

O teste Kruskal Wallis apontou que há efeito da escolaridade sobre a Exaustão Emocional ( $X^2 = 7,26$ ;  $p < 0,03$ ), estando os mais escolarizados, sentindo-se mais exauridos. O CI e a ET não foram influenciados pela escolaridade e as variáveis estado civil e situação sócio-econômica também não tiveram efeito sobre as dimensões de *burnout*.



### Artigo

Os motoristas que transportam estudantes universitários representam categoria importante para a sociedade, inclusive devido a responsabilidade, de abrangência coletiva, que incorpora em sua atividade diária. Neste estudo, foram encontradas poucas associações entre as variáveis sociodemográficas e as dimensões de *burnout*, o que salienta a necessidade de realização de outras pesquisas que possam permitir melhor conhecer a realidade desses profissionais.

Diante do exposto, estima-se que o presente trabalho cumpriu com seu objetivo, apresentando os níveis de síndrome de *burnout* numa população pouco estudada, que são os motoristas. Entretanto, algumas limitações precisam ser apontadas, como o fato de que trabalhou-se com uma amostra muito restrita de motoristas, do sertão paraibano, não podendo generalizar estes resultados para a população geral. Em estudos futuros, pode-se ampliar a amostra, comparando os níveis de *burnout*, por exemplo, entre interior e capital. Também pode-se pensar em estudos de natureza correlacionais, visando verificar variáveis correlatas e fatores de proteção.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

O panorama revelado pelo presente estudo é preocupante, considerando que 100% dos motoristas encontram-se afetados no tocante à Exaustão Emocional e a baixa Eficácia no Trabalho. A associação entre Eficácia no Trabalho e carga horária pode ser indicativo de que, para os motoristas, ser eficaz significa dirigir por muitas horas. O efeito da escolaridade sobre a Exaustão Emocional pode sugerir que os motoristas mais escolarizados se sentem mais exauridos emocionalmente por nutrirem expectativas profissionais mais elevadas.

Considerando o caráter processual do *burnout*, a análise dos resultados parece indicar que o processo se encontra em curso na amostra estudada, o que sugere o desenvolvimento de ações que possam prevenir o agravamento da síndrome. Ademais, recomenda-se a realização de estudos que possam investigar as fontes de desgaste físico e mental que permeiam as condições de trabalho dos motoristas e sua relação com o *burnout*, visando melhor compreender os elevados níveis de Exaustão Emocional e reduzida Eficácia no Trabalho verificados na amostra. Também aponta-se para a necessidade de realizar programas de intervenção, tendo em vista dirimir os riscos a incidência do *burnout* e, consecutivamente, promover qualidade de vida.



**Artigo**

**REFERÊNCIAS**

BENEVIDES-PEREIRA, Ana Maria Teresa. Burnout: quando o trabalho ameaça o bem-estar do trabalhador. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002.

BRASIL. Ministério da Saúde. Doenças relacionadas ao trabalho: manual de procedimentos para os serviços de saúde. Brasília: Ministério da Saúde do Brasil, 2001.

CARLOTTO, Mary Sandra; NAKAMURA, Antonieta Pepe; CÂMARA, Sheila Gonçalves. Síndrome de burnout em estudantes universitários da área de saúde. *Psico*, São Paulo, v. 37, n. 1, p. 57-62, 2006.

DEJOURS, Christopher. Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações. In: J-F Chanlat (Coord.). *O indivíduo na organização: dimensões esquecidas*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

FREUDENBERGER, Herbert J. Staff Burnout. *Journal of Social Issues*, v. 30, p. 159-165, 1974.

GIANESI, Luciana Bezerra de Sousa. As fontes de desgaste físico e emocional e a síndrome de burnout no setor de transporte coletivo urbano de Natal. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Programa de Pós-graduação em Psicologia, 2004.

GIL-MONTE, Pedro Rafael. El syndrome de quemarse por el trabajo (“burnout”). Una enfermedad laboral en la sociedad del bienestar. Madrid, Pirámide, 2005.

HARRISON, B. J. Are you to burn out? *Fund Raising Management*, v. 30, n. 3, p. 25-28, 1999.

LAZARUS, Richard S.; FOLKMAN, Susan. *Stress, appraisal, and coping*. New York: Springer, 1984.



**Artigo**

MASLACH, Christina; SCHAUFELI, Wilmar; LEITER, Michel. Job burnout. *Annual Review Psychology*, v. 52, p. 397-422, 2001.

MENDES, Luiza de Rezende. O trabalho do motorista de ônibus: reflexões sobre as condições de trabalho no transporte coletivo. In: J. R. S. SAMPAIO. *Qualidade de vida no trabalho e psicologia social*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004.

NÓBREGA, João Ricardo Soares. Síndrome de Burnout em motoristas de ônibus no município de João Pessoa -PB. Dissertação (mestrado) - Universidade Católica de Santos, Santos, 2015.

SCHUSTER, Marcelo da Silva; DIAS, Valéria da Veiga; BATTISTELLA, Luciana Flores; GROHMANN, Márcia Zampieri. MBI-GS: aplicação e verificação psicométrica na realidade brasileira. *Revista de Administração FACES Journal*, v. 13, n. 4, p. 26-38, 2014.

SHIRON, Arie. Burnout in work organizations. In: Cooper CL, Robertson I [ed.]. *International Review of Industrial and Organizational Psychology*. Nueva York: Wiley & Sons; 1989. pp. 25-48.

SOUSA, Aldineia Ferreira. Estresse ocupacional em motoristas de ônibus urbano: o papel das estratégias de coping. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Psicologia, 2005.

TAMAYO, Maurício Robayo; TRÓCCOLI, Bartholomeu Torres. Burnout no trabalho. In: MENDES, A. M.; BORGES, L. O.; FERREIRA, M. C. (Orgs.). *Trabalho em transição, saúde em risco*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002, pp. 43-63.

