



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA SOCIAL
MESTRADO**

**RELAÇÃO TRABALHO E SAÚDE DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE
ALTERNATIVO EM UMA CAPITAL DO NORDESTE BRASILEIRO**

PATRICIA MENEZES PEREIRA

João Pessoa, Março de 2021

PATRICIA MENEZES PEREIRA

**RELAÇÃO TRABALHO E SAÚDE DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE
ALTERNATIVO EM UMA CAPITAL DO NORDESTE BRASILEIRO**

Orientador: Prof. Dr. Anísio José da Silva Araújo

Núcleo de Pesquisa: Grupo de Pesquisa Subjetividade e Trabalho (GPST)

João Pessoa, março de 2021

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA SOCIAL
MESTRADO EM PSICOLOGIA SOCIAL

**RELAÇÃO TRABALHO E SAÚDE DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE
ALTERNATIVO EM UMA CAPITAL DO NORDESTE BRASILEIRO**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social (Mestrado), da Universidade Federal da Paraíba, sob orientação do Prof. Dr. Anísio José da Silva Araújo, como requisito final para a obtenção do grau de *Mestre* em Psicologia Social.

João Pessoa, março de 2021

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

P436r Menezes Pereira, Patricia.

Relação trabalho e saúde de motoristas de transporte alternativo em uma capital do Nordeste brasileiro / Patricia Menezes Pereira. - João Pessoa, 2021. 68 f.

Orientação: Anísio José da Silva Araújo.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA.

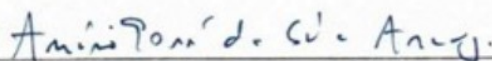
1. Motorista - Trabalho informal. 2. Transporte alternativo. 3. Relação trabalho e saúde. I. Araújo, Anísio José da Silva. II. Título.

UFPB/BC

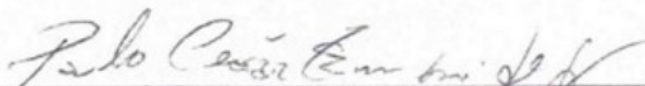
CDU 647.3-057.13(043)

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

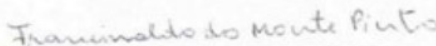
Aos quinze dias do mês de março de dois mil e vinte um, de modo virtual pelo Google Meet, reuniram-se em solenidade pública os membros da comissão designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Psicologia Social para o exame de defesa da dissertação da aluna **Patrícia Menezes Pereira** (orientanda, UFPB, CPF: 095.140.984-04). Foram componentes da banca examinadora: Prof. Dr. Anísio José da Silva Araújo (UFPB, Orientador, CPF: 203.089.304-87), Prof. Dr. PAULO CESAR ZAMBRONI DE SOUZA (UFPB, Membro Interno, CPF: 011.836.117-14) e o Prof. Dr. FRANCINALDO DO MONTE PINTO (UEPB, Membro externo à instituição, CPF: 530.273.454-00). Na cerimônia compareceram, além da examinada, alunos de pós-graduação, representantes dos corpos docente e discente da Universidade Federal da Paraíba e interessados em geral. Dando início aos trabalhos, o presidente da banca, Prof. Dr. Anísio José da Silva Araújo, após declarar o objetivo da reunião, apresentou a examinada **Patrícia Menezes Pereira** e, em seguida, concedeu-lhe a palavra para que dissertasse sobre sua dissertação, intitulada: **“RELAÇÃO TRABALHO E SAÚDE DE MOTORISTAS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO EM UMA CAPITAL DO NORDESTE BRASILEIRO”**. Passando, então, ao aludido tema, a candidata foi a seguir arguida pelos examinadores na forma regimentar. Ato contínuo passou a comissão, em secreto, a proceder a avaliação e julgamento do trabalho, concluindo por atribuir-lhe a avaliação **“APROVADA”** na defesa de trabalho de conclusão do curso de Pós-Graduação em Psicologia Social, nível mestrado. Nada mais havendo a tratar, eu, Patrícia Nunes da Fonsêca, Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social da UFPB, lavrei a presente ata, que depois de lida e aprovada por todos, assino juntamente com os membros da banca. João Pessoa, 15 de março de 2021.



Prof. Dr. Anísio José da Silva Araújo



Prof. Dr. Paulo Cesar Zambroni De Souza



Prof. Dr. Francinaldo do Monte Pinto



Profª Patrícia Nunes da Fonsêca
Coordenadora do PPGPS
Mat. SIAPE: 2483066

A todos os que acreditam na possibilidade de mudança

AGRADECIMENTOS

A meus pais, José e Margarida, que sempre foram fonte de inspiração e de força na minha jornada. Em especial ao meu pai pela inspiração e auxílio na realização desse estudo com uma categoria da qual ele faz parte.

Ao meu irmão, Fábio, pelo apoio incondicional e o incentivo constante.

Ao meu orientador, Anísio, que tornou possível cada passo no sentido da construção dessa dissertação e acreditou nesse trabalho desde o início, mesmo nos momentos mais difíceis.

Ao meu companheiro Welison Douglas, que realizou a tradução do abstract, e que esteve ao meu lado nos momentos de ansiedade e de dúvida, sempre me oferecendo suporte.

Às minhas amigas Helena, Joyce e Dan, verdadeiras salvadoras nos momentos de dúvidas quando da seleção.

A todos os membros do GPST pelas contribuições e discussões construtivas que me foram orientando nos rumos dados a este trabalho.

Aos meus colegas da turma 2019.1 do PPGPS, por todos os momentos de descontração e de trocas de experiências.

Aos profissionais que aceitaram contribuir com a construção desse estudo participando da produção dos dados.

RESUMO

Os motoristas de transporte alternativo informal são profissionais que exercem de forma autônoma as suas atividades, realizando transporte de passageiros para regiões periféricas e/ou metropolitanas aos grandes centros. Atuam assim de forma paralela ao sistema de transporte público legal. O cenário desse estudo é a capital paraibana, mais especificamente a região central da cidade, onde existem diversos pontos de encontro de motoristas em busca de passageiros para municípios vizinhos e mesmo para fora do estado. Nesse estudo, buscou-se investigar a relação trabalho e saúde dos motoristas de transporte alternativo informal. A atividade de motorista profissional se mostra vulnerável a riscos de adoecimento, pela exposição constante a condições precárias em função das demandas de trabalho e das políticas de mobilidade urbana e, também, em decorrência da própria imprevisibilidade do ambiente do trânsito. Tomando como referência a relação trabalho e saúde dos motoristas que exercem sua atividade de modo formal, pode-se supor que os motoristas de transporte alternativo informal estejam expostos aos mesmos condicionantes de vulnerabilidade no trânsito que podem interferir em sua saúde. Participaram deste estudo oito profissionais que desempenham a sua atividade há pelo menos um ano e que tem o centro de João Pessoa como ponto de partida de suas viagens. Foram realizadas entrevistas semiestruturadas, sendo três de forma individual e uma em grupo com a presença de cinco participantes. Como aporte teórico, empregou-se a Psicodinâmica do Trabalho, a partir das contribuições de Christophe Dejours, tendo em vista as premissas de que o trabalho mobiliza a subjetividade para dar conta do real do trabalho, assim como tem papel fundamental na construção da identidade a partir da busca de auto-realização e de reconhecimento, sendo desse modo fonte potencial tanto de vivências de sofrimento quanto de prazer. Identificou-se, a partir dos relatos, a percepção da atividade como uma opção de sobrevivência que, embora desperte a identificação dos profissionais, representa para eles algo transitório devido as suas incertezas e que impõe ao profissional ônus pelas intempéries encontradas na realização da atividade através de uma falsa premissa de liberdade. Conclui-se que, para lidar com o status de desemprego, esses profissionais recorrem a formas de trabalho precárias e, como forma de manutenção da saúde, se mobilizam em busca do reconhecimento da categoria.

Palavras-chave: Transporte alternativo. Trabalho informal. Relação trabalho e saúde.

ABSTRACT

Alternative informal transportation drivers are self-employed professionals who transport passengers to regions which are peripheral and/or metropolitan to the large centers. They act in parallel to the legal public transportation system. The backdrop for this study is João Pessoa, the capital of the state of Paraíba, in particular the city's central region, where meeting spots form for drivers in search of passengers travelling to nearby cities or even to outside the state. This study investigates the relationship between work and health for these alternative informal transportation drivers acting in the center of João Pessoa. Professional drivers are vulnerable to risks of illness, due to constant exposure to precarious conditions resulting from work demands and urban mobility policies, and also as a result of the very unpredictability of the traffic environment. Based on the relationship between work and health for drivers who are formally employed, it could be presumed that alternative informal transportation drivers are exposed to the same factors of traffic vulnerability that may interfere with their health. Participants in this study were eight professionals who have performed their activity for at least one year, and have the center of the city of João Pessoa as the starting point for their rides. Four semi-structured interviews were carried out: three individual interviews and one with a group of five participants. Psychodynamics of Work was used as a theoretical framework, with the contributions of Christophe Dejours as a starting point. This is bearing in mind the premises that work rallies subjectivity so as to cope with the reality of the activity and plays a fundamental role in the construction of identity out of the pursuit of self-actualization and acknowledgement. Work is, therefore, a potential source of both suffering and pleasure. In the interviews, the activity was identified as a means of survival which, while eliciting identification in the drivers, represents something temporary due to its uncertainties. It also imposes a burden as a consequence of the hardships present in performing it under a false premise of freedom. The conclusions reached were that these professionals resort to doing hazardous work to deal with their unemployed status, and that they organize to seek acknowledgment of their occupation as a path to preserving their health.

Keywords: Informal Employment; Driver; Alternative transportation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1: O MOTORISTA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO INFORMAL	15
1.1 Do emprego ao trabalho informal	15
1.2 Contextualização do cenário do transporte alternativo	20
CAPÍTULO 2: REVISÃO DE LITERATURA	24
2.1 A atividade do motorista e suas relações com a saúde.....	25
CAPÍTULO 3: PSICODINÂMICA DO TRABALHO	34
CAPÍTULO 4: MÉTODO.....	40
4.1 Delineamento	40
4.2 Participantes	40
4.3 Instrumentos.....	41
4.4 Procedimentos	42
4.4.1 Coleta de dados e aspectos éticos	42
4.4.2 Análise dos dados.....	43
CAPÍTULO 5: RESULTADOS E DISCUSSÃO	44
5.1 Resultados	44
5.1.1 Uma opção de sobrevivência	46
5.1.2 Não ser alternativo, estar alternativo.....	48
5.1.3 Uma falsa sensação de liberdade.....	51
5.2 Discussão	54
Capítulo 6: Considerações finais	63
REFERÊNCIAS.....	65
APÊNDICES.....	69
APÊNDICE A	69
APÊNDICE B	70

INTRODUÇÃO

O presente estudo focaliza a atividade de motoristas de transporte alternativo informal e sua relação com a saúde. Esses motoristas profissionais exercem de forma autônoma suas atividades, realizando transporte de passageiros para regiões periféricas e/ou metropolitanas aos grandes centros, de forma paralela ao sistema de transporte público legal. O cenário desse estudo é a capital paraibana, mais especificamente a região central da cidade, onde se formam pontos de encontro de motoristas em busca de passageiros para municípios vizinhos e mesmo para fora do estado.

Entendemos motorista profissional como:

O trabalhador cujo labor consiste, mediante formação profissional e habilitação por meio do Código de Trânsito Brasileiro nas categorias A, B, C, D e E, na condução de veículos automotores para o transporte rodoviário de carga ou passageiros e na realização de verificações e manutenções básicas do veículo (Belmonte, 2016, p.24)

O motorista profissional tem o trânsito como seu ambiente de trabalho e o veículo como seu instrumento. Barbosa (2018) apresenta o trânsito como um espaço de trocas constantes entre sujeitos, as quais são permeadas tanto por fatores sociais, econômicos e culturais, como pelas subjetividades de cada um. São diversos fatores que podem gerar desgaste emocional nos condutores, como os congestionamentos, o barulho, as condições climáticas (Barbosa, 2018).

A exposição prolongada a ruídos, causados pelo trânsito ou pelo próprio veículo, pode não somente provocar a perda auditiva, como também perturbações na frequência cardíaca e pressão arterial, distúrbios do sono, sintomas psíquicos, além de diminuir a resistência para enfrentar outros estressores e a capacidade de resposta às exigências da tarefa de conduzir um veículo (Assunção & Silva, 2013).

Apesar de não atuar de forma legalizada, o motorista informal exerce sua atividade laboral no trânsito e, portanto, está submetido às imprevisibilidades desse ambiente e ao Código de Trânsito Brasileiro. Por realizar sua atividade de forma autônoma, esse profissional não se encontra sob a proteção da Consolidação das Leis Trabalhistas (C.L.T.), não tendo acesso aos direitos garantidos por ela. Além disso, atua de forma paralela ao transporte público legal ou regular, tendo frequentemente sua imagem associada ao estigma da ilegalidade.

Quanto à atividade informal, Morrone e Mendes (2003) identificam a presença das seguintes características: facilidade de acesso, pouca estruturação, baixo capital investido, não prevailecimento de relações do tipo assalariado, capital de giro voltado para sobrevivência do negócio e não para acumulação, baixa remuneração e condições de trabalho precárias. São atividades de prestação de serviços, produção de bens de consumo, vendedores ambulantes, trabalhadores por conta própria subordinados a empresas.

Os serviços de transporte alternativo informal surgiram principalmente para promover o deslocamento de trabalhadores de regiões distantes às regiões centrais, mas com a adesão da população e a organização dos trabalhadores em pequenas cooperativas acabou por se difundir em outras regiões. Outro aspecto que contribuiu para a adesão da população ao uso dos transportes alternativos informais, além do fato de preencherem lacunas do transporte formal, foi a maleabilidade das rotas seguidas pelos motoristas, que podem recorrer a vias alternativas como forma de encurtar trajetos ou driblar congestionamentos (Marchione, 2013).

O presente estudo objetiva investigar as características da atividade dos motoristas de transporte alternativo informal que atuam a partir da região central de João Pessoa, buscando relacioná-las a questão da saúde no trabalho. A atividade de motorista profissional se mostra vulnerável a riscos de adoecimento, além de acidentes e violência urbana, pela exposição

constante a condições precárias em função das demandas de trabalho, das políticas de mobilidade urbana e devido a própria imprevisibilidade do ambiente do trânsito. Uma vez que se compreenda a existência dessa relação para os motoristas que exercem sua atividade de modo formal, pode-se supor que os motoristas de transporte alternativo informal estejam expostos aos mesmos condicionantes de vulnerabilidade no trânsito e que estes possam interferir em sua saúde, tanto positiva quanto negativamente.

Sato (2013) aponta a existência de uma lacuna na literatura científica no que concerne a formas de trabalho que fogem do emprego tradicional, evidenciando, assim como Coutinho (2009), a necessidade de realização de pesquisas das ciências humanas, em particular da psicologia, sobre as mudanças associadas ao trabalho contemporâneo. Assim, esse trabalho se justifica pela necessidade de buscar conhecer o trabalho informal em suas diversas faces, procura verificar como este implica a saúde e a subjetividade, em um mundo em que o trabalho, na forma do emprego, tem papel fundamental na estruturação psicossocial dos sujeitos.

Considerando a importância do relato do trabalhador para o melhor conhecimento da atividade, esse estudo optou por uma metodologia qualitativa em sua realização, contando com observação da atividade, entrevistas individuais e entrevista em grupo com profissionais ativos e que exercem a atividade há pelo menos um ano. Como aporte teórico buscou-se a Psicodinâmica do Trabalho, a partir de leituras de Christophe Dejours, tendo em vista as premissas de que o trabalho mobiliza a subjetividade para dar conta do real do trabalho, assim como tem papel fundamental na construção da identidade a partir da busca de auto-realização e de reconhecimento, sendo fonte potencial tanto de vivências de sofrimento quanto de prazer.

Este trabalho tem início com um capítulo dedicado ao motorista de transporte alternativo informal, e explora tanto as condições econômicas que levaram ao crescimento da

informalidade, como procura explicitar em que contexto emerge a figura do motorista de transporte alternativo informal. Na sequência, exploramos a atividade do motorista e sua relação com a saúde (Capítulo II), incorporando aspectos do trabalho informal e de como se desenvolveu a categoria de motorista de transporte alternativo informal. No capítulo III procuramos apresentar a Psicodinâmica do Trabalho, base teórica de nosso estudo, seguida pela descrição do método (Capítulo IV) e pela descrição e análise dos conteúdos que emergiram na pesquisa (Capítulo V). Por fim, tecemos algumas considerações finais.

Espera-se que, a partir de uma maior visibilidade acerca da atividade de trabalho do motorista de transporte alternativo, seja possível contribuir para a construção de conhecimentos a respeito do trabalho informal, especificamente da atividade de motorista informal; e fomentar discussões a respeito da necessidade de intervenção por meio de políticas públicas e de mobilidade urbana voltadas para a melhoria das condições de trabalho de motoristas em geral.

CAPÍTULO 1: O MOTORISTA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO INFORMAL

Neste capítulo, apresenta-se uma breve contextualização a respeito das mudanças da organização do trabalho, enquanto parte do sistema capitalista, e da atividade dos motoristas de transporte alternativo informal, associados ao avanço do desemprego decorrente dos processos de reestruturação produtiva.

1.1 Do emprego ao trabalho informal

Na sociedade contemporânea o trabalho possui papel de destaque como elemento de desenvolvimento individual e social, tendo se vinculado à construção da identidade psicossocial dos sujeitos (Araújo & Moraes, 2017; Sato, 2013). É apontado por Araújo e Moraes (2017) como elemento salutar do desenvolvimento individual e social, mas que pode ser prejudicial a depender da exposição a riscos e de estar em posições socioeconômicas desfavorecidas.

Os sentidos do trabalho se constroem historicamente e entende-se que as mudanças no sistema capitalista implicam em mudanças substanciais nas configurações do trabalho, inclusive na sua exaltação a partir da sociedade industrial (Amador, 2014). De acordo com Coutinho (2009), essas mudanças associadas ao trabalho contemporâneo reafirmam a importância de se pesquisar sobre os sujeitos nesse contexto, a fim de apreender as relações entre as dimensões subjetivas e objetivas nessa configuração.

Foi a partir do século XVIII que o trabalho ganhou características de sustento material e assumiu a forma do emprego assalariado, o que aconteceu com a concretização do sistema capitalista graças à revolução industrial e ao fenômeno da urbanização (Coutinho, 2009). O ambiente fabril, estimulando a grande produção pela economia de acumulação, incorporou mulheres e crianças como mão de obra, dispondo de baixos salários, jornadas extensas, ambientes insalubres e ausência de precauções sociais (Guiraldelli, 2014).

Neste cenário se desenvolveram inicialmente o modelo de produção Taylorista, ao final do século XIX, e alguns anos depois, o modelo Fordista, ao início do século XX. Ambos surgiram como uma resposta ao crescimento da atividade produtiva visando simplificar o processo de trabalho. O Taylorismo, através da sistematização das operações realizadas, da padronização dos movimentos e da separação entre trabalho intelectual e trabalho manual. E o Fordismo, incorporando as características do Taylorismo, mas propondo como inovação técnica a esteira transportadora e a linha de montagem, que tornaram possível a concretização da produção em série (Guiraldelli, 2014).

Ao fim da Segunda Guerra Mundial, emergiu o que ficou conhecido como Estado de Bem-Estar Social, que se agregou aos modelos de produção fordista. Sua formação se deu a partir da aplicação de propostas elaboradas pelo economista britânico John Maynard Keynes (1883-1946). O Estado de Bem-Estar Social representou um período de intervenção estatal na economia, com a intenção de garantir assistência por meio de políticas sociais à população, a partir do investimento na geração de postos de trabalho estáveis e disponibilização de serviços de direito pela esfera pública (Guiraldelli, 2014).

O Estado de Bem-Estar Social foi uma política que se estabeleceu nos países do hemisfério norte, especialmente em grandes potências como a Inglaterra e os Estados Unidos. Era seu objetivo estabelecer a oferta de serviços que promovessem condições mínimas de exercício dos direitos fundamentais a todos os indivíduos. Essa política, no entanto, teve poucos efeitos no Brasil, que passava por um período de ditadura militar, sendo possível notar sua influência apenas através das reivindicações dos movimentos populares que resultaram no estabelecimento da Constituição Federal de 1988.

A partir da década de 1970 o modelo de trabalho contemporâneo começou a se delinear, após a crise capitalista do modelo de acumulação Fordista e do Estado de bem estar social, que resultou na passagem ao modelo de acumulação flexível, simbolizado pelo

Toyotismo ou mais simplesmente Modelo de Produção Toyota, já que foi na Toyota onde foi concebido. Nesse momento, a sociedade passou a se moldar a partir de princípios do neoliberalismo, que entende a intervenção estatal como um ônus e defende o enxugamento da máquina pública. Essa transição de pensamento resultou num intenso processo de privatização de serviços antes gratuitos, além de grande número de demissões (Amador, 2014; Guiraldelli, 2014).

Vários setores foram atingidos no processo de privatização de serviços em maior ou menor grau, deixando a conta para o trabalhador. Um exemplo disso é o setor de transporte de passageiros, no qual foram ocorreram mudanças de rotas, diminuição de frota e aumento do custo das passagens, além de demissões em massa de motoristas e cobradores. De acordo com Marchione (2013) as parcelas mais prejudicadas da população foram os residentes em regiões periféricas, que ficaram desassistidos com essas mudanças.

Como decorrência da crise do mercado de trabalho capitalista, tivemos aumento exponencial do desemprego e, posteriormente, do subemprego ou emprego de baixa qualidade (Coutinho, 2009). Com o fenômeno da globalização, passou a ser possível às empresas migrarem para áreas em que os custos trabalhistas sejam mais baixos, com menores salários e encargos. Por sua vez, como uma forma de incentivar o estabelecimento dessas empresas em suas regiões, governantes passaram a flexibilizar legislações e contratos, o que resultou em diminuição de postos de trabalho estáveis e bem pagos, permitindo que surgissem novas formas de contratação (Amador, 2014; Araújo & Moraes, 2017; Guiraldelli, 2014).

Os empregos que surgiram passaram a ser temporários ou formas de subcontratação, como a terceirização de serviços, diminuindo as responsabilidades da empresa sobre a manutenção dos direitos trabalhistas e tornando os vínculos e as condições de trabalho precárias. Houve uma fragilização do setor sindical, uma vez que a pauta se tornou manter-se

empregado em vez de buscar por melhores condições no emprego em que se encontra (Araújo & Moraes, 2017; Guiraldelli, 2014). O advento das tecnologias de comunicações também impactou nessa reestruturação trabalhista, pois passa a ser exigido do trabalhador também o seu tempo fora da empresa (Amador, 2014).

A visão a respeito do trabalhador também se modificou para corresponder ao ideário neoliberal. Com o estabelecimento do Toyotismo e seu modelo de produção just-in-time, ou seja, sob demanda, ocorreu uma redução de postos de trabalho estáveis, que passaram a ser modificados também de acordo com a demanda (Guiraldelli, 2014). Assim passou-se a exigir um trabalhador que se adapte às demandas, um trabalhador flexível e multifuncional. Para corresponder a essa expectativa é necessário ao trabalhador buscar desenvolver suas habilidades e competências por conta própria, agindo como um empreendedor de si mesmo (Amador, 2014; Araújo & Moraes, 2017).

Cria-se então uma concepção de meritocracia, em que os trabalhadores que não conseguem se manter empregados são aqueles que não se qualificaram e se prepararam adequadamente ou, em outras palavras, não fizeram por merecer. A responsabilização do trabalhador pela sua empregabilidade gera uma auto exploração do trabalhador, como se refere Amador (2014). O trabalho agora é um ambiente de competitividade, que passa a exigir dedicação integral do trabalhador à empresa e que traz a ameaça constante do desemprego atrelado a si (Araújo & Moraes, 2017; Guiraldelli, 2014).

É importante lembrar que o fechamento de grande número dos postos de trabalho existentes a época gerou uma situação de desemprego estrutural, descrita por Guiraldelli (2014) como a expulsão dos sujeitos da cadeia produtiva sem a possibilidade de reinserção. Assim se forma um exército de reserva com os profissionais retirados do setor industrial, que serve como um reforçador da ameaça do desemprego aos que se encontram empregados,

aumentando ainda mais a competitividade do mercado de trabalho (Amador, 2014; Araújo & Moraes, 2017). .

Com a mudança das políticas estatais de investimento em geração de postos de trabalho estáveis para investimento em ajustes macroeconômicos de taxas de inflação e dívidas externas (Correia et al., 2018), essa massa de trabalhadores acaba sendo absorvida pelo setor informal, principalmente o setor de serviços (Amador, 2014; Araújo & Moraes, 2017). No Brasil se torna mais evidente o aumento de trabalhadores que realizam atividades por conta própria a partir de 1990 (Correia et al., 2018), quando ocorreu o fortalecimento das políticas neoliberais no poder executivo através da privatização de grandes estatais, e a falência do setor industrial produtivo, resultando em demissões em massa por diversas empresas.

Esses trabalhadores retirados da cadeia produtiva buscam na atividade autônoma uma forma de encontrar renda na situação de desemprego, assim como uma forma de se manter em atividade, uma vez que passaram a ser responsabilizados pelo status de desempregado. Sato (2013) aponta que para o trabalhador é complicado atribuir-se o status de desempregado. Entre as denominações “empregado” e “desempregado”, passa a se destacar um status de atividade, seja voltado para a busca efetiva de emprego, ou para a busca de se tornar apto a um emprego. A autora afirma que esse status de atividade tem um intuito de apaziguar o sofrimento que decorre da situação de desemprego, e mesmo quando se assume outras estratégias de obtenção de renda, não ocorre um abandono total da busca pelo emprego estável.

Busca-se o trabalho informal voltado para a produção de bens e serviços, de vendedores ambulantes, trabalhadores temporários, atividades que se fundamentam no cotidiano como campo de possibilidade (Correia et al., 2018). A atividade informal envolve relações com a economia formal, ora chegando a se estabelecer como concorrência, ora

combinando aspectos de formalidade e informalidade na mesma atividade. Pode ser caracterizada pela facilidade de acesso, pouca estruturação, baixo capital investido, sem relações do tipo assalariado, capital de giro voltado para sobrevivência do negócio, baixa remuneração e condições de trabalho precárias (Morrone & Mendes, 2003).

Destaca-se que tanto Coutinho (2009) quanto Sato (2013) apontam a necessidade de realização de estudos sobre este tema, tendo em vista que o trabalho, seja ele na forma de emprego ou não, assume determinados sentidos de vinculação com a construção da identidade e subjetividade dos sujeitos.

1.2 Contextualização do cenário do transporte alternativo

O transporte alternativo se desenvolve como uma possibilidade paralela ao serviço de transporte público ofertado em grandes centros urbanos e comerciais. É um fenômeno mundial, sendo presente principalmente em países de terceiro mundo, tais como México, Indonésia, África do Sul, mas que também pode ser encontrado em grandes metrópoles como Nova York e Hong Kong (Cervero & Golub, 2007).

Na América Latina, o desenvolvimento do setor de transporte informal ocorre principalmente no final do século XX, após um crescimento demográfico tardio nas grandes cidades (Gutiérrez, 2005). Esse desenvolvimento coincide, como é demonstrado por Gutiérrez (2005), com o aprofundamento das desigualdades sociais, da precarização dos empregos formais e dos índices de desemprego nos países da América Latina.

Muitos autores que se debruçaram sobre o tema apontam que o aparecimento de motoristas desempenhando atividades de transporte de passageiros por conta própria se tornou evidente a partir da década de 1990 (Cardoso, 2006; Couto, 2009; Hirata, 2011; Lima & Ottoni, 2018; Mamani, 2004; Marchione, 2013; Souza, 2006). Nesse momento, as políticas de mobilidade urbana eram precárias na maioria das cidades, tais como São Paulo, descrito por Hirata (2011) e Couto (2009), ou no Rio de Janeiro, descrito por Pacifico (2015) e

Cardoso (2006). O setor de transportes é apontado por Mamani (2004) como uma ferramenta importante na reestruturação do espaço urbano e mesmo do capitalismo, uma vez que há sempre novas demandas de circulação de produtos e dinheiro. No entanto, Lima e Ottoni (2018) apontam a dificuldade em se manter um sistema de transporte público de qualidade nas grandes cidades, deixando sempre lacunas e falhas. Marchione (2013) descreve o serviço de ônibus como desconfortável, inseguro, no qual muitas vezes o motorista está exposto ao acúmulo de funções, fazendo também o papel de cobrador.

As falhas no sistema de transporte público abrem espaço para que se desenvolvam formas alternativas de transporte de passageiros (Pacífico, 2015). Não obstante, esse fator por si só não é suficiente para explicar o crescimento do setor de transporte alternativo informal. Mamani (2004) lembra as transformações ocorridas no mercado de trabalho, com o enxugamento da máquina pública, a falência do setor industrial, que levou a demissões em massa, dificultando a geração de novos postos de trabalho.

O aumento do setor de transporte alternativo informal representa, ao mesmo tempo, uma resposta natural à busca por maiores opções de transporte, como pontuam Lima e Ottoni (2018), e uma opção de renda para os trabalhadores que não conseguiram se incorporar ao mercado formal. Hirata (2011) aponta que muitos dos motoristas de ônibus que foram demitidos no processo de reestruturação do sistema de transporte público de São Paulo acabaram por ingressar na informalidade como motoristas de van, uma vez que já tinham conhecimento de rotas e locais de maior demanda por parte de passageiros.

Apesar de não possuir regulamentação por parte dos órgãos públicos, o transporte alternativo informal foi por vezes tolerado em diversas localidades, passando a ser considerado uma ameaça apenas quando começou a se destacar na competição com o transporte público formal. Nesse ponto o setor passa a ser alvo de propagandas na mídia, na

qual é difundido com uma imagem negativa (Hirata, 2011), e de intervenções do Estado, como o aumento de fiscalizações e proibições de circulação (Marchione, 2013).

Os serviços de transporte alternativo informal surgiram principalmente para promover o deslocamento de trabalhadores de regiões distantes às regiões centrais, mas com a adesão da população e a organização dos trabalhadores em pequenas cooperativas acabou por se difundir em outras regiões. Outro aspecto que contribuiu para a adesão da população ao uso dos transportes alternativos informais, além destes atenderem lacunas do transporte formal, foi a maleabilidade das rotas seguidas pelos motoristas, que podem recorrer a vias alternativas como forma de encurtar trajetos ou driblar congestionamentos (Marchione, 2013).

Veloso et al. (2009) descrevem a atividade de motoristas que fazem trajeto intermunicipal no estado da Paraíba dizendo que as viagens não tinham horários pré-determinados, sendo realizadas quando a lotação do carro estivesse completa, porém em circunstâncias específicas, as viagens poderiam acontecer com apenas um passageiro. Os autores também destacam que, para obter passageiros, os motoristas se posicionavam próximos a rodoviária e praças de taxi, onde ofereciam seus serviços abordando as pessoas que passassem ou anunciando em voz alta seus serviços.

Na tentativa de atrair passageiros, alternativas diversas são usadas. Alguns motoristas seguem as rotas dos ônibus chamando os passageiros nas paradas, muitas vezes chegam a competir com outros motoristas em manobras arriscadas para chegar primeiro ao próximo ponto (Cardoso, 2006). Como se trata de uma categoria informal, quanto menos passageiros, menor será a renda do motorista, que continuará tendo que arcar com custos de combustível e manutenção do veículo para poder desempenhar sua atividade.

Nesse sentido, o aumento de fiscalizações representa um ônus ao motorista que por vezes sofre com multas ou com a retenção do veículo, sendo compelido a diminuir a oferta do

seu serviço e assim o seu faturamento (Marchione, 2013). Assim se formaram coletivos de representação desses motoristas, cuja principal reivindicação é a legalização de suas atividades. Mamani (2004) refere que vários municípios chegaram a regulamentar essas modalidades de transporte. No entanto, a concorrência com os grandes monopólios de transporte público ainda é um impedimento para que a categoria seja plenamente reconhecida.

Ainda pouco se conhece acerca da atividade do motorista de transporte alternativo informal. A partir dos estudos identificados pode-se presumir a sua associação com o estigma da ilegalidade, uma vez que compete com o sistema de transporte legalizado e tende a não ser uma atividade reconhecida por autoridades municipais e estaduais. Além disso, têm seus sentidos ligado ao do trabalho informal e do não-emprego, o que faz parte de um novo cenário de trabalho sobre o qual carecem investigações. Assim, esse capítulo buscou traçar panoramas para nortear e facilitar a compreensão das investigações que serão realizadas no decorrer desse estudo.

CAPÍTULO 2: REVISÃO DE LITERATURA

Este capítulo tem por finalidade aprofundar o trabalho de motorista e a relação que essa atividade desenvolve com a saúde desses profissionais. Para a sua construção, foi realizada uma revisão de literatura com a finalidade de conhecer a produção existente no Brasil. Partiu-se da compreensão de que o motorista de transporte alternativo informal se encontra exposto aos mesmos riscos e condições que qualquer outro motorista profissional, uma vez que todos tem o mesmo ambiente de trabalho, o trânsito. Assim, o resultado obtido deverá demonstrar em que situação o tema se encontra no âmbito científico e o que se poderá encontrar no estudo de campo.

Foi realizada busca na base de dados eletrônica SciELO Brasil – Scientific Electronic Library Online -, uma plataforma de livre acesso a comunidade acadêmica na qual se encontram indexadas as principais revistas brasileiras. A busca foi feita a partir dos descritores ((MOTORISTA) OR (CONDUTOR)) AND ((SAUDE) OR (ADOECIMENTO) OR (QUALIDADE DE VIDA)), incluindo-se as publicações em português, a partir do ano 2000, e excluindo as que não possuísem texto disponível e que estivessem fora do tema. Ao final foram obtidos 14 artigos que se adequaram aos critérios da pesquisa.

Dos 14 artigos encontrados, 7 foram publicados em revistas da área da saúde, 3 em revistas de enfermagem (duas delas internacionais), 1 em revista de fonoaudiologia e apenas 3 foram publicados em revistas da área de psicologia. No entanto, uma das publicações realizadas em revistas da área de saúde foi produzida por pesquisadores da psicologia, assim como houve participação de psicólogos na produção dos três estudos publicados na área de enfermagem.

No que diz respeito ao ano de publicação, nota-se que estas se concentraram entre 2006 e 2020, havendo hiato entre os anos 2011-2012 e 2017-2018. Foram encontradas duas publicações nos seguintes anos 2013, 2016 e 2019, e nos demais apenas uma publicação por

ano. Não foram encontradas publicações adequadas aos critérios de inclusão entre os anos 2000 e 2006, evidenciando uma produção ainda recente a respeito do tema atividade do motorista e saúde.

No que diz respeito ao tema abordado nas publicações encontradas, a maior parte dos estudos buscou identificar características da atividade e condições de trabalho dos motoristas a partir dos discursos dos profissionais e relacionar os dados com determinantes de saúde e qualidade de vida (Alcantara et al., 2016; Alcantara et al., 2019; Alcantara et al., 2020; Battiston et al., 2006; Moreno & Rotenberg, 2009; Pinto & Zambroni-de-Souza, 2015; Silveira et al. 2014). Quatro dos estudos buscaram averiguar variáveis relacionadas à ocorrência de acidentes de trânsito com motoristas profissionais (Fragoso Junior & Garcia, 2019; Oliveira & Pinheiro, 2007; Oliveira et al., 2016; Takitane et al., 2013). Três estudos de cunho epidemiológico buscaram fazer uma avaliação sobre o estado de saúde dos motoristas profissionais através de testes (Assunção & Silva, 2013; Benvegnú et al., 2008; Lacerda et al., 2010).

Um aspecto que se destaca nos estudos encontrados é o fato de a maioria deles se voltar para a categoria de motoristas de ônibus (n=9), seguidos pela categoria de motoristas de caminhão/carga (n=4) e de motoristas de ambulância (n=1). É possível notar a falta de estudos realizados com outras categorias de motoristas profissionais, como os próprios motoristas de caminhão e transporte de carga ou motoristas de ambulância, e inclusive motoristas que atuam de forma autônoma no transporte de passageiros.

2.1 A atividade do motorista e suas relações com a saúde

É inegável na contemporaneidade a importância do trabalho realizado por motoristas profissionais, seja de transporte público, que atendem a milhares de passageiros nos espaços urbanos diariamente, seja de transporte de carga, que representa o principal meio de

movimentação econômica do país (Assunção & Silva, 2013; Takitane et al., 2013). No entanto, as políticas de mobilidade urbana raramente se voltam para o bem-estar desses profissionais, como apontam Assunção e Silva (2013).

Foi realizado um estudo por Battiston et al. (2006), que buscou caracterizar as condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano da cidade de Florianópolis. Nele concluiu-se que a eficácia em desempenhar a atividade de dirigir é principalmente relacionada a fatores ambientais do local de trabalho, o trânsito, e da forma como os motoristas lidam com ele. Os aspectos destacados pelos autores relacionados ao trânsito foram a ocorrência de engarrafamentos e de vias mal conservadas, além das relações com passageiros e outros motoristas. Os autores apontam ainda que dirigir é uma atividade desgastante e que gera fadiga, podendo incidir em distúrbios orgânicos e psíquicos que afetam a vida social e coletiva desses profissionais.

Para algumas pessoas a tarefa de dirigir, mesmo que por pouco tempo, pode representar um sofrimento, uma vez que se está exposto a engarrafamentos e ameaças de violência urbana (Oliveira & Pinheiro, 2007). Para os motoristas profissionais essa exposição é constante, resultando em condições de trabalho específicas e frequentemente precárias, que envolvem ainda o compartilhamento de um espaço em deslocamento e a necessidade de interação com os demais (Assunção & Silva, 2013; Benvegnú et al., 2008).

O motorista em sua jornada de trabalho fica exposto a ruídos, vibrações, condições ergonômicas inadequadas e a interação com outros condutores em igual situação. A exposição prolongada ao ruído pode não somente provocar a perda auditiva, como também perturbações na frequência cardíaca e pressão arterial, distúrbios do sono, sintomas psíquicos, além de diminuir a resistência a enfrentar outros estressores e a capacidade de resposta às exigências da tarefa (Assunção & Silva, 2013).

Um estudo realizado com motoristas de transporte público de Santa Maria/RS encontrou que 22,4% da amostra apresenta hipertensão arterial - HAS, associada com o sedentarismo e a presença de transtornos mentais menores (Benvegnú et al., 2008). Já outro estudo realizado com motoristas de Francisco Beltrão/PR identificou que 29,2% apresentam queixa de zumbido e 12,3% refere sensação de plenitude auricular ocasionalmente, devido à exposição prolongada aos ruídos do trânsito e do próprio veículo (Lacerda et al., 2010).

Em um estudo epidemiológico, realizado com motoristas e cobradores de ônibus da região metropolitana de Belo Horizonte/MG, identificou-se valores de prevalência de transtornos mentais comuns na amostra de 23,6%, sendo 19,2% em motoristas e 28,7% em cobradores. Nesse estudo, os resultados foram associados à população do sexo feminino, abaixo dos 40 anos, com 3 filhos ou mais e com falta de atividades físicas, além de incluir o consumo de álcool. Também foi identificada nesse estudo a relação com a exposição a situações de desconforto sonoro, térmico e ergonômico, vibrações do veículo e violência urbana (Assunção & Silva, 2013).

Alcantara et al. (2020) realizaram um estudo fenomenológico, com objetivo de compreender as percepções dos motoristas quanto às vivências do corpo no trabalho, no qual foram entrevistados 24 motoristas de ônibus com mais de dois anos de experiência. Os autores destacam que, após análise das entrevistas, sobressaíram duas categorias nas falas dos participantes: *As relações interpessoais no trânsito impactam diretamente o estado físico e psicológico* e *A relação com o tempo influencia o comportamento dos condutores*. Todos os entrevistados relataram uso de medicamentos, anti-inflamatórios e analgésicos, e alguns para doenças crônicas. Para os autores, a interação com clientes é um ponto de tensão constante da profissão, e ainda mais com a responsabilidade, tanto a respeito da segurança dos passageiros quanto da máquina. Para muitos motoristas, o prazer na realização da atividade supera os pontos negativos, porém com as cobranças impostas e a exposição ao ambiente, pessoas e

situações muitas vezes desconfortáveis, os motoristas acabam por sentirem no corpo os reflexos da rotina. (Alcantara et al., 2020).

Alcantara et al. (2016) realizaram um estudo descritivo de base fenomenológica buscando a significação de qualidade de vida para motoristas de ônibus. Através da realização de entrevistas, foi encontrado como resultado que as condições ergonômicas de trabalho se manifestaram como uma ameaça à saúde e qualidade de vida, assim como a satisfação em realizar a atividade se mostra em auxílio a manutenção delas. Os autores ressaltam que a atividade do motorista demanda equilíbrio tanto físico quanto mental, o que implica diretamente em uma necessidade de melhoria das condições físicas de trabalho e que possibilite a realização pessoal do profissional pela valorização do sujeito.

Alcantara et al. (2019) se utilizam do método fenomenológico para descrever as percepções dos motoristas acerca das vivências do trânsito, do qual participaram 24 motoristas de ônibus com pelo menos 2 anos de experiência. Das entrevistas emergiram as seguintes categorias: o trânsito é uma caixa de surpresas e o equilíbrio psicológico é necessário. É destacado pelos autores que a jornada de trabalho dos motoristas se realiza na agitação do trânsito, além das exigências internas das empresas e das relações interpessoais com clientes, o que coloca o desgaste mental no cerne dos riscos à saúde para esses profissionais. Os motoristas se esforçam pela busca da paciência e do equilíbrio entre as demandas laborais e psicológicas, pois o trabalho continua mesmo após destrato de passageiros e falta de respeito dos colegas, o que afeta a mente e o corpo do motorista através das condições de trabalho e estressoras (Alcantara et al., 2019).

As autoras Moreno e Rotenberg (2009) buscam caracterizar a atividade do motorista de caminhão quanto a demandas e desafios do trabalho. O estudo mostra que os motoristas que trabalham de forma autônoma, sem vínculo formal com empresas, recebem pelo número de entregas feito, tendendo a enfrentar longas jornadas de trabalho diário para tentar

compensar o tempo gasto com intempéries no processo de entregas. Também mostra o trânsito como uma fonte de tensão devido ao frequente excesso de tráfego nas vias urbanas, e a insegurança nas vias em viagens de longa distância. Apesar das queixas, como mostram as autoras, esses motoristas consideram a autonomia de horários de trabalho como um aspecto positivo da sua atividade.

As condições de trabalho também sobressaem em estudo de caso, realizado por Silveira et al. (2014), com motoristas de ônibus de uma empresa de Natal/RN. Apareceram como situações potencialmente prejudiciais aos motoristas e as condições de trânsito, a cobrança por cumprir um tempo de viagem curto, as condições da via que precisam circular, as condições de manutenção do veículo e o ambiente físico dos postos de trabalho. Por outro lado, este estudo destacou que os motoristas apontavam como aspectos positivos do trabalho o gosto por dirigir, o trabalho em si e a relação com os colegas de trabalho nos momentos de interação.

Esses aspectos destacados se assemelham aos encontrados em um estudo ergológico realizado com motoristas de ambulância do SAMU no estado da Paraíba (Pinto & Zambroni-de-Souza, 2015). Aqui os motoristas também apontaram como positiva a relação com o trabalho em si, enfatizando o aspecto de salvar vidas e ajudar os outros, além de destacarem a boa relação que mantêm com os outros profissionais da equipe que os acompanham. Já como aspectos negativos foram evidenciadas as condições insatisfatórias de trabalho, aspectos da manutenção dos veículos, as más condições das vias de circulação e problemas envolvendo a cooperação de outros motoristas no trânsito, além do sentimento de impotência dos profissionais entrevistados diante dessas condições que prejudicam o cumprimento adequado de sua função.

As condições de trabalho dos motoristas profissionais se mostram, com grande frequência, precárias, limitando o cumprimento adequado de suas funções e gerando uma

carga de preocupação nesses profissionais, para atender demandas pessoais e profissionais. Muitas empresas incentivam seus funcionários a realizarem horas extras ou trabalharem nas férias como uma forma de complementação de renda (Oliveira & Pinheiro, 2007). Porém, o que representa uma estratégia lucrativa para a empresa, deixa o motorista ainda mais tempo exposto a condições de trabalho estressoras e que podem trazer consigo uma série de consequências para o condutor, não apenas no sentido laboral.

Preocupações com o sono e em dirigir atrasado ou ter pouco tempo para cumprir sua jornada se mostraram relacionadas também com o envolvimento dos motoristas em acidentes de trânsito (Oliveira & Pinheiro, 2007). Na pesquisa realizada por Oliveira e Pinheiro (2007), com motoristas de ônibus, em Natal/RN, identificou-se que 55% dos participantes havia se envolvido em acidentes de trânsito entre 1998 e 2002, e que 39% tinham apresentado atestado médico no último ano, havendo se ausentado do trabalho por motivos de adoecimento.

Oliveira et al. (2016) identificaram, em seu estudo com motoristas de caminhão, que trabalhar mais de 12 horas diárias constitui um dos fatores preditores de acidentes de trânsito. Foi salientado que os participantes tinham ampla experiência como motoristas profissionais de caminhão e assumindo carga diária de trabalho excessiva. Oliveira et al. (2016), em seu estudo com motoristas de caminhão abordados em rodovias no estado de São Paulo, identificaram que 48,0% relataram ter sofrido algum acidente de trânsito pelo menos uma vez na vida, 10,6% no ano e 2,6% nos últimos trinta dias. Verificou-se, como um fator relacionado ao envolvimento em acidentes, maior carga de trabalho diária e dormir menos de 7 horas. Além dos sintomas físicos, foi identificada a possibilidade de diagnóstico de estresse emocional em 12,4% dos participantes e de algum transtorno psiquiátrico em 7,5%. Outro ponto destacado no estudo de Oliveira et al. (2016), foi o uso de álcool e substâncias ilícitas

por parte dos motoristas, sendo que 6,9% reconheceu ter dirigido sob o efeito de álcool no ano anterior.

Takitane et al. (2013), em estudo realizado com motoristas de caminhão em rodovias do estado de São Paulo, estimou a prevalência de uso de anfetaminas entre a amostra de 10,8% após exame toxicológico. Os autores destacam a extensa jornada de trabalho desses profissionais como um dos principais motivos que justificam o uso de anfetaminas como alternativa para reduzir a exaustão física, uma vez que seu principal efeito é a diminuição do sono e o aumento das capacidades cognitivas por um determinado período de tempo. Porém apontam o perigo do uso em grandes quantidades devido não apenas a possível dependência, mas o efeito rebote, afetando negativamente as capacidades cognitivas demandadas para a tarefa de conduzir. O uso dessas substâncias pelo trabalhador aparece, então, como um mecanismo para lidar com as más condições de trabalho a que se encontram submetidos.

Fragoso Junior e Garcia (2019), em um estudo de base documental e bibliográfica, objetivaram avaliar a fiscalização do trabalho no setor de Transporte Rodoviário de Carga em proporção aos indicadores de mortalidade por acidente de trabalho e na inspeção dos fatores jornada e descanso, no intervalo de 2008 a 2012. Esses autores identificaram que o Transporte Rodoviário de Carga e a ocupação de motorista de caminhão de longa distância se destacaram entre as 20 atividades e ocupações com mais mortes. No entanto, as ações de fiscalização no setor representaram apenas 1,4% e apenas metade delas incluíram os fatores de jornada e descanso.

A partir da literatura encontrada, observa-se que o ambiente e as condições de trabalho aparecem com grande impacto na atividade do motorista profissional. A qualidade das vias de circulação impacta diretamente no tempo gasto para o cumprimento do trajeto, na formação de congestionamentos e na segurança dos motoristas em relação a acidentes de trânsito e a violência urbana.

Além disso, a permanência prolongada em um ambiente de ruídos intensos e com pouca possibilidade de movimentação física tende a resultar em desconfortos que, em longo prazo, podem acarretar prejuízos à saúde destes profissionais. Dores musculares, dores de cabeça, dificuldades com sono e estresse são queixas que aparecem relacionadas a essa exposição e que podem ser percebidas como um fator de predisposição ao uso indiscriminado de analgésicos, de estimulantes, ou de substâncias como exemplo do álcool.

O envolvimento em acidentes de trânsito aparece como uma consequência de comportamentos de risco que são adotados pelos profissionais com intuito de atender demandas advindas do trabalho, ao mesmo tempo em que lidam com as intempéries do ambiente onde realizam sua atividade. Nesse sentido, se destaca a necessidade de elaboração de políticas de mobilidade urbana voltadas para a promoção de bem estar dos motoristas profissionais, bem como uma melhor fiscalização do cumprimento destas políticas.

Outro ponto que se destaca na literatura é a relação com o outro no desempenho da atividade, principalmente quando se trata de um profissional que trabalha com o transporte de passageiros. Essa relação pode aparecer de forma positiva, através do reconhecimento principalmente por outros motoristas, e também de forma negativa, como críticas e cobranças realizadas por passageiros insatisfeitos com os serviços de transporte público.

Por fim cabe destacar a associação que é trazida pela literatura explorada entre o desempenho da atividade e a satisfação dos profissionais. Podendo ser entendida como a obtenção de prazer advindo da realização do que se deseja, a satisfação de conduzir aparece como um fator positivo capaz de promover bem estar e identificação com a profissão mesmo diante de situações estressoras. Para os profissionais que atuam de forma autônoma é ainda apontada a liberdade de controle da jornada de trabalho como um fator de satisfação. Pode-se entender que a satisfação com a atividade desempenha ação protetiva no que diz respeito ao desgaste dos profissionais, tanto no sentido físico quanto no sentido mental.

As vivências de motoristas profissionais frequentemente os colocam em confronto, ora com as condições físicas de trabalho, que podem afetar diretamente sua saúde física devido a longas jornadas e exposição a ruídos ou as condições ergonômicas dos veículos, ora com as condições emocionais, como a interação com passageiros, o confronto com congestionamentos e a exposição ao risco de violência urbana. É possível observar que é necessário aos motoristas o desenvolvimento de estratégias particulares para lidarem com a associação de demandas, do trânsito e do trabalho, como aumentar a jornada de trabalho, diminuir os intervalos de descanso, realizar hora extra e trabalhar durante as férias.

Conclui-se que este capítulo permite visualizar na literatura científica o modo como se relacionam trânsito, trabalho e saúde no cotidiano dos motoristas profissionais. Pode-se observar a escassez de publicações sobre o tema, especialmente na área da psicologia, que se voltem para a investigação dos impactos do desenvolvimento dessa atividade para a saúde física e mental desses profissionais e sua qualidade de vida. Cabe ressaltar que a maioria dos estudos se dedica apenas a verificar os impactos da atividade no adoecimento físico, havendo poucos voltados para a subjetividade desses profissionais. Principalmente se destaca a ausência de estudos realizados com motoristas autônomos, evidenciando um campo a ser explorado.

CAPÍTULO 3: PSICODINÂMICA DO TRABALHO

Este capítulo visa apresentar alguns conceitos-chave da Psicodinâmica do Trabalho (PDT) a partir de leituras da obra de Christophe Dejours e que se mostram importantes para a compreensão dos conteúdos manifestos através das falas dos entrevistados.

A Psicodinâmica do Trabalho (PDT) se delineia a partir da década de 1980, com os estudos do médico psiquiatra Christophe Dejours (Dejours et al., 2014; Dejours, 2012; Dejours, 2011). Até então as investigações da relação do homem com o trabalho na área da saúde mental se voltavam para as consequências e o adoecimento que o trabalho poderia ocasionar. Essa linha de investigação era denominada Psicopatologia do trabalho (PPT) e tem seus expoentes a partir de 1952 com teóricos como Paul Sivadon e Louis Le Guillant, precursores da relação entre trabalho e adoecimento mental (Lancman & Snelwar, 2011).

O desenvolvimento da PPT se dá atrelado ao movimento operário francês e suas reivindicações por melhores condições de trabalho que ocorriam na década de 1950, tendo realizado seus primeiros estudos a partir de demandas sindicais. Nesse momento, tinha-se a compreensão de que o trabalho no sistema capitalista era patogênico por natureza. Assim, a PPT se dedicava a análise dos processos psíquicos mobilizados pelo sujeito ao ser confrontado com a realidade do trabalho, o que desencadeia conflitos uma vez que as particularidades do trabalho desconsideravam a subjetividade do trabalhador (Silva, 2017).

No entanto, os casos de adoecimento psíquico decorrentes do trabalho, apesar de existirem, eram numericamente bem abaixo do esperado, implicando a existência de mecanismos subjetivos mobilizados pelos trabalhadores para se manter no campo da uma normalidade (Silva, 2017). Assim, Christophe Dejours amplia o estudo do adoecimento mental para as estratégias contra o adoecimento e cunha a denominação Psicodinâmica do Trabalho (PDT) (Dejours et al., 2014; Dejours, 2012; Dejours, 2011; Dejours, 2004). Com

essa denominação busca-se evidenciar a dinâmica das condições que possibilitam a normalidade, sem deixar de considerar a patologia.

O trabalho não é mais compreendido apenas como causador de adoecimento, mas passa a se considerar o seu papel como um estruturante da saúde física e mental, levando em conta a normalidade como luta para se manter longe do adoecimento (Dejours et al., 2014; Dejours, 2011; Dejours, 2004). A normalidade não implica na ausência de sofrimento, mas na capacidade de lutar contra a desestabilização e conseguir manter certo nível de equilíbrio psíquico.

Essa perspectiva acerca da normalidade permite considerar um sujeito que é ativo e capaz de se confrontar com as adversidades e demonstrar resistência diante delas, não sendo apenas vítima do contexto em que está inserido. No entanto, cabe ressaltar que as exposições excessivas a contextos adoecedores podem resultar no enfraquecimento da capacidade de resistência dos sujeitos. Sem espaço para o manejo subjetivo se impõem barreiras à manutenção da normalidade e da saúde do sujeito.

Para se fundamentar a compreensão dos conceitos da PDT parte-se das categorias *Condições de Trabalho e Organização do Trabalho*.

As *Condições de Trabalho* dizem respeito às condições do ambiente em que se desenvolve o trabalho e envolve condições físicas (temperatura, barulho, vibração, etc.), químicas (vapores, poeiras, fumaças etc.), biológicas (vírus, bactérias) e enfim quaisquer condições que possam representar risco e que incidam diretamente sobre o corpo do trabalhador (Dejours, 2015; Gomes, 2004). O corpo se encontra atingido pela exploração das condições de trabalho quando submetido a uma anulação das estratégias naturais de resistência. Assim, a busca pela saúde do corpo passa pela melhoria das condições de trabalho (Dejours, 2015).

Quanto a *Organização do Trabalho*, compreende-se a forma como ocorrem a divisão do trabalho, as relações de poder e de hierarquia, a designação de responsabilidades, a elaboração da tarefa, dentre outros. É, portanto, da organização do trabalho que provem o adoecimento mental, quando essa organização se coloca de forma rígida, exigente, sem deixar espaço para que o trabalhador mobilize estratégias defensivas. Assim, sobra apenas o trabalhador domesticado, quando a organização não mobiliza os desejos deste, sem possibilidade de encontrar alívio para a carga psíquica do trabalho (Dejours, 2015).

O Trabalho e o Real do Trabalho

O *Trabalho* é definido por Dejours (2012a) como o preencher a lacune que existe entre o prescrito e o efetivo na atividade. É aquilo que o sujeito acrescenta ou dá de si para que se atinja o objetivo determinado ou para fazer frente a prescrição que não funciona. O prescrito é a normatização da atividade, e entre ele e o efetivo existe a lacuna do real. Essa lacuna do imprevisto e do inédito que o trabalhador busca preencher compreende o *Real do Trabalho*, sabendo-se que ela nunca é definitivamente preenchida.

O real se manifesta através da falha, do imprevisto que emerge do encontro com o prescrito, cabendo ao trabalhador mobilizar de sua inteligência para lidar com esse desconhecido. Trabalhar é, então, buscar e encontrar soluções para o imprevisto, problema cuja solução é desconhecida (Dejours, 2012a). Essa dinâmica é carregada de tensões, visto que é necessário estar em um contexto de trabalho que permita não só a busca pelos objetivos da empresa, mas o engajamento do trabalhador e de sua criatividade para que se torne efetivamente uma experiência fonte de prazer.

A Inteligência Astuciosa

O trabalhar no confronto com o real do trabalho requer do sujeito à mobilização de uma inteligência. Trata-se de uma inteligência capaz de criar, de agir pela astúcia, de se utilizar de recursos e improvisações que fogem à norma, mas que sejam eficazes na obtenção

dos resultados. Essa *Inteligência Astuciosa* é uma inteligência do corpo, que subverte e transgride a norma a partir da experiência e da sensibilidade do trabalhador (Dejours, 2007; Dejours, 2012a).

É uma inteligência do corpo na medida em que o corpo é o primeiro implicado na experimentação do real, é pela via do corpo que se absorve a tarefa, que é possível familiarizar-se com a atividade. Portanto, é também uma inteligência da prática. É necessário vivenciar a prática e experienciar a atividade através do corpo para que se possa enfim transformar a astúcia em habilidade, as *tacit skills*. Para tanto, é necessário que a organização do trabalho disponha de espaço para que o trabalhador possa exercer sua inteligência astuciosa ao lidar com o real do trabalho (Dejours, 2012a; Dejours, 2012b).

A evitação do Sofrimento e a busca pelo Prazer

Quando o sujeito se choca com a organização do trabalho, surge um conflito entre o bem-estar, ou a saúde, e a doença mental. Para a PDT, compreende-se o sofrimento como parte desse conflito quando se trata de uma organização de trabalho rígida e que não permite ao trabalhador gerir sua carga mental. Existe uma relação dialética de *evitação do sofrimento e busca pelo prazer*, na qual o trabalho pode ser tanto uma fonte de equilíbrio psíquico como de adoecimento mental (Dejours, 2015; Silva, 2017).

Quando o trabalhador é capaz de mobilizar suas capacidades intelectuais diante dos imprevistos e encontra sentido na sua atividade, tem-se a vivência de prazer. Não advêm da ausência total de sofrimento, que não pode ser removido do encontro com o real, mas da possibilidade de ver um sentido no sofrimento, a partir do uso da criatividade para enfrentar os desafios e do reconhecimento do trabalho realizado. O reconhecimento é parte indispensável para dar sentido ao sofrimento e possibilitar a vivência de prazer, assim o trabalhador busca sempre em sua atividade o reconhecimento (Dejours, 2007; Dejours, 2015).

Esse reconhecimento pode vir através de julgamento de utilidade e do julgamento estético. O julgamento de utilidade, feito pelos superiores ou mesmo pelo público, se refere a contribuição que o trabalhador traz, seja econômica ou social, e aprecia a qualidade do trabalho e os riscos envolvidos nele. O julgamento estético, feito pelos pares e colegas, diz respeito à impressão de engenhosidade do sujeito em seu trabalho, conferindo singularidade e identidade em relação ao coletivo. Quando há o reconhecimento, é reforçada a satisfação com a atividade, que repercute de forma positiva para a saúde do sujeito. No entanto, se o reconhecimento falta, o trabalhador se vê desestabilizado em sua estrutura mental (Dejours, 2012a; Dejours, 2012b).

O sofrimento patógeno começa então quando o trabalhador já dispôs o máximo de suas capacidades mentais sem encontrar a satisfação e o reconhecimento, quando não pode mais mobilizar estratégias de defesa no conflito com a organização do trabalho. As estratégias de defesa têm a finalidade de alterar a percepção sobre as pressões da organização e assim reduzir o sofrimento no trabalho. Seja de forma individual ou coletiva, essas estratégias podem proteger o ego do trabalhador, mas também podem resultar em passividade e alienação. Quando não se é mais possível utilizar-se delas, o trabalhador passa a se sentir incapaz, e dá-se então o adoecimento (Dejours, 2015).

A partir das contribuições da PDT, pode-se perceber a magnitude com que o trabalho envolve a subjetividade humana, sendo ele um fator determinante para a saúde dos sujeitos. Compreende-se que a saúde não existe livre de sofrimento, mas sim na evitação do sofrimento patógeno, aquele que gera adoecimento pelo engessamento de possibilidades de buscar satisfação. O ato de criar é uma necessidade e é indispensável para a realização da atividade, abrindo espaço para que o sujeito se mobilize e estabeleça uma identificação com o trabalho que desempenha. É essa identificação com o trabalho que possibilita a vivência de

prazer através do reconhecimento das habilidades empregadas pelo sujeito para a execução da tarefa.

Conclui-se que os conceitos apresentados, como os de trabalho e real do trabalho, assim como a visão de saúde e de normalidade trazidos por essa abordagem, são de fundamental importância para orientar esse estudo com foco na saúde dos trabalhadores envolvidos.

CAPÍTULO 4: MÉTODO

O presente capítulo aborda o percurso metodológico percorrido para o desenvolvimento dessa pesquisa, tendo em vista o objeto de estudo trabalhado e o aporte teórico utilizado como base para a produção e análise dos dados da pesquisa.

4.1 Delineamento

Trata-se de um delineamento não experimental, isto é, sem manipulação de variáveis, de natureza qualitativa e de caráter descritivo e exploratório, construído a partir de relatos de motoristas de transporte alternativo informal.

4.2 Participantes

Constou de uma amostra não probabilística, por conveniência, sem restrições ao sexo e de acordo com a disponibilidade dos entrevistados. Foram critérios de inclusão que os participantes tivessem a partir de 18 anos de idade e exercessem a atividade de motorista de transporte alternativo informal há um período mínimo de um ano e estivessem atuantes, tendo o centro de João Pessoa/PB como ponto de partida de suas viagens. Participaram do estudo oito trabalhadores, com idades entre 30 e 50 anos, todos casados e do sexo masculino. O tempo de exercício da atividade variou de 3 a 20 anos, entre pausas e retomadas. Dentre os participantes, nenhum se encontrava exercendo outro tipo de atividade remunerada. No entanto, dois deles disseram realizar “bicos” no período anterior à pandemia (e.g. pedreiro, servente, auxiliar, montador). Todos os participantes se referiram à atividade de motorista alternativo como sendo a forma principal de sustento familiar, com três deles relatando que suas esposas e companheiras também realizavam pequenos serviços de forma autônoma para complementação de renda. No quesito renda pessoal, metade dos entrevistados não quis informar, enquanto a outra metade revelou uma renda entre um e dois salários mínimos mensais, porém sofrendo variação por fatores referidos como: tempo de trabalho diário, imprevistos na manutenção do carro, período do ano.

4.3 Instrumentos

Foram utilizados para a realização dessa pesquisa um questionário sócio-demográfico e um roteiro de entrevista semiestruturada.

O questionário sócio-demográfico inclui questões com a finalidade de identificar as características pessoais e profissionais dos participantes e, por conseguinte, do grupo que se busca conhecer, tais como: tempo na atividade, idade, sexo, estado civil, renda pessoal e familiar, exercício de outras atividades.

O roteiro de entrevista semiestruturada consiste em um guia para direcionar as questões ao objeto do estudo através de categorias temáticas. São questões acerca da atividade de motorista de transporte alternativo, das condições e da organização do trabalho, das situações de risco a que se possam estar expostos, dos significados a respeito do exercício da atividade, das vivências subjetivas de prazer e sofrimento e das relações com pares e da dinâmica do reconhecimento.

Optou-se pelo uso da entrevista semiestruturada tendo em vista o objeto de estudo e por se tratar de um instrumento que permite maior flexibilidade na forma como os questionamentos são dirigidos ao entrevistado. Esse tipo de entrevista favorece, segundo Laville e Dionne (1999), uma exploração mais profunda dos saberes, crenças, valores e representações do sujeito, assim como cria uma proximidade entre entrevistador e entrevistado. Cada questão é tratada como uma pergunta aberta que se permite aprofundar a partir da fala do entrevistado, sendo assim, em grande parte, conduzida por ele e ajustada ao objeto pelo pesquisador a partir do roteiro (Duarte, 2005). Além disso, a espontaneidade das respostas dos entrevistados colabora com o aparecimento e investigação de aspectos afetivos e significados que possam ser relevantes à pesquisa (Boni e Quaresma, 2005). Dessa forma, tanto entrevistadores quanto entrevistados desempenham papel ativo nesse processo, construindo em sua relação o produto decorrente da pesquisa (Minayo, 2010).

4.4 Procedimentos

4.4.1 Coleta de dados e aspectos éticos

A presente pesquisa foi iniciada em julho de 2020. Para estar em conformidade com as normas e procedimentos éticos em pesquisa, este estudo foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa e aprovado com o seguinte número do CAAE: 30667820.6.0000.5188. A pesquisa propriamente dita teve início após essa aprovação.

A princípio, o planejamento para a execução da pesquisa incluía a abordagem dos motoristas em pontos de encontro, localizados no centro de João Pessoa/PB, onde esses profissionais oferecem seus serviços em busca de passageiros. No entanto, devido à ocorrência da pandemia da Covid-19 e a adoção de medidas de isolamento e distanciamento social, visando manter a segurança tanto dos participantes quanto do pesquisador, foi necessária a reelaboração das estratégias de pesquisa.

Buscou-se a realização de entrevistas remotas. O primeiro contato com os participantes foi realizado por conveniência, através de conhecidos que aceitaram participar e fizeram também a indicação de outros participantes, procedimento este conhecido como “bola de neve”. Foram realizadas dessa forma 3 entrevistas através de contato telefônico diretamente com os participantes. Inicialmente, buscou-se entrar em contato com o sujeito para apresentar os objetivos da pesquisa e saber do interesse em participar da mesma. Manifestado o interesse, foi marcado um horário em que fosse possível ligar para realizar a entrevista. No entanto, a adesão dos participantes a essa abordagem não foi ampla, uma vez que muitos continuavam atuantes e possuíam horários incertos.

Foi realizada então visita a um dos pontos de encontro dos motoristas, onde se abordou o “chamador” do ponto e se apresentou a pesquisa e seus objetivos. O chamador é uma pessoa que se responsabiliza por chamar passageiros para os motoristas que estão no ponto, respeitando a ordem de chegada e os destinos de cada um, em troca de uma “gorjeta”

dos motoristas. O chamador indicou motoristas que estavam aguardando a sua vez, os quais foram solicitados a participar da entrevista. Nesse momento foi realizada a entrevista com o grupo de motoristas que se encontrava no local, havendo inicialmente 6 participantes, no entanto um deles necessitou retirar-se para atender a uma viagem, ficando assim 5 participantes. O tempo de duração dessa entrevista foi aproximadamente 30 minutos, até que os participantes foram necessitando atender a viagens, quando foi encerrada com cerca de 50 minutos de duração. Devido ao ambiente aberto e em via pública, não foi possível realizar a gravação dessa entrevista pelas limitações do aparelho de áudio.

Vale ressaltar que a participação de todos os entrevistados se deu de forma voluntária, precedida da leitura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e de assinatura deste em duas vias por aqueles que aceitaram participar. Aos que tiveram sua entrevista realizada de forma remota, foi enviado arquivo do TCLE para que fosse assinado e devolvido. Foi assegurado aos participantes o direito de desistir da participação na pesquisa a qualquer momento, assim como também o anonimato e sigilo das informações prestadas.

4.4.2 Análise dos dados

Primeiramente foi realizada a transcrição das entrevistas de forma integral, bem como recorreu-se as anotações feitas nas entrevistas que não puderam ser gravadas, para criação do Corpus. Com o corpus em mãos, foi realizada a leitura e a categorização do conteúdo encontrado. Buscou-se identificar declarações significativas, a fim de estabelecer categorias de sentidos presentes nas falas dos entrevistados. De forma preliminar, foram identificadas as categorias Trabalho como satisfação, Trabalho como sustento, Trabalho como socialização.

CAPÍTULO 5: RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo serão apresentados os principais resultados encontrados a partir das entrevistas realizadas, abordando os aspectos que sobressaíram dos relatos, sendo seguidos da discussão embasada pela bibliografia.

Participaram oito sujeitos motoristas de transporte alternativo, dos quais sete informaram realizar transporte intermunicipal entre as cidades de João Pessoa e Santa Rita e um deles transporte interestadual João Pessoa/Natal. Observou-se uma divisão dos participantes entre os que eram ligados a cooperativas e coletivos e os que atuavam de forma individual.

No primeiro momento foram realizadas entrevistas remotas individuais, no qual os participantes foram abordados a partir de indicações e, uma vez feito o contato inicial para apresentação dos objetivos da pesquisa, foram marcados momentos específicos para a realização das entrevistas. Poucos participantes aderiram a esse formato, alegando indisponibilidade de horário e/ou desconforto em participar de uma entrevista por telefone. Assim, dentre os contatados, três participantes aceitaram contribuir com o estudo.

Dando continuidade a produção de dados, foi realizada uma visita a um dos pontos de encontro dos motoristas, no qual foram apresentados os objetivos da pesquisa e solicitada a participação dos profissionais ali presentes. Desse modo, foi realizada uma entrevista em grupo com os motoristas que concordaram em participar do estudo, obtendo-se um total de cinco relatos nesse momento.

5.1 Resultados

A seguir temos a descrição dos resultados das entrevistas, onde os participantes serão identificados com nomes fictícios. Os participantes Alberto e Bruno, ambos residentes do município de Santa Rita, informaram iniciar suas atividades por volta das 6h da manhã,

partindo sem um destino fixo em busca do primeiro passageiro e adequando a busca dos demais a partir daí. Ambos referiram não ter qualquer vinculação com cooperativas ou coletivos organizados da categoria, o que implica em não ter um ponto fixo para chamar passageiros, uma vez que esses pontos são controlados por grupos organizados (sic). O método de trabalho utilizado por esses motoristas inclui abordar passageiros nos pontos de ônibus através do uso da buzina, chamando para os destinos mais frequentes (João Pessoa, Bayeux, ou bairros de Santa Rita).

Já o participante Carlos, residente em João Pessoa, informou realizar viagens no trajeto João Pessoa/Natal, iniciando sua jornada a partir das 4h da manhã, uma vez que precisa estar no ponto de encontro da cooperativa que participa a partir das 5:20h. Trata-se de uma cooperativa auto organizada pelos motoristas que utilizam o mesmo ponto. O modo de organização de seu trabalho é definido pelas normas dessa cooperativa, sendo realizado um sorteio com todos os motoristas para definir a ordem de viagem. Após o sorteio, cada motorista espera sua vez para chamar os passageiros em um ponto fixo próximo ao terminal rodoviário do Varadouro, João Pessoa.

Quanto aos participantes David, Edson, Francisco, Gustavo e Hamilton informaram residir em Santa Rita e realizar o trajeto para João Pessoa, tendo um ponto fixo em uma avenida comercial do centro da cidade de João Pessoa. Esses participantes são membros de um coletivo organizado de motoristas, onde o controle da “vez” do motorista é feito a partir da ordem de chegada e pela figura do “chamador”, aquele que chama os passageiros para os destinos e os direciona aos motoristas que tem a prioridade para viajar. Para esses participantes, a jornada se inicia por volta das 5h da manhã, saindo de Santa Rita em busca de passageiros para João Pessoa, até a chegada ao seu ponto fixo, onde esperam completar a lotação para iniciar uma nova viagem.

5.1.1 Uma opção de sobrevivência

Destacou-se nas falas dos participantes o aspecto da atividade como forma de sobrevivência e sustento. Quando questionados sobre o que os levou a buscar a atividade de motorista alternativo ou sobre os aspectos positivos dessa atividade, a questão do sustento sobressaiu em todas as falas.

Observou-se que os participantes viram na atividade de motorista alternativo uma forma de lidar com o desemprego, como fica claro nos seguintes relatos:

“eu perdi o emprego e aí fui fazer alternativo... trabalhei 14 anos de carteira... falta de emprego, pelo menos por enquanto não tem opção diferente” (Alberto)

“trabalhei em empresa muitas vezes... eu saía e tinha que voltar pro alternativo”
(Bruno)

“foi uma opção de sobrevivência, tinha 4 filhos pequenos... não tinha mais área pra minha profissão (mecanografia), precisei caçar minhas opções” (Carlos)

“foi justamente a falta de opção, não dá é pra ficar sem trabalhar” (Edson)

“trabalhava de motorista (de caminhão)... a empresa foi enxugar né, aí eu sai e voltei pro alternativo... já tinha feito antes, sempre que tava sem emprego” (Francisco)

A maioria dos participantes informou que a atividade de motorista alternativo representa a principal fonte de renda e sustento familiar (n=5), havendo poucos relatos de companheiras e esposas desempenhando alguma atividade, também de forma autônoma, como complementação de renda (e.g. costura e conserto de roupas, cuidado de idosos, diarista). Dos participantes, apenas dois informaram realizar alguns bicos de forma paralela à atividade (e.g. servente, ajudante).

Ainda nesse sentido, observou-se que a permanência na atividade aparece relacionada principalmente ao rendimento, sendo visto como um aspecto positivo. Metade dos participantes informou ter como rendimento mensal em torno de um e dois salários mínimos.

“se você trabalha assinado você tem que fazer aquele dinheiro render o mês, tem que dividir por 30... aqui é do mesmo jeito, tem que ter controle, mas dá pra manter as contas em dia e viver bem” (Carlos)

“trabalhando direito eu consigo fazer 2000 num mês, isso fazendo meu horário e tirando o de manutenção e peça... numa empresa você não tem isso” (David)

“um lado positivo é o dinheiro que eu consigo pagar minhas contas e fazer feira, isso é positivo” (Gustavo)

Apesar de o aspecto financeiro ser reconhecido como algo positivo, também é apontado como um ponto de insegurança dentro da atividade.

“se não trabalhar, não tem... se adoecer é pior... na empresa você sabe quanto vai ganhar no fim do mês, trabalhando de autônomo você não sabe, pode ser bom, pode não ser” (Alberto)

“se me dessem um trabalho de carteira dizendo assim ‘você vai ganhar 1500’ eu deixava na hora, mesmo sendo pouco é garantido, aqui não é nada garantido” (Edson)

“tem vez que você trabalha o dia todo, tem frete, tem viagem, aí tem vez que o carro quebra e vai o dinheiro todo... num dia você faz 200 aí no outro gasta isso e ainda fica devendo” (Francisco)

“você vê gente aí dizendo que faz três mil num mês, mas faz como, tem mãe ajudando, a mulher trabalha, paga a manutenção... não tem condição de fazer isso tudo e comprar peça e botar combustível” (Hamilton)

Além do aspecto de sustento, é apontado também o transporte alternativo como uma ferramenta de movimentação da economia.

“o alternativo dá muito dinheiro, você bota 100 reais de combustível, compra pneu, essas coisas rendem dinheiro pras empresas” (Carlos)

“ali em Tibiri (bairro de Santa Rita) tem aquelas oficinas da principal, tudinho é os alternativos que sustentam” (David)

5.1.2 Não ser alternativo, estar alternativo

Nos relatos dos participantes outro aspecto que se destacou foi a vinculação da identidade desses profissionais com a atividade desempenhada. Essa vinculação aparece principalmente a respeito dos aspectos positivos da atividade e da percepção do reconhecimento.

“sou motorista... sou autônomo... o lado bom é poder dirigir, que é uma coisa que eu gosto” (Alberto)

“eu gosto do que eu faço, é como eu ganho a vida, sustento a família” (David)

“é o trabalho como motorista... dirigir é uma coisa que dá satisfação, você conhece gente, vai pra lugares diferentes às vezes” (Edson)

É destacada ainda por um dos participantes a importância da identificação com a atividade como uma fonte de satisfação e algo que possibilita a realização no trabalho.

“pra fazer alternativo primeiro você tem que gostar do que faz, se não gostar de dirigir, se não tiver paciência não vá que não adianta” (Carlos)

Percebe-se a identificação com a atividade principalmente nas relações com outros motoristas que também desempenham essa atividade, como algo que possibilita a convivência de forma mais amistosa.

“quando tem um motorista no ponto já eu passo direto, vou pra outro ponto” (Alberto)

“você não pode cortar a vez do colega, tem que respeitar... as vezes dá um problema no carro você liga pra o colega pra ele lhe cobrir ali” (Carlos)

“a gente respeita, cada um tem sua vez aqui, nunca dá problema e todo mundo consegue trabalhar” (Hamilton)

Essas interações, porém, podem ser transpassadas pelo aspecto de competição, como se pode ver nos relatos de alguns dos participantes.

“as vezes a relação é de competição, o cara corta você, pega o passageiro que você já tava indo” (Bruno)

“sempre tem uns né que não respeita a vez, que não são do ponto e passam chamando e levam aquele passageiro que você tava pra completar a lotação” (Gustavo)

A identificação dos participantes com a atividade passa também pela via do reconhecimento do serviço prestado, na sua relação com os usuários e com a própria família.

“tem passageiro que agradece, que faz amizade com a pessoa... cada viagem é uma história, tem muitos passageiros que dão graças a deus pelo alternativo... o reconhecimento da família é o sustento, é você criar os filhos, é botar comida na mesa” (Carlos)

“muita gente reconhece, principalmente agora (pandemia) o povo fala ‘ai se não fosse o alternativo’” (David)

“quando não tem ônibus o povo reconhece, fala que é importante” (Edson)

No entanto, o reconhecimento nem sempre ocorre, devido a existência de um estigma sobre a categoria associada à ilegalidade.

“tem gente que você passa e chama, a pessoa fecha a cara, nem olha” (Alberto)

“tem gente que diz que alternativo é ex-presidiário, é bandido... a polícia quando para você coloca você igual qualquer bandido porque é uma atividade irregular” (Carlos)

“quando precisa, o povo fala que é importante, mas aí quando você precisa de apoio numa manifestação, pra reconhecerem a categoria, aí o povo fala mal, xinga, diz que é tudo desocupado” (Edson)

“já teve gente que disse que alternativo é mesmo que um assaltante, um bandido, isso numa manifestação... é o tipo de coisa que desanima, que magoa” (Francisco)

No geral, os participantes relatam que falta reconhecimento principalmente devido ao status de irregularidade da categoria pelo poder público, mesmo diante da importância da atividade desempenhada para a sociedade.

“o alternativo ele é muito importante, tanto que acontece na cara de todo mundo e o povo usa, mas não é reconhecido pelos grandes (políticos)... acontece na cidade toda, no estado, mas é tudo visto como clandestino porque eles (políticos) não querem legalizar” (Carlos)

“era pra ser muito mais reconhecido... o alternativo é uma ajuda porque tem passageiro suficiente pra o ônibus e pra lotação, mas aí tem motorista de ônibus que chama blitz, porque a gente pra eles é ilegal” (Francisco)

O estigma e a falta de reconhecimento colocam esses profissionais numa situação de desconforto, o que faz com que os participantes mostrem uma tendência de fuga dessa identidade em alguns momentos.

“quero buscar emprego quando for possível, não quero continuar como alternativo não” (Alberto)

“não sou alternativo, eu estou alternativo, por falta de coisa melhor, mas não é quem eu sou” (David)

5.1.3 Uma falsa sensação de liberdade

Os relatos dos participantes trazem ainda um destaque no aspecto relacional da atividade. As particularidades do ambiente de trabalho dessa categoria fazem com que a interação com outros sujeitos seja constante, interação com outros motoristas, com o transporte público regular, com os passageiros. Todas essas interações apresentam forte influência na realização da atividade, de acordo com os participantes.

“a pessoa tem que ter muita atenção, é cuidado com o passageiro, cuidado com o trânsito, o principal de tudo é atenção” (Alberto)

“quem dirige mexe muito com a cabeça... tem que ter atenção com o trânsito, com passageiro, com outros carros” (Carlos)

Nas relações estabelecidas no trânsito, os participantes ressaltam a disputa pelo espaço e o risco de acidentes.

“é o motoqueiro que sai cortando o trânsito, caminhão que gosta de fechar a pessoa, esse é o maior perigo, tem que ter muito cuidado quem dirige” (Alberto)

“o trânsito dentro da cidade é muito caótico, tem muito risco de batida, motorista que não respeita” (Carlos)

“o pior é o estresse, o trânsito é muito estressante, você dirige por você e pelos outros... você tem que tá atento se tem motorista irresponsável” (Hamilton)

O que alguns participantes relataram como sendo um aspecto positivo da atividade, ou seja, a relação com os passageiros, outros consideraram essas interações como fonte de estresse e preocupação.

“tem passageiro que é bom, tranquilo... tem passageiro que quer que você deixe fora da rota e não quer pagar... se você vai é prejuízo, se não vai o passageiro fica com raiva... eu trabalho pro passageiro, não é pra mim” (Alberto)

“é muita humilhação que você sofre... o passageiro porque paga a passagem acha que pode mandar em você” (David)

Como forma de atender a demanda da sua atividade, os profissionais precisam fazer uso de diversas estratégias, nem sempre saudáveis. Ou seja, as interações com os passageiros não acontecem apenas no trajeto, mas também por meio de ligações telefônicas e aplicativos de comunicação. Passar o contato para o passageiro é uma forma de garantir a preferência. A falta de definição dos horários de trabalho faz com que muitas vezes a jornada seja estendida, terminando mais tarde ou iniciando mais cedo, inclusive invadindo o espaço de horários de pausa necessários.

“por exemplo, eu pego de 6h às 19h, se tem um passageiro que marca uma viagem mais cedo eu tenho que sair mais cedo pra dar certo pro passageiro... se tem passageiro eu fico ate 21h, 23h... não tem horário pra dormir, pra descanso, o passageiro liga, você vai” (Alberto)

“se você tá na vez de 11h, provavelmente você não vai almoçar, se você sair da vez perde de viajar, às vezes dá 15h e você não almoçou ainda por causa disso... só tem hora pra sair, hora pra chegar não tem” (Carlos)

“você faz o seu horário, mas aí um passageiro liga fora daquele horário e você não pode dispensar se não de outra vez aquele passageiro já não lhe procura, é uma falsa sensação de liberdade” (David)

“tem muita gente aqui que passa o dia sem comer, não dá pra você ir pra casa pra almoçar, é uma viagem que você sai no prejuízo que não tem passageiro pra ir... quem tem dinheiro compra um lanche, uma quentinha aí, mas se você tá no prejuízo evita gastar” (Edson)

A questão da insegurança também é algo que perpassa a relação desses profissionais com os passageiros. Isso fica evidenciado nos relatos dos participantes a partir dos questionamentos sobre os tipos de riscos a que se consideram expostos.

“a situação mais estressante que eu passei foi de assalto que sofri de passageiro”
(Alberto)

“o maior risco é o velho assalto... você nunca sabe quem tá levando, se é uma pessoa direita ou não” (Carlos)

“assalto é sempre um perigo, um colega ali dia desses foi assaltado, levaram o carro... você tenta se proteger, mas não dá pra saber quem que tá com má intenção” (Gustavo)

Além da já descrita exposição a insegurança e a acidentes de trânsito, os participantes apontam que a realização da atividade também os expõe a riscos de adoecimento. Principalmente no contexto atual, de pandemia da Covid-19, quando muitos não podem parar de exercer sua atividade.

“agora com esse negócio (coronavírus) além de tudo tem o risco de pegar uma doença” (Alberto)

“tem o estresse que também gera doença, tem esse vírus, tá sempre exposto a risco”

(Carlos)

“todo motorista tem algum problema de saúde se você ver... dor de cabeça, é a questão do peso, de ficar sentado o dia todo, estresse... todo mundo tem alguma coisa, que eu acredito que gera do trabalho” (Francisco)

5.2 Discussão

A atividade informal é descrita por Correia et al. (2018) como uma atividade que se desenvolve a partir do cotidiano, isto é, o trabalhador informal busca seu campo de atuação a partir da necessidade cotidiana. Nesse sentido, o trabalho do motorista de transporte alternativo não poderia ser mais cotidiano. Ele se apresenta como uma opção que aparece em decorrência da necessidade que os sujeitos têm de se locomover associada à necessidade dos profissionais de encontrarem uma alternativa de sustento.

É apontado por Marchione (2013) que as camadas populares foram as mais afetadas com o processo de reestruturação produtiva, principalmente no que concerne ao setor de transporte. Pessoas que precisam se locomover por maiores distâncias para chegar aos seus locais de trabalho arcam com o ônus de passar mais tempo dentro de transportes, buscando então por soluções mais rápidas de locomoção. É nesse espaço que atuam os profissionais da categoria estudada, oferecendo uma opção de transporte em momentos em que o ônibus não é capaz de suprir a demanda.

Também esses profissionais aparecem como vítimas do processo de reestruturação produtiva. Nesse processo, muitos postos de trabalho foram eliminados, aumentou a cobrança e a competitividade dentro dos ambientes de trabalho, tornando a estabilidade do emprego cada vez menos estável. Dentre os participantes do estudo, verificou-se que todos foram egressos do mercado formal de trabalho nos últimos 20 anos, tendo dificuldades em serem

reabsorvidos pelo setor formal. Esse tipo de situação se encaixa no que é descrito por Guiraldelli (2014) como desemprego estrutural.

O mercado formal não dá conta de absorver os profissionais que vão sendo expulsos da cadeia produtiva, deixando-lhes como única opção o mercado informal. Essa compreensão é reforçada em falas como a do Edson, quando este diz que o que o direcionou para a atividade de motorista alternativo foi “justamente a falta de opção”. Vale destacar que o período de inserção dos participantes nessa atividade condiz com o que é apontado na literatura, com a emergência da categoria de transporte alternativo informal por volta do final do século XX (Gutiérrez, 2005).

A respeito da atividade informal, Morrone e Mendes (2003) apontam que esta estabelece relações com a economia formal, não acontecendo de forma dissociada, e que possui como algumas de suas características a facilidade de acesso; baixo investimento de capital, o qual é voltado para a sobrevivência do negócio; baixa remuneração e condições de trabalho precárias. Nos relatos dos participantes foi possível identificar alguns dos apontamentos feitos pelos autores, como é o caso da relação da atividade de motorista alternativo com a economia formal. Essa atividade se desenvolve em paralelo ao sistema de transporte público regular, onde os participantes são, na maioria das vezes, vistos como concorrentes das empresas de transporte. Às vezes, porém, o transporte alternativo se coloca como complementar ao transporte público, quando se organiza em locais ou horários que este não cobre. Também se constata as relações dessa atividade com o mercado formal através dos custos gerados com a manutenção dos automóveis, que envolve a compra de peças, o abastecimento dos veículos, entre outras.

Outros apontamentos identificados foram as características de facilidade de acesso e baixo investimento. O principal instrumento de trabalho desses profissionais é o carro, que muitos já possuíam antes do ingresso na atividade ou que pode ser alugado ou financiado, e a

atividade se desenrola em pontos estratégicos. Verifica-se que o capital está voltado para a sobrevivência do negócio, uma vez que os participantes precisam fazer a manutenção das condições de funcionamento do veículo para que possam trabalhar e precisam se manter ativos, pois “se não trabalhar, não tem”. Com relação a remuneração, o que se constatou foi algo que vai no sentido contrário ao que dizem os autores, uma vez que os participantes referiram estar satisfeitos com seus rendimentos, apesar da instabilidade que é característica da atividade.

Quanto à caracterização da atividade de motorista de transporte alternativo informal foi verificado que este se realiza de forma intermunicipal e interestadual, envolvendo trajetos da capital para cidades da região metropolitana e entre capitais próximas. Os profissionais fazem uso de estratégias diversas para atrair passageiros. Podem estabelecer pontos de concentração em locais estratégicos, onde anunciam seus serviços e aguardam completar a lotação, ou ainda circular os pontos de ônibus dentro do trajeto, abordando possíveis passageiros que se encontrem nas paradas. Essa caracterização pouco difere da descrita por Veloso et al. (2009) e por Cardoso (2006).

Na análise das entrevistas uma das categorias que emergiu foi “Uma opção de sobrevivência”, a qual se refere a compreensão da atividade como sustento. Para a maioria dos participantes essa atividade se mostra como a única fonte de renda no sustento familiar, sendo apontado como algo positivo o rendimento obtido, porém com a incerteza associada como algo negativo. Também é apontada pelos participantes a relação que essa atividade estabelece com o mercado de peças e manutenção de automóveis.

É reconhecido por Araújo e Moraes (2017) que o trabalho se apresenta como um elemento de desenvolvimento individual e social e promotor de saúde. Em consonância, é destacado por Sato (2013) que é penoso ao trabalhador atribuir-se o status de desempregado.

Quando se encontram nos relatos falas como “não tem opção” ou “precisei caçar minhas opções” fica evidenciada uma necessidade de dar conta da questão do desemprego, para além do sustento, também no sentido de estar ativo, de fazer-se empregável.

Destaca-se aqui que a preocupação do trabalhador em fazer-se empregável é um movimento que surge com a nova mentalidade de economia flexível a partir da década de 1970, como aponta Amador (2014). A responsabilização do trabalhador pelo seu status de emprego e desemprego, desconsiderando fatores econômicos e sociais que influenciam diretamente na diminuição de postos de trabalho estáveis, gera no sujeito uma vivência de sofrimento com potencial adoecedor.

Mesmo referindo satisfação com a remuneração obtida através da atividade autônoma, é possível ver nos participantes um movimento em busca da estabilidade do emprego, o que corrobora com o que Sato (2013) destaca sobre o tema. O envolvimento com a atividade apazigua a vivência do sofrimento, mas não representa o abandono da busca por emprego, o que pode ser compreendido ainda como um movimento na busca pela manutenção da normalidade.

Dejours (2004) compreende a normalidade não a partir da ausência de sofrimento, mas sim no movimento de resistência à desestabilização diante da situação evocadora de sofrimento. Portanto, esse movimento da busca pela atividade de motorista alternativo pode ser compreendido como um mecanismo de resistência por parte dos trabalhadores em prol da manutenção da saúde. Encontra-se sentido nessa atividade através do sustento financeiro, sendo ele uma das fontes de vivências de prazer para esses trabalhadores.

A segunda categoria emergida foi “Não ser alternativo, estar alternativo”, que girou em torno da identificação dos sujeitos com a atividade, destacando-se a satisfação em desempenhar a atividade e a percepção do reconhecimento como determinante para a identificação com o trabalho. A maioria dos participantes se referiu à atividade de conduzir

como algo satisfatório e que seria um aspecto positivo da profissão. Um dos participantes chegou a apontar que gostar de dirigir é algo essencial para quem busca essa atividade.

Oliveira e Pinheiro (2007) apontam que a tarefa de dirigir pode ser penosa para algumas pessoas, devido às intempéries do ambiente do trânsito. Tendo em mente que trabalhar como motorista põe os sujeitos em exposição prolongada a este ambiente, pode-se compreender a importância de encontrar satisfação nessa atividade para melhor desempenhá-la. É preciso gostar de dirigir, caso contrário a jornada de trabalho se torna algo ainda mais penoso e passível de causar adoecimento.

A satisfação em realizar a atividade é algo que aparece na literatura, a exemplo do estudo de Alcantara et al. (2020) com motoristas de ônibus. Nesse estudo, constatou-se que entre os participantes, o prazer na realização da atividade se mostrava capaz de superar os aspectos negativos do trabalho. As vivências de prazer, para Dejours (2015), advêm do fato de encontrar sentido no trabalho e de ser capaz de utilizar da criatividade para lidar com os desafios provenientes da realização da tarefa.

Nesse ponto o reconhecimento desempenha papel indispensável para a ocorrência da vivência de prazer, uma vez que ele ajuda a dar sentido ao sofrimento experimentado pelo trabalhador (Dejours, 2007). A partir dos relatos verificou-se que os participantes identificam o reconhecimento principalmente pela via da remuneração, percebendo ainda a atividade como algo que traz uma contribuição social para a mobilidade urbana e a economia local. No entanto, apontam que é pequeno o reconhecimento recebido por parte dos usuários do serviço e que a categoria como um todo ainda é fortemente estigmatizada.

Entre o cumprimento da tarefa (trabalho prescrito) e a realização da atividade (trabalho real) existe uma lacuna que deve ser preenchida pelo trabalhador, para que se chegue à obtenção do resultado. No processo de trabalho, essa lacuna é preenchida a partir da mobilização da subjetividade do trabalhador na forma de astúcia, na busca de estratégias que

visem proteger o trabalhador e evitar o desgaste. O reconhecimento então ocorre a partir daquilo que o trabalhador mobiliza de si para possibilitar a realização da tarefa, é o reconhecimento de seus esforços em dar sentido ao sofrimento proporcionado pelo trabalho. Quando esse reconhecimento falha, falha também o sentido do trabalho, a satisfação do sujeito e a manutenção da saúde.

Autores como Hirata (2011) e Marchione (2013) apontam que, apesar da falta de regulamentação, a presença do transporte alternativo informal é frequentemente tolerada, porém se torna um problema quando começa a se destacar enquanto organização. A partir daí os serviços de transporte formal com auxílio da mídia começam a criar e difundir a imagem estigmatizada desse setor, além de ser vítima de fiscalizações mais frequentes e proibições de circulação. Um dos participantes menciona sobre esse assunto que alguns motoristas de ônibus chegam a chamar blitz para prejudicá-los, além de outros relatos sobre atitudes de “amarelinhos” – guardas de trânsito conhecidos pelo uso de coletes amarelos – e policiais militares.

A partir dos relatos podemos perceber o momento em que o reconhecimento falha para a categoria e que a identificação desses profissionais com a atividade fica ameaçada. Os participantes relatam julgamentos sofridos pela associação da atividade com a irregularidade, sendo tratados como clandestinos ou ilegais e sofrendo com fiscalizações excessivas que lhes trazem maior ônus financeiro e sofrimento enquanto profissionais. Devido à associação dessa atividade ao caráter irregular, além da própria falta de estabilidade característica do campo da informalidade, a identificação do profissional com o trabalho fica prejudicada. Enxerga-se a atividade como uma ocupação transitória, não como uma profissão, estar alternativo, mas não ser alternativo.

Quanto à terceira categoria, “Uma falsa sensação de liberdade”, ela dá conta dos aspectos relacionais da atividade, com o ambiente, com os passageiros e com outros

motoristas. Nessa categoria se evidenciam os riscos decorrentes do exercício da atividade, bem como a responsabilização dos profissionais. O motorista no ato de conduzir precisa lidar com a imprevisibilidade do trânsito, ficar atento ao risco de acidente e se responsabilizar pelo bem estar do passageiro, tudo isso enquanto busca atingir o objetivo da tarefa que é o de realizar o trajeto até o seu destino.

Dirigir é uma atividade desgastante. Battiston et al. (2006) apontam que a eficácia em desempenhá-la depende principalmente dos fatores ambientais, isto é, o trânsito e como o profissional lida com ele. Os relatos dos participantes revelam o trânsito como um local estressante, onde se opera uma disputa pelo espaço das vias, ressaltando o risco de ocorrência de acidentes. Alterações e imprevistos no ambiente de trabalho determinam como serão as condições de trabalho a que o profissional estará submetido.

As condições de trabalho implicam ao motorista riscos que vão de adoecimento a acidentes e também de serem vítimas de violência, como apontam Assunção e Silva (2013) e Benvegnú et al. (2008). Nesse sentido, os participantes mostram conhecer as condições a que estão expostos. É mencionada a ocorrência de adoecimento físico, chegando a se cogitar uma relação causal com o desempenho da atividade. Apontam a preocupação em relação à exposição durante a pandemia como um risco também decorrente do exercício da atividade. Dá-se destaque não tanto ao risco de acidente de trânsito, mas sim ao risco de ser vítima de violência urbana, ao que se consideram mais expostos devido a principal característica da atividade que é a circulação de passageiros.

Um dos pontos de tensão da atividade de motorista, apontado por autores como Alcantara et al. (2019), Alcantara et al. (2020) e Battiston et al. (2006), é a relação com passageiros. Alguns dos participantes relataram aspectos positivos da relação com os passageiros, a exemplo da comunicação, mas sobressaíram relatos onde o passageiro assume uma relação hierárquica com o profissional. O passageiro torna-se chefe do profissional

autônomo. Falas como “eu trabalho para o passageiro”, “o passageiro é quem determina o destino”, ou “você não pode recusar o passageiro”, tornam esse tipo de relação mais evidente.

As relações hierárquicas correspondem a um aspecto da organização do trabalho, o qual, de acordo com Dejours (2015), compreende também a divisão do trabalho, as relações de poder, a designação de responsabilidades e a elaboração da tarefa. Pode-se então perceber que a relação que os profissionais travam com os passageiros reúne aspectos de organização do trabalho. Quando a organização se coloca de forma rígida, engessa o trabalhador em sua mobilização defensiva e o predispõe ao adoecimento mental. Assim é possível que o mesmo se passe na relação dos motoristas autônomos com seus passageiros.

Nos relatos é possível perceber que as delimitações da jornada de trabalho dos participantes são feitas segundo a demanda dos passageiros. Foram frequentes as menções a não ter horário para voltar, horário para descanso ou mesmo para realização de refeições, isso com a finalidade de atender a uma demanda incerta. As demandas dos passageiros entram a nível de prescrição da tarefa a ser desempenhada pelos motoristas, são manifestadas em comentários, feedbacks e através do retorno ou não daquele passageiro. Os manejos feitos pelos profissionais são a implicação destes em preencher a lacuna do real no comprimento da atividade. No entanto, as estratégias utilizadas pelos profissionais em busca do reconhecimento nem sempre são as mais saudáveis, colocando em risco a própria saúde.

É possível associar esse movimento dos profissionais à concepção da meritocracia. A apreensão dessa concepção resulta em colocar a responsabilidade de se manter empregado sobre os ombros do trabalhador, o que o direciona a uma auto exploração. No trabalho autônomo, diz-se que o trabalhador é o próprio chefe, portanto é responsabilidade exclusiva do trabalhador conquistar seus clientes, divulgar seu trabalho, cumprir sua atividade e assim construir o seu rendimento mensal. Essa compreensão constrói em torno do trabalho autônomo “uma falsa sensação de liberdade”, como menciona um dos participantes, o que

leva o trabalhador a optar por formas de trabalho precárias em oposição ao status de desemprego.

A partir do que foi apresentado percebe-se que a situação de desemprego é penosa para o trabalhador, uma vez que o trabalho tem papel estruturante na construção subjetiva. Assim a atividade de motorista de transporte alternativo informal representa para os participantes uma opção ao desemprego e uma estratégia pela busca de auto-realização. No entanto, trata-se de uma opção que coloca o trabalhador em condições precárias de trabalho, associadas ao fato de ser uma atividade considerada irregular em muitos lugares. Desse modo, a satisfação encontrada na realização da atividade se vê ameaçada pela falta de reconhecimento adequado do investimento subjetivo que o trabalhador faz no cumprimento do trabalho.

Entende-se que a busca desses motoristas pela regulamentação de sua atividade, assim como o interesse em não se manter nessa atividade no futuro, mas sim reingressar no mercado formal, sejam movimentos realizados no sentido de preservação da saúde. Uma vez que falta reconhecimento ao trabalhador e o sofrimento vivenciado na atividade perde o sentido, tem-se uma situação com potencial adoecedor. A manutenção da saúde então se dá através do movimento feito pelo sujeito para se mobilizar na evitação desse sofrimento patogênico.

Portanto, conclui-se que o exercício da atividade de motorista de transporte alternativo informal expõe os sujeitos a condições que os tornam vulneráveis ao adoecimento. A opção por essa atividade se dá diante de um contexto de desemprego estrutural que inflige aos profissionais a responsabilidade por se fazerem empregáveis e desconsidera a redução do número de postos de trabalho estáveis. O status de irregularidade dessa categoria profissional é um aspecto que gera sofrimento aos seus trabalhadores e o discurso dos participantes mostra que a permanência nessa atividade não é algo que desejam para o futuro.

Capítulo 6: Considerações finais

Esta pesquisa buscou investigar a atividade do motorista de transporte alternativo informal que, como trabalhador autônomo, se encontra inserido nas novas configurações de trabalho que ganham espaço a partir do final do século XX. Teve como objetivo identificar as características dessa atividade e suas relações com a saúde do trabalhador.

A partir da análise qualitativa das entrevistas, foram identificadas três categorias temáticas em torno das quais se agruparam as falas. Os resultados permitiram identificar nos participantes a percepção da atividade como uma opção de sobrevivência que, embora desperte a identificação dos profissionais, representa para eles algo transitório devido as suas incertezas, e que impõe ao profissional pesado ônus pelas intempéries encontradas na realização da atividade através de uma falsa premissa de liberdade.

Os profissionais apontaram como pontos positivos a satisfação com o ato de dirigir e a boa remuneração, que seria maior do que em empregos anteriores. Essa remuneração, no entanto, é atingida através de longas jornadas de trabalho, burlando horários de descanso e de refeições e reduzindo o tempo de sono. Adotando essas estratégias, os motoristas colocam em risco sua saúde e bem estar.

Como aspectos negativos da atividade foram indicados a relação com passageiros e a situação de irregularidade da categoria. A falta de regulamentação da atividade diminui a sensação de reconhecimento desses profissionais, principalmente por parte dos passageiros, deixando-os desestimulados. Identificou-se ainda que os profissionais se mostram conscientes da precariedade das condições de trabalho enquanto autônomos e não abdicam da busca por retornar ao mercado formal.

Pode-se concluir, a partir dos resultados dessa pesquisa, que para lidar com a situação de desemprego, os motoristas de transporte alternativo informal recorrem a formas de

trabalho precárias e, como movimento em direção à saúde, se mobilizam em busca da regulamentação da categoria.

Espera-se que esses resultados possam contribuir para ampliar a compreensão da realidade do trabalho informal, especialmente do motorista de transporte alternativo informal, e inspirar novos estudos sobre a temática.

REFERÊNCIAS

- Alcantara, V. C. G. de, Silva, R. M. C. R. A., Pereira, E. R., & Silva, M. A. (2016). A qualidade de vida para motoristas de ônibus: Entre a saúde e o trabalho. *Revista Portuguesa de Enfermagem de Saúde Mental*, SPE4, 101–106.
<https://doi.org/10.19131/rpesm.0148>
- Alcantara, V. C. G. de, Silva, R. M. C. R. A., Pereira, E. R., Silva, D. M. da, & Flores, I. P. (2019). A vivência no trânsito e as implicações na saúde dos moto-ristas de autocarros: estudo fenomenológico descritivo. *Revista de Enfermagem Referência*, ser IV(23), 21–30. <https://doi.org/10.12707/RIV19049>
- Alcantara, V. C. G., Costa Rosa Andrade Silva, R. M., Ramos Pereira, E., Melo da Silva, D., Pinto Flores, I., Gil de Alcantara, V. C., Costa Rosa Andrade Silva, R. M., Ramos Pereira, E., Melo da Silva, D., & Pinto Flores, I. (2020). Traffic work and health in bus drivers: phenomenological study. *Avances en Enfermería*, 38(2), 159–169.
<https://doi.org/10.15446/av.enferm.v38n2.81874>
- Amador, F. (2014). Três movimentos para problematizar o trabalho no Contemporâneo. *Cadernos De Psicologia Social Do Trabalho*, 17(2), 255-265.
<https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v17i2p255-265>
- Assunção, A. Á., & Silva, L. S. (2013). Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. *Cadernos de Saúde Pública*, 29(12), 2473–2486. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00181412>
- Araújo, M. R., & Moraes, K. R. (2017). Precarização do trabalho e o processo de derrocada do trabalhador. *Cadernos De Psicologia Social Do Trabalho*, 20(1), 1-13.
<https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v20i1p1-13>

- Battiston, M., Cruz, R. M., & Hoffmann, M. H. (2006). Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *Estudos de Psicologia* (Natal), 11(3), 333–343. <https://doi.org/10.1590/S1413-294X2006000300011>
- Benvegnú, L. A., Fassa, A. G., Facchini, L. A., & Breitenbach, F. (2008). Prevalência de hipertensão arterial entre motoristas de ônibus em Santa Maria, Rio Grande do Sul. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 33(118), 32–39. <https://doi.org/10.1590/S0303-76572008000200004>
- Boni, V., Quaresma, S. J. (2005). Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Em Tese*, 2(1), 68-80. <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/>>
- Correia, G., Pereira, H., & Carrieri, A. (2018). “Ser um ambulante é necessidade que nós temos de trabalhar”. *Cadernos De Psicologia Social Do Trabalho*, 21(2), 165-180. <https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v21i2p165-180>
- Dejours, C. (2004). Addendum: Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. In: Lancman, S.; Sznclwar, L. (Orgs.) *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho* (47-104). Rio de Janeiro: Fiocruz, Brasília: Editora Paralelo 15.
- Dejours, C. (2007). *A banalização da injustiça social*. (7ª ed.). (L. A. Monjardim, trad.). Rio de Janeiro: Editora FGV
- Dejours, C. (2012a). *Trabalho vivo: Sexualidade e trabalho*. Tomo I. (F. Soudant, trad.). Brasília: Paralelo 15.
- Dejours, C. (2012b). *Trabalho vivo: Trabalho e emancipação*. Tomo II. (F. Soudant, trad.). Brasília: Paralelo 15.
- Dejour, C. (2015). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. 6ª ed. São Paulo: Cortez
- Duarte, J. (2005). Entrevista em profundidade. Em Duarte, J, Barros, A (org.). *Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação* (62-64). São Paulo: Atlas

- Fragoso Junior, A., Garcia, E. G., Fragoso Junior, A., & Garcia, E. G. (2019). Road freight transport: fatal work accidents and labor inspection. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 44. <https://doi.org/10.1590/2317-6369000018317>
- Gomes, A. M. G. (2004). Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho: trajetórias da escola francesa. *Revista de Psicologia*, Fortaleza, 22(1), 27-31.
<http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/12854/1/2004_art_amggomes.pdf>
- Guiraldelli, R. (2014). Trabalho, trabalhadores e questão social na sociabilidade capitalista. *Cadernos De Psicologia Social Do Trabalho*, 17(1), 101-115.
<https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v17i1p101-115>
- Lacerda, A., Figueiredo, G., Massarolo Neto, J., & Marques, J. M. (2010). Achados audiológicos e queixas relacionadas à audição dos motoristas de ônibus urbano. *Revista da Sociedade Brasileira de Fonoaudiologia*, 15(2), 161–166.
<https://doi.org/10.1590/S1516-80342010000200003>
- Laville, C., & Dionne, J. (1999). *A construção do saber: Manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas*. Artmed: UFMG
- Minayo, M.C.S. (2010). *O desafio do conhecimento: Pesquisa qualitativa em saúde*. São Paulo – Rio de Janeiro. Hucitec – Abrasco.
- Moreno, C. R. de C., & Rotenberg, L. (2009). Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 34(120), 128–138.
<https://doi.org/10.1590/S0303-76572009000200004>
- Oliveira, A. C. F. de, & Pinheiro, J. Q. (2007). Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. *Psicologia em Estudo*, 12(1), 171–178. <https://doi.org/10.1590/S1413-73722007000100020>

- Oliveira, L. G. de, Almeida, C. V. D. de, Barroso, L. P., Gouvea, M. J. C., Muñoz, D. R., & Leyton, V. (2016). Acidentes de trânsito envolvendo motoristas de caminhão no Estado de São Paulo: prevalência e preditores. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21, 3757–3767. <https://doi.org/10.1590/1413-812320152112.11182015>
- Pinto, F. do M., Zambroni-de-Souza, P. C., Pinto, F. do M., & Zambroni-de-Souza, P. C. (2015). A atividade de trabalho de motoristas de ambulância sob o ponto de vista ergológico. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 40(131), 49–58. <https://doi.org/10.1590/0303-7657000076113>
- Sato, L. (2013). Recuperando o tempo perdido: a psicologia e o trabalho não regulado. *Cadernos De Psicologia Social Do Trabalho*, 16(spe1), 99-110. <https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v16ispe1p99-110>
- Silva, F. M. S. M. (2017). *O trabalhar dos servidores gerais de limpeza hospitalar: uma análise da relação trabalho e saúde*. Dissertação. (Mestrado em Programa de Pós-graduação em Psicologia Social). UFPB
- Silveira, L. S. da, Abreu, C. C. de, & Santos, E. M. dos. (2014). Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 34(1), 158–179. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932014000100012>
- Takitane, J., Oliveira, L. G. de, Endo, L. G., Oliveira, K. C. B. G. de, Muñoz, D. R., Yonamine, M., & Leyton, V. (2013). Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do Estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? *Ciência & Saúde Coletiva*, 18, 1247–1254. <https://doi.org/10.1590/S1413-81232013001100009>

APÊNDICES

APÊNDICE A

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

Prezado(a) Senhor(a),

Esta pesquisa é sobre como se caracteriza a atividade de trabalho do motorista de transporte alternativo e está sendo desenvolvida pela pesquisadora Patricia Menezes Pereira, aluna do Programa de Pós Graduação em Psicologia Social (Mestrado) da Universidade Federal da Paraíba, sob a orientação do Professor Dr. Anísio José da Silva Araújo.

O objetivo geral do estudo é analisar a relação entre a atividade de trabalho do motorista de transporte alternativo e a saúde.

Solicitamos a sua colaboração para participação na entrevista e a autorização para utilização de um gravador de voz para facilitar o processo de transcrição das informações. Também solicitamos sua autorização para apresentar os resultados deste estudo em eventos da área de saúde e/ou psicologia e publicar em revista científica. Por ocasião da publicação dos resultados, seu nome será mantido em sigilo. Informamos que essa pesquisa não oferece riscos, previsíveis, para a sua saúde.

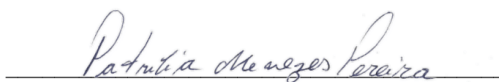
Esclarecemos que sua participação no estudo é voluntária e, portanto, o(a) senhor(a) não é obrigado(a) a fornecer informações e/ou colaborar com as atividades solicitadas pelos pesquisadores. Caso decida não participar do estudo, ou resolver a qualquer momento desistir do mesmo, não sofrerá nenhum dano.

Os pesquisadores estarão a sua disposição para qualquer esclarecimento que considere necessário em qualquer etapa da pesquisa.

Diante do exposto, declaro que fui devidamente esclarecido(a) e dou o meu consentimento para participar da pesquisa e para publicação dos resultados. Estou ciente que receberei uma cópia desse documento.

João Pessoa, 03 de Julho de 2020.

Assinatura do Participante da Pesquisa



Assinatura do Pesquisador Responsável

Contato da Pesquisadora Responsável:

Patricia Menezes Pereira

(83) 9-8842-2961

patricia_psique@hotmail.com

APÊNDICE B

Roteiro

Idade: _____ **Sexo** () M () F

Profissão(ões): _____

Tempo na função(ões) atual(is): _____

Naturalidade: _____

Grau de escolaridade: _____

Estado civil:

() solteiro(a) () casado/união estável () separado/divorciado () viúvo(a)

Filhos? () sim () não **Nº de filhos:** _____

Carro: () próprio () alugado () emprestado por conhecido

Renda como motorista de transporte alternativo: _____

Outras rendas: _____

Renda familiar: _____

Roteiro de entrevista

- ✓ História de inserção na atividade (como começou e o que levou a buscar essa alternativa de trabalho)
- ✓ Outras atividades remuneradas, além da de motorista de transporte alternativo;
- ✓ Relatar um dia de trabalho, incluindo as outras atividades remuneradas;
- ✓ Aspectos favoráveis e desfavoráveis em relação ao transporte alternativo;
- ✓ Relação com os clientes, relação com os colegas de trabalho,
- ✓ Relação com os transportes públicos, motoristas e fiscais;
- ✓ Como é que você avalia sua situação empregatícia; Como você vê essa relação de trabalho informal, diferente da relação tradicional (teoricamente sem chefe, sem carteira assinada, com flexibilidade de horário);
- ✓ Como você avalia a questão da segurança, possíveis riscos que esteja exposto;
- ✓ Como a sua saúde tem sido afetada pelas atividades diárias que você desenvolve.
- ✓ Como têm sido a atuação durante a quarentena/pandemia.