



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

MARIA DO SOCORRO CLEMENTINO DE ARAÚJO

**SAÚDE MENTAL E TRABALHO: ESTRATÉGIAS DOS
MOTORISTAS DE ÔNIBUS FRENTE À INSEGURANÇA**

JOÃO PESSOA/PB

ABRIL/2008

MARIA DO SOCORRO CLEMENTINO DE ARAÚJO

**SAÚDE MENTAL E TRABALHO: ESTRATÉGIAS DOS
MOTORISTAS DE ÔNIBUS FRENTE À INSEGURANÇA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social da Universidade Federal da Paraíba, como requisito para obtenção do título de Mestre em Psicologia Social.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Sarita Brazão Vieira

JOÃO PESSOA/PB

ABRIL/2008

A663s Araújo, Maria do Socorro Clementino de.
Saúde mental e trabalho: estratégias dos motoristas de ônibus
frente à insegurança/ Maria do Socorro Clementino de Araújo. –
João Pessoa, 2008.
148f. :il.
Orientadora: Sarita Brazão Vieira
Dissertação (Mestrado) – UFPb - CCHLA

1. Psicologia social . 2. Motorista de ônibus – Riscos.
3. Condições de trabalho – Insegurança.

UFPb/BC

CDU:316.6 (043)

Responsável pela catalogação: Maria de Fátima dos Santos Alves-CRB -15/149

MARIA DO SOCORRO CLEMENTINO DE ARAÚJO

**SAÚDE MENTAL E TRABALHO: ESTRATÉGIAS DOS
MOTORISTAS DE ÔNIBUS FRENTE À INSEGURANÇA**

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Sarita Brazão Vieira
Orientadora

Prof^a. Dr^a. Maria da Penha de Lima Coutinho
Membro da Banca

Prof^a. Dr^a. Marinalva de Souza Conserva
Membro da Banca

Data da Defesa: 30 de Abril de 2008

Dedico aos meus pais que sempre
me incentivaram.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela minha vida e saúde para galgar meus objetivos.

À professora Sarita, por sua dedicação e competência com que orientou esse trabalho; além de me estimular à superar meus desafios nos meus momentos de maior angústia dizendo “vai dar tudo certo”. São palavras que eu vou levar para minha vida.

À professora Dra. Maria da Penha pela generosidade e pelas valiosas considerações realizadas durante as jornadas e pelas aulas que contribuíram para o aprimoramento deste trabalho.

Aos Motoristas de ônibus que se dispuseram a falar do seu trabalho, tornando esse trabalho possível.

Ao Drº. Mário Tourinho, da Associação de Empresas de Transportes Coletivos Urbanos de João Pessoa pela colaboração no contato com as empresas. Sem o seu apoio não teria sido possível contatar outros dirigentes e outros órgãos.

A Profª Drª Mainalva Conserva pelas valiosas contribuições ao nosso trabalho.

SUMÁRIO

Lista de Figuras	viii
Lista de Quadros	ix
Lista de Siglas	x
RESUMO	xi
ABSTRACT	xii
INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO I: CONTRIBUIÇÕES TEÓRICAS E CONSTRUÇÃO DA EXPERIÊNCIA	22
1.1 – A PROFISSÃO DE MOTORISTA DE ÔNIBUS: ALGUNS ASPECTOS HISTÓRICO-SOCIAIS	23
1.1.1 – O surgimento do ônibus como principal meio de transporte urbano	23
1.1.2 – Os motoristas de transporte urbano: de que atividade se trata?	33
1.2 – O TRABALHO E O PROCESSO SAÚDE-DOENÇA: ABORDAGENS PSICOSSOCIAIS	44
1.2.1 – Aspectos conceituais e sócio-históricos sobre a categoria trabalho	44
1.2.2 – Processo de Trabalho e Saúde: A contribuição da Medicina Social e da Psicologia Social Latino-Americana	48
1.2.3 – Considerações da Ergonomia Situada e da Psicodinâmica do Trabalho	56
<i>1.2.3.1 – A Ergonomia e a valorização da inteligência no trabalho</i>	57
<i>1.2.3.2 – Psicodinâmica do Trabalho: como os trabalhadores suportam as pressões do trabalho?</i>	60
CAPÍTULO II – MÉTODO	67
2.1 – Tipo de Estudo	68
2.2 – Cenários do estudo	70
2.3 – Participantes	72
2.4 – Instrumentos	74
2.4.1 – Entrevista	72
2.5 – Procedimento para análise dos dados	79

CAPÍTULO III – RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	82
3.1 – Inserção e trajetória profissional.....	83
3.2 – A prática profissional cotidiana e os problemas enfrentados.....	88
3.3 – Condições de trabalho e saúde.....	93
3.3.1 O veículo descrito como “fornalha”	95
3.3.2 - Falta de descanso e sonolência.....	97
3.3.3 - A pressão vivida no trânsito e os riscos de acidentes.....	100
3.3.4 - A pressão do tempo: “os horários apertados”	106
3.3.5 - Falta de educação no trânsito (pedestres).....	108
3.4 - Dimensões de satisfação/insatisfação: o trabalho nunca é neutro em relação à saúde.....	112
3.4.1 - Expectativas quanto ao futuro.....	116
3.5 - Os riscos de assaltos e a insegurança no trabalho.....	119
3.5.1 - Atuação do sindicato.....	123
3.5.2 - Na luta pelos direitos.....	124
3.5.3 - Na promoção de lazer.....	125
CAPÍTULO IV – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	127
REFERÊNCIAS.....	133

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Praça 1817, centro da cidade de João Pessoa.....	27
Figura 02 - Estação Elétrica da Cruz do Peixe Epitácio Pessoa 1951.....	29

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Número de funcionários da empresa pesquisada.....	72
Quadro 02 – Caracterização sócio-demográfica dos participantes.....	73
Quadro 03 – Número de ocorrências de assaltos a ônibus.....	120
Quadro 04 – Quantidade de benefícios concedidos, por espécie, para empregados motoristas de transportes públicos de João Pessoa.....	103

LISTA DE SIGLAS

CBO	Classificação Brasileira de ocupações
STTRANS	Superintendência de Transportes e Trânsito
DRT	Delegacia Regional de trabalho
CIOP	Centro Integrado de Operações Policiais
AETC	Associação de empresas de transportes coletivos urbanos de João Pessoa
INSS	Universidade Estadual de São Paulo
UCE	Unidade de contexto elementar
ANTP	Associação Nacional de transportes públicos
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CLT	Consolidação das Leis trabalhistas

RESUMO

O presente estudo se insere no campo de conhecimento que trata das relações entre a saúde mental e o trabalho e teve como objetivo central analisar o trabalho de motoristas de ônibus urbano e as principais estratégias utilizadas frente às situações de insegurança no trabalho. Conforme dados divulgados pela mídia brasileira, cresce significativamente o número de ocorrências de assaltos aos ônibus urbanos. O que revela a importância não só do debate como de estudos acerca do tema. Buscou-se caracterizar o trabalho do motorista de ônibus no que tange às condições de trabalho; descrever essas condições e identificar o contexto de insegurança a partir da visão dos trabalhadores. Partiu-se do pressuposto de que as más condições de trabalho como também o aumento da violência urbana, contribuem para que os motoristas exerçam suas atividades sob o domínio do medo. Realizou-se um estudo de caso com um grupo de 16 motoristas pertencentes a seis empresas da cidade de João Pessoa /Pb. O processo de pesquisa incluiu análise documental, observações e entrevistas semi-estruturadas com os participantes e, após a transcrição, através da análise de conteúdo, procedeu-se a sistematização do corpus, categorizado, a partir dos eixos temáticos no modelo preconizado por Bardin (2002). Utilizou-se como referencial teórico-metodológico a Psicodinâmica do trabalho e a Ergonomia Situada de origem franco-fônica afim de identificar a mobilização dos afetos, do sofrimento e do prazer decorrentes do trabalho real ou seja das atividades desenvolvidas. Entre os principais achados tem-se que os motoristas encontram-se bastante vulneráveis e inseguros diante das condições precárias de trabalho. Esse sentimento é reforçado pela negligência de seus direitos por parte das empresas contratantes que exercem forte controle sobre as atividades como exigem o cumprimento dos horários estipulados além de exigir um atendimento satisfatório aos usuários sem levar em conta as situações adversas de trabalho desses profissionais. Segundo os depoimentos, o sofrimento psíquico torna-se visível por meio de indicadores como mal-estar, dores constantes no corpo, desgaste físico e mental. Observou-se ainda a consciência desses profissionais da grande responsabilidade que tem por dirigirem em coletivos que muitas vezes, não apresentam condições para trafegar condignamente. Essas situações são enfrentadas mediante estratégias individuais e coletivas. Pretendeu-se contribuir para o reconhecimento dessa categoria profissional e das condições de trabalho que caracterizam o setor para que ações em termos da segurança destes possam ser implementadas pelas empresas, e que certamente contribuirá pela qualidade do serviço prestado a população.

Palavras-chaves: Motoristas de ônibus, Insegurança no trabalho, Exposição a riscos de assaltos.

ABSTRACT

The present study is grounded in a knowledge field that approaches the relation between mental health and work, and aimed to analyze the urban bus drivers' work and the main strategies used by them ones in a situation of insecurity when are working. According to data published by Brazilian media, the amount of assaults to urban buses has been increasing significantly lately. What reveals the debates importance, but above all, the necessity of more studies about this thematic. From the workers' point of view, intended it to characterize the bus driver activity as regards their working conditions, describe those ones and identify what they think on the context of insecurity of urban public transport. Assumed it that the difficult work conditions like the increase of urban violence, contributes to the bus drivers exercise their activities under the lash of fear. In this sense, it was accomplished a study case with a group composed by 16 bus drivers employed in one of six public transport companies of João Pessoa/PB. The research process included the documental analyses, observations and semi-structured interviews with each participant. After the data collection and the transcription, through the content analyses, was procedure the *corpus* systematization, categorized by thematic axes, based on the model proposed by Bardin (2002). The Psychodynamic and Fracophonics Ergonomics was used as theoretical and methodological support was used in order to identify the mobilization of the affects, suffering and of pleasure resulting of the actual work, in other words, the developed activities. Among the main findings, noticed it that the drivers that participated of these research are rather vulnerable and insecure front of the precarious working conditions. That feeling is reinforced once the contractor companies neglected the employs' rights, carrying out a severe control on the activities; demand the fulfillment of stipulated schedules and a satisfactory attendance to users, disregarding all the adverse work situations of those professionals. Accordingly the statements, the psychological suffering become visible by the following indicator: ill-being, constantly body pain and physical and mental wastage. Observed it that the professional are aware of the great responsibility that they have driving, in many cases, a collective vehicle which do not present suitable conditions to transit appropriately. Those situations are faced through individual and collective strategies. Aimed it to contribute to the recognition of that professional category and identification of working conditions lived by them. Those findings indicated that the companies should implement actions concerning the workers' security, what will contribute to improve the quality of the services rendered to population.

Key-Words: Bus drivers; work insecurity; exposure to risk situations.

INTRODUÇÃO

O setor de transportes, enquanto serviço de utilidade pública tem como principal característica possibilitar o deslocamento da população pelas vias e cidades. No entanto, apresenta também uma outra, altamente significativa, que é a de ostentar elevados índices de acidentes, é onde a vida humana se encontra mais exposta. Esse fato preocupa, no mundo todo, as autoridades competentes pela gerencia da segurança, já que a causalidade dos acidentes é freqüentemente atribuída a fatores humanos. Ou seja, o operador humano é simultaneamente ator da segurança e uma das principais causas de falhas.

Como assinala o pesquisador francês de ciências cognitivas e ergonomia Valot (2007), o setor de transportes é uma das áreas onde as preocupações com os denominados fatores humanos sejam as mais avaliadas e estudadas no mundo contemporâneo.

Sabe-se que a relação entre saúde e trabalho tem sido objeto de estudo recente e crescente no Brasil por pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento. No entanto, especificamente, observa-se que os estudos a respeito das condições de trabalho do motorista de transporte coletivo urbano são ainda muito escassos. No país, o primeiro trabalho sobre esta problemática data de 1973 (Ramos, 1991).

A humanidade já utilizou, no decorrer da história, os mais diversos meios de deslocamento individuais e coletivos. Com o aumento da urbanização, o transporte coletivo torna-se cada vez mais uma alternativa importante. O trabalho dos motoristas de ônibus está relacionado com a vida de cada cidadão e o comportamento desses tem grande relevância, pois se trata de um serviço significativo de alta responsabilidade prestado à população (Dimondeo, 2007).

Por outro lado, é importante ressaltar os aspectos economicos relacionados aos transportes, alguns números permitem situar esta dimensão. Dados internacionais em particular na Europa, apontam que na França o número anual de viagens acima de 100 km do domicilio é estimado em 300 milhões. Seja por motivos profissionais ou particulares, foram percorridos em 1994, em média, 14.300 km por ano e por pessoa. Uma parcela considerável desses transportes é por via terrestre. Automóveis e caminhões representam quase 80 % dos meios de deslocamento. Os transportes ferroviários, aéreos e por água dividem os 20% restantes (Valot, 2007).

A partir da realidade brasileira, mais precisamente na cidade de João Pessoa na Paraíba, a STTRANS informa que no ano de 2007 o sistema de transporte de ônibus foi responsável pela condução de 8.000.000 (oito milhões) de passageiros/mês. Este panorama remete a outro aspecto que deve ser abordado, as condições de trabalho desses profissionais.

Contudo, propõem-se na presente investigação, de cunho qualitativo, desenvolver um olhar psicossocial para o fenômeno. Especificamente, buscar-se-á centrar a análise na questão da saúde mental no trabalho, focando nas situações de insegurança vividas e nas formas de enfrentamento, adotadas por estes atores sociais para lidar com as situações tidas como mais difíceis no cotidiano de trabalho.

De modo à melhor situar a relevância da problemática estudada passa-se a seguir a apresentar um breve levantamento de estudos importantes já desenvolvidos.

Acredita-se que as condições vivenciadas pelos trabalhadores do setor de transporte coletivo se refletem na sua saúde e sofrimento não só para os mesmos, mais a insatisfação vivida pode repercutir sobre aqueles que se encontram mais próximos; os

usuários, os colegas de trabalho e, familiares e amigos. Estudos a respeito das condições de trabalho existem, entretanto, em pequena quantidade se comparados a outras categorias profissionais (Gilberto, 1990).

Sato (1991), ao realizar uma análise psicossocial do trabalho dos motoristas de ônibus de São Paulo, a partir da representação social deles sobre o que é trabalho penoso, diz que a compreensão de penosidade está associada ao sofrimento: quando o trabalhador desconhece o trabalho; bem como, os imprevistos associados a sentimentos de nervosismo e irritação e, por conseguinte, a limitação do poder sobre o trabalho. Destarte, a penosidade é vivida quando trabalhar significa ter que suportar uma situação incômoda ou que demanda esforço como também perceber que o poder de interferência é restrito.

Quanto as pressões vividas pela prestação desse tipo de serviço, sabe-se que uma das características dessa profissão é justamente, ser responsável por levar e trazer pessoas aos destinos predeterminados. Por estar transportando pessoas, o motorista encontra-se imerso em constante contato com o público. Esse fato é visto por Paes-Machado (2002) como “espaço aberto” e vai exigir deste profissional um esforço psíquico significativo por ter que aliar atividades técnicas e repetitivas com as demandas variadas advindas dos usuários.

Por exemplo, em estudo desenvolvido sobre as pressões sentidas por motoristas percebe-se que existe um local de trabalho “macro” que é o trânsito, e um “micro”, que é o ônibus. Por esta peculiar característica nenhum outro profissional sofre tanto pressões decorrentes do ambiente viário quanto os motoristas (Battiston, Cruz & Hoffmann, 2006). Esta especificidade pressupõe dois aspectos do ponto de vista das relações interpessoais, a diversidade dos comportamentos dos passageiros, além da

responsabilidade que têm sobre a vida das pessoas que conduzem durante horas diárias, o que provoca indubitavelmente uma significativa pressão.

Ainda de acordo com estes autores, ao se analisar a atividade de motorista, destacam-se como importantes aspectos das condições de trabalho: a carga de trabalho, o posto de trabalho, o ruído e as vibrações, a temperatura, as posturas forçadas e os movimentos repetitivos de membro superior.

A realidade do motorista de ônibus urbano é deveras complexa, envolta de uma multiplicidade de fenômenos. Por exemplo, envolve desde a questão salarial, da carga de trabalho até os aspectos mais subjetivos. Além do mais, observa-se que trabalhar no trânsito, é algo que caracteriza o trabalho por outro ângulo, pois diferentemente de outras atividades profissionais, ser motorista de ônibus implica em realizar seu labor fora da empresa, o que aumenta a possibilidade de imprevistos para o profissional, entre os mais sérios acidentes de trânsito.

Em seu estudo, Hoffmann (2000) aponta que o motorista de ônibus enfrenta minimamente pressões de dois tipos: aquelas que têm origem em aspectos externos e outras em aspectos internos. Por pressões externas destacam-se as exigências do trânsito (ambiente), o respeito ao sistema convencional de normas relacionado, por exemplo: tráfego, semáforos, congestionamentos, acidentes, além de condições adversas como o clima e o estado de conservação da pista. Por pressões internas destacam-se as condições ergonômicas do veículo: posição do motor, precariedade mecânica, além do ruído e das vibrações, entre outros.

Uma temática ainda preocupante neste contexto é a violência e a falta de segurança, o que perfazem a textura do trabalho diário do motorista de ônibus na forma de agressões, assaltos e, em alguns casos, até assassinatos. O contexto crescente da violência urbana, em que se desenvolvem as atividades desse profissional, gera um

ambiente de insegurança. Diariamente, no exercício de seu trabalho, são comuns, por exemplo, os assaltos a mão armada e as agressões verbais dentro dos ônibus.

Em um plano mais geral sabe-se que no ano de 2003 foram registradas pelas polícias civis 6.707.955 ocorrências criminais nos estados e 2.264.829 nas capitais do Brasil. Em 2004 o sub-comandante do 1º Batalhão da PM divulgou que foram efetuadas 68.177 ocorrências em toda Paraíba dessas, em João Pessoa, foram 51.019 (Silva, 2007). Nos noticiários é comum os registros dessa realidade frente também ao motorista de ônibus. Os brasileiros são comumente vistos como agressivos no trânsito, muitas vezes uma discussão banal pode terminar em morte como recentemente noticiado em documentários através da mídia de São Paulo e Rio de Janeiro.

Em um plano mais específico, as ocorrências de assaltos a ônibus, nas principais capitais brasileiras no período de 1998 são: São Paulo (12.905); Rio de Janeiro (6.774); Salvador (3.407); Recife (2.754); Vitória (1.170) Belo Horizonte (712). (Paes-Machado, 2002).

Destarte, estudar os aspectos subjetivos dos motoristas, como estes compreendem sua realidade e como se comportam, possibilita uma aproximação do problema sob outros aspectos que não técnicos, enriquecendo e ampliando o debate em busca de possíveis soluções para problemas tão graves, a saber: a má qualidade dos serviços de transporte coletivo, e da qualidade de trabalho dos profissionais de ônibus urbano.

Diante do exposto, tem-se como objetivo geral compreender a visão dos motoristas de ônibus a respeito dos principais aspectos das suas condições e insegurança no trabalho. Especificamente, objetivou-se caracterizar o trabalho dos motoristas de

ônibus, no que tange às condições e organização do trabalho; identificar os fatores envolvidos no contexto de insegurança; verificar as estratégias de defesa mais utilizadas por eles e, identificar as principais fontes de pressão vividas no trabalho dos motoristas de ônibus.

Assim, após este breve panorama que aponta os motivos para o desenvolvimento deste estudo e a relevância da temática a ser abordada, realizar-se-á uma breve descrição dos capítulos que compõem o presente estudo.

No primeiro capítulo, faz-se uma revisão bibliográfica sobre o tema, e inclui informações sobre a o surgimento do ônibus, como meio de transporte urbano no Brasil e na Paraíba e, também aspectos relacionados à profissão do motorista de ônibus. São apresentadas ainda, algumas concepções e contribuições de abordagens sobre a saúde no trabalho no Brasil e América Latina e, por fim, os principais conceitos das abordagens teóricas escolhidas para subsidiar as análises, ou seja, a Psicodinâmica do trabalho e a Ergonomia da atividade.

No segundo capítulo, faz-se uma descrição da metodologia utilizada, incluindo a seqüência do processo para o alcance dos objetivos da coleta, registro dos dados obtidos na análise de documentos, questionários, e aspectos éticos do estudo.

No terceiro capítulo, é a análise propriamente dita que foi feita relacionado-se as categorias analíticas com o corpus e os conceitos mais pertinentes a respeito da visão dos trabalhadores sobre a questão da insegurança vivida no trabalho e as discussões.

Nessa linha de raciocínio, como seria de se esperar, diante das condições de trabalho e da violência urbana que geram permanente insegurança, a maioria dos

motoristas trabalham em um contexto de medo, sendo os mais comuns; o de ser alvo de assaltos, de sofrer agressão físicas e verbais (seja de passageiros, dos supervisores ou de colegas de trabalho), de cair doente, de ser demitido da empresa, de ser alvo de desconfianças e até mesmo, ser chamado de ladrão pelo desaparecimento do dinheiro das passagens, entre outros.

Por fim, chega-se a algumas considerações que compõem o fechamento do estudo que inclui algumas reflexões, sugestões e encaminhamentos.

Diante do exposto, delimitam-se a seguir os objetivos do presente estudo, baseados no pressuposto de que o motorista de ônibus é um profissional que vivencia no cotidiano de trabalho, sentimentos de insegurança por ter consciência de estar exposto a alguns riscos: como já dito de assaltos; agressões verbais, físicas e acidentes, a partir disto, defendem-se das referidas situações arriscando tanto a sua própria vida como as dos passageiros que conduz.

Portanto, o objetivo geral do estudo é de identificar as estratégias de motoristas de ônibus urbano da cidade de João Pessoa frente às situações de insegurança vividas no trabalho. Enquanto os objetivos específicos são: caracterizar o trabalho desses profissionais; descrever como estão às condições do trabalho, identificar o contexto de insegurança a partir da vivência subjetiva assim como quais as estratégias usadas para gerir a variabilidade do trabalho real.

**CAPÍTULO I – CONTRIBUIÇÕES TEÓRICAS E
CONSTRUÇÃO DA EXPERIÊNCIA**

1.1 – A PROFISSÃO DE MOTORISTA DE ÔNIBUS: ALGUNS ASPECTOS HISTÓRICO-SÓCIAIS

Nos dias atuais em que cada vez mais as cidades crescem e as localidades se alargam do ponto de vista físico, o transporte urbano coletivo assume um papel ainda mais relevante em nossa sociedade. E os ônibus se transformam no meio de transporte mais comum que possibilitam a locomoção de pessoas de diferentes classes sociais de um local a outro. Neste contexto, dois aspectos devem ser considerados: a qualidade do transporte urbano coletivo e a saúde de seus trabalhadores, os motoristas. Considerando que ambos os aspectos encontram-se relacionados, é preciso que as melhorias sejam nas duas vias.

Para compreender a realidade do trabalho dessa categoria profissional, neste primeiro capítulo serão apresentadas as bases teóricas na qual se assentarão as análises do objeto de estudo. Para tanto, primeiramente será realizada uma breve exposição acerca do surgimento do ônibus como meio de transporte urbano e sua influência para o desenvolvimento dessa profissão. Em seguida, será realizada uma exposição dos principais fatores que a caracterizam, e finalmente, os principais conceitos das teorias que subsidiarão nossas análises.

1.1.1 – O surgimento do ônibus como principal meio de transporte urbano

O início da idéia de ônibus foi uma concepção feita por Pascal, na França, por volta de 1661. Mas foi o Duque de Rouanez, por sugestão de Pascal, que solicitou ao Rei Luiz XIV a permissão para explorar carruagens públicas com percurso, tarifas e

horários pré-estabelecidos. Isto ocorreu em 22 de fevereiro de 1662, com carroças que disponibilizavam oito assentos, além do carroceiro e seu ajudante. Alguns anos mais tarde, em 1678, este tipo de serviço coletivo foi extinto.

Foi a partir de outra finalidade que o ônibus ressurgiu, quando um comerciante francês, proprietário de uma casa de banhos, disponibilizou um serviço de diligência que transportasse seus fregueses até seu estabelecimento. Outro comerciante da cidade de Nantes, verificando que muitas pessoas utilizavam o transporte apenas para se locomover e não para a casa de banhos, solicitou autorização oficial para implantar um serviço de viaturas públicas criando a linha Richebourg-Salo (Museu Virtual de Transporte Urbano).

A primeira empresa oficial de transporte coletivo moderno foi a *Enterprise Générale des Omnibus de Stanislas Baudry*, criada por Stanislas Baudry, após ter sido bem sucedido na cidade de Nantes, introduziu em 1828, este mesmo sistema em Paris. A companhia recebeu autorização para funcionar em 30 de janeiro de 1828, podendo utilizar no máximo cem viaturas todas puxadas por cavalos.

A história dos ônibus, parecidos com o que conhecemos hoje, pode ter começado em 1895, quando o alemão Karl Benz construiu o primeiro ônibus com motor à explosão, de que se tem notícia. Outros preferem vincular sua criação à morfologia da palavra, derivada de *omnibus* que em latim quer dizer “para todos” e, considera 1672 como seu marco de origem, quando é concedida a primeira permissão de transporte coletivo em Paris (Pádua, 1990).

No Brasil, a história começa em 1837 com a chegada, ao Rio de Janeiro, do ônibus de dois andares, importado da França e puxado por burros. No ano seguinte, foi fundada a primeira empresa de transporte coletivo do país, a companhia de ônibus, sempre puxados por animais. Só muito mais tarde, em 1900, o transporte coletivo

entraria na modernidade com a instalação, em São Paulo, da primeira linha de bondes elétricos.

A fabricação artesanal do primeiro ônibus é atribuída aos imigrantes italianos e irmãos Luiz e Fortunato Grassi. Em 1904, eles fabricavam carruagens em São Paulo e, em 1911, encarroçaram, que significa colocar a carroceria e o chassi de um Ford modelo T. Isoladamente, empresários pioneiros importaram exemplares de ônibus europeus que foram utilizados no Rio e em São Paulo. Porém, só em 1923 o Rio de Janeiro veria sua primeira empresa regular de ônibus, e São Paulo no ano seguinte (Pádua, 1990).

O início da história do transporte público no estado da Paraíba caracterizou-se pela modalidade ferroviária. Pode-se dizer que foi a primeira tecnologia de caráter industrial a determinar o desenvolvimento das redes de transportes do Estado. Através do decreto número 4.883, de 15 de dezembro de 1871, foi instituído o primeiro transporte a tração própria, o trem, através da Empresa *cond'Eu*. Em nível nacional, a cidade do Rio de Janeiro serviu como referencial com relação à implantação de transportes coletivos, que por sua vez, acompanhou o processo ocorrido no mundo nesse sentido.

À medida que houve a necessidade de transportes públicos coletivos urbanos, para atender aos deslocamentos das pessoas e cargas, tornou-se premente uma tomada de decisão nesse sentido. Ocorreu, então, a associação de um dos incorporadores da Ario & Cia., firma considerada uma das mais sólidas no comércio do algodão, com os negociantes da cidade, para a criação de uma companhia de bondes a tração animal. Esse fato marcou o início dos transportes públicos em João Pessoa, tendo como palco a Associação Comercial em abril de 1895, quando ocorreu a referida transação. Surgiu, então, o primeiro serviço de bondes e tração animal, na cidade, com a denominada

Companhia Ferro Carril Parahybana (Henriques, 1993).

Em João Pessoa, antes da implantação do ônibus, havia a ocupação do solo direcionada pelo sistema de bonde elétrico. Após a circulação do ônibus, diversas áreas foram beneficiadas, aquelas onde o bonde não podia chegar, ampliando-se, dessa forma, a estrutura urbana da cidade.

O aparecimento da modalidade caracterizada pelo ônibus ocorreu através de um processo paralelo ao dos bondes, existindo simultaneamente desde 1929 a circulação de bonde e ônibus atendendo aos deslocamentos da população. O bonde se caracterizou por ser o meio de transporte mais barato e mais acessível à população mais pobre. A primeira tentativa de implantação do serviço de transporte por ônibus dentro do perímetro urbano aconteceu no final de 1929, mas como os ônibus começaram a trafegar em regime experimental, não existe arquivo documental na Prefeitura Municipal em relação à concessão ou registro dos ônibus.

Foram adquiridos dois ônibus novos vindos de São Paulo, que circularam sem planejamento prévio nas ruas rudimentares e sem condições de tráfego de João Pessoa caracterizando, dessa forma, o primeiro serviço de transporte por ônibus motorizado, com o nome de empresa de Auto-Viação Parahyba, o que pode ser considerado um marco para a cidade.

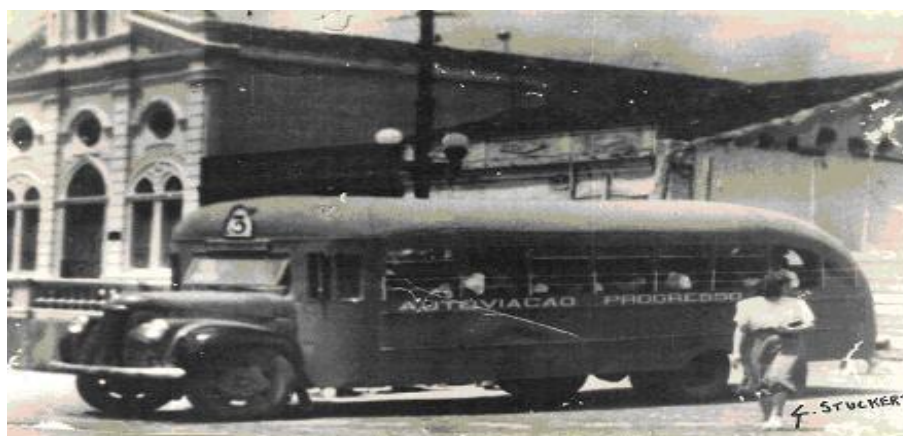
O ponto terminal ficou localizado na Praça Vidal de Negreiros e possuía inicialmente as seguintes linhas: Centro/Gramame, passando por Cruz das Armas; Centro-Tambaú; Centro-Torre e Centro/Cabedelo. Com o objetivo de coordenar o trânsito e o comportamento dos motoristas, a Secretaria de Segurança criou, em 1930, a inspetoria de veículos, trabalho que anteriormente era realizado pela Prefeitura Municipal. Com essa providência, iniciou-se um processo organizacional que já se fazia necessário devido ao aumento do número de carros particulares e de aluguel que

circulavam nas vias públicas. Essa Inspetoria de veículos implantou sinais luminosos nos principais cruzamentos, regularizou as cartas de motoristas, proprietários de automóveis particulares e de veículos de aluguel (Henriques, 1993).

Ainda segundo a autora a empresa Auto-Viação Parahyba já contava com a frota de seis veículos de marca Ford, com a carroceria fabricada em São Paulo, quando a Prefeitura Municipal, em 1931, elaborou um documento para a concessão da malha viária entre o município e a referida empresa. O Interventor Federal anulou esse contrato, sendo lavrado, em 1º de junho de 1934, um termo de contrato do Estado da Paraíba com a empresa auto-viação Parahyba, concedendo um prazo de dez anos para a exploração exclusiva do serviço de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

A empresa podia também fazer o serviço de transporte de carga e bagagem dentro da zona urbana. A referida empresa serviu à população até 1946, quando entrou em falência, pois não houve rentabilidade suficiente para sustentação de serviço da mesma. Nesta década de 50, os ônibus eram chamados de “sopa”, o modelo pode ser visualizado na figura abaixo:

Figura 1: Praça 1817, centro da cidade de João Pessoa.



Fonte: Acervo pessoal do Capitão Dírson Clementino.

Em 1950, os transportes coletivos estavam em crise e a população começou então a reivindicar melhores serviços. Em meio a essa situação, os proprietários de veículos que circulavam precariamente, sem nenhuma legislação, reuniram-se e decidiram elevar o preço das passagens sem consultar o governo. Esse fato fez explodir imediatamente dificuldades que causaram sérias conseqüências. O governo não concordou com o aumento das tarifas e determinou a suspensão do ato. Retirou os veículos de trânsito e os vendeu a um empresário do Recife. Dessa forma, a empresa em questão foi também desativada.

O governo, diante de tal fato, baixou o Edital de concorrência para utilização e exploração das diversas linhas de transporte coletivo existentes na cidade. Mas ninguém se candidatou para tal, porque não havia interesse na exploração do serviço, em razão da crise dos transportes que cada vez mais se agravava.

Frente a esses problemas, o governo procurou tomar algumas medidas para favorecer o serviço por ônibus, investindo em ônibus movidos a gasolina que, embora apresentasse tarifa fosse mais alta do que a dos bondes, que atendiam principalmente à classe proletária, começou a despertar o interesse em se desenvolver o transporte nesse sentido.

Então, esse sistema que foi denominado de “marinetes” começou a crescer em penetração, atendendo aos bairros mais populosos e, justamente por possuir o itinerário flexível, contribuiu para a intensificação e ampliação da estrutura urbana da cidade. Abaixo fotografia de uma marinete da cidade:

Figura 2: *Estação Elétrica da Cruz do Peixe Eptácio Pessoa 1951*



Fonte: Acervo pessoa do Capitão Dírson Clementino.

Devido, principalmente, ao aumento crescente no preço dos veículos nas fábricas e ao aumento do preço da gasolina, os proprietários passaram a não renovar a frota de suas empresas. E isso, conseqüentemente, levou à falta de manutenção dos veículos, tornando-os desgastados para circularem.

A população usuária que necessitava se deslocar passou a se utilizar de um serviço sem conforto e ainda a pagar uma tarifa que era estabelecida aleatoriamente pelos proprietários. Aos poucos, os ônibus de responsabilidade do governo que cobravam, em 1955, Cr\$ 1,00 (um cruzeiro) e Cr\$ 1,50 (um cruzeiro e cinquenta centavos) por passagem, também foram apresentando prejuízo. Isso ocorria na medida em que se verificava a má conservação e a má administração, causando, então, a retirada dos veículos, em 1958, de circulação.

O transporte por ônibus continuava em situação precária em relação também à fiscalização ao excesso de lotação, aos veículos sem freio, a não obediência aos horários de saída e de chegada ao ponto de parada etc. Diante desse quadro de dificuldades tem-se ainda o problema das tarifas, com os proprietários reivindicando aumentos. O

período entre 1956 e 1961 foi marcado por movimentos grevistas desses proprietários dos transportes, prejudicando desta forma, a população usuária. O valor cobrado, em 1956, pelas passagens era de Cr\$2,00 (dois cruzeiros) em 1958 de Cr\$2,50 (dois cruzeiros e cinquenta centavos), em 1960 de Cr\$3,50 (três cruzeiros e cinquenta centavos) e em 1961 passou para Cr\$ 3,50 (três e cinquenta), de acordo com a nota oficial da Prefeitura Municipal, de 16 de maio de 1961. Foi instituído o abatimento das tarifas para os estudantes através da lei nº 385, de 25 de agosto de 1961, ficando estabelecido que os custos desse abatimento fossem diretamente retirados da receita dos proprietários da empresa.

Surgiu, em 1961, o primeiro órgão de reivindicação do setor de transporte coletivo, a associação dos transportes coletivos de João pessoa. A partir de então, iniciou-se a preocupação com a unificação dos veículos, por exemplo, com relação à pintura, de mudanças para chassis LP- 321 carroceria metropolitana com capacidade de 36 a 38 lugares, colocação de outra porta traseira para a implantação de uma roleta. Com isso, as antigas “marinetes”, que tinham a frente muito comprida, onde ficava o motor coberto por um capuz, denominadas de “bicudas”, foram extintas de circulação (Henriques, 1993).

Atualmente, as empresas de transportes coletivos urbanos da cidade de João Pessoa encontram-se coordenadas pela Superintendência de Transportes e Trânsito – STTRANS – com a finalidade de controlar os transportes, o trânsito e em parte, a forma de organização do trabalho das empresas e dos motoristas. A STTRANS que tem como objetivo gerir o transporte público de passageiros e trânsito do município de João Pessoa foi constituída sob a forma de autarquia municipal, com personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e patrimônio próprio, competindo-lhe as seguintes atribuições: a) coordenar, promover e executar a política nacional de

transportes públicos de passageiros no município de João Pessoa; b) disciplinar, promover, conceder, operar e fiscalizar a operação e exploração dos serviços rodoviários de transportes públicos em geral, no âmbito do município; c) decidir sobre o planejamento de transportes urbanos e o trânsito de João Pessoa; d) detalhar operacionalmente o sistema de transportes públicos de passageiros, fixando itinerários, frequências, horários, lotação, equipamentos, turnos de trabalho, locais e tempos de parada e critérios para atendimentos especiais; e) coordenar a elaboração de estudos, programas e projetos relacionados com o sistema viário e o sistema de circulação do município e f) manter o sistema de informação de transportes públicos, coletando, processando e fornecendo dados e informações referentes ao assunto (Regulamento de transportes de passageiros por ônibus de João Pessoa, 2007).

A proposta de compreender o percurso histórico de como se deu o surgimento desse meio de transporte urbano é um aspecto significativo para o presente estudo, por oferecer aspectos característicos da profissão que certamente influenciam a organização do trabalho até os dias atuais. Sabe-se que a saúde do trabalhador se produz a partir das condições de trabalho oferecidas e que essas, são determinadas pelas relações de força entre os trabalhadores e os donos das empresas, mais interessados na rentabilidade do serviço prestado a população que se traduzem no aumento de exigências aos motoristas. Portanto, esse breve resgate histórico teve o objetivo de entender o hoje sabendo como foi o ontem desses profissionais assim como valorizar não só a função dos ônibus urbanos para a vida social, como importante meio de locomoção e ainda, como um instrumento de trabalho para aqueles que os conduzem cotidianamente pelas ruas da cidade.

A partir desta contextualização, foi possível verificar que os primeiros motoristas de ônibus dirigiam bondes e com a extinção dos transportes de tração animal,

surgiu a profissão de motorneiro ou condutor.

Atualmente de acordo com a classificação Brasileira de Ocupações (CBO-81), o motorista tem como atribuições; *dirigir* ônibus de empresas particulares, municipais e interestaduais, acionando comandos de marcha e de direção; *ele deve conduzir* pelo itinerário segundo as regras de trânsito, transportando passageiros dentro de uma localidade ou em longa distância; *fazer vistorias* no veículo, verificar o estado dos pneus, o nível de combustível, água e óleo, testa os freios e parte elétrica com a finalidade de certificar-se de suas condições de funcionamento; *examinar* as ordens de serviço, o itinerário a ser seguido, os horários de circulação do ônibus; a chave de ignição, com o objetivo de aquecer o motor e também para possibilitar a movimentação do veículo.

No entanto, estas definições do trabalho do motorista de ônibus, não dão conta de toda a magnitude dos aspectos necessários para o desenvolvimento das atividades cotidianas e menos ainda dos aspectos psicológicos requisitados para a sua efetivação. Estudos realizados sobre esse setor se limitam, frequentemente, a enfocar aspectos estruturais e técnicos e desconsideram tanto os aspectos subjetivos da realidade vivida, as exigências feitas ao motorista pela atividade propriamente dita. Essa, vale ressaltar envolve um grande senso de responsabilidade na medida em que deve primar pela integridade da vida dos passageiros. A seguir serão abordados alguns dos principais aspectos que configuram o cotidiano de trabalho desses profissionais.

1.1.2 – Os motoristas de transporte urbano: de que atividade se trata?

A análise do trabalho dos motoristas pode ser considerada a partir de diversos pontos, dentre eles os aspectos estruturais ou objetivos, os gerenciais e os subjetivos, estes últimos mais negligenciados. Do ponto de vista descritivo, como visto, segundo a CBO-81, o motorista de ônibus é aquele profissional que dirige veículos de empresas, acionando comandos de marcha e direção e conduzindo o veículo no itinerário, de acordo com as regras de trânsito, para transportar passageiros dentro de uma localidade a outra. Esta descrição de atividades, no entanto, não demonstra o real trabalho deste profissional ou as inter-relações existentes em seu ambiente de trabalho.

Análises sobre as inter-relações do trabalho de motoristas de ônibus urbanos, constataram que essa profissão encontra-se entre as mais desgastantes (Sato, 1991; Pinto, 2001). Diversos problemas de saúde e de desempenho são observados entre esses profissionais (Evans & Carrière, 1991). Verifica-se também que grande parte das evidências sobre a natureza das relações entre essa profissão e os problemas apresentados pelos profissionais referem-se às tarefas desempenhadas e às características específicas do ambiente de trabalho.

De acordo com Almeida (2002), os principais fatores que influenciam no desempenho do motorista de ônibus podem ser subdivididos em dois grupos: **fatores externos e fatores internos**. Dentre os primeiros se constata, a fadiga física e psicológica, a segurança física, as exigências dos usuários, as condições do tempo, as condições das estradas, o trânsito lento congestionamentos, as deficiências na sinalização, poluição sonora, a poluição visual, a iluminação deficiente, o mau planejamento das viagens, as viagens longas e enfadonhas, a temperatura do motor, as condições de trabalho em geral, tais como sobrecarga de trabalho.

Dentre os fatores internos, considerados aqueles que alteram o comportamento do motorista de coletivo, que são muitas vezes a origem dos acidentes ou contribuem para a sua consumação, ou ainda para torná-los inevitáveis, ou aumentando a gravidade. Essas perturbações podem ser representadas por várias formas: as doenças crônicas ou agudas, os problemas de visão/auditivos, a automedicação, a prescrição conjunta de várias drogas, a fadiga (muitas horas no volante), o excesso de estímulos, o estresse/calor/cansaço,

Ainda neste grupo de fatores, pode-se citar o desrespeito às leis de trânsito, o desrespeito dos outros motoristas, o álcool e as drogas, os problemas pessoais (morte, problemas familiares, brigas, mudanças no trabalho, desajustes profissionais, perdas materiais, dívidas e outras), a auto-imagem do motorista e a representação que possui a respeito de sua profissão, a ambigüidade entre o grau de exigência cognitiva da tarefa e a escolaridade da maioria dos motoristas.

Como visto, uma aproximação à realidade do trabalho de motorista de transporte urbano não é algo simples, entretanto, apesar de sua complexidade, a maior parte dos estudos na área de transporte público tem privilegiado aspectos relativos às questões gerenciais do sistema de transporte. Esse fato pode ser observado na maioria dos trabalhos técnicos da ANTP em que há um predomínio de trabalhos relacionados a problemas de gerenciamento.

Os estudos sobre a opinião dos usuários de transporte, qualidade do transporte, opinião dos motoristas que operam o veículo, educação e transporte e, ainda, aspectos relativos aos recursos humanos em transporte também são abordados, mas a ênfase na questão gerencial é predominante. É possível que essa preferência seja uma tendência natural entre os profissionais, geralmente engenheiros, que devido à própria formação técnica e profissional estão mais envolvidos com aspectos da funcionalidade do sistema.

Observa-se que aspectos relacionados ao comportamento de motoristas e demais condutores geralmente são negligenciados nas publicações especializadas em transporte, apesar deles serem colocados como parte fundamental para a melhoria dos serviços prestados e para qualidade dos serviços.

Diante de tais fatos é preciso considerar a relevância social do transporte coletivo, visto que com o crescimento da urbanização, este tipo de transporte passou a assumir uma importância cada vez maior. Os cidadãos dependem dele para satisfazer necessidades básicas como deslocamento da casa ao trabalho, para o convívio social e outras necessidades da vida moderna, como lazer e entretenimento (Almeida, 2002).

Para Souza (1996), o transporte coletivo também é essencial pelo fato de requerer intervenções cuidadosas no que diz respeito à preservação do direito social ao acesso a um transporte de boa qualidade e, mais barato, e também no sentido da preservação do direito dos trabalhadores desta categoria à sua saúde. Principalmente pelo fato de um aumento do estresse entre os motoristas de ônibus por conta da supressão do cobrador, seu auxiliar. Esse fato pode ocasionar ao longo do tempo, um aumento do número de acidentes de ônibus e, também a aumento dos riscos de problemas de saúde entre motoristas.

Considerando-se que as realidades de trabalho vivenciadas pelos motoristas de ônibus influenciarão as relações no trabalho e fora dele, esses refletirão sua insatisfação e sofrimento naqueles que se encontram mais próximos, ou seja, os usuários, nos colegas de trabalho e quiçá nos familiares e amigos(as).

Assim, percebe-se a relevância de tal atividade, pois ela garante à vida em sociedade já que trata-se de um serviço essencial à população e de significativa responsabilidade. Falhas no trabalho podem acarretar acidentes que colocam em risco a vida de dezenas de pessoas.

Contudo, o que se observa é a escassez de estudos no sentido de considerar os aspectos psicossociais inerentes a esta atividade. Como dito, os trabalhos sobre a profissão dos motoristas destacam como o primeiro que se tem notícia no Brasil a respeito desse assunto data de 1973. Na literatura internacional, as investigações sobre esse tema também são pouco freqüentes. As pesquisas, em sua maioria, procuram estabelecer uma relação entre as condições de trabalho e o adoecimento, não existindo, na literatura revisada, muitos estudos que abordam as condições do trabalho relacionadas aos fatores de insegurança (Ramos, 2004).

Bauer (1976), por exemplo, discute as exigências de desempenho humano por um sistema de operações de ônibus em faixas exclusivas no centro da cidade e controle operacional por um computador central, o que era inovador nos Estados Unidos naquela época. Esse sistema trazia uma nova exigência aos trabalhadores envolvidos no transporte por ônibus, o que acarretava uma nova qualificação.

Outro trabalho encontrado, Câmara (1999) trata de questões relativas à ocupação de motoristas de ônibus, suas responsabilidades com manobras difíceis, embarque e desembarque de passageiros, barulho, poluição etc. Ainda reforçando essa questão, um outro fator a ser considerado são os efeitos do calor no trabalho dos motoristas que estão expostos a uma enorme gama de fatores nocivos (físicos, químicos, biológicos e ergonômicos), os quais podem produzir as categorias de doenças relacionadas ao trabalho.

Neste contexto, uma exceção é o estudo reflexivo realizado por Almeida (2002) que objetivou uma análise psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano na cidade do Recife. A análise apontou como principais estratégias utilizadas pelos motoristas a *racionalização, o individualismo e a passividade*. A utilização dessas defesas permite ao trabalhador manter seu equilíbrio psíquico, e, ao mesmo tempo,

favorece a alienação das causas do seu sofrimento, dificultando, assim, o processo de mudança das situações de trabalho.

Nos países em desenvolvimento, por exemplo, as condições de transporte são semelhantes, especialmente quanto às dificuldades dos usuários em relação às condições de acesso, segurança e conforto, além do predomínio do ônibus como principal modo de transporte coletivo. Observa-se também que, apesar da oferta de ônibus geralmente ser inferior à demanda de passageiros, os custos com esse tipo de transporte nem sempre podem ser cobertos ou repassados nas tarifas cobradas aos usuários, quadro que favorece o sucateamento do transporte via ônibus e do sistema de transporte de maneira geral, podendo ser visto como uma consequência do modelo de desenvolvimento dado à área de transporte que tende a investir pouco em outras formas de locomoção (AETC-JP, 2007).

Nesse contexto, o prejuízo aos coletivos tem sido relacionado, em especial, à redução da sua velocidade, devido ao uso inadequado do espaço viário pelos automóveis e aos impactos diretos nos custos de operação do transporte via ônibus. Assim, a confiabilidade e a atratividade do sistema, aliadas às tarifas cobradas junto aos usuários, têm sido questionadas na maioria das grandes cidades.

No Brasil, um exemplo extremo da degradação do transporte via ônibus pode ser visto em São Paulo, cidade onde um número elevado de pessoas gasta muito tempo em seus deslocamentos por transporte coletivo, que pode durar mais de duas horas por dia (ANTP, 1999). Observa-se ainda que o tempo médio de viagem de ônibus urbano chega a ser duas vezes maior que a mesma viagem de automóvel. Além disso, em algumas cidades brasileiras, as condições de acesso ao ônibus podem levar os passageiros a caminharem cerca de dez a quinze minutos até os pontos de embarque/desembarque. Considerando-se ainda que o tempo de espera gera uma situação extremamente

desfavorável aos usuários e os expõe a riscos de assaltos. Diante de tais aspectos observa-se que, na busca de melhorias, tem-se dado ênfase ao usuário sem considerar o trabalho dos motoristas.

Durante um longo período, o Brasil seguiu o modelo predominante de transporte via ônibus, porém formas alternativas de transporte de passageiros já podem ser vistas nas cidades. Ainda assim, como sugere a própria Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), o modelo de desenvolvimento urbano em nosso país gerou graves efeitos na área de transporte. Partes desses efeitos negativos podem ser vistos entre as reclamações dos usuários. Diferentes estudos brasileiros, que investigaram a opinião de usuários sobre o transporte coletivo, observaram a existência de pelo menos dois focos principais de reclamações (ANTP, 1999):

(1) Foco Gerencial: concentrando reclamações relacionadas ao cumprimento das condições mínimas de acessibilidade, regularidade e pontualidade na prestação dos serviços, bem como de segurança e conforto;

(2) Foco Comportamental: concentrando reclamações sobre aspectos que, direta ou indiretamente, podem ser relacionados à existência de comportamentos inadequados dos condutores, motoristas e cobradores.

É interessante observar que alguns estudos realizados em diferentes países têm demonstrado que uma visão mais positiva do transporte público pode ser percebida entre os usuários quando melhorias no conforto e segurança são realizadas, a partir de modificações nos níveis de vibração e ruído dos veículos, bem como na qualidade dos assentos (Schuster, 1996).

Uma frente de pesquisas que se alarga paulatinamente na tentativa de melhoria do transporte via ônibus, é a que considera aspectos associados à saúde e comportamentos dos motoristas. Tais estudos têm demonstrado que modificações no

ambiente de trabalho desses profissionais podem ter reflexos significativamente positivos no sistema de transporte em geral (Schuster, 1996).

A edição do *Journal of Occupational Health Psychology*¹, publicada em abril de 1998, relata que diversos aspectos ainda não explorados nos estudos sobre o ambiente de trabalho dos motoristas, também podem favorecer a melhoria do sistema de transporte via ônibus. Ressalta-se, porém, que um dos principais pontos enfatizados nessa publicação refere-se ao fato de que a profissão de motoristas de ônibus urbano encontra-se entre as mais estressantes, e diversas conseqüências negativas para a saúde e o desempenho desses profissionais têm sido observados.

No Brasil, mais especificamente no Distrito Federal, alguns fatos também sugerem que o ambiente de trabalho dos motoristas merece maior atenção. Alguns estudos têm demonstrado que determinados comportamentos inadequados dos motoristas podem ser vistos como formas de agir frente ao estresse ocupacional do dia-a-dia (Monteiro, 2006).

No contexto paraibano, o DETRAN-PB tem recebido várias reclamações de usuários de ônibus e algumas estavam relacionadas aos comportamentos inadequados dos profissionais motoristas, destacando-se: (a) *não parar para embarque de passageiros*; (b) *movimentar o veículo antes do embarque/desembarque efetivo dos passageiros*; (c) *não parar para desembarque de passageiros*; (d) *parar fora do local designado*.

Uma análise inicial e superficial desses quatro tipos de comportamentos considerados inadequados sugere que suas ocorrências possam estar relacionadas às pressões para cumprimento de horários. Esses comportamentos podem ser considerados como formas de reagir frente às exigências do dia-a-dia de trabalho. Os motoristas de

¹ *Journal of Occupational Health Psychology*, Vol. 3 (2), April 1998.

ônibus apresentaram comportamentos inadequados especialmente quando perdem tempo diante de eventos do trânsito. Mas a frequência geral de comportamentos inadequados de motoristas também está diretamente relacionada ao tempo geral despendido durante as viagens (Sato, 1991).

Observa-se que a presença de comportamentos inadequados oriundos de estratégias utilizadas por motoristas, especialmente frente aos usuários, pode ser prejudicial à qualidade do transporte urbano via ônibus. Por outro lado, as condições de trabalho destes profissionais também podem desfavorecer seu desempenho profissional e sua saúde (Evans & Carrière, 1991).

Durante o dia-a-dia de trabalho, o motorista de ônibus se defronta com várias necessidades profissionais: necessidades de cortesia no relacionamento com passageiros, necessidade de cumprimento de horários, atenções no trânsito e, acima de tudo, segurança e responsabilidade ao dirigir. Essas, em conjunto, geram diversas situações de fadiga e desgaste no trabalho, entre outros problemas. Como agravante, a maior parte da jornada de trabalho dos motoristas ocorre durante as viagens, diante de situações de trânsito que por si só podem ser estressoras (Machado, 2003).

São observados no trabalho dos motoristas de ônibus consideráveis custos psicofisiológicos. Altos níveis de pressão sanguínea têm sido registrados entre eles, além de altas taxas de adrenalina, noradrenalina e cortisol, sentimentos de fadiga, tensão e sobrecarga mental também são registrados (Sá, 2006). Dentre os aspectos geralmente relacionados a esses custos, encontram-se aqueles relativos a deficiências ergonômicas do posto de trabalho tais como; - a qualidade dos bancos, - altas temperaturas e irregularidades no esquema de trabalho e, situações de conflito com os passageiros e outros profissionais no trânsito.

Alguns dados sobre o trabalho e saúde dos profissionais motoristas de ônibus, descritos em pesquisas epidemiológicas realizadas em diferentes países relatam, consistentemente, que motoristas de ônibus urbano tendem a apresentar problemas de saúde característicos, geralmente ligados à área cardiovascular, gastrointestinal, músculo-esquelético ou, ainda, distúrbios do sono (Sá, 2006).

Dados médicos e fisiológicos também corroboram esses achados epidemiológicos já que elevações na atividade neuro-endócrina e na hemodinâmica cardiovascular são observadas durante o trabalho dos motoristas. Por exemplo, observaram que os níveis médios de adrenalina entre motoristas de ônibus podem ser duas vezes mais elevados do que entre assistentes de escritórios ou operadores de serras elétricas. (op.cit.).

Altas taxas de absenteísmo em empresas de transportes também são correlacionadas com pesquisas epidemiológicas, especialmente devido a problemas musculares (Evans & Carrière 1991). Essas informações, juntamente com dados psicofisiológicos, também podem ser relacionadas a aspectos físicos e psicossociais do trabalho, sendo estes últimos potentes estressores capazes de desencadear ativações neuroquímicas e cardiovasculares. Essas ativações ocorrem especialmente devido às altas tensões da ocupação, carga de trabalho, baixo poder de decisão e possibilidades de estar frente à demanda do dia-a-dia de trabalho.

Os motoristas apresentam maior aumento da agressividade durante congestionamentos é o que revela Monteiro (2006). Esse, em uma revisão sobre fadiga entre motoristas, mostra que aspectos como a sonolência e o envolvimento em acidentes podem ser vistos como conseqüências prejudiciais de uma jornada de trabalho inadequada e de determinadas condições das viagens se caracterizando como penosas. O trabalho penoso envolve atividades que exigem do trabalhador esforço e

condicionamento físico permanente, levando ao isolamento e a imutabilidade da tarefa (Sato, 1991).

Em pesquisa sobre a representação social do trabalho penoso a autora acima, chama a atenção para a importância do *controle sobre o trabalho* como um dos principais requisitos para que o trabalho seja saudável. O trabalho é complicado, quando há descontrole sobre o seu ritmo, gerando alterações e contextos de trabalho não familiares pode vir a não estar dentro dos limites da suportabilidade. A autora define trabalho penoso como algo que diz respeito: “aos contextos de trabalho geradores de incômodo, esforço físico e mental, sentido como demasiados, sobre os quais o trabalhador não tem controle” (Sato, 1991 p. 58).

Considerando os aspectos relacionados ao conflito de demandas e exigências de trabalho, verifica-se que a relação entre necessidades de embarque/desembarque dos usuários e as pressões para cumprimento de horários poderiam elevar o nível de estresse e fazer com que alguns profissionais negligenciam a segurança de passageiros para não atrasar a viagem.

Dados como esses encontram respaldo no discurso dos motoristas, como indica o estudo realizado por Formiga (1997), que observou que motoristas de ônibus sugerem a melhoria do trânsito como forma de tornar a profissão menos penosa e aperfeiçoamento de suas condições de trabalho. Esse tipo de relato corrobora a idéia de que o trânsito em si pode ser um elemento prejudicial às viagens urbanas e ao ambiente de trabalho dos motoristas de ônibus.

Nesse contexto, uma visão geral sobre alguns dos aspectos envolvidos no sistema de transporte urbano via ônibus salienta a importância das melhorias nas condições de trabalho dos motoristas como forma de aperfeiçoar os serviços de transporte.

A implantação de mudanças no processo de trabalho (condições e ambiente de trabalho de motoristas de ônibus) é necessária, visando a minimizar as repercussões do trabalho sobre a saúde de motorista. Esta deve contar com a participação dos trabalhadores, capazes, eles mesmos, de contribuir com o seu conhecimento para o avanço da compreensão do impacto do trabalho sobre o processo saúde-doença (Santos Júnior, 2003).

Corroborando com este raciocínio, Cunha e Lacomblez (2006) destacam, com base em um estudo realizado em Portugal, que os motoristas têm uma importância na mudança para uma melhoria do transporte a partir da sua participação na construção das escalas de serviço, nos percursos em que exercem a atividade. Esta participação foi atribuída ao fato de as sugestões dos motoristas considerarem, de forma integrada, as especificidades da sua atividade, o conjunto de disposições legais e as exigências das empresas onde trabalham.

Na medida em que um maior conhecimento sobre a influência dos fatores humanos nos problemas de transporte torna-se iminente, um esforço multidisciplinar frente aos temas de estudo é necessário. Nesse contexto, diferentes autores têm detectado que médicos, psicólogos, sociólogos e antropólogos, entre outros, também tem mostrado seu interesse e contribuição para diversos problemas na área de transporte (Monteiro, 2006). Algumas dessas contribuições podem ser percebidas nos estudos sobre os aspectos negativos do ambiente de trabalho dos motoristas de ônibus urbano e suas conseqüências para a saúde e desempenho desses profissionais. Dentro dessa perspectiva, a relação da saúde e bem-estar dos motoristas de ônibus têm chamado a atenção e se constitui o foco da presente pesquisa.

1.2 – O TRABALHO E O PROCESSO SAÚDE-DOENÇA: ABORDAGENS PSICOSSOCIAIS

Pretende-se analisar a relação entre atividade e saúde mental de motoristas de ônibus urbanos a partir das vivências subjetivas. Além desse objetivo, deseja-se compreender como estes profissionais percebem a questão da insegurança do trabalho e às formas empregadas para se protegerem. Algumas abordagens teóricas foram fundamentais no intuito de assimilar a complexidade desse objeto. Sabe-se que uma das especificidades desse campo do conhecimento é justamente buscar uma análise interdisciplinar das relações entre os processos de produção e a saúde-doença dos trabalhadores.

1.2.1 – Aspectos conceituais e sócio-históricos sobre a categoria trabalho

O termo trabalho se refere a uma atividade que o homem desenvolve no sentido de atuar dirigindo suas energias coordenadamente e com uma finalidade determinada. O trabalho representa um valor importante nas sociedades ocidentais contemporâneas, e exerce uma influência considerável sobre a subjetividade. Compreender os sentidos do trabalho para os indivíduos hoje é um desafio, tendo em vista as múltiplas transformações que têm atingido as organizações e os “mundos do trabalho”.

Inicialmente serão apresentadas as idéias de alguns autores sobre o significado e conceituação do trabalho. Esse assume conotações diferenciadas no decorrer da história da humanidade em que novas concepções e práticas ganham sentido, a partir das configurações sociais, políticas e econômicas específicas (Albornoz,1986). Para a autora, diante das novas realidades do mundo contemporâneo, fez-se necessário repensar a distinção grega entre *labor*, *práxis* e *poiesis*. O *labor* se refere ao trabalho do

corpo do homem pela sobrevivência, existindo neste uma dose de passividade nessa atividade humana. *Poiesis* quer dizer o trabalho propriamente dito, o fazer, a fabricação, a criação de um produto pela arte, é a obra da mão humana que maneja instrumentos que a imitam. A *práxis* se refere à ação, ao domínio da vida ativa, onde o homem utiliza apenas o discurso, sua palavra, como instrumento (op.cit).

Segundo Hannah Arendt (apud Albornoz 1986), no mundo contemporâneo está ocorrendo uma *laborização*, ou seja, o trabalho ao nível do labor com o único objetivo da sobrevivência está sofrendo uma redução, que não se apresenta apenas como uma elevação do trabalho produtivo na perspectiva da *práxis*, pela politização da vida operária, segundo o plano socialista.

Especificamente, sobre a categoria trabalho, é possível abordar algumas definições. Para Dejours e Molinier (1994) o trabalho é uma atividade coordenada para responder ao que está posto, desde o início, pela organização prescrita do trabalho.

É uma atividade finalística, realizada de modo individual ou coletiva numa temporalidade dada, por um homem ou uma mulher singular. Esta atividade não é neutra, ela engaja e transforma, em contrapartida, aquele ou aquela que a executa (Teiger, 1992).

De acordo com Terssac (1995), falar de trabalho é pensar, sobretudo em ação organizada com regras, convenções e culturas em um determinado contexto, que possibilita construção e interação no sentido de trocas de informações e saberes.

A esse respeito, conclui Schwartz (1992 apud Ferreira, 2000) o trabalho humano é lugar onde se opera uma dialética, em que um uso inadequado pode restringir-se à repetição e desvincular todo o poder criativo do trabalho enquanto ação humana.

Como visto, existem variabilidades de aspectos mencionados pelos autores acima, por exemplo, contexto, objetivo, organização, o que não quer dizer que seja

apenas uma contradição, mas emerge a necessidade de abordar as diferentes dimensões que se complementam e se enriquecem mutuamente (Ferreira, 2000). Do ponto de vista histórico, para entender o trabalho, é preciso recorrer, brevemente, a suas origens na Grécia, em Roma e na tradição judaico-cristã. Na Antigüidade, o trabalho na lavoura assemelhava-se, no que diz respeito à imagem e ao prestígio, às da atividade de um guerreiro o prestígio se devia ao fato de que, para os gregos, o trabalho na terra estabelecia um elo com a divindade.

Para Albornoz (1986) esse trabalho só deixou de ser realizado pelos proprietários para ser praticado pelos escravos no período helenístico. Durante a antiguidade já existia esse processo, mas com finalidades distintas das atuais. Entre os artesãos, tal processo ocorreu devido à diversidade das capacidades e dons e visava à qualidade do produto e a uma maior produtividade, o contrário do que acontece atualmente.

As relações de trabalho e o modo como se confrontam com as atividades também sofreram influência da tradição judaico-cristã que, no mundo ocidental, aparece misturada à herança greco-romana. Nessa tradição, o trabalho também é encarado como uma labuta penosa, na qual, o homem está condenado pelo pecado e o trabalho é visto como um castigo pela Bíblia. Para o catolicismo de uma maneira geral, o trabalho só é digno em função de sua ordenação ao louvor do Criador, tornando-se dessa forma, inferior à contemplação direta e à oração (Albornoz, 1986).

O trabalho sofre uma reavaliação dentro do cristianismo e aparece como a base e a chave da vida. Lutero continuava acreditando que o trabalho era uma consequência da queda do homem e, acrescentava ainda, que todo aquele capacitado para trabalhar tinha o dever de fazê-lo. Para ele, o trabalho é o caminho religioso para a salvação e é visto como virtude, como obrigação ou compulsão. A profissão torna-se uma vocação. Essa

idéia de trabalho enquanto vocação perdura até os dias atuais. De acordo com Max Weber, a ética protestante está associada ao espírito do capitalismo, pois, para afirmar-se, a burguesia necessita da religião e do trabalho. Esta religião avalia o labor do mundo como instrumento de purificação e meio de salvação, no qual as boas ações são os meios técnicos, se não de conquista da salvação, mas da libertação do medo da condenação (op.cit.).

Durante o Renascimento, o trabalho sofre também as influências das heranças cristãs e greco-romanas. Nesse período, o trabalho foi concebido por alguns como um estímulo para o desenvolvimento do homem, pois este seria a expressão do homem e da sua personalidade. As razões para trabalhar são encontradas no próprio trabalho e não em suas conseqüências. “A satisfação do trabalho não decorre da renda, nem da salvação, sequer do *status* ou do poder sobre outras pessoas, mas do processo técnico” (Albornoz, 1986, p. 59). Ainda nesse período, o homem passa a ser considerado um sujeito ativo, construtor e criador do mundo, e suas ações que eram consideradas inferiores passam a ser cada vez mais valorizadas.

Durante o Iluminismo, Hegel apresenta uma nova concepção de trabalho, sendo este uma relação peculiar entre os homens e os objetos, na qual o subjetivo e o objetivo, o particular e o geral, se unem através do instrumento, a ferramenta. “A relação entre os homens e os objetos através do trabalho, do uso dos instrumentos, cria a relação dos homens com os homens mesmos”. O trabalho é um processo de transformação, é satisfação mediadora do desejo e da carência, aquela necessidade natural que o desejo manifesta (Albornoz, 1986, p. 63).

Atualmente o trabalho é visto não apenas como alienante, visto que o esforço alienado reduz a capacidade de opor-se ao sistema e superá-lo. O produto do trabalho e seu consumo o escravizam o trabalhador, portanto o trabalho torna-se necessário porque

o produto é visto como tal. Dessa forma, enquanto a qualidade do trabalho só é potencializada até ser realizada, ela tende constantemente a ser negada à grande maioria dos trabalhadores quando o trabalho assume a forma explorada e alienada. É preciso recuperar o trabalho como atividade especificamente humana; como atividade consciente orientada para um fim, base da criatividade. É, pois, a capacidade de criar intencionalmente novos objetos e também novas relações entre os homens. Essa qualidade do trabalho é uma das chaves para compreender a especificidade histórica dos processos psicológicos humanos (Laurell, 1989).

Segundo Vieira (2000), o trabalho no mundo moderno faz parte da condição humana. Os indivíduos tornam úteis tanto para si quanto para o mundo através da ação, sendo difícil para os mesmos encontrar sentido para suas vidas fora do trabalho. Aceitar a idéia do trabalho como dimensão constitutiva da condição humana implica reconhecê-lo como operador na construção social. Dessa maneira, para apreender sua importância, é preciso sair dos limites da organização do trabalho.

1.2.2 – Processo de Trabalho e Saúde: A contribuição da Medicina Social e da Psicologia Social Latino-Americana

O processo de trabalho é a relação entre o homem e a natureza, através da qual o homem utiliza sua energia, força para transformar, manter ou produzir bens necessários à sua sobrevivência. A relação que ele estabelece com a natureza, a forma como se apropria da natureza resulta também no processo de saúde-doença. É essa relação de inter-transformação que possibilita entender o caráter social do processo saúde-doença, tendo em vista que estas transformações ocorrem de acordo com o desenvolvimento das

forças produtivas e das relações sociais de produção em um determinado modo de produção (Caponi, 1997).

Para compreender o processo de trabalho, é preciso conhecer os elementos que o compõe, ou seja o objeto de trabalho, os instrumentos e o próprio trabalho sempre em uma visão global e dinâmica em relação à saúde dos trabalhadores. A vinculação entre o processo de trabalho e a saúde gera padrões de desgaste aos quais são submetidos os grupos humanos no modo de produção capitalista e somente poderá ser compreendida analisando-se as características do processo de produção no nível social (op.cit.).

Na busca de entender amplamente fatores relacionados ao processo de trabalho que repercutem na saúde ou no corpo do trabalhador, são arroladas duas categorias de análise: *cargas de trabalho* e *desgaste*. As cargas de trabalho são elementos que se inter-relacionam em uma dinâmica que, na corporeidade humana, gera um desgaste. O conceito de carga possibilita uma análise do processo de trabalho que extrai e sintetiza elementos da coletividade operária (Laurell & Noriega, 1989).

A intensidade da carga dependerá da forma como são produzidas a organização do trabalho e a divisão do trabalho. As mesmas podem ser analisadas separadamente, mas na íntegra se interagem entre si e com o corpo do trabalhador. Ao entender as cargas enquanto elementos que provocam processos de adaptação e que se traduzem em desgaste no corpo do trabalhador é relevante problematizá-las no estudo da saúde em sua relação com o trabalho (op.cit.).

O desgaste é resultado de processos adaptativos que acometem o trabalhador sendo entendido por Laurell & Noriega (1989) “*como a perda da capacidade efetiva potencial, biológica e psíquica*”, que não representa um processo isolado e sim um conjunto dos processos biopsíquicos. O desgaste não é observável a não ser através de indicadores como: estresse, sinais e sintomas, perfil patológico, etc.

O modelo surgido de estudos sobre os processos de trabalho associados à noção de saúde congrega contribuições do materialismo dialético, da psicologia geral e da psicologia na América Latina. A partir dessa consideração torna-se necessário aprofundar a questão com o objetivo de conhecer a visão latino-americana e suas propostas metodológicas.

O processo saúde-doença dos grupos humanos e sua relação com o trabalhador se constituem o objeto do campo da saúde do trabalhador, dentro de um determinado contexto histórico, no qual o papel dos trabalhadores é fundamental para a produção de conhecimento a respeito desse processo. Desse modo, a saúde do trabalhador associada à compreensão do trabalho como espaço de submissão e dominação do mesmo pelo capital, como também, espaço de resistência e luta por melhores condições de vida e trabalho, busca entender o processo de adoecimento ao qual estão submetidos os trabalhadores (Laurell & Noriega, 1989).

É importante ressaltar a emergência do campo da saúde do trabalhador, que ocorre com o avanço das formulações teórico-metodológicas que aparecem a partir dos anos 60 e possibilitaram esclarecer a relação da saúde com os processos econômicos e sociais. Essa nova corrente de pensamento surge de autores da medicina social latino-americana que desenvolvem uma crítica à teoria e prática da medicina dominante, constituindo-se num movimento que se ramifica para vários países. A antítese da medicina dominante é a medicina social que avança na concepção de saúde, entendendo a saúde-doença como um processo social colocando o nexos biopsíquico como uma expressão concreta da corporeidade humana do processo histórico (Laurell & Noriega, 1989).

O processo saúde-doença é uma totalidade, não pode ser reduzido ao estritamente biológico e individual, pois a essência do processo é o reconhecimento de

seu caráter social e sua determinação histórica, uma vez que o processo biológico presente no processo saúde-doença também tem um caráter social. Essa concepção é identificada com a historicidade dos processos biológicos e psíquicos humanos, rompendo com o pensamento médico dominante do caráter não histórico da biologia humana. A medicina dominante, ao enfatizar o caráter individual do processo saúde-doença, oculta o seu caráter de ser um processo biológico e social (Laurell & Noriega, 1989).

Para os autores, o conhecimento do nexos biopsíquico humano em sua historicidade, requer a construção de um novo objeto de estudo. Este compreende a saúde-doença enquanto um processo único que se relaciona com os demais processos que conformam à vida, superando assim a visão fragmentada que entende a doença como algo que se contrapõe à saúde

Corroborando as afirmações anteriores, Rey (2003) com uma perspectiva dialética propõe o resgate da subjetividade em uma instância, entidade ou tipo de processo concreto foi capaz de entender e compreender a produção de sentidos a todos os processos micros e macros sociais até os indivíduos nunca separados do seu contexto. Partindo do pressuposto de como o indivíduo é e de como reage, ele é totalmente afetado pelo contexto social. Não é concebível estudar o indivíduo sem pensar em tudo que está em sua volta.

Nesse sentido, a saúde do trabalhador, que tem suas origens na medicina social, diferencia-se da Medicina do Trabalho de corte tradicional que analisa os impactos do trabalho sobre a saúde de forma reducionista, restringindo-se à avaliação de riscos presentes no ambiente de trabalho, ocultando, dessa maneira, a complexa relação entre processo de trabalho e saúde. Essas considerações são insuficientes na ótica da medicina social que utiliza o materialismo histórico para a explicação do processo de trabalho,

respaldando a análise da produção social do nexo biopsíquico humano (Laurell & Noriega, 1989).

Diante do exposto, infere-se que a interação entre os diferentes grupos de cargas na concepção holística do processo de trabalho possibilita compreender que um problema decorre de relações geradas no processo como todo. Além disso, deve-se considerar que entender as condições de uma determinada atividade, somente na perspectiva que contempla cargas atuando isoladamente torna-se reducionista.

Sobre a análise do trabalho, para Guérin et al. (2001), limitar-se a considerar aspectos técnicos no início do procedimento de uma pesquisa representa um risco que persegue o ergonomista quando este não tem a preocupação constante de abordar o trabalho de maneira global. Ao se considerar essa perspectiva, passa-se a entender a doença como produto de uma combinação de cargas, como um todo coerente do processo de trabalho a partir de forças que se combinam dinamicamente.

Tais considerações são fundamentais para a análise do trabalho dos motoristas e entendimento dos processos intersubjetivos que se desenvolvem nos locais de trabalho e entre as ferramentas teóricas importantes estão a Psicologia Social e do Trabalho.

A Psicologia Social é uma área de conhecimento cada vez mais abrangente. Desde o final dos anos 60 até o presente, temos a emergência de novos campos de pesquisas interdisciplinares, como a psicologia transcultural, o comportamento organizacional, a medicina comportamental, a psicologia ambiental, a psicologia jurídica (ou forense), a psicologia econômica e a Psicologia da América Latina para os dias atuais (Freire, 2002).

A Psicologia Social na América Latina foi, ao longo do tempo, apenas um reflexo de dinâmicas sociais ocorridas no Atlântico Norte, carentes de diversas qualidades, entre as quais, podem-se citar a curiosidade intelectual, a inovação

tecnológica, a metodológica e o interesse em explorar cientificamente as vidas de indivíduos e grupos no contexto latino-americano.

Segundo Freire (2002), o objeto da Psicologia Social latino-americana é constituído a partir dos processos sociais e culturais decorrentes das diversas realidades latino-americanas. Nesse sentido, deve, então, reconhecer a existência desses processos e descrevê-los mais do que pretender enquadrá-los e explicá-los em termos de teorias preconcebidas e inspiradas em modelos alheios. É necessário levar em conta a constituição peculiar das culturas latino-americanas, pois censurar essa peculiaridade em nome de um ideal de ciência social unívoca seria construir uma nova ideologia.

No percurso histórico cultural latino-americano, pode-se reconhecer a existência de matrizes culturais cujas características peculiares seriam o interesse pelo coletivo e pelas comunidades, o posicionamento social a favor das minorias oprimidas e dos movimentos sociais, a práxis, visando à transformação social e individual, a incorporação das culturas populares e a participação social. A originalidade da perspectiva latino-americana consiste em conceber a identidade não apenas pelo processo de homologação, uniformização e eliminação das diferenças, mas pela contínua transformação de realidades.

Há uma característica que distingue a psicologia feita na América Latina desde as primeiras décadas do século XX: a ênfase na relevância das descobertas da psicologia científica para a resolução de problemas sociais. Historicamente, a psicologia latino-americana tem demonstrado que se desenvolveu diferentemente da maneira pela qual a psicologia parece ter se desenvolvido na Europa e nos Estados Unidos, onde prevaleceu o produto do conhecimento em detrimento de uma busca desinteressada do avanço científico. É na análise da crise econômica, vivenciada nos anos 70, que faz vir à tona os problemas que afetam a maioria da população, como a organização do trabalho

capitalista e a necessidade de mudanças sociais, que as propostas da corrente latino-americana e da medicina social ganham força (Rey, 2003).

O interesse pelo estudo do trabalho e sua relação com a saúde é o ponto de interesse da corrente latino-americana de medicina social, que tem por objetivo entender o processo saúde-doença não apenas pelo aspecto biopsíquico, mas também pelo social. “Nessa concepção temos como pedra angular a identificação da historicidade dos processos biológicos e psíquicos” (Laurell & Noriega, 1989, p. 36).

É nos grupos humanos que se manifestam, de maneira mais clara, os nexos biopsíquicos historicamente determinados, pois os ambientes humanos são considerados como “miniaturas de vida”, um resumo do que é na vida real (Brito, 1999). Ao contrário da medicina do trabalho que se reduz à soma das partes, o método da medicina social propõe a integração cada vez mais complexa dos elementos, imprimindo uma dinâmica de conjunto, algo mais geral, global.

Diante do exposto, pode-se inferir que ao compreender a história da psicologia na América Latina compreende-se, também, os aspectos da saúde e do trabalho imbricados com a historicidade do nexo bio-psíquico-social. A explicação de uma concepção teórica relativa à relação saúde-trabalho tem por objetivo fundamental servir como marco global (Laurell & Noriega, 1989). Ainda reforçando a questão, essa idéia dá caráter histórico e, dependendo de como esteja organizado, *o trabalho constitui-se um elemento fundamental para compreender a questão da saúde*.

Com base no estudo das correntes filosóficas, Caponi (1997) traduz o pensamento de George Canguilhem ao enfocar a saúde como meta, um tema freqüente desde a época clássica. Esse autor aponta uma oposição entre o pensamento de Descartes e o de Canguilhem: enquanto o primeiro tinha uma visão mecanicista das funções ergonômicas, e defendia a existência de uma parte do corpo que não é acessível

aos outros, mas apenas ao próprio indivíduo; o segundo, afirma que a saúde está ao alcance de todos; é possível estar bem, no entanto essa impressão de bem-estar não ser, de um todo, verdadeira. Nesse sentido, torna-se impossível falar de saúde como algo mecanicista.

A saúde no trabalho é um conceito em continua evolução, porque os agravos a saúde engendrados pelo trabalho evoluem com o próprio trabalho e a própria noção de saúde evolui.

A partir do momento que se fala de saúde como algo não contável se introduz um olhar subjetivo, podendo se falar em primeira pessoa e não em terceira como no discurso médico. O médico auxilia na tarefa de dar um sentido, tornar consciente o que não é evidente para o paciente, contudo, para compreender as relações dos diferentes aspectos entre saúde e trabalho, faz-se necessário entender o que é realmente saúde (Coelho & Almeida Filho, 1999).

No Brasil, a adoção e o desenvolvimento da saúde no trabalho deram-se tardiamente, estendendo-se a várias direções, reproduzindo, assim, o processo ocorrido nos países do Primeiro Mundo².

Nas instituições, a marca mais característica da medicina ocupacional expressou-se na criação da Fundação Jorge Duprat de Figueiredo – FUNDACENTRO – que trata de segurança e medicina do trabalho, versão nacional dos modelos de instituições de saúde ocupacional desenvolvidos no exterior, a partir da década de 50. No que tange às

² Na vertente acadêmica nacional, destaca-se a Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo que, inserida em seu departamento de saúde ambiental, criou uma área de saúde ocupacional, estendendo, de forma especial, sua influência como centro irradiador do conhecimento, via cursos de especialização e, principalmente, via pós-graduação, através de mestrado e doutorado. Esse modelo foi reproduzido em outras instituições de ensino e pesquisa, em particular em alguns departamentos de medicina preventiva e social de escolas de medicina (Mendes, 1991).

legislações, desenvolveu-se a regulamentação do capítulo V da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), reformulada em 1970, principalmente no que diz respeito às normas relativas à obrigatoriedade de equipes técnicas multidisciplinares nos locais de trabalho. Apesar das mudanças estabelecidas na legislação trabalhista, a legislação previdenciária manteve as características básicas de uma prática de cunho individual, não conseguindo atender assim os seus objetivos (op.cit, 1991).

A insuficiência do modelo de saúde ocupacional não constitui um fenômeno isolado ou de origem paralela ao desenvolvimento de cenários políticos e sociais. Ela traça o panorama desse modelo, evidenciando-se em um movimento social como o de maio de 68, marcado por denúncias e por questionamentos a respeito do sentido da vida e do valor da liberdade. Em alguns países, esse processo culminou com a reivindicação, por parte dos trabalhadores, do direito à participação em questões de saúde e segurança pública. Atualmente, a abordagem que assume o nome de Psicodinâmica do Trabalho tem por objetivo compreender esses sofrimentos por intermédio de processos intersubjetivos (Mendes, 1991).

1.2.3 – Considerações da Ergonomia Situada e da Psicodinâmica do Trabalho

Compreender o trabalho não é algo simples, ao contrário, é um termo e fenômeno de complexidades imensuráveis. Refere-se a uma atividade mediadora entre o sujeito e um contexto singular. Aqui se adota a perspectiva de que tal fenômeno se caracteriza como uma via de mão dupla, no sentido de que o sujeito, ao agir direta ou indiretamente (mediação instrumental) sobre o meio pela atividade de trabalho, é, ao mesmo tempo, transformado por ele em função dos efeitos e resultados de sua ação.

Assim, levando em consideração tal aspecto serão abordadas as duas principais teorias que embasam esta dissertação; a Ergonomia Situada e a Psicodinâmica do Trabalho.

1.2.3.1 – A Ergonomia e a valorização da inteligência no trabalho

A Ergonomia enquanto um campo de estudos que busca entender o homem em atividade no trabalho, procurando conhecer empiricamente a dinâmica da atividade, poderá contribuir efetivamente para reduzir a defasagem entre o prescrito e a organização real do trabalho.

O termo Ergonomia foi usado oficialmente na Grã-Bretanha em 1947 pelo engenheiro Murrell, com a colaboração do fisiologista Floyd e do psicólogo Welford. O objetivo era denominar as atividades que estes pesquisadores citados acima desenvolveram em conjunto durante a Segunda Guerra Mundial a serviço da Defesa Nacional Britânica. Somente em meados dos anos 50, a ergonomia apareceu na França. Sua institucionalização aconteceu nos anos 60, pois ao ser criado em 1954, o primeiro laboratório na indústria francesa, em 1954, o termo ergonomia ainda era desconhecido (Wisner, 2004).

A Ergonomia tem por objetivo o trabalho, mas é preciso reconhecer que a palavra “trabalho” abrange várias realidades assim como as condições de trabalho (ex. penoso, pesado), bem como o resultado do trabalho ou a própria atividade de trabalho (Guérin et al., 2001).

A prescrição do trabalho no Taylorismo, ignorava o conjunto das atividades mentais e psíquicas, na prática necessária para manter a regularidade da produção. Embora essas questões acerca do significado, do pensamento e do saber no trabalho

continuassem fora do campo de análise e, sendo uma questão recusada pelo taylorismo, construtos como percepção e verbalização no trabalho passaram a ser contemplados, ultrapassando limites. Assim, para a superação desses, a utilização da Ergonomia Situada e do conceito de carga de trabalho são elementos que contribuem para dar visibilidade aos riscos ocultos. Essa abordagem descobriu que, diante de uma situação real de trabalho, são elaboradas estratégias cognitivas, desvelando-se a inteligência inerente ao trabalho humano (Guerin et al., 2001).

Desde a década de 60, a Ergonomia Situada tem procurado suas referências nas disciplinas cognitivas, por exemplo, na representação mental, no processo de regulação, nas tomada de decisões. O paralelo entre os processos decisoriais e as comunicações funcionais esforça-se por transferir os modelos centrados em um sujeito isolado para sistemas humanos que interagem (Athayde, 1996).

A partir da constatação da dimensão coletiva da atividade do trabalho, torna-se propício avançar nestas questões. É de consenso que a Ergonomia se dedique ao estudo dos aspectos individuais do trabalho, contudo, falta consenso sobre o que é atividade coletiva. O interesse pelo estudo das atividades coletivas emerge frente à questão de regulação do trabalho, pois as situações de aprendizagem são reveladores de atividades coletivas. Também emerge através de sistemas complexos como os da indústria de processo contínuo, em que o funcionamento do sistema repousa sobre a colaboração entre operadores de diferentes funções (Athayde, 1996).

As situações de trabalho são diferentes em sua localização e em seu foco. Por conseguinte, as ferramentas da Psicodinâmica do Trabalho e da perspectiva ergonômica são abordagens que ajudam a dar conta de compreender a complexidade do trabalho, como também de entender um conjunto de problemas que aparentemente parecem simples, que sejam, mas são complexos.

No que tange a esses conjuntos de problemas pode-se citar as exigências do trabalho: requisitos para que uma tarefa se realize; os constrangimentos diante de uma hierarquia; o fazer da exigência física; o que seria gerir estas variabilidades além do esforço. Quando se propõe “o fazer” é pertinente saber quais os elementos que estariam presentes.

Ao responder a questão supracitada o foco está sobre a situação de trabalho e a partir desse se vislumbram outros elementos que estão correlacionados ao local de trabalho. A Ergonomia da Atividade (ou Situada) contribui para pensar formas de intervenções além de ter forte contribuição entre o prescrito e o que é feito (real). No Taylorismo havia a padronização, já a Ergonomia se contrapõe com foco na adaptação do trabalho ao homem. Nesse sentido é que a atividade de trabalho ganha força como análise (Athayde, 1996).

Todo o entendimento de trabalho parte do pressuposto de ser fonte de satisfação. Entretanto, a organização do trabalho é permeada por contradições. A partir das contribuições da ergonomia pode-se entender o que pode vir a acontecer entre o que é trabalho prescrito e trabalho real (op. cit.).

Para a Ergonomia, o conceito de trabalho está enraizado na atividade cuja natureza é irreduzível a qualquer previsão. Dessa forma a atividade tem a sua “caixa preta” em que os acessos são marcados pela incerteza (Ferreira, 2000).

Diante das questões apontadas, pode-se inferir que a Ergonomia é uma área de conhecimento que apresenta um papel relevante para o estudo da saúde do trabalhador ao explicitar que é, sobretudo, na organização do trabalho, e nas situações reais de trabalho que se encontram condições potencializadas para o adoecimento dos trabalhadores.

1.2.3.2 – Psicodinâmica do Trabalho: como os trabalhadores suportam as pressões do trabalho?

O período de fundação da Psicodinâmica do Trabalho compreende estudos derivados do século XIX e estudos do final da Segunda Guerra Mundial. Enquanto estes estudos tinham por base a engenharia e a medicina do trabalho, aqueles (século XIX) referenciavam-se às raízes da Psiquiatria, a Psicopatologia (Athayde, 1996).

Sob as referidas influências, a questão verificada era o potencial nocivo das organizações do trabalho, no período foi entre 1945 a 1965. De acordo com a interpretação da época estavam a favorecer um modelo causal e de cunho individual. Estas interpretações teriam gerado uma “parada” em termos de publicações que perdurou por quinze anos compreendendo o período de 1965 a 1980. Houve a retomada das pesquisas e à proporção que os estudos avançavam, outras formulações também se destacavam, a exemplo das reflexões do psiquiatra francês, Christophe Dejours com base nas suas próprias produções como também na de seus colaboradores, apresentando resultados de vários estudos deste regresso no livro *A loucura do Trabalho* (op.cit.).

A partir deste momento outra denominação emerge a Psicopatologia do Trabalho passa a ser denominada Psicodinâmica do Trabalho. Esta é uma análise psicodinâmica das vivências subjetivas, com destaque na intersubjetividade com uma perspectiva dinâmica de compreensão desse encontro do sujeito com o trabalho.

Essa disciplina retorna com um diferencial, reformulando a questão problema para “como as pessoas fazem para não ficarem doentes em face de um trabalho deletério?” A análise dos resultados apontou apenas para “comportamentos estranhos,

insólitos e paradoxais” nos qual o caminho para entendê-los seria a partir de sistemas defensivos. A partir desses resultados foram feitos novos delineamentos, cujo objetivo era não mais a doença mental, mas sim o *sofrimento* e a *normalidade* (Dejours & Abdouchelli, 1994).

Essa normalidade, que se constitui em um enigma, em vez de ser interpretada como equilíbrio psicológico e portanto como saúde, é inteiramente atravessada pelo sofrimento psíquico.

É importante ressaltar que ao eleger a normalidade por objeto, a Psicodinâmica do Trabalho abre perspectivas que não dão conta apenas do sofrimento, mas também do prazer no trabalho; que não leva em conta apenas a organização do trabalho, mas as situações de trabalho com destaque na dinâmica interna desta organização. Assim, a organização do trabalho se revela menos inflexível que visto anteriormente. A Ergonomia Situada privilegia a atividade do operador, a pessoa que é a principal informadora para a análise do trabalho.

A contradição de ordem técnica entre tarefa prescrita e atividade real foi uma das descobertas viabilizadas pelo olhar da Ergonomia Situada. Em virtude disso, descobriu-se a variabilidade que atinge todos os elementos do processo de trabalho. A atividade apontada pela Ergonomia é focada no real, vislumbrando depreender a resistência ao domínio técnico (Athayde, 1996).

Para esse autor, a Psicodinâmica do Trabalho tem no real uma visão que resiste à prescrição. A defasagem entre trabalho real e trabalho prescrito estará em todas as definições da Psicodinâmica. Neste momento, outra definição vem à tona, ou seja, a diferença entre trabalho prescrito e real, coloca em evidência a mobilização da inteligência para realizar os ajustes para assim fazer frente ao que não está previsto pela Organização do Trabalho. Essa pode favorecer ou bloquear o uso das aspirações ou até

mesmo da possibilidade, capacidade do indivíduo de se revelar criativo. O trabalho pode ser uma possível fonte de sofrimento fazendo, emergir estratégias defensivas individuais ou coletivas que podem vir a se transformar em ideologias defensivas, uma vez que o sujeito, homem ou mulher, que tem a sua individualidade traz consigo todo um conjunto de aspirações e defesas que se pautam na sua historicidade. Nesse sentido, a Psicodinâmica do Trabalho apresenta-se como área de conhecimento para esta análise (Dejours & Abdoucheli, 1994).

Dessas pesquisas e desde as primeiras experiências metodológicas foi possível extrair aquilo que era potencialmente desestabilizador para a saúde mental dos trabalhadores: todas as pressões aparecem como decorrentes da organização do trabalho. Esta foi então conceituada pelo contraste com as condições do trabalho sobre as quais a maioria dos pesquisadores médicos e ergonômicos focalizavam seus estudos (op, cit.).

As pressões ligadas às condições de trabalho, como citado *a priori*, têm por alvo principal o corpo dos trabalhadores e são *condições físicas* como: barulho, temperatura, vibrações, irradiações ionizantes e as *condições químicas*: poeira, vapores e, *condições biológicas* como: os vírus, bactérias, fungos. Por oposição, entende-se que a organização do trabalho como divisão de trabalho: divisão de tarefas entre os operadores, repartição, enfim, o modo prescrito e a divisão de homens: os dispositivos de controle, vigilância, hierarquia, comando, repartição das responsabilidades. Este atinge as relações que os trabalhadores estabelecem entre si no trabalho (Dejours & Abdoucheli, 1994).

A descoberta das conseqüências psicopatológicas, pelos estudiosos do tema, fortemente diferenciadas em função dessa divisão dos homens nos processos técnicos, conduziu a conceber um lugar de importância crescente ao segundo termo da

organização do trabalho na análise dos processos psicopatológicos. A divisão de tarefas e o modo operatório incitam o sentido e o interesse do trabalho para o sujeito enquanto a divisão de homens solicita, sobretudo, as relações entre as pessoas e mobiliza investimentos afetivos. O conflito entre a organização do trabalho e funcionamento psíquico pode ser reconhecido como fonte de sofrimento ao mesmo tempo como chave de sua possibilidade de análise, mas o sofrimento suscita estratégias defensivas (Athayde, 1996).

No que se refere aos achados o mais surpreendente foi a das *estratégias defensivas* construídas, organizadas e gerenciadas coletivamente que levam à modificação, e à eufemização da percepção que os trabalhadores têm da realidade que os faz sofrer. As estratégias defensivas funcionam como regras, ou seja, um acordo partilhado possuído pelos indivíduos coletivamente. A diferença fundamental entre um mecanismo de defesa individual e uma estratégia coletiva de defesa é que o primeiro está interiorizado, ele persiste mesmo sem a presença física de outros; e a segunda não se sustenta a não ser por um consenso, dependendo assim de condições externas. As estratégias coletivas de defesas atuam, como já foi dito, sobre a percepção da realidade e retorna como eufemização. Cada coletivo de trabalho elabora suas próprias estratégias de defesa (op.cit.).

Para o autor acima, nenhum argumento até hoje foi capaz de contestar o núcleo da clínica do trabalho que levou a definir a psicopatologia do trabalho como a análise do sofrimento psíquico resultante do confronto dos homens com a organização do trabalho. Uma outra definição poderia hoje parecer mais conveniente: a análise psicodinâmica do trabalho. Contudo, ratificar esta mudança de definição é reconhecer a evolução da disciplina como um todo que trata das relações na organização do trabalho.

Nessa perspectiva, a importância do empreendimento havia dado uma volta teórica, admitindo impasses e falhas da pesquisa sobre a psicopatologia mental do trabalho tomava-se consciência de que em sua maioria os trabalhadores transformavam a loucura em detrimento dos constrangimentos deletérios da organização do trabalho. No entendimento da relação homens e trabalho, a organização do trabalho era considerada como um dado preexistente ao encontro do homem com o seu trabalho como um conjunto de constrangimentos maciços, monolíticos inflexíveis com o peso da rigidez dos minerais. Essa visão da organização do trabalho rígido na forma das instalações técnicas industriais de então foi amplamente alterada (Dejours, & Jayet 1994).

No que se referem às pressões derivadas da organização do trabalho os autores acima, apontam que elas estão relacionadas à própria forma como o trabalho está organizado. Por um lado, a divisão de trabalho compreendendo a divisão de tarefas entre os operadores, ritmo, repartição, ou seja, o modo operatório prescrito, por outro a divisão de homens que reporta à hierarquia, ao controle, perda de autonomia, às relações de poder.

Segundo Dejours e Jayet (1994), os trabalhadores passaram a lutar contra o sofrimento elaborando defesas individuais e coletivas, e atuando de forma ativa em relação à organização do trabalho, buscando, assim, algo que os protegessem contra as diferentes formas de sofrimento que os acometiam. Uma importante descoberta empírica desenvolvida pela Psicopatologia do Trabalho foi a existência da construção coletiva de sistemas defensivos, específica de cada grupo social e relacionada, portanto, à natureza de cada organização do trabalho, devendo os sistemas manterem uma certa coerência e obrigatoriedade quanto à existência do coletivo de trabalhadores.

Ainda para os autores, a propósito da Organização do Trabalho, dada como fato físico, propõe-se, acerca das atitudes e das condutas humanas, uma análise que se afastava sensivelmente do modelo psicopatológico causal: o homem não é passivo face aos constrangimentos organizacionais. Na verdade, é capaz de se proteger dos eventuais efeitos nocivos a sua saúde mental. Certamente sofre, mas, sua liberdade pode ser exercida na construção de estratégias defensivas individuais ou coletivas.

Não somente o homem, mas o trabalho; não apenas a organização do trabalho, mas as situações de trabalho nos detalhes de suas dinâmicas internas. Conceitua-se a organização do trabalho pelo contraste com as condições de trabalho. As condições de trabalho estão relacionadas às cargas físicas, mecânicas e biológicas do posto de trabalho que incidem sobre o corpo dos trabalhadores (Dejours e Jayet, 1994). Essa clínica das estratégias defensivas era conduzida pela referência ao modelo psicanalítico do funcionamento psíquico, cuja abordagem coloca a organização do trabalho como causa e a doença mental como efeito. Sem mais focalizar as doenças mentais, voltando a atenção para o sofrimento e as defesas.

A Psicodinâmica do Trabalho privilegia a normalidade que representa o equilíbrio entre o sofrimento e, as defesas contra o sofrimento. Normalidade que se dá como resultado de estratégias complexas e rigorosas, e não como resultante mecânica de um somatório de ações e de reações de estímulos e de respostas, mas como estratégias intencionais (op.cit.). O campo da normalidade como enigma aberto significa romper com os modelos provenientes do behaviorismo. É também conceber a normalidade como produto de uma dinâmica humana em que as relações intersubjetivas, na construção das estratégias defensivas contra o sofrimento ocupam lugar central. E ainda preterir o princípio de uma racionalidade subjetiva das condutas e das ações dos trabalhadores.

Adotando tais princípios, volta-se ao foco de estudo desta pesquisa, que se centra na relação entre saúde mental e trabalho, particularmente relacionando à realidade dos motoristas de transporte urbano, que como dito, que envolve uma multiplicidade de normas e exigências, sobrecargas físicas e psíquicas, nem sempre com boas condições de trabalho e com uma alta possibilidade de imprevistos e inesperados. Assim, deseja-se compreender melhor estas nuances e verificar como os motoristas têm enfrentado sua situação de trabalho.

CAPÍTULO II – MÉTODO

2.1 – Tipo de Estudo

Uma das etapas mais importantes no processo de investigação se refere a escolha por parte do pesquisador do método mais apropriado para a apreensão do objeto de estudo. E justamente as escolhas metodológicas que fará a junção do plano empírico com o plano teórico.

O presente estudo se caracteriza como uma pesquisa exploratória, descritiva que possibilitou acessar a subjetividade e o significado da realidade de trabalho vivida por motoristas de ônibus urbanos e a questão da saúde mental (e suas estratégias de enfrentamento ao contexto de insegurança no trabalho).

Existem vários métodos científicos, contudo decidiu-se contemplar neste estudo o método qualitativo, uma vez que permite a apreensão dos significados do fenômeno social segundo a ótica dos sujeitos pesquisados e apresenta como uma possibilidade de se obter não só uma aproximação com aquilo que se deseja conhecer e estudar, mas também, de criar um conhecimento, partindo da realidade.

Segundo Minayo (2004), o objeto das ciências sociais é essencialmente qualitativo. Os dados qualitativos consistem em descrições detalhadas de situações com o objetivo de compreender os indivíduos em seus próprios termos. A realidade social é o próprio dinamismo da vida individual e coletiva com toda a riqueza de significados dela transbordante.

Essa abordagem realiza uma aproximação fundamental entre a relação sujeito e objeto. Ao escolher um objeto, o pesquisador já demonstra certo comprometimento, se aproximando do que deseja pesquisar sem neutralidade. O sujeito constrói a subjetividade, estudando assim, a singularidade pautada em elementos contextuais. Têm-se como elementos essenciais do qualitativo seu caráter oculto à evidência, não se

podendo deduzir, *a priori*, a qualidade dos fenômenos e a diferença de como é interpretada por muitos dos representantes do paradigma qualitativo (Triviños, 1987).

De acordo com Bogdan e Minayo (1987), a pesquisa qualitativa tem o ambiente natural como fonte direta dos dados e o pesquisador como instrumento-chave. Considerando o ambiente constituído por elementos culturais. É também uma pesquisa descritiva, pois as descrições dos fenômenos estão impregnadas dos significados, uma vez que são produtos de uma visão subjetiva. Atuando em nível de significados, procura-se entender o que acontece na vida real e ainda reforçando essa questão na descrição, a palavra ocupa lugar de destaque nesse processo. Os significados, a interpretação, surgem da percepção do fenômeno visto em um contexto. Assim, os pesquisadores qualitativos preocupam-se com o processo e não apenas com os resultados e o produto.

Dessa maneira, optou-se por estudar elementos subjetivos da experiência humana, com a finalidade de entender como o processo e o significado se coadunam com os fatos tal como são vivenciados na ação, para compreender as relações entre trabalho, e a partir de seus conceitos, refletir sobre a saúde mental.

É no campo da subjetividade e do simbolismo que se afirma a abordagem qualitativa, ao possibilitar uma aproximação fundamental entre sujeito e objeto, já que são da mesma natureza. O material primordial da abordagem qualitativa é a fala, que revela as condições estruturais, os sistemas de valores, as normas e símbolos, sendo ela mesma um deles (Minayo, 1993).

Assim, buscando alcançar os objetivos propostos, a presente pesquisa ficou organizada em três etapas empíricas: 1) análise documental para obter informações referentes à levantamentos pertinentes a profissão; 2) entrevistas com os motoristas; e 3) observações do processo de trabalho 4) observação de uma empresa de transporte

coletivo. Essa foi significativa por permitir compreender como se caracteriza enquanto estrutura organizacional para fins de exemplificação de como funciona uma instituição desse tipo.

2.2 – Cenários do estudo

Basicamente, a pesquisa de campo foi realizada em dois cenários, devido às demandas do próprio ambiente natural de pesquisa, fato este que pode acontecer quando se trata de uma pesquisa descritiva numa abordagem qualitativa. Assim, o primeiro constituiu-se em idas até o sindicato dos motoristas de ônibus de João Pessoa, onde foram realizadas as entrevistas com profissionais de diferentes empresas, e o segundo, foi a visita a uma das empresas afiliadas ao sindicato. É importante salientar que houve uma resistência das empresas em permitir o acesso da pesquisadora, em suas garagens. Depois de várias tentativas apenas uma, respondeu positivamente a solicitação, permitindo o acesso da pesquisadora embora todas as outras cinco empresas existentes no município de João Pessoa tenham sido contatadas e solicitadas a participar. E assim mesmo, estipulou a data para as visitas.

A realização da visita a uma³ empresa da cidade de João Pessoa, foi de extrema relevância para compreender em que contexto os participantes estão inseridos, ou seja, qual a dinâmica de relações e de experiências às quais os motoristas estão/são expostos. Através das observações realizadas na empresa, foi possível identificar questões que não emergiram nas entrevistas realizadas no sindicato, por exemplo, o receio que os motoristas têm de que uma determinada peça venha a quebrar e eles tenham que arcar

³ Apesar de, atualmente, a frota de transportes público urbano da cidade de João Pessoa contar com seis empresas, só foi possível visitar uma delas.

com os custos de uma peça nova. Esse receio, por sua vez, acaba se constituindo em mais uma fonte de sofrimento para o motorista.

No que diz respeito à empresa visitada, esta se situa no bairro de Mandacaru, na cidade de João Pessoa estado da Paraíba. É uma empresa voltada para o transporte urbano de passageiros, com atuação no município de João Pessoa, explorando atualmente seis linhas, quais sejam; Mandacaru, Padre Zé, Ilha do Bispo, Bairro dos Ipês, Bairro dos Estados e Bairro das Indústrias.

Segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE, que organiza a empresa por agrupamentos de setores econômicos, de acordo com a portaria nº. 09 de 23 de fevereiro de 1999, a empresa está inserida no grupo C-24 CNAE 60.23-2 – Transporte Rodoviário de Passageiros, Regular Urbano. A seguir apresentam-se dados da empresa que foi visitada.

Quanto à estrutura organizacional, prestam serviços atualmente à empresa, 193 (cento e noventa e três) profissionais. Do total, 157 (cento e cinquenta e sete) trabalham na área operacional, que compreende as atividades de motorista, cobrador, fiscal e controladores de tráfego; 08 (oito) na área administrativa, que compreende as atividades burocráticas em geral; e 28 (vinte e oito) na área de manutenção, que constitui as mais diversas atividades, tais como: mecânico, borracheiro, auxiliar de mecânico, lavador e abastecedor de veículos, etc.

Quadro 1: Número de funcionários da empresa visitada.

	MASCULINO		FEMININO	
	IDADE			
ÁREA DE ATUAÇÃO	ACIMA DE 45 ANOS	ABAIXO DE 45 ANOS	ACIMA DE 45 ANOS	ABAIXO DE 45 ANOS
ADMINISTRAÇÃO	03	03	-	02
OPERAÇÃO	86	71	-	-
MANUNTENÇÃO	11	17	-	-
TOTAL	191		02	

Com relação à administração, o horário de trabalho da empresa é das 08h às 12h e das 14h às 17h, de segunda-feira a sexta-feira, e das 07h30min às 11h30min aos sábados. A manutenção tem o mesmo horário, porém acrescido do turno da noite. Contudo, a operação tem uma carga horária diária de trabalho de 07h20min, em escala de revezamento. A empresa tem uma frota de 40 (quarenta) ônibus com idade média de 3,83 anos sendo 33(trinta e três) rodando e 7 (sete) em reserva.

2.3 – Participantes

Participaram desta pesquisa (16) dezesseis motoristas de ônibus, com idade média de 42 anos, de diferentes empresas de transporte coletivo urbano da cidade de João Pessoa. Como critérios de participação foram estabelecidos os seguintes: estar em atividade e aceitar responder à entrevista. Trata-se de uma amostra acidental, formada pelos motoristas que se fizeram presentes ao ambiente do sindicato durante o período de coleta dos dados. Além desses, foram ouvidos também alguns trabalhadores na garagem

visitada. Com o objetivo de caracterizar a amostra, apresentamos no quadro a seguir, os dados relativos às idades, escolaridade, estado civil e religião de cada participante.

Quadro 02: Caracterização sócio-demográfica dos participantes.

Participantes	Idade	Escolaridade	Estado civil	religião
1	42 anos	Ensino Médio	Casado	Evangélico
2	40 anos	Ensino Fundamental	Casado	Não tem
3	44 anos	Ensino Médio	Casado	Evangélica
4	46 anos	Ensino Médio	Casado	Evangélica
5	52 anos	Ensino Médio	Separado	Evangélico
6	51 anos	Ensino Fundamental	Casado	Católico
7	41 anos	Ensino Médio	Casado	Católico
8	45 anos	Ensino Fundamental	Casado	Católico
9	43 anos	Ensino Fundamental	Separado	Evangélico
10	40 anos	Ensino Fundamental Incompleto	Casado	Católico
11	44 anos	Ensino Médio	Separado	Evangélico
12	46 anos	Ensino Fundamental	Casado	Não tem
13	41 anos	Ensino Fundamental	Casado	Evangélica
14	40 anos	Ensino Fundamental Incompleto	Casado	Evangélica
15	42 anos	Ensino Médio	Separado	Evangélico
16	50 anos	Ensino Médio	Casado	Evangélico

2.4 – Instrumentos

Para obtenção de informações sobre o trabalho dos motoristas, foram utilizados três instrumentos distintos e complementares: 1) análise documental, 2) entrevista semi-estruturada, 3) observações livres da atividade de motoristas em uma garagem de terminal de ônibus.

2.4.1 – Entrevista

A entrevista na pesquisa qualitativa também é marcada por uma dimensão social, ou seja, não se reduz a uma troca de perguntas previamente preparadas e, sim, a uma produção de linguagem com sentidos criados na interlocução. Na entrevista, o sujeito é que se expressa refletindo a realidade de seu grupo. Ela encoraja o sujeito a falar sobre sua área de interesse (Campos, 2001).

Corroborando com essa afirmação, Haguette (2003) cita que a entrevista pode ser definida como um processo de troca entre duas pessoas na qual uma delas, o entrevistador, tem por objetivo a obtenção de informações por parte do outro entrevistado, através de um roteiro.

Nesse raciocínio, Medina (2003) afirma que a entrevista nas suas diferentes aplicações é uma técnica de interação social de interpretação informativa. Pode servir à pluralização de vozes e à distribuição democrática da informação (Paine & Ferreira, 1992).

Para esta pesquisa utilizou-se a entrevista do tipo semi-estruturada, no que se refere a este tipo de entrevista, Queiroz, (1998) assevera que é uma técnica de coleta de dados que supõe uma conversação continuada entre o informante e o pesquisador. As

entrevistas qualitativas são pouco estruturadas sem um fraseamento e uma ordem rígida que estabelece uma fluidez para as perguntas, assemelhando-se a uma conversa, propiciando ao investigador compreender o significado atribuído pelos sujeitos a eventos, situações, processos que fazem parte da vida cotidiana (Mazzotti & Gewandsznajder, 1998). Ao entrar no universo do entrevistado o pesquisador deve estar atento não só para a fala dos sujeitos, mas também ao seu meio. Esse inclui os diversos aspectos do ambiente físico e social e também as interações que o entrevistado estabelece durante a situação de entrevista.

Algumas entrevistas embora relativamente abertas centram-se em tópicos determinados ou podem ser guiadas por questões gerais, oferecendo ao entrevistador uma amplitude de temas considerável, que lhe permite levantar uma série de tópicos e propicia ao sujeito a oportunidade de moldar o seu conteúdo. Quando o entrevistador controla o conteúdo de uma forma demasiado rígida, utilizando uma entrevista estruturada, o participante não consegue contar a sua história pelas suas próprias palavras, e a entrevista não ultrapassa o âmbito quantitativo não aprofundando assim, o que se está investigando.

Nesta pesquisa, o roteiro de entrevista abordava os seguintes aspectos do trabalho e considerados como categorias analíticas para apreensão do objeto de estudo:

- 1- A trajetória profissional;
- 2- A prática profissional cotidiana;
- 3- Relação sofrimento e prazer com o trabalho;
- 4- Relação do trabalho com a saúde;
- 5- Posicionamento frente ao contexto de insegurança.

2.5 – Procedimento para coleta dos dados

Inicialmente, para aproximação do campo a ser pesquisado, realizou-se uma pesquisa a respeito de estudos sobre a questão do trabalho de motoristas de ônibus urbanos. Além disso, foi encaminhado o projeto de pesquisa ao comitê de ética do HULW, setor responsável pela avaliação de estudos dessa natureza na UFPB.

Portanto, essa é a fase do estudo em que se deu a imersão da pesquisadora no contexto estudado. Foram realizados contatos com órgãos ligados direta ou indiretamente com a categoria dos motoristas, a saber: sindicatos, coordenadorias estaduais de saúde do trabalhador situado na DRT (Delegacia Regional do Trabalho), CIOP (Centro Integrado de Operações Policiais) AETC (Associação dos transportes coletivos) e STTRANS.

Nesses contatos iniciais já foi possível obter informações importantes sobre esse contexto de trabalho. A partir dos contatos e visitas, tomou-se conhecimento do número de empresas de transportes desta cidade, bem como do número de frota de ônibus, do número de motoristas e cobradores entre outros.

De posse dessas informações, o passo seguinte foi escolher a empresa a ser pesquisada. As dificuldades, como dito antes, começaram desde as primeiras visitas, uma vez que as empresas resistiam em aceitar a pesquisa, outras pediam para ficar com a carta de apresentação para serem analisadas pelos diretores e só após uma espera que levou até seis meses, informavam o desinteresse no referido trabalho. Essa situação em relação as empresas se repetiu por três visitas e posteriormente, a desistência por parte dos dirigentes.

Decidiu-se então realizar as entrevistas com os motoristas no próprio sindicato. As entrevistas aconteceram em espaços individuais cedidos pelo sindicato dos

motoristas. Os contatos para as entrevistas foram feitos *in loco* em que foram expostos os objetivos e dadas às garantias de sigilo.

Ao contrario das empresas, não houve dificuldade de obter autorização do presidente do sindicato dos motoristas para conversar com os profissionais da área, uma vez que a pesquisadora já estava indicada pelo diretor da AETC (Associação de Empresas de Transportes Coletivos Urbanos de João Pessoa), que concordou com os objetivos da pesquisa, e enviou um cartão para que ela adentrasse no referido sindicato. As entrevistas duraram em média mais de 1 hora e transcorreram dentro do padrão de normalidade, sem nenhuma intercorrência.

Posteriormente, buscou-se novamente manter contato com os donos das empresas de ônibus, mas estes não concordaram em colaborar, com apenas uma exceção. Prevendo maiores impedimentos partiu-se para solicitar uma intervenção via sindicato e via STTRANS. Obteve-se sucesso nesta tentativa, sendo agendada somente para outubro de 2007 a segunda etapa da pesquisa na empresa.

Todos estes fatos são contingências de uma pesquisa que levou a necessidade de alteração no cronograma preestabelecido, iniciando-se, assim a coleta dentro da empresa no mês sugerido pelos diretores executivos.

Na segunda etapa da pesquisa, já devidamente autorizada, optou-se por conhecer toda a empresa e suas atribuições, observando-se a organização do trabalho; as formas de inserções dos motoristas, os diálogos travados entre os trabalhadores, a troca de veículos, entre outros aspectos da atividade e de caracterização da empresa. Neste momento, adotaram-se os critérios metodológicos para a observação das atividades.

De acordo com o tipo de interação, as técnicas observacionais podem ser classificadas em dois grupos: observação participante e não participante e quanto ao

grau de intervenção podem ser: observação artificial (experimental) e naturalista (ambiente real).

Neste estudo foram feitas observações consideradas naturalistas, pois escolheu-se estar em dias alternados a uma garagem de uma determinada empresa e também em finais de ponto de ônibus observando a dinâmica real do desempenho da atividade do motorista de ônibus. Os registros foram anotados em um diário de campo desde os primeiros contatos, o que permitiu uma apreensão mais real de como se caracterizava o campo empírico.

Quanto à observação na pesquisa, Paine e Ferreira (1992) citam que a técnica de colher impressões e registros sobre o fenômeno, através do contato direto com as pessoas a serem observadas ou através de instrumentos auxiliares à observação, colocam-se como uma ferramenta indispensável. Essa permite a obtenção de informações a serem utilizadas como respostas às questões da pesquisa, como também complementação para a entrevista.

O observador, enquanto parte do contexto de observação, estabelece uma relação face a face com os observados. Desta maneira, o pesquisador fica fazendo parte do contexto pela impregnação com o ambiente, pois ele pode, ao mesmo tempo, ser modificado ou modificar o ambiente. Essa técnica se torna importante por propiciar uma variedade de situações ou fenômenos que não são acessíveis apenas por perguntas, mas sim pela própria realidade. A observação não se deve limitar à pura descrição de fatos singulares, sendo necessário compreender como um acontecimento se relaciona com outros acontecimentos. A observação é nesse sentido o encontro de muitas vozes, pois ao se observar um evento depara-se com vários discursos verbais, gestuais e expressivos. São discursos que refletem e retratam a realidade da que os participantes da pesquisa estão incluídos (Minayo, 2004).

Por fim, através de uma pesquisa documental, foi necessário ainda obter informações acerca do número de assaltos na cidade e também dos dados a respeito da saúde dessa categoria profissional. Para se obter mais informações referentes à saúde dos motoristas de ônibus optou-se por procurar o INSS para catalogar dados dessa natureza. Os funcionários do órgão não se omitiram em ceder o material necessário para a análise.

Para obter dados do CIOP (Centro Integrado de Operações Policiais), a dificuldade encontrada foi de o referido órgão apenas disponibilizar descrição estatística do número de assaltos ocorridos em ônibus de forma macro (através de uma declaração em anexo), não sendo autorizado saber quais linhas são mais assaltadas. Esta negação foi justificada por serem esses dados caracterizados como sigilosos. Contudo, dados recentes da AETC demonstram um acréscimo de ocorrências policiais em ônibus.

Em todas as etapas do estudo as informações foram tratadas com respeito, sigilo e ética, sendo seguidos os pressupostos da Resolução 196/96 que trata sobre os aspectos éticos da pesquisa que envolve seres humanos.

2.6 – Procedimentos de análise dos dados

Nesse estudo, a compreensão de conteúdo foi utilizada como base metodológica para a análise dos dados brutos obtidos, com vistas a apreender dos mesmos as unidades temáticas que permitiram relacionar os motoristas de ônibus urbanos e suas condições de trabalho e insegurança como também suas estratégias frente a esse contexto. Segundo Bardin (2002), por Análise de Conteúdo entende-se não um método e sim um conjunto de técnicas de análise das comunicações que visa obter procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens. A análise de

conteúdo possibilita o aprofundamento nos conteúdos, a partir de uma leitura de primeiro plano, na medida em que se relacionam as estruturas semânticas desses conteúdos.

Entre as técnicas passíveis de uso de conteúdo de material qualitativo tem-se a análise da enunciação, análise de relações, análise temática, sendo essa última técnica merecedora de destaque, uma vez que se adequa a pesquisas qualitativas (Minayo, 1999).

Destarte, nesse estudo, procedeu-se à análise dos dados através da *análise temática*. Priorizou-se a partir dos núcleos de sentidos uma associação com as categorias analíticas trajetória profissional; prática cotidiana; relação sofrimento e prazer; trabalho e saúde; posicionamento frente à insegurança. Após fazer esta associação descreveu-se as categorias empíricas que emergiram.

Em termos qualitativos, a presença de determinados temas denota significados importantes no discurso.

A técnica possui fases que se organizam em etapas distintas na análise de conteúdo sendo elas: 1) pré-análise; 2) exploração do material e 3)tratamento dos resultados.

1. Pré-análise

A pré-análise é a fase de escolha de documentos a serem submetidos à análise para posterior formulação de inferências. Essa fase compreende os procedimentos de organização do material selecionados. Neste estudo os documentos constituíram as falas transcritas após cada entrevista. Dentre os procedimentos característicos da fase pré-analítica encontram-se a leitura flutuante e a construção do *corpus*.

- Leitura flutuante: consiste em estabelecer contato com o texto deixando-se invadir pelas primeiras impressões.

- Constituindo o *corpus*: organização do material de maneira que tenha informações sobre normas de validade como exaustividade, que significa a incorporação de todos os aspectos levantados no roteiro; homogeneidade que são as escolhas dos temas, técnicas e interlocutores e, por fim, a pertinência para que os documentos analisados sejam adequados ao objeto de investigação.

Nessa fase de pré-análise, as entrevistas foram gravadas com o consentimento de cada um dos motoristas e em seguida, transcritas e digitadas pela pesquisadora. A partir desse ponto foram submetidas a uma análise de conteúdo manual preliminar como também anotações no diário de campo usadas posteriormente como instrumento auxiliar no levantamento de dados para uma caracterização do campo empírico e dos participantes. Assim, os documentos selecionados para a análise temática possibilitaram responder ao pressuposto de que os motoristas de ônibus convivem com más condições de trabalho, bem como com a violência urbana, que contribui para que eles trabalhem numa situação amedrontadora.

2. Exploração do material

Realizou-se um recorte do texto em unidades de registro (frase de sentido completo). Em seguida fez-se a classificação e a agregação dos dados, escolhendo-se categorias teóricas e empíricas. Nesse estudo a unidade de registro escolhida foi a frase.

3. Tratamento dos resultados

O tratamento dos resultados é a etapa em que os dados brutos são tratados de maneira a serem significativos e válidos (Bardin, 2002). É uma fase interpretativa em que o analista procura desvelar o conteúdo implícito nas comunicações. A concepção do texto em análise de conteúdo é semelhante a uma cortina que esconde o significado.

CAPÍTULO III – RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os dados aqui enunciados e discutidos resultam das informações levantadas por meios dos procedimentos metodológicos discriminados no capítulo anterior. O conteúdo das entrevistas, as observações possibilitaram o surgimento de categorias empíricas oriundas do corpus da pesquisa e foram agrupadas em eixos temáticos. Também fazem parte da referente análise e discussão, os dados do INSS, STTRANS, AETC e CIOP. Como também as estratégias mais importantes utilizadas por estes profissionais.

3.1 – Inserção e trajetória profissional

Através das informações obtidas junto aos profissionais de ônibus com base nas entrevistas realizadas e analisadas como também com o material colhido na pesquisa de campo através dos órgãos competentes da área, possibilitou conhecer como as empresas em geral procedem.

A partir destes foi possível detectar que a forma de inserção no cargo de motorista que se dá a partir de algumas formas, a saber: por indicação de pessoas conhecidas, pelo sindicato que anuncia as vagas disponíveis, realização de teste ou promoção de manobrista da garagem a motorista e por ser um funcionário que já trabalhou na empresa e retorna a mesma. Nos diferentes estratos sociais, os vínculos estabelecidos a partir das redes relacionais denotam a importância para realocação no mercado de trabalho: “Eu já tinha trabalhado lá antes aí já conhecia pessoas da empresa que me indicaram para voltar” (V.S. 45 anos).

Por promoção significa que houve uma sugestão dos próprios motoristas veteranos ao chefe de tráfego uma vez que o candidato a motorista já está vinculado à empresa com função de manobrista, pessoa que trata da manutenção do carro, que é

promovido a operador de transporte urbano. Pode ser ainda pelo sindicato, o qual torna público a existência de vagas para motoristas em determinada empresa. A partir da demanda de uma empresa, encaminha-se o número de vagas aos postos de trabalho. A promoção é a ascensão de motoristas que já trabalharam com caminhões de grande porte, como os de cervejaria, por exemplo na AmBev (Companhia de bebidas das Américas) e detêm um domínio natural da prática desenvolvida nessa empresa e anos de experiência em viagens pelo Brasil.

“Fui promovido para a rua porque lá pela manobra eles tem o conhecimento se você esta apto ou não porque toda, todo manobreiro na sexta-feira tem um treinamento na rua e na rua eu sempre me saí bem porque eu não era um aprendiz eu já era um profissional”(R.S. 45 anos).

Normalmente, ao entrar na empresa após passar pelo setor pessoal, o motorista é encaminhado para o chefe de tráfego que os orienta sobre o que a empresa quer dele, como a empresa procede para observar se o trabalho está sendo cumprido e as metas em relação aos passageiros.

Ao que tange a ascensão profissional dos motoristas que já estão na empresa atuando na área de manutenção, como descrito acima, se faz pelo interesse do candidato em se apresentar ao chefe de tráfego. Caso haja vaga, faz-se um “teste de rua” e, caso seja reprovado pode em outro momento pleitear nova investida.

O denominado “teste de rua” consiste em o candidato à vaga de motorista fazer um percurso pré-definido pelo chefe de tráfego pela cidade no qual se avalia a forma de dirigir e a direção defensiva. O sindicato dos motoristas também dispõe desse

dispositivo, em que o chefe de tráfego pode solicitar que o candidato se dirija ao sindicato e depois é enviado um laudo pelos dirigentes. Os candidatos externos fazem primeiro um teste escrito (anexo 2) e, em seguida, o “teste de rua”.

“Eu trabalhei numa empresa de gás, e numa cervejaria e pra entrar, na empresa que trabalho hoje, foi feito um teste na rua só” (J.B 44 anos)

Outro tipo de ascensão profissional é o dos funcionários que trabalham na área operacional, como por exemplo, cobradores também podem se candidatar ao cargo de motorista, com a diferença de que, por serem cobradores e já possuírem habilidade para lidarem com numerário passam a fazer testes no micro-ônibus no qual o motorista “cobra e dirige”⁴ ao mesmo tempo. Após um período que varia de um mês de empresa para empresa passam para uma vaga no ônibus tradicional.

Para candidatos que já trabalharam com caminhões como, por exemplo, em empresa de cervejarias, gás em domicílio ou empresas de água mineral, há uma triagem. Essa consiste no candidato a motorista passar pelas etapas de entrevista, prova escrita (anexo) e por fim o “teste de rua”. Contudo para os candidatos que já têm experiência em caminhões a triagem é mais rápida, pois passam para o “teste de rua” diretamente. Contudo, os depoimentos mostram um descontentamento referente ao teste que denota uma falta de compreensão, pois quando se erra na avaliação não é dada ao candidato uma segunda oportunidade.

“O instrutor da empresa disse que eu estava com o pé na embreagem e me reprovou, outro colega arranhou a primeira marcha pra a

⁴ Motorista que cobra as passagens e também dirige.

segunda então, reprovou então eu me senti assim mas como é que pode se eu trabalhei com caminhões truncados?”(R.S 45 anos).

A atividade mental, tanto para a Psicologia quanto para a Ergonomia tem significado especial, engloba alguns aspectos que devem ser atendidos pelo motorista para o equilíbrio psíquico ou qualquer outro profissional que, em sua situação laboral, exija uma demanda mental considerável. Guérin et al. (2001) descreve como características que definem a atividade mental; *a recepção de informações, a memória e a vigilância*. Essas, entretanto, são características comuns ao cotidiano, embora sejam mais exigidas em algumas situações. Assim, atividades laborais que implicam em receber e analisar informações, processando e emitindo respostas, memorização de controles, mostradores e botões, mantendo-se por longos períodos em estado de vigilância, podem ser entendidas como atividades que necessitam de elevada participação da função psíquica e atividades cognitivas.

Conforme estudos de Dejours, Dessors e Desriaux (1993), a carga de trabalho pode ser entendida a partir de dois aspectos: o seu *componente físico* (barulho, iluminação, calor, desgaste energético, etc.) e o seu *componente mental*, referente à percepção e ao tratamento da informação necessária à execução do trabalho. No entanto, é importante salientar que o trabalhador inicia um processo de retenção de energia ao estar submetido a essas diversas formas de excitações, que dão origem às tensões psíquicas comumente conhecidas por tensões nervosas.

Nesse sentido, os dados empíricos revelam que o motorista deve manter a atenção constante, precisão na realização das ações, autocontrole, direção defensiva, análise e interpretação das informações fornecidas pelos equipamentos do veículo. A carga cognitiva (ou informacional) refere-se às advindas de exigências cognitivas das

tarefas como, por exemplo, o uso da memória, as decisões, os raciocínios, além disso, as regras relacionadas às tarefas. A pressão mental é a junção dos aspectos psíquicos e cognitivos.

Para Dejours (1982), a organização do trabalho exerce um impacto no aparelho psíquico na medida em que esta organização ignora a individualidade, não permitindo que o trabalhador possa modificar sua tarefa a fim de torná-la mais confortável. Por isso surge o sofrimento que é de natureza psíquica.

Ainda como forma de inserção para os candidatos que vêm de outras empresas ou que se candidata por livre iniciativa, o procedimento se caracteriza por deixar currículo no sindicato, na AETC, nas empresas ou com colegas. No sindicato, obedecem à chegada as 07h00min, pois a triagem é feita antes do início das atividades da referida instituição, os candidatos são bem recebidos pelo presidente do sindicato.

Na AETC se observou a mesma conduta, todas as sextas-feiras o diretor financeiro da empresa recebe o público em geral e pretensos candidatos. Muitas vezes, por ser o diretor um executivo ligado diretamente às empresas da capital, telefona para o proprietário da empresa na presença do candidato avisando que vai encaminhá-lo para uma conversa.

Entre outras questões significativas que emergiram na pesquisa de campo, foi a associação entre possibilidade de maior inserção e a experiência profissional. A qualificação, a partir de cursos profissionalizantes, tem uma atenção um pouco menor. A preferência recai sobre uma pessoa que já venha com a prática.

De acordo com Guérin et al., (2001), uns dos objetivos da análise ergonômica é valorizar a dimensão pessoal do trabalho sem desconsiderar a importância da dimensão

coletiva. Nesse sentido, o resultado da atividade é sempre uma “obra pessoal”, ou seja, sinal de habilidade daquele que produziu. Estar na dimensão sempre pessoal do saber fazer, o ofício ganha sentido em função da profissão do trabalhador e de sua experiência.

Nesta categoria inserção profissional o “teste de rua” se caracteriza como a modalidade mais utilizada pelos dirigentes para absorver mão de obra, pois quando se tem experiência anterior facilita a contratação final.

3.2 – A prática profissional cotidiana e os problemas enfrentados

Com relação a execução do trabalho propriamente dito, os depoimentos dos motoristas referiram-se a ausência de treinamentos, informação, de preparação adequada para lidar com o público e também da falta de conhecimento prático. Essas questões estão dimensionadas em dois eixos, um positivo e outro negativo. Se por um lado que existe na empresa, treinamentos que se caracterizam como palestras sobre assuntos pertinentes a profissão por outro, estas palestras não atendem ao que realmente seria o mais importante na percepção dos motoristas como, por exemplo, campanhas que incentivem os usuários a tratarem com mais respeito esta categoria. Percebe-se nas falas dos participantes que os treinamentos são insuficientes

“Olha, o que pode melhorar ,eu digo a você com toda sinceridade, é o treinamento. ele não ajuda o motorista só no caso da direção defensiva que as vezes é que tem evitado muito de acontecer coisas piores aqui na cidade”(C.B.48 anos).

A insuficiência de palestras sobre os problemas que eles realmente enfrentam refletem-se em uma insegurança de como eles devem agir para não perderem “a cabeça frente” por exemplo, às situações de agressão verbal e as vezes físicas, de alguns passageiros / usuários.

Outro tipo de treinamento é a direção defensiva, similar à feita em auto-escolas, que disponibiliza cartilhas sobre como agir no trânsito (anexo). Os motoristas recebem ainda palestras sobre incêndios, como usar extintores, sobre o tabagismo e a obesidade entre outros temas. Entretanto, as situações relatadas nos depoimentos revelam que os treinamentos prescritivos não os ajudam na atividade real que eles enfrentam em suas respectivas jornadas como se pode perceber no depoimento abaixo:

Houve uma reunião lá que disseram: “você tem que dar atenção melhor ao passageiro” e eu fiquei de pé e disse: “olhe como é que eu posso dar um bom atendimento ao passageiro se eu não tenho nem tempo para dar atendimento a mim?” (J.E 51 anos).

Quanto a jornada de trabalho, verificou-se que esta dura em torno de sete horas e vinte minutos, entretanto, seu prolongamento com a realização de horas extras é constante. Essa prática possui para os motoristas um significado duplo: ao mesmo tempo em que reclamam de cansaço mais, são obrigados a fazê-las devido o salário ser baixo.

Quanto aos intervalos de descanso, verificou-se que nem todos os motoristas têm horário para refeição. As pausas entre as viagens dependem das condições da operação, sendo que a pressão do tempo é constante. Essa pressão é exercida, segundo os entrevistados, pelos passageiros. Diversos motoristas trabalham em horários que se

estendem pela madrugada ou que tem seu início nesse período, sendo essa situação e desgastante além da ausência de férias que também é causa sofrimento.

“Muitas vezes o que atrasa a viagem não é a quantidade de gente, e sim a quantidade de paradas”(…)“Eu dobrei uma época 45 dias diretos e tirei as férias de outro, ficando sem as minhas” (C.O 52 anos).

A empresa tem o foco sempre na visão positiva do transporte no que se refere ao conforto do veículo para o usuário e negligencia o relacionamento interpessoal dos motoristas com os passageiros, não primando pela melhoria deste profissional e nem de como ele lida com este problema que afeta seu desempenho. A imagem pública da empresa é o que mais importa para os dirigentes, os trabalhadores citaram que para eles, não importa se estão sendo mal tratados pelos usuários e sim de entregar o carro sempre em boas condições e se a renda do carro esta sempre alta.

“A preocupação do dono da empresa é a renda do carro. você é um mau motorista se você entregar o carro para garagem com defeito se você começar a levar carro pra garagem com defeito recusando o carro com algum defeito ele bota você para fora, você é um cara problemático para o carro”(M.S 40 anos).

Segundo depoimentos dos motoristas a empresa possui uma gestão autoritária, onde prevalece o controle por meio de uma supervisão rígida e punição dos trabalhadores que não seguirem as normas. Estas são repassadas pelos treinamentos e/ou palestras ministradas. Através de um formulário a cada final de viagem, os

motoristas podem descrever se o carro apresenta defeitos e como está o desempenho do veículo entre outros. São essas as normas a serem observadas sobre o que os veículos não devem apresentar:

1. Defeito que implique em desconforto para os passageiros.
2. Falta de higiene no interior do veículo, antes do início da operação.
3. Falta ou defeito parcial da iluminação interna ou do painel de itinerário.
4. Defeito no funcionamento da porta de embarque ou desembarque ou em saída de emergência.
5. Falta ou defeito em assento ou encosto de banco
6. Falta ou defeito em indicador de direção, luz de freio, lanterna ou farol.
7. Falta ou defeito em retrovisor interno e/ou externo.
8. Falta ou defeito em velocímetro, hodômetro, tacógrafo, extintor de incêndio, triângulo ou em outro equipamento obrigatório exigido, pelo ANTP/PB, para o serviço.
9. Falta ou defeito no funcionamento de buzina, limpador de pára-brisa, motor de partida ou alçapão do teto.
10. Programação visual não especificada pelo ANTP/PB para o serviço.
11. Defeito ou falta de cinto de segurança.
12. Pneu que resulte em risco para a segurança de passageiro ou de terceiro.

Estas normas estabelecem comportamentos esperados dos motoristas visando assegurar o bom funcionamento do transporte público. Observa-se também que este profissional deve possuir grande responsabilidade durante o serviço. Contraditoriamente, elas podem sobrecarregar os motoristas, especialmente por criar situações em que o cumprimento literal das regras causa excessivas paradas durante as viagens e inevitáveis conflitos frente aos passageiros. Assim eles fazem questionamentos a si próprios a saber: Como saber se que um passageiro transporta produto perigoso? Como explicar ao fiscal sobre o não embarque de pessoa embriagada, quando a reclamação do usuário pode ocorrer depois do efeito da bebida? Como não exceder a lotação permitida se os veículos nem sempre indicam o número máximo de passageiros? Como conseguir fazer

os passageiros a mais descerem do ônibus, quando todos querem seguir viagem? Como não trafegar com a porta aberta se os passageiros se recusam a descer ou desobstruir a passagem?

Enfim, como dar conta de todos esses controles e ainda estar atento ao trânsito e cumprir no tempo esperado o trajeto para não prejudicar o andamento dos serviços e não sentir-se inseguro com toda esta situação?

Através dos depoimentos é nítida a preocupação do motorista com a qualidade do seu trabalho e das limitações impostas pelos dirigentes.

“Ele vai explicar sempre a maneira da gente trabalhar correto ter paciência sempre no trânsito, com o usuário para não acidentar nenhum usuário é sempre assim sempre orientando a gente né a trabalhar correto a seguir sempre as normas” (J.E. 51 anos).

Para os trabalhadores darem conta do trabalho prescrito, e corresponderem às expectativas da organização e não adoecerem, eles utilizam estratégias de enfrentamento contra o sofrimento, tais como conformismo, individualismo, negação de perigo, agressividade, passividade, entre outras. De acordo com Dejours (1987), a utilização dessas estratégias de defesa propicia proteção do sofrimento e a manutenção do equilíbrio psíquico por possibilitar o enfrentamento e a eufemização das situações causadoras do sofrimento.

Diz-se, então, que o trabalho prescrito, a tarefa, é a definição daquilo que deveria ser feito segundo as especificações dadas, oralmente ou por escrito. É o resultado antecipado, fixado dentro de condições determinadas para a realização do objetivo

proposto pela instituição, nas quais, utilizando-se dos meios disponíveis neste ambiente o homem desenvolve uma certa atividade (Guérin et al., 2001).

Por sua vez, o trabalho real, a atividade, é entendido como sendo o modo como o homem, numa determinada situação de trabalho, se relaciona com os objetivos propostos, a organização do trabalho e os meios fornecidos para a realização do trabalho. Em outras palavras, é o modo pelo qual ele desenvolve e realiza a tarefa (trabalho prescrito), resultando numa “criação pessoal”, singular, que irá contribuir para a construção da sua identidade. A atividade, portanto, é uma estratégia de adaptação à situação real de trabalho, objeto da prescrição, é o que realmente se faz (op.cit.).

Foi os estudos desenvolvidos pela Ergonomia Situada francesa que chamou a atenção, para a importância da existência dessa defasagem entre o trabalho prescrito-irrealizável e o trabalho real- o que envolve a atividade mental do trabalhador, e as adaptações por ele realizadas para poder dar conta da execução da tarefa. São elas que possibilitam o reconhecimento de um processo de regulação da produção. É ele que deve gerir esta defasagem que acarreta sérios comprometimentos físicos, mentais e psicoafetivos (Vieira, 2000).

3.3 - Condições de trabalho e saúde

O não atendimento das necessidades básicas.

Devido a própria característica do trabalho, figuram nessa categoria empírica a falta de locais apropriados para o atendimento das necessidades básicas. Os motoristas ficam preocupados sem saber o que vão comer, já que eles fazem as refeições fora de casa, muitas vezes uma comida de qualidade ruim além dos da variabilidade dos

horários das refeições. Inclusive eles ficam longos períodos sem se alimentar por não haver um intervalo entre uma viagem e outra (horário apertado).

Foram descritas também as necessidades orgânicas (sede, necessidades fisiológicas e de descanso) não atendidas em prol do cumprimento de um horário sem intervalos entre viagens que compromete o bem estar físico e psíquico. Diante disto, os participantes recorrem com frequência ao termo estresse como uma sensação constante no trabalho: *“É o seguinte você não tem hora pra comer se você for almoçar é nas carreiras pra ir rodar não tem hora pra largar tem hora pra pegar, Isso dificulta muito o lado profissional”*(R.M. 45 anos). Nestes dois depoimentos vemos a relação direta com problemas de saúde:

“(...) nos terminais de ônibus eu comia toda porcaria, mortadela sem estar fritada e sem estar assada, cheia de mosca eu to levando uma marmita térmica agora então quando tem o horário de lanchar eu agradeço a Deus chegou a hora de eu lachar!” (J.N. 42 anos).

Como o trabalho dos motoristas é rigidamente planejado (horário, trajeto, conduta) e fiscalizado pela empresa soma-se a essas, o fato dos usuários poderem denunciar a prestação do serviço, caso achem errado, o que criam situações geradoras de sofrimento psíquico. Resta-lhes lançar mão de estratégias para lidar com este contexto, e no que se refere a alimentação eles procuram trazer de casa. marmitas para consumir durante a jornada de trabalho. Corrobora-se aqui o que foi relatado no estudo de Pinto (2002), a fiscalização é uma constante no cotidiano desses trabalhadores, havendo vários tipos de fiscais, inclusive um tipo de fiscal que circula nos ônibus disfarçado, para avaliar o cumprimento das normas.

3.3.1 O veículo descrito como “fornalha”

Sabe-se que diferentes fatores podem afetar a produtividade no trabalho. Assim, aspectos relacionados à inadequação das máquinas, ou postos de trabalho, por exemplo, podem provocar problemas de saúde como dores de cabeça e nas costas, estresse psicológico e fadiga. Figueiredo (1999) mostra que determinados fatores como temperatura, o nível de ruído, as vibrações, a iluminação, entre outros, também podem favorecer ou não a adaptação ao posto de trabalho e produzir sentimentos de monotonia, fadiga, estresse e/ou afetar a motivação no trabalho. Fatores causados pela falta de climatização do motorista causa, inclusive, fortes queimaduras em braços e pernas face a temperatura do motor. A seguir exemplos dessa vivência

“(...) O sol quando ele bate de frente pro ônibus ele atinge o painel geral e queimando o motorista Tenho pelos nos braços e pernas que não crescem mais já recusei um carro não agüentava a quentura não o motorista anterior tinha adoecido tinha assado isso aqui dele todinho(braços)” (M.S. 52 anos).

O contato contínuo com a temperatura elevada foi destacado como importante fator de desconforto. A cabine é descrita como precária devido ao calor em excesso e à falta de ventilação no local. Essa é decorrente, em especial da localização do motor na parte dianteira do veículo, sendo agravada pela vedação deficiente. Outros fatores que contribuem para a elevação da temperatura são: uma má circulação de ar no interior dos veículos, o acúmulo de passageiros em horários de ‘pico’ e a própria temperatura externa. Eles destacaram-se com frequência a temperatura elevada, sendo que variações ou temperaturas muito baixas aparecem com menor frequência. Essas variações são referidas como causas de doenças do aparelho respiratório. Há ainda a clareza

excessiva decorrente do reflexo do sol no vidro de outros veículos, tais aspectos conjugados provocam também em desgaste mental. O depoimento abaixo atestam os danos daí decorrentes:

“Se você analisar hoje ta operando um computador dentro de uma sala fechada sem nenhum ventilador sem nenhum ar condicionado sintase como um motorista operando um ônibus se você não tem uma ventilação sem seu corpo se sentir ventilado receber aquele oxigênio sem ventilador sintase um motorista é uma fornalha”(F.S. 43 anos).

A inadequação entre o indivíduo e o ambiente de trabalho pode conduzir o indivíduo a uma situação com elevado risco para sua saúde física e mental, resultando em sofrimento. Em alguns casos, os motoristas recorrem a improvisações para melhorar o desconforto vivido, no que tange a temperatura elevada à estratégia utilizada em consenso pelos motoristas de ônibus, é a de colocar um pedaço de madeira para sustentar a abertura de ar que tem no centro do ônibus.

O consenso entre indivíduos de uma mesma situação de trabalho são práticas reguladoras como modos de adaptação de defesa contra o sofrimento. São muitas vezes ditos como macetes mais na verdade são princípios reguladores da atividade (Cru, 1995 apud Neves et al, 2004).

Emerge ainda como uma condição de insegurança o monitoramento insuficiente das condições de segurança do veículo, que muitas vezes roda com pneus ou peças danificadas, pois nem sempre são respeitados os prazos de troca dos componentes do veículo.

“Aí que pega você bota o horário impressado num carro sem a mínima condição de trabalho, bagaceira como tem na mandacaruense, na marcos da silva, tem na boa viagem carro que não tem a mínima condição de segurança pra você andar feito um maluco desembestado pra cumprir um horário que não tem como cumprir” (S.S. 46 anos).

Um outro aspecto que se torna fonte de incômodo referente a este contexto, é o aparelho de som instalado em alguns veículos, pois motorista e cobrador muitas vezes discordam a respeito do volume e tipo de música a se ouvir.

3.3.2 - Falta de descanso e sonolência

A atividade dos motoristas como já referido, se revela bastante significativa, pois se trata de atividade essencial à população de muita responsabilidade. A ocorrência de erros no trabalho do motorista, pode ocasionar acidentes que colocam em risco a vida de um grande número de pessoas. Os estudos a respeito das condições de trabalho de motoristas no transporte coletivo são relevantes pois revela os desgastes acarretados pela insegurança a qual seu trabalho é permeado (Ramos, 2004).

De acordo com os dados empíricos da presente pesquisa, pode-se inferir que há uma correlação importante entre as condições de trabalho e o adoecimento, tanto em relação às causas de desgastes, quanto às conseqüências para a saúde. A análise das condições de trabalho dos motoristas de ônibus urbano é tarefa complexa, em decorrência dos diversos aspectos que caracterizam a atividade, isto porque o motorista

exerce suas funções “extra-muros” da empresa, o que imprime maior diversidade de imprevistos o que torna ampla a análise desse trabalho.

A sonolência dos trabalhadores acarreta risco de acidentes com motoristas de ônibus devido ao fato de que os baixos níveis de alerta se acentuam, associados à falta de descanso destes profissionais (Folkard, 1990). A questão do sono associada em algumas falas à queda de cabelos e ao envelhecimento precoce, é expresso da seguinte forma: *Eu nem era careca, meu cabelo era bem pouco eu comecei a trabalhar nisso eu com uns arrebitos pesados (remédio pra não dormir), perdi os cabelos da cabeça quase tudo, esse olho aqui o direito eu perdi 60% eu não vejo nem preto (N.J.42 anos)*

Os impactos oriundos das condições de trabalho refletem-se nos operadores, na empresa e na sociedade. Ressalta-se que não podemos de imediato, estabelecer uma relação de causalidade direta entre estas condições e o aparecimento de distúrbios, pois uma série de componentes sociopsico-biológicos interferem neste processo.

As condições de trabalho vivenciadas pelos motoristas refletem-se em sua saúde física, saúde mental e no seu relacionamento ‘fora do trabalho’, com familiares e amigos, podendo levar até mesmo à comportamentos auto destrutivos e de grande risco para a sociedade como o consumo de álcool.

Neste contexto, a exposição freqüente aos ruídos, do motor, do trânsito, etc., destaca-se ocasionando distúrbios emocionais, tais como irritação e dificuldades de concentração, dores de cabeça, aumento da pressão arterial, problemas digestivos e cardiovasculares, decorrentes do stress e, até mesmo, a perda auditiva. Foram relatados sonhos com o barulho do ‘dia-a-dia’ e diminuição da paciência e carinho com filhos.

A temperatura excessiva a qual o motorista encontra-se exposto é uma das causas de varizes, desidratações e contribui também para o stress, aumentando a irritabilidade e diminuindo a concentração. À iluminação são atribuídos problemas de vista e cansaço.

Outro aspecto relevante é a posição ergonômica incorreta, que representa um sério risco à saúde. O motorista trabalha sentado por diversas horas, acionando diversos comandos com membros inferiores e superiores ao mesmo tempo, sendo a embreagem o que requer maior esforço. Muitas vezes é necessário assumir uma postura intermediária entre a sentada e a semi-sentada. A esta postura fatigante são atribuídos problemas de coluna, hemorróidas, varizes, problemas renais e fadiga muscular.

O trânsito, o contato com passageiros e a pressão decorrente das exigências de cumprimento dos horários são fatores que tornam o cotidiano de trabalho extremamente estressante e criam um clima de permanente nervosismo.

Além destas repercussões, outro aspecto relevante que sustenta e amplia as consequências nocivas do trabalho estressante: a contaminação da vida ‘fora do trabalho’ pelos fatores ansiogênicos peculiares a essa função (DEJOURS, 1988). As repercussões de condições de trabalho penosas são, muitas vezes, de difícil identificação. O sofrimento é escondido, negado. Apenas quando os comportamentos tornam-se discrepantes desperta-se para esta questão. Entretanto, ainda que as repercussões sobre a saúde mental apareçam de forma velada e sempre com referência a outras pessoas, é enunciada continuamente nas falas dos motoristas, reconstituindo a percepção do trabalho realizado como desencadeador de determinado desequilíbrio psico-emocional.

Entre os principais impactos organizacionais das condições de trabalho penosas, destacam-se o aumento do absenteísmo, da rotatividade e dos conflitos. Segundo Dejours (1988), pode acontecer que um trabalhador, isoladamente, não consiga manter os ritmos de trabalho ou manter seu equilíbrio mental. Forçosamente, a saída será individual. Duas soluções lhe são possíveis: a saída do emprego ou o faltas contínuas.

É a ausência ao trabalho que permite a continuidade na empresa. “O sofrimento mental e a fadiga são proibidos de se manifestarem numa empresa. Só a doença é admissível. Por isso, o trabalhador deverá apresentar um atestado médico, geralmente acompanhado de uma receita de psico-estimulantes ou analgésicos. A consulta médica termina por disfarçar o sofrimento mental: é o processo de medicalização, que se distingue bastante do processo de psiquiatrização, na medida em que se procura não somente o deslocamento do conflito homem-trabalho para um terreno mais neutro, mas a medicalização visa, além disso, a desqualificação do sofrimento, no que este pode ter de mental”. Dejours (1988)

O absenteísmo, ausências do empregado ao trabalho, foi atribuído nas entrevistas realizadas, inicialmente, à rejeição aos horários, em especial nos finais de semana. Outros motivos apresentados, em ordem de importância foram: desejo de ser demitido, trabalho desgastante, doenças e problemas particulares. O absenteísmo desencadeia uma série de transtornos organizacionais, em especial relacionados à sobrecarga de trabalho para outros empregados.

Outra consequência organizacional importante, referente às condições de trabalho, é a rotatividade de motoristas. Ressalta-se, porém, ser esta uma característica do setor e que a precariedade das condições de trabalho não é o único fator que influencia na rotatividade.

As condições de trabalho dos motoristas têm relevância social e política, pois as condições penosas refletirão no tratamento rude aos passageiros, na direção agressiva e na depreciação do instrumento de trabalho. Estas práticas diminuem a qualidade e aumentam o custo deste serviço.

3.3.3 A pressão vivida no trânsito e os riscos de acidentes

Essa categoria empírica diz respeito às principais ameaças à segurança dos motoristas que decorre de um conjunto de aspectos que compõem o trânsito em uma cidade ou seja; o grande fluxo de veículos e pessoas em alguns pontos da cidade o que aumenta a exposição a acidentes; a imprudência de outros motoristas; a inexperiência dos alunos de auto-escolas no trânsito, bem como a localização inadequada das paradas de ônibus.

“(...) tudo tá na frente ali, tudo irá cair sobre você(...) você é responsável geral por muita coisa ali(...) na hora que você está operando um ônibus você é responsável por tanta coisa ali que muitas vezes você nem imagina(...)se for colocar tudo na cabeça ali você não trabalha não (J.C.43 anos).

O medo de sofrer ou ocasionar um acidente é ressaltado como uma falta de organização da malha viária da cidade. Essa possui paradas bem próximas, dificultando o embarque e desembarque dos passageiros e também o tempo para fazer o itinerário fica prejudicado, pois esses profissionais para cumprir o horário muitas vezes “queimam a parada” ao não atender um passageiro que sinaliza para pegar o ônibus e sendo posteriormente denunciado pelos usuários.

“No momento que o motorista da à partida no ônibus, e tem problema do passageiro cair ou imprensar ele com uma porta, sempre estes transtornos acabam sobrando para o motorista porque além dele ficar obrigado de comunicar a empresa se explicar na empresa na maioria das vezes se for caso mais grave vai pra justiça Isso pra cima do motorista é uma bomba, muito difícil, além do trabalho que é muito cansativo e estressante”(M. M 40 anos).

Quando se fala em motorista de ônibus, logo vem a relação com acidentes de trânsito, por ser uma profissão que tem como local de trabalho o próprio trânsito. É importante destacar que não é objetivo deste estudo estabelecer umnexo causal entre as queixas de saúde relatadas nas entrevistas aos altos índices de acidente, o que demandaria um aprofundamento junto ao serviço de assistência médica. Contudo observou-se que na profissão do motorista de ônibus o fator saúde encontra-se como mais preocupante do que as situações que envolvem acidentes. As condições de trabalho dos motoristas provavelmente favorecem mais ao adoecimento.

A esse respeito, dados do INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social) mostram a quantidade de benefícios concedidos, por espécie, para empregados motoristas de transportes públicos de João Pessoa de todas as (seis) 6 empresas existentes na cidade de João Pessoa compreendendo o período de junho de 2003 à junho de 2007.

Quadro 03: Quantidade de benefícios concedidos, por espécie, para empregados motoristas de transportes públicos de João Pessoa

ESPÉCIE	TOTAL	%
31 - Auxílio-doença	387	88,8
32 - Aposentadorias por invalidez	2	0,5
41 - Aposentadorias por idade	5	1,1
42 - Aposentadorias por tempo de contribuição	34	7,8
91 - Auxílio-doença – acidente do trabalho	8	1,8
TOTAL	436	100,0

Segundo essa pesquisa, *as doenças relacionadas aos rins, coração, coluna e pele* são as mais indicadas como recorrentes pelos motoristas.

No caso da cidade de João Pessoa, o grande fluxo de automóveis também está associada à falta de planejamento da cidade que tem como ponto mais difícil, de gargalo, em uma das maiores avenidas da cidade. O congestionamento acarreta o ter que parar em locais inapropriados tanto pelas paradas que são muito próximas quanto pelo horário apertado.

“O trânsito na Epitácio Pessoa é muito agitado/ problema de trânsito é colisão/ tem muitas “prezepadas”/ ali qualquer piscada de olho/ qualquer desviozinho ali você pode dar uma batida/ é fatal/ é arriscado/ esta avenida/ muito com trafego de veículos/ na Epitácio Pessoa”(C.X. 50 anos).

Observou-se que uma das principais fontes de pressão no trabalho de motoristas de ônibus se referem a questão do trânsito, atenções redobradas ao conduzir no trânsito

e ainda segurança e responsabilidade no dirigir. De acordo com Evans & Carrière (1994) todo esse contexto gera em conjunto diversas situações de fadiga e estresse.

Parte dos problemas de saúde e comportamento dos motoristas de ônibus podem estar relacionada à determinados aspectos das viagens urbanas. Assim, características específicas do percurso e itinerário das linhas urbanas podem ser consideradas para análise do ambiente de trabalho dos motoristas de ônibus. Estritamente falando, o *percurso* refere-se ao deslocamento ou trajeto a ser executado numa viagem enquanto o *itinerário* relaciona-se à descrição dos caminhos utilizados para cumprimento do percurso. Assim, itinerários diferentes podem ser utilizados para executar-se um mesmo percurso. A escolha deste ou daquele caminho, porém, nem sempre é possível, especialmente entre motoristas de ônibus urbano. Essa limitação de escolhas por parte do motorista de ônibus pode implicar em uma exposição mais ou menos regular a determinados eventos do meio urbano que podem ser estudados como características do contexto das viagens urbanas.

De maneira mais ampla, as características de um itinerário podem incluir não apenas aspectos como as condições de asfalto, iluminação e sinalização, mas também aspectos sócio-contextuais da dinâmica existente no momento das viagens. Características da população de passageiros (escolares, idosos, etc.) e o relacionamento existente entre esses e os motoristas, variações no fluxo de embarque e desembarque, condições de trânsito e pressões de horário, por exemplo, fazem parte da dinâmica das viagens e podem ser consideradas como aspectos do itinerário.

As múltiplas demandas que chegam aos motoristas de ônibus os colocam frente a situações de insegurança constante e de competição com seus próprios colegas. O trânsito que deveria ser um espaço social humanitário, tendo como princípio o respeito

às normas e regras estabelecidas (Cláudio, 2006), ultimamente tem sido caracterizado por inúmeras competições pelo uso do espaço físico. Emergindo dessa problemática, as travessias inadequadas de pedestres, as agressões, as condutas e ultrapassagens inadequadas de veículos são mencionadas como fatores que estressam os motoristas. Como se observa no relato a seguir:

“Você sai do terminal e tem 52 minutos pra fazer o percurso todinho e voltar 52 minutos e se não der tempo, se o carro não oferecer condições pra você andar com ele ligeiro, aí você está desesperado no trânsito olha você fica buzinando, o povo sai da frente aí você olha para o relógio nervoso(...) vem estresse, vem tudo” (F.S.42 anos).

Quanto às condições de trabalho, o trânsito destaca-se como importante dificuldade ao desenvolvimento do trabalho dos motoristas. Com o crescimento urbano e aumento da frota de veículos, constata-se um aumento significativo na ocorrência de acidentes e na mortalidade decorrente desses. Calcula-se que, por ano ocorrem no Brasil cerca de 700.000 (setecentas mil) mortes em consequência dos acidentes de trânsito e mais de quinze milhões de feridos em todo o mundo (Sá, 2006). Ressalta-se, porém, que a mortalidade é maior no transporte rodoviário. As queixas dos motoristas quanto ao trânsito são constantes. As cobranças são duais, há a necessidade de desenvolver maior velocidade em função do tempo, mas os passageiros queixam-se da velocidade. Aliado a isso, os motoristas criticam a disposição de alguns pontos de parada de ônibus que por serem próximos um dos outros dificultam o desembarque dos passageiros quando pára mais de um ônibus.

Para superar atrasos oriundos do trânsito, muitas vezes os motoristas têm estratégias que poderiam causar acidentes, cabendo ao órgão gestor (STTRANS) e à empresa rever os itinerários e tempos necessários. As dificuldades encontradas no

trânsito refletem-se diretamente no relacionamento com os passageiros. Outra queixa constante relaciona-se a exposição aos riscos e responsabilidade nos acidentes, em especial à responsabilidade financeira. O pagamento de multas é, também, representado como responsabilidade excessiva.

“Um exemplo é a chavinha de seta do pisca-pisca ali você trabalha com ela toda hora todo instante se você quebrar você paga uma chave de seta o valor agora chega quase 300,00 a vida da gente diária é essa, a gente reza pra realmente não quebrar” (F.S. 44 anos).

Conforme Pinto (2002), a responsabilidade excessiva existe e o motorista necessita de calma e de tranqüilidade, especialmente nas situações de riscos de acidentes. O trânsito é considerado um fator de sofrimento para o motorista uma vez que é um fator que foge a seu controle.

3.3.4 - A pressão do tempo: “os horários apertados”

A pressão para cumprimento de horários, por exemplo, pode atuar negativamente sobre comportamentos de motoristas. Porém, pouco tem sido relatado sobre a influência que aspectos específicos que produzam perda de tempo nas viagens possam ocasionar sobre motoristas. Observa-se também que aspectos dinâmicos das viagens como as condições de trânsito, fluxo de passageiros e outros contratempos muitas vezes podem provocar atrasos. Mas, os efeitos que esses eventos podem apresentar, geralmente, são analisados em conjunto. Os efeitos isolados de contratempos específicos nem sempre são considerados: *“Tem de saber se o tempo dado pela*

empresa dá pra fazer o percurso(...). se não a gente fica feito maluco, desembestado para cumprir o horário” (G.J 52 anos).

Nos depoimentos aqui coletados, os *engarrafamentos e os outros veículos da via* foram os aspectos que causaram maior irritação aparente nos motoristas, que como sabemos tem causas estruturais, da falta de reorganização da própria circulação dos indivíduos pelo sistema viário das capitais brasileiras. No entanto, o tempo perdido nos engarrafamentos é, compensado pelos motoristas que recorrem a altas velocidades nos trechos em que isso é possível ou no final das linhas.

“Vocês tão programado nas diárias para terminar para repouso às 09h00min da manhã aí você tá sabendo que quando voltar você vai parar pra repouso, para tomar café você desce pra a cidade aí acontece que lá no viaduto bateu um carro, engarrafou você perdeu seu repouso ficou sem comer eles não repõem, qual o direito?”(V.C. 50 anos).

Para o Departamento de Estradas e Rodagens (DER, 1998), o planejamento urbano e o sistema viário como um todo não acompanharam o aumento mundial da frota de veículos, o que traz como conseqüências os congestionamentos, os ruídos e a emissão de poluentes. A instituição aponta ainda os transportes coletivos e as bicicletas como meio de transporte que podem contribuir para a diminuição dos engarrafamentos, bem como do ruído e da emissão de gases tóxicos pelos motores dos carros.

A conservação da pista é outro aspecto que pode dificultar a atividade de dirigir e o cumprimento da tarefa. Em geral, essa conservação na cidade de João Pessoa, pôde ser classificada neste estudo, como razoável, oscilando de pistas bem conservadas a pistas pessimamente conservadas. Interessante observar que foram consideradas "linhas

boas" pelos motoristas aquelas em que os passageiros são "mais educados" e, "ruins" aquelas onde os passageiros são "mal - educados".

As más condições das vias, ruas irregulares, ou seja, alagadas com a chuva, sem asfalto, estreitas e esburacadas foram percebidas pelos motoristas como importantes fatores de sofrimento, pois essas condições, muitas vezes, dificultam o fluxo do trânsito. Para enfrentar esse fato, os motoristas encontram como solução, cortar trechos do itinerário, dirigir na contramão, desviando dos buracos, principalmente em bairros considerados menos asfaltados, fazendo com que atrasem também o horário do percurso de terminal a terminal.

Segundo Sato (1991, p.99), “os motoristas de ônibus mostram mais sinais de stress psicológico e fisiológico quanto maior a pressão do tempo para realizar o seu trabalho”, uma vez que o motorista não tem controle sobre as condições de tráfego.

Segundo (Câmara, 1994) a tarefa de dirigir é altamente estressante e os motoristas estão sujeitos a estresse que pode afetar a saúde mental, nível de concentração e assim aumentar a probabilidade de riscos de acidentes levando em consideração as baixas condições de trabalho. Percebeu-se abaixo que a vivência da grande responsabilidade que recai sobre eles, se torna um fator de sofrimento psíquico.

3.3.5 - Falta de educação no trânsito (pedestres).

No que se refere a falta de educação no trânsito, observou-se que ela é fonte de transtornos ao motorista. Os outros motoristas, tidos como imprudentes e inexperientes,

as brigas com os passageiros entre outros. A empresa neste caso só vêem um lado que é a do usuário. *“O que pode melhorar eu digo a você com toda sinceridade mais educação no transito/ a partir do momento em que a gente não se respeita aí nada da certo” (M.M. 51 anos).*

Esses profissionais por estarem lidando com todo tipo de gente muitas vezes são vitimas ate de assédios sexuais, as paqueras, os *flertes* e quando não correspondem são muitas vezes vitimas de denúncias⁵ infundadas por parte da pessoa que não foi correspondida em sua investida.

“Devia ter um controle de quem liga pra falar da gente as vezes as neguinhas ligam falando que a gente paquerou ou colocou mulher entrando sem pagar”(J.F. 41 anos)

Os motoristas imprudentes são aqueles que apesar de saberem dirigir, causam algum tipo de delito e, os motoristas inexperientes são os que estão nas auto-escolas. A insegurança vivida nesses caos se reflete no medo que estes profissionais têm de estarem com tantas responsabilidades e algumas que fogem a seu controle, pois o trânsito é imprevisível.

⁵ Existe um número de atendimento telefônico, que as pessoas podem ligar para denunciar o comportamento que julgar inadequado por parte do motorista e pessoas ligam para se vingar de alguma forma quando acontece caso de paquera não correspondida dizendo inverdades sobre o profissional.

“Tem muita gente que não sabe trabalhar/ de repente passa na frente da gente/ breca de vez na frente da gente/ a atenção da gente é redobrada/ Se a gente não trabalhar pra gente e pra os outros a gente bate todo dia e toda hora/ a tensão da gente é demais” (N.J. 42 anos).

Outro aspecto significativo a ser mencionado, se refere às diferentes demandas, muitas conflitantes, que geralmente decorrem da relação mantida entre os motoristas e diferentes atores; tem os pedestres, pessoas que estão no trânsito em outro carro e até mesmo aquelas que guiam carroças. Diante dessas demandas, o tratamento dispensado pode ocorrer de diferentes maneiras e, até certo ponto, não aceitar as provocações do usuário pode vir a ser uma estratégia utilizada

As relações humanas ocorrem em decorrência do processo de interação. Em situações de trabalho, compartilhadas por duas ou mais pessoas, há atividades a serem executadas, bem como interações e sentimentos recomendados: comunicação, cooperação, respeito, amizade. Os motoristas apesar de estarem trabalhando sozinhos dentro do ônibus, fazem parte de um grupo maior dos profissionais que trabalham no setor de transporte. Por conseguinte inseridos em uma relação de trabalho com outros colegas. Assim o trabalho passa a ser em coletivo.

A construção de coletivos só se torna efetiva, porém à proporção que houver disposição em cooperar na busca de um objetivo, mediante acordos comuns, e de um espaço de discussão estruturado enquanto espaço público interno, onde o consenso é obtido através da construção de valores respaldados em relações de confiança. (Pinto, 2001).

As relações com os cobradores.

As dificuldades e facilidades no relacionamento do motorista com o cobrador foi demonstrado pelos motoristas com amistosa e também conflituosa. A relação amistosa se constrói, pois eles estão trabalhando juntos e acabam ficando amigos. Contudo a amizade se dissolve quando eles precisam pedir favores que envolvem dinheiro como se vê nos depoimentos.

“Tem muitos companheiros da gente que não sabe medir dificuldade com dinheiro ai se estoura com cheques cartões ai passa dificuldade e fica com raiva quando a gente na empresta.” (C.B 45 anos).

O momento da manobra no carro coloca-se como o momento estratégico para a construção da confiança entre os mesmos, pois eles deixam claro que é muito importante haver a confiança neste contexto, pois qualquer erro acarreta aborrecimentos dentro do trabalho.

A importância da existência de códigos de comunicação e cooperação, que podem constituir-se em regras de ofício, se configuram em um aspecto importante na relação dos motoristas entre si. Um exemplo de código de comunicação construídos pelos motoristas como estratégias para não serem ludibriados pelos passageiros é comumente usado.

Relação com de motorista para motoristas.

Existe um termo usado pelos motoristas para denominar os passageiros que usam de meios desonestos para não pagar a passagem. Este termo é “passageiro pirangueiro”. Existe também uma urna colocada na parte dianteira do ônibus utilizada por passageiros como: idosos, mulheres grávidas e profissionais que tem direito a gratuidade. O passageiro pirangueiro ao entrar coloca moedas para pagar a passagem mas as vezes coloca uma de um real, e a passagem é um real e setenta.

Os motoristas desenvolveram um código de comunicação como estratégia que é a de ouvir quatro pancadas ao cair às moedas na urna. Uma de um real outra de cinquenta centavos e mais duas de dez centavos. Caso isso não ocorra a passagem esta incompleta. Desta maneira ficam isentos de serem acusados de pegar o dinheiro para eles próprios. *“Tem que ouvir quatro pancadas caso contrário pode pedir ao passageiro para dar na minha mão mesmo a passagem”* (N. J. 42 anos).

3.4 - Dimensões de satisfação/insatisfação: o trabalho nunca é neutro em relação à saúde.

Quanto a relação trabalho-saúde, Dejours (1991), afirma que o trabalho não é só fonte de doença e infelicidade mais pode ser um importante operador de saúde e prazer. Segundo esse autor, o sofrimento e o prazer são vivências subjetivas que remetem ao sujeito na sua inteireza, que tem a sua história, mas não é um sujeito isolado, ele esta imerso em uma cadeia de relacionamentos interpessoais. O sofrimento se refere a vivência subjetiva intermediária entre a doença mental e o bem-estar psíquico. A vivência do sofrimento pelos trabalhadores pode ocorrer quando o trabalho favoreça um

ambiente de periculosidade ou mesmo quando a atividade executada não represente sentido para o sujeito.

Nesse tópico será enfocada uma importante categoria empírica que reflete as dimensões tanto positivas quanto as negativas da relação dos motoristas com seu trabalho. Sabe-se que o trabalho nunca é neutro em relação a saúde, ele tanto pode favorecer o sofrimento quanto a saúde. Sendo assim, os motoristas puderam expressar uma perspectiva otimista com seu trabalho, ao falarem sobre: o fato de estarem trabalhando (de ter um emprego); com o exercício da função de motorista e, ainda, com mudanças no sistema técnico como a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, para tentar diminuir a incidência de assaltos nos coletivos. Fato que colabora para uma maior segurança durante as viagens.

O constante monitoramento das condições de segurança do veículo na empresa em que trabalham foi visto como uma fonte de satisfação. Este monitoramento se caracteriza pela empresa disponibilizar para os motoristas um relatório feito por eles para registrar os problemas que o ônibus apresentou ao final da viagem.

Entretanto, há uma insatisfação com o descaso da empresa no tocante às necessidades dos mesmos em termos de condições mais apropriadas de trabalho e com o dano moral por parte da empresa, na figura de seus administradores, que recorrem a palavras ofensivas no tratamento dispensado aos funcionários, mesmo àqueles que trabalham lá há muitos anos.

As autoridades imediatas como os donos das empresas, autoridades ligadas a superintendência de trânsito da cidade de João Pessoa negligenciam aspectos pertinentes a profissão do motorista de ônibus. Foi citado o descaso das autoridades em diversos níveis a respeito das condições de trabalho da classe, tanto no âmbito das empresas

quanto no que se refere à infra-estrutura da cidade em que o ônibus circula. O desrespeito (interpretado como negação) aos direitos desses profissionais, assim como o desrespeito da sociedade atendida com relação aos mesmos, foram identificados como fontes de insatisfação.

Diante disto, os participantes citam algumas estratégias utilizadas para evitar acusações de desvio do dinheiro arrecadado no ônibus. Por exemplo, não permitir que parentes entrem pela porta da frente e não receber a passagem em dinheiro sequer de mulheres grávidas que entram por esta porta, mas pedem para que elas o levem direto ao cobrador.

Algumas queixas em relação à empresa foram relatadas a começar pelo salário⁶ que foi considerado insuficiente para o suprimento das suas necessidades básicas; a substituição de colegas de trabalho que faltaram (ocasião em que os mesmos têm seu turno de trabalho dobrado em acordos que nem sempre são cumpridos); o ter que pagar peças dos ônibus em caso de quebra em serviço, mesmo que a peça tenha se rompido por desgaste e falta de manutenção. Quando um procedimento não é suficiente para dar conta do que é exigido pelos dirigentes ao trabalhador, os motoristas e seus colegas utilizam a inteligência prática ou astuciosa que significa recorrer a certos macetes, os arranjos para dar conta da variabilidade.

O ambiente de trabalho dos motoristas de ônibus é o veículo que ele opera e este possui aspectos que devem ser considerados como seu bom funcionamento, submetendo-o a reparos e modificações de peças quebradas e não substituídas. O ônibus em nível de mecânica possui uma peça que quebra com frequência, chamada “mola mestra” localizada embaixo dele. Contudo quando os reparos não ocorrem, pode uma

⁶ [3] O salário do motorista de ônibus é de R\$960,00 (novecentos e sessenta reais) mais uma cesta básica de R\$160,00 (cento e sessenta reais). Fonte: AETC-JP

peça quebrar, e o motorista ter a responsabilidade de pagá-la ou, para não pagarem a peça eles utilizam uma estratégia de devolver o carro quando observam que ela já se encontra oxidada.

“é assim que funciona paga!// se cortar um pneu paga (R.J. 43 anos)

“eu não bati em carro nenhum não, um carro veio e bateu em mim”(F.S. 42 anos)

“existe uma peça que quebra bastante no carro, chamada mola-mestra. Se quebrar, paga, eu já paguei 380 reais por uma”(F. C. 41anos).

Vale mencionar ainda, os sentimentos de insatisfação gerados pela maneira como são tratados pelos dirigentes fragiliza sua identidade como pessoa e como profissional. A auto-imagem do motorista e o sentido que ele possui a respeito de sua profissão sabe-se que é importante para seu bem-estar. A atividade de trabalho, ao mesmo tempo em que comporta uma significação narcísica, pode suportar investimentos simbólicos e materiais destinados a outro, isto é ao objeto. (Dejours, 1980).

Nesse sentido, o ato de dirigir e o automóvel associam-se, em nossa sociedade, a poder, a independência e a masculinidade. O trabalho do motorista possui um simbolismo, estar na direção, no controle contribui para reforçar como seu trabalho é importante para a população. Segundo o autor acima, a atividade de trabalho, pelos gestos que ela implica, pelos instrumentos que ela movimenta, pelo material tratado, pela atmosfera na qual ela opera, veicula certo número de símbolos. A natureza e o encadeamento destes símbolos dependem, ao mesmo tempo, da vida interior do sujeito, isto é, do que introduz de sentido simbólico no que o rodeia e no que ele faz.

Neste estudo observou-se que o significado atribuído pelo motorista a seu trabalho gera certo antagonismo. A maioria dos entrevistados diz ter escolhido a profissão por ser um desejo próprio e espera, no futuro, continuar trabalhando na profissão. Esta escolha é, constantemente, atribuída a um dom, uma vocação. Poucos relataram ter escolhido a profissão por falta de oportunidade. Entretanto, relataram decepções quanto à situação atual: *“Motorista é uma função que eu gosto, desde 86 que eu trabalho em carro grande. Eu amo minha função” (M. F. 39 anos)*

“Se você analisar hoje esta operando um computador dentro de uma sala fechada sem nenhum ventilador, sem nenhum ar condicionado sintase como um motorista operando um ônibus. Se você não tem uma ventilação em seu corpo não sente receber aquele oxigênio sintase um motorista e só isso que eu quero dizer a você” (J.N 42 anos).

3.4.1 - Expectativas quanto ao futuro

Com o passar dos anos o trabalhador envelhece, não há como escapar das limitações impostas pela idade. Nessa época acentuam-se diversos problemas de saúde, as reações se tornam mais lentas e a visão enfraquece. Esses fatores, quando somados, tornam mais difícil o dirigir com segurança. Contudo, a idade por si só não desqualifica um motorista, o que conta é o seu desempenho. E isso é algo que pode ser melhorado se a pessoa reconhecer as mudanças que ocorrem em suas habilidades físicas e fizer ajustes apropriados. A idade também torna as reações mais lentas. Pessoas mais velhas podem ser mais sábias e mais prudentes do que as jovens.

No entanto, quanto mais idosa a pessoa fica, mais tempo precisa para processar informações e reagir. Isso faz com que dirigir seja ainda mais desafiador, pois as condições de trânsito e da estrada, que mudam constantemente, precisam ser avaliadas em questão de segundos para que o motorista tome uma decisão apropriada a tempo. Esses fatores perpassam pela falta de reconhecimento dos dirigentes de não respeitarem essas limitações e ainda não dar voz para os motoristas falarem sobre as dificuldades de seu trabalho.

“Eu cheguei na empresa os dois filhos do dono da empresa que hoje assume a empresa eles eram garotinho assim eu assisti a eles crescer, ir para o exército, hoje eles pegam um camarada daquela época que já era empregado do pai dele e destrata como destrata um cara que chegou agora numa reunião. Xinga, xinga o camarada, um profissional e ele não considera nem respeita”(V.S. 45 anos).

O olhar do outro sob forma de reconhecimento propicia a construção da identidade. Contudo, se os esforços e contribuições não são percebidos pelos outros, o sofrimento é vivenciado como uma crise de identidade até vir a se tornar uma doença. No sentido inverso com o reconhecimento, o sofrimento adquire sentido e se transforma em prazer e criação (Dejours, 2004).

A valorização da atividade do trabalhador pelos seus próprios colegas reveste-se de muita importância na medida em que não é mais a hierarquia que a faz. Dejours (2004) chama de "julgamento de beleza", aquele que é feito pelos pares, isto é, pelo coletivo de trabalho, que é a equipe ou a comunidade a que a pessoa pertence. Esse julgamento é necessário para que se construa a identidade no trabalho. É ele que vai abrir um espaço ao individual, ou seja, permitir que cada um fazer parte do coletivo, conservando alguma coisa a mais, uma característica particular.

Sobre o futuro, a visão é mais negativa, para eles um dos melhores acontecimentos é a esperada aposentadoria, quando poderão ter condições de pagar a faculdade do filho ou talvez comprar uma casa.

Os motoristas precisam também lidar com a desvantagem em relação aos motoristas jovens, relataram que esses estão dispostos a enfrentar todos os problemas e condições inadequadas de trabalho sem reivindicar melhorias.

“Esses boyzinhos que estão chegando agora tão naquela fantasia são novinhos diminui o estresse, o tempo passa por ele e o tempo passa mais rápido pra ele, e ele não está nem preocupado mas o velho, dono de casa, morto de fome, já com tudo estragado por dentro, do dia-a-dia, a paciência já desaparece, o estresse aumenta. A gente é velho quando tem uma raivinha, nasce é no corpo do cara, nas pernas do cara” (C.B 48 anos).

Em comparação com os motoristas mais jovens, aqueles que possuem mais anos de serviço afirmam estar em posição de desvantagem, devido ao desgaste que a trajetória profissional lhes causou, enquanto aqueles mais jovens são privilegiados pela empresa por disporem de mais disposição física. Entretanto os veteranos têm como objetivo a aposentadoria, embora não seja considerada uma meta fácil de ser atingida.

“O motorista de ônibus tem que fazer o seguinte: exercer sua função e todo objetivo dele é pensar um dia se aposentar ou então manter uma casa tem gente que trabalha dez anos e não tem uma casa pra morar não tem uma geladeira, se me botam pra fora compro uma geladeira nova pra mim. Toda base dele é essa” (V.S. 45 anos).

O conceito de saúde no trabalho vai além da ausência de doença, ao menos aparente. Mas se o empregado não tem uma lesão física aparente oriunda de um contexto laboral desfavorável, caracterizado pelas condições de trabalho inadequadas e pela insegurança constante, considera-se que ele está apto e adaptado ao trabalho, o que nem sempre é verdade.

A psicodinâmica do trabalho considera as estratégias defensivas como mecanismos através dos quais os trabalhadores buscam modificar, transformar e minimizar a percepção da realidade que o faz sofrer.

Para Dejours, Abdoucheli e Jayet (1994) a diferença entre um mecanismo de defesa individual e um coletivo está no fato de que o primeiro permanece sem que a presença física do objeto, que se encontra interiorizado. Ao passo que o segundo depende da presença de condições externas e se sustenta no consenso de um grupo específico de trabalhadores. Parece ser essa a situação dos trabalhadores pesquisados, conforme demonstram as análises dos depoimentos.

3.5 - Os riscos de assaltos e a insegurança no trabalho

Observou-se que a vivência do motorista de ônibus é permeada de insegurança pela característica de ser uma profissão na qual o motorista de ônibus está exposto ao dia-a-dia. No que tange ao contexto de insegurança os motoristas falam sobre as suas vivências relacionadas a eventos que acontecem com eles ou com seus amigos.

“É risco de assalto. O poder público não faz nada. A gente trabalha assombrado. Qualquer pessoa que entra no carro a gente fica já fica com determinadas assim a noite a gente fica de olho e acontece de dia também não é só a noite toda a gente mal encarada, tudo pode acontecer”(P. F. 42 anos).

Ao serem inseridos na empresa eles recebem informações de como agir durante a ocorrência de assaltos e a identificarem quando há um elemento suspeito. Até a não parar o veículo quando for tarde da noite e caso o passageiro aparecer de maneira suspeita: *“Seu Divison o chefe de tráfego avisa que se a gente vê alguém já tarde da noite de boné e cabeça baixa, shorts a informação é pra não parar o carro”*(J.N. 42 anos).

Nos depoimentos eles verbalizam que para lidar com este fato por estarem expostos e não saberem quem entra no ônibus, eles declaram que sabem que vão para o trabalho, mas não sabem se voltam. Os motoristas utilizam como estratégia a entrega da vida a Deus em prece, não reagem, pois é aconselhado pela empresa a agir desta maneira. No caso da ocorrência de um assalto, eles devem esperar a chegada de um policial designado pelo CIOP, após a denuncia feita: *“A gente já denunciou ele/ ele foi pego/ foi pego mais na frente/ Foi resolvido o problema/ e esse bandido foi pego/ o CIOP faz a ronda atrás desse pessoal”*(M.S. 40 anos).

Apesar de os índices de assalto a ônibus em João Pessoa, não ser tão alarmantes quanto o de outras capitais, como por exemplo, Rio de Janeiro e São Paulo, eles merecem a atenção das autoridades competentes. Observando-se a variação ocorrida entre período de 2003/2006, percebe-se um aumento significativo de ocorrências de assaltos a ônibus na cidade de João Pessoa, conforme quadro abaixo:

Quadro 04 - Número de ocorrências de assaltos a ônibus na cidade de João Pessoa.

Ano	2003	2004	2005	2006
Ocorrência	145	272	184	152

Fonte: CIOP-João Pessoa.

Por se tratar de um fato que acaba fazendo parte da rotina de trabalho, eles relatam com certa naturalidade e o descrevem, salientando que as vítimas fatais existem mais em pequena escala.

”Um ano atrás eu mesmo fui vítima de um assalto lá na cidade verde a empresa foi 5 carros nessa noite assaltado eu sai com a ultima viagem do centro da cidade para o bairro era 11h com a ultima viagem, tive que ir lá pra dentro deixar o passageiro la dentro quando eu ia saindo sem os passageiros pra ir para a garagem a pessoa segurava ,botava o revolver em cima do carro”(R.S 45 anos)

Quanto às causas dos assaltos, os motoristas relatam que a falta de policiamento pode ser vista como um ponto que tem que ser revisto pelos dirigentes juntamente com órgãos ligados a secretaria de segurança pública, contudo reconhecem que existem várias diligencias feitas para minimizar este fato. Quando tal diligencia ocorre é amplamente divulgada pela mídia impressa e televisiva invalidando assim o “efeito surpresa” para os assaltantes.

“O poder público não faz nada/ em determinados locais uma abordagem da policia/ eles fazem mas quando fazem é uma vez nada vida/ e ainda faz avisar/ faz mais umas propagandas/ aí pronto não adianta nada/ tem que fazer coisa surpresa”(F.S. 42 anos).

Outra possível causa de situação de insegurança que eles alegam é a proximidade das favelas em pontos em que a frota é atendida deixando claro que as linhas mais perigosas são os bairros que circulam em torno de Cabedelo, Mata do Amém e Tambaú.

“Eu mesmo já fui assaltado três vezes na linha de Cabedelo/ ele sobe no carro quando ele sobe ele já aciona o assalto/ fala logo :” é um assalto puxe o carro não pare para ninguém olhe para frente”/ a ação dele é essa”(J.C. 43 anos).

Outro fato relacionado ao assalto é a atitude da empresa frente aos valores levados pelos assaltantes que são ressarcidos pelos próprios motoristas. Existe um limite que a empresa cobre que são cinquenta reais, passando deste valor o motorista é quem deve pagar.

O sentimento de medo é sério, pois esses profissionais têm que conviver com este contexto sem saber o que pode acontecer as suas vidas como também o medo de pagar o roubo que venha a ocorrer.

Entretanto, pode-se constatar um outro medo que eles enfrentam: a falta de confiança por parte de seus dirigentes. Como já falado, o motorista, ao ter o veículo que está conduzindo roubado não deve reagir e, após o ocorrido, avisar ao CIOP. No que tange aos valores roubados, ele e o cobrador pagam o roubo, uma vez que a empresa assume apenas até R\$ 50,00 (cinquenta reais). Acima desse valor, quem paga é o motorista.

Segundo Dejours (2004), as situações de medo e tédio são responsáveis pela emergência do sofrimento, que se reflete em sintomas como a ansiedade e a

insatisfação. O autor relaciona ainda esses sintomas à desestruturação das relações psico-afetivas com os pares, a despersonalização com o produto do trabalho e sentimentos de frustração e adormecimento intelectual.

Outro dado significativo se refere às passagens recebidas pela frente, por exemplo, mulheres grávidas e pessoas com algum volume que entregam a passagem ao motorista. Todavia, esse valor quando “não bate” ao final do dia por muitas vezes, o motorista é chamado perante seus companheiros de ladrão, o que o deixa constrangido pela desconfiança.

Um chefe de tráfego confirma esta afirmação de ter que arcar com o pagamento do roubo e da desconfiança sobre o motorista, que é as vezes chamado de ladrão, informando que existem muitos motoristas desonestos e que não aceita na empresa aqueles que já tenham passado por situação semelhante em outra empresa de ônibus.

Quanto a esse fato, os participantes são ambivalentes, ora fazem uma relação pessoal com o evento pela vivência e entregam a Deus ora, relacionam a causa destes problemas as autoridades competentes e falta de policiamento. O dano psicológico causado pela insegurança no trabalho não é, em princípio aparente, por este motivo é negligenciado.

*“Todo mundo conhece o motorista/ conhece o cobrador/
o motorista não tem como conhecer todo mundo/ então ali
entra cidadão de bem/ estudante/ medico/ enfermeiro/
professor/ aluno/ e os marginais também só entregando a
Deus mesmo.”(P.F. 42 anos).*

3.5.1 - Atuação do sindicato

O sindicato oferece na própria sede serviços de ambulatório para os trabalhadores em transportes e seus dependentes, com uma equipe variada de profissionais. Além destes, há o serviço de ambulância móvel que funciona 24h à disposição da categoria. Os benefícios oferecidos pelas empresas de transportes aos trabalhadores como: ticket refeição, fardamento e passe livre para circular em ônibus urbanos.

De acordo com esta categoria empírica os motoristas de ônibus externaram que a atuação desse sindicato é avaliada, ora como Eficiente, ora como Ineficiente, especialmente no tocante à luta pelos direitos trabalhistas dos motoristas e na sua defesa em caso de responsabilização injusta por acidentes.

“O sindicato não protege o trabalhador ele quer dar o que tem aqui dentro, em atendimento, mas, lá fora se a gente for preso ou algum imprevisto que acontecer, o celular do presidente do sindicato é guardado aqui quando ele sai fica aqui na sexta-feira e aqui não tem ninguém o cara for preso fica lá até segunda-feira”(V.S. 45 anos).

3.5.2 - Na luta pelos direitos

Um dado que chama a atenção é a luta do sindicato para que os motoristas não paguem pelo assalto em ônibus, nos quais ocorre que, o que for levado é pago pelo motorista. Eles trabalham inseguros pelos assaltos que venham a acontecer e pelo pagamento que possam vir a fazer e ainda perder o emprego caso descumpra algumas

destas imposições e para não perderem o emprego eles como estratégia de preservar seu trabalho eles pagam sem que o sindicato tome conhecimento.

“O sindicato bate muito para não pagar assalto, mas, mesmo assim tem empresas que ainda cobra escondido e o funcionário não quer perder o emprego, aí fica com muito medo” (F.S. 42 anos).

3.5.3 - Na promoção de lazer

Incluindo, ainda, promoção de atividades de lazer para o motorista e sua família, o que é considerado inexistente. Este contexto favorece uma insegurança sem um momento para extravasar e ter uma qualidade de vida. Eles muitas vezes relatam comparações com outros sindicatos.

“Não adianta você procurar coisa boa na categoria de motorista não/ não existe não chega a piscina lá pra você tomar banho muito mal tratada/ um bar vende lá tudo pelo dobro do valor que você compra aqui fora/ você não pensa que ninguém tem lazer/ você vê no sindicato dos médicos/ na sede/ é outro lazer” (C.B 48 anos).

Esta comparação denota que eles se sentem sem reconhecimento. O julgamento de utilidade que o sindicato devem dá aos motoristas de ônibus, quer seja pelo mérito do trabalho em si, quer seja favorecendo o lazer dentro do clube dos associados, não tem o reconhecimento gerando reclamações e insatisfações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do objetivo central do presente estudo de estudar a relação do trabalho com a saúde e identificar as estratégias de motoristas de ônibus urbanos frente às situações de insegurança no trabalho, traçou-se etapas para acessar a esses aspectos. De início foi preciso entender a realidade vivida pelos principais atores do processo, de quem trabalha na profissão.

De acordo com os objetivos específicos, de caracterizar a vivência subjetiva desses profissionais no que tange a organização do trabalho; descrever como estão às condições do trabalho e, identificar o contexto de insegurança no trabalho sempre priorizando a visão dos motoristas de ônibus, confirmou-se que esses precisam lançar mão de várias estratégias de defesa para gerir as variabilidades decorrentes das atividades desenvolvidas e que muitas vezes, acabam por culminar em determinados comportamentos tidos como inadequados no trânsito e para a população.

Para se ter uma visão da relevância do setor, na cidade de João Pessoa a frota de ônibus é responsável atualmente pela condução de 8.000.000 (oito milhões) de passageiros/mês, ou seja, os motoristas de ônibus fazem parte da rotina de vida da maioria dos trabalhadores da cidade. Não raro, muitos desenvolverem relações cordiais, até de amizade com grupos de pessoas, inclusive idosos, que transportam diariamente.

A partir do estudo desenvolvido, que incluiu a análise do trabalho propriamente dito, observou-se que o motorista de ônibus tem várias atribuições; acionar comandos de marcha e de direção, conduzir pelo itinerário segundo as regras de trânsito, transportar os passageiros dentro de uma localidade a outra, fazer constantemente vistorias no veículo, verificar o estado dos pneus, o nível de combustível, água e óleo, testar os freios e parte elétrica com a finalidade de certificar-se de suas condições de funcionamento.

Deve ainda examinar as ordens de serviço, o itinerário a ser seguido, os horários de circulação do ônibus, além dessas múltiplas demandas existem as freqüentes exigências durante as viagens, como as pressões de horário, atenção aos passageiros e as condições desfavoráveis de trânsito.

Quanto ao processo de inserção profissional desta categoria, ele se dá de várias formas, sendo a principal o denominado “teste de rua”. Este é o mais utilizado por unir tanto o desempenho físico quanto a experiência profissional.

No que tange a trajetória profissional, o individuo ao entrar na empresa recebe treinamentos de teor informacional para atender melhor o passageiro. Contudo, os relatos revelaram a necessidade de haver outros tipos de treinamentos com o propósito de desenvolver habilidades e/ou competências principalmente nas situações reais de trabalho como as que envolvem conflitos com os passageiros.

Por se tratar de uma profissão em que a exposição aos riscos de acidentes (e também aos assaltos), é uma constante, os motoristas são informados por meio de treinamentos para não reagir aos assaltos mais ao seu termino, avisar imediatamente as autoridades competentes.

Nesse contexto, quando os participantes da presente pesquisa, quando questionados sobre o que significa ter um bom dia de trabalho, respondem que é quando não são assaltados visto que, umas das ameaças que eles mais temem, é a de tal investida.

O medo de ser assaltado é tão freqüente que o recurso mais utilizado é pedir segurança a Deus. Segundo os motoristas de ônibus, o número de assaltos atualmente estabilizou-se devido à menor circulação de dinheiro com eles, devido a implantação

dos cartões eletrônicos para pagamento das passagens. Contudo, o risco de ser assaltado ainda permanece.

Quanto às condições de trabalho foram citados aspectos importantes; o estado precário dos veículos, a alta temperatura dentro do ônibus, a responsabilização excessiva por todo o equipamento, as acusações indevidas do superior imediato, as pressões do horário, o não atendimento das necessidades básicas, enfim, todo esse conjunto gera sentimentos de insegurança e, conseqüentemente vivências de medo.

Como se pôde observar, não existe uma única situação que determine o comprometimento da saúde do motorista de ônibus. Entretanto, todo esse contexto explicitado anteriormente, aparece não só como fonte de sofrimento, mas como uma ameaça efetiva, os expondo às situações que afetam não só o físico, mas principalmente o psicológico. Tais vivências os obrigam a usar de estratégias defensivas para minimizar o comprometimento da saúde e manter o equilíbrio psíquico.

Destarte, a partir do objetivo específico de identificar as estratégias de defesas utilizadas pelos motoristas, este estudo permitiu chegar às seguintes conclusões: no caso de regular ou gerir as variabilidades do trabalho real, usam estratégias que culminam em comportamentos tidos por outros, como inadequados como “queimarem” as paradas solicitadas pelos transeuntes ou mesmo desenvolver altas velocidades, correrem além do permitido.

No entanto, a observação ergonômica do real da atividade deles, permitiu vislumbrar o recurso a esses ajustes, necessários para poderem cumprir o horário no itinerário estipulado pela direção da empresa. Observou-se que alguns comportamentos tidos como inadequados se acentuam justamente na medida em que há os

engarrafamentos nas ruas e avenidas, daí muitas vezes justificarem tais procedimentos estratégicos para cumprirem o horário.

Nesse contexto, devem-se considerar medidas que priorizem não apenas a redução de paradas durante as viagens, mas considerar também o tempo de percurso em que seja possível contemplar tanto uma situação como outra, melhorando os serviços prestados pelos motoristas.

Outras situações observadas, que se configuram como pressões vivenciadas por eles é o medo de ser chamado de ladrão, por possíveis desvios das passagens arrecadadas pela dianteira do veículo. Como estratégia de regulação, eles acabam por não receberem e solicitam ao usuário (a) para pagar ao cobrador.

Com relação aos outros trabalhadores, na relação cotidiana dos motoristas com os chefes de tráfego e despachantes, o medo de saber que a peça mais cara do carro pode vir a quebrar, surge como ponto principal de conflitos. Essa peça quebra com frequência e a estratégia utilizada para regular esta variabilidade, é a de se negar pegar a linha que apresente muitos buracos nas ruas. O sofrimento mental daí advindo, torna-se visível por meio de indicadores do mal-estar apresentado muitas vezes, tais como dores no corpo e desgaste físico e mental.

No entanto, apesar das queixas apresentadas, esses profissionais apontam para algumas vivências de prazer; ter uma profissão que eles gostam e admitem a ter escolhido, pelo prazer de serem responsáveis pela condução das pessoas que dependem do transporte coletivo para irem a seu trabalho. Eles se sentem responsáveis por participar do desenvolvimento da cidade.

No aspecto organizacional um fato importante referente às condições de trabalho, é a questão da rotatividade dos motoristas. Ressalta-se, porém, ser esta uma característica do setor e que a precariedade das condições de trabalho não é o único fator que influencia essa rotatividade.

As condições precárias de trabalho, apesar da relevância social se refletirão muitas vezes, no tratamento rude direcionado aos passageiros, na direção agressiva e na depreciação do instrumento de trabalho. Essas práticas diminuem a qualidade e aumentam o custo do serviço. De acordo com os próprios relatos, a rotatividade não é muito acentuada e a saída dos motoristas é mais motivada por algum comportamento desonesto.

Para concluir, ressalta-se a necessidade de melhoria das condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano, essa é fundamental para que se possa ter um serviço satisfatório para a população. A elaboração de propostas e o provimento de mudanças, entretanto, representam uma decisão que extrapola a dimensão essencialmente técnica da questão.

Não obstante as contribuições, algumas limitações da presente pesquisa devem ser reconhecidas, tais como: devido ao número reduzido de participantes, não foi possível realizar comparações entre grupos a partir de dados biodemográficos, tais como idade e nível de escolaridade. Diante disto, recomenda-se para estudos futuros fazer uma comparação de motoristas mais jovens com os mais velhos, em relação à adaptação ao veículo; a retomada de curso de mecânica para os motoristas (que hoje não se exige mais) mais que facilita a percepção de uma manutenção preventiva.

Esta pesquisa pretendeu contribuir para a discussão das questões de saúde no trabalho e tentou dar visibilidade a situações geradoras de sentimentos de insegurança e

de sofrimento psíquico e que possam vir a serem modificadas em prol não só da saúde de quem trabalha mas também da qualidade do trabalho prestado a população.

Como psicóloga, julga-se importante para transformar essa situação trazer este olhar da Psicologia do trabalho para o cotidiano de trabalho desses profissionais.

Vale ressaltar, que se pretende ao final, fazer a devolução dos resultados para os dirigentes da empresa e para o sindicato que acolheram a pesquisa e desde seu início solicitaram a referida devolução. Esta atitude demonstra que há um interesse de uma intervenção através de sugestões de melhora para os motoristas. Mudanças nas condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano são de responsabilidade dos diversos atores envolvidos no processo. Melhorando as condições de trabalho dos motoristas poder-se-á ter um positivo efeito multiplicador no desempenho da atividade considerada prioritária à população.

REFERÊNCIAS

Albornoz, S. (1986). *O que é trabalho?*. (Coleção Primeiros Passos). São Paulo: Editora Brasiliense

Athayde, M. R. C. (1996). *Gestão de Coletivos de Trabalho e Modernidade. Ergonomia Situada*. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Bardin, L. (2002). *Análise de Conteúdo* (L. A. Reto & A. Pinheiro, Trad.). Lisboa Edições. (Obra original publicada em 1977).

Battiston, M., Cruz, R. M. & Hoffmann, M. H. (2006). Condições de Trabalho e Saúde de Motoristas de Transporte Coletivo. *Estudos de Psicologia*, 11, 333-343.

Bauer, M. A. J. & Di Martino, V. (1995). Review of bus drivers' occupational and prevention. *Stress Medicine*, 11(4), 253-262.

Bengochea, D. (2007). Segurança e saúde no trabalho: *Saúde Coletiva*, 4(1), 1- 18.

Bogdan, R. C. & Minayo M. C. (1987). *Investigação qualitativa e educação: uma introdução à teoria e aos métodos*. São Paulo: Atlas Editora.

Brito, J. (1999). *Saúde, trabalho e modos sexuais de viver*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz.

Câmara, P. (1999). O risco de acidentes entre motoristas profissionais em função do estresse e fadiga. *Revista da ABRAMET- Associação brasileira de acidentes*. 20, 30-38.

Campos, F. R. H. & Guareschi, P. (2001). *Paradigmas em psicologia social: a perspectiva latino-americana*. Petrópolis, RJ: Vozes.

Campos, L. F. L. (2001). *Métodos e Técnicas de Pesquisa em Psicologia* (2ª. ed.). Campinas, SP: Alínea.

Cançado, V. L. (1996). A opinião dos usuários sobre transporte por ônibus. *Revista dos Transportes Públicos, ANTP, Ano 19* (73 - 4 trim.), 33-50.

Canguilhem, G. (2001). Meio e Normas do Homem no Trabalho. *Pro-posições*, 12(2), 35-36.

Caponi, S. (1997). Georges Canguilhem y el Estatuto Epistemológico del Concepto de salud, *História, Ciências, Saúde, Manguinhos*. IV, (2 - jul-out.), 287-307.

Classificação Brasileira de Ocupações Ministério do Trabalho (1994). Secretária de Políticas de emprego e salário.

Cláudio, B. F. (2006). Políticas públicas de segurança: *Revista Saúde Coletiva*, 9(1): 1-15.

Centro de Integração Empresa Escola - CIEE/MEC/SEPS (1981). *Dicionário das profissões: estudos ocupacionais referentes a profissões de cursos de formação em 2º grau e em nível superior*. São Paulo, S. P, Recuperado em 10 de maio, 2008, de <http://www.bcb.gov.br/htms/2001/rel5321.pdf>.

Coelho, M. T. A. D. & Almeida N. Filho. (1999). Normal-Patológico, Saúde-Doença: Revisitando Canguilhem. *PHYSIS: Revista. Saúde Coletiva*, 9(1), 13-36.

Cunha, L. & Lacomblez, M. (2006). Mudanças no sector dos transportes em Portugal: que caminhos para a actividade de serviço público e para a preservação do interesse geral?. *Laboreal*, 2(2), 26-37

Daniellou, F., Laville, A. & Teiger, C. (1989). Ficção e Realidade do Trabalho Operário. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 17 (no. 68, out, nov, dez) 7-13.

Dejours, C. (1982). *A Loucura do Trabalho* (5ª. ed., 8ª. Impressão ampliada). São Paulo, SP: Cortez Editora.

Dejours, C. (1986) Por um novo conceito de saúde. *Revista brasileira de Saúde ocupacional*. 14 (54), 7-11.

Dejours, C. & Abdoucheli, E. (1994). Itinerário Teórico em Psicopatologia do Trabalho. In: C. Dejours, E. Abdoucheli, & C. Jayet.

Dejours, C., Abdoucheli, E. & Jayet, C. (1994). *Psicodinâmica do Trabalho: Contribuições da Escola Dejouriana à Análise da Relação Prazer, Sofrimento e Trabalho*. São Paulo, SP: Atlas.

Dejours, C. & Jayet, C. (1994) Psicopatologia do trabalho e organização real do trabalho em uma indústria de processo: metodologia aplicada a um caso. In: C. Dejours, E. Abdoucheli, & C. Jayet, *Psicodinâmica do Trabalho: Contribuições da Escola Dejouriana à Análise da Relação Prazer, Sofrimento e Trabalho*. São Paulo, SP: Atlas.

Dejours, C. (2004). *Da psicopatologia à Psicodinâmica do Trabalho*. Rio de Janeiro, RJ: Fiocruz.

Dessors, D. & Desriaux, F. (1993). Por um Trabalho, Fator de Equilíbrio. *Revista de Administração de Empresas*. 33 (3 mai, jun), 98-104.

Dimondeo, B. (2007). Segurança e saúde no trabalho. *Saúde coletiva*, 8, 1-18.

Durrive, Y. S. (2007). *Trabalho & Ergologia: conversas sobre a atividade humana tradução de Jussara Brito e Milton Athayde*. Niterói: Eduff.

Estrela, M. T. & Estrela, A. (2002). *Investigação Qualitativa em educação: Uma introdução à teoria de métodos*. São Paulo: Porto.

Evans, G. W. & Carrière, S. (1991). Traffic confestion, perceived control, and psychophysiological stress among urban bus drivers. *Journal of applied psychophysiology*. 76(5), 658-663.

Ferreira, A. B. de H. (1994). *Dicionário Aurélio Eletrônico*. São Paulo: Ed. Nova Fronteira.

Ferreira, M. C. (2000). Atividade categoria central na conceituação de trabalho em Ergonomia. *Revista Alethéia*, 1 (11) 71-82.

Figueiredo, N. V. (1999). Comportamento do motorista de ônibus. *Revista Saúde* 12, 45-60.

Folkard, M. R. (1990). Intolerance of ambiguity as a moderator of the occupational role sleeping relationship: a meta-analysis. *Journal of Organizational Behavior*, 11, 309-320.

Formiga, T. J. (1997) *A estrutura e o processo de capacitação tecnológica da indústria encarreadora de ônibus do Brasil*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, PR., Brasil.

Freire, I. R (2002). *Raízes da Psicologia*. - Petrópolis, RJ: Editora Vozes.

Gilberto, P. (1990). Usando nervos de aço. *Revista de Transporte Moderno*, 15, 44-46

González-Rey, F. L. (2003). *Sujeito e subjetividade*. São Paulo, SP: Pioneira Thomson Learning.

Guérin, F., Laville, A., Daniellou, F., Duraffourg, J. & Kerguelen, A. (2001). *Compreender o Trabalho para Transformá-lo – A prática da Ergonomia*. São Paulo, SP: Edgard Blücher Ltda.

Haguette, T. M. (2003). Observação participante. In: T. M. Haguette, *Metodologia Qualitativas* (pp. 86-91). Petrópolis: Editora Vozes.

Henriques, M. G. (1993). *Análise da Evolução dos Transportes Públicos coletivos em João Pessoa*. Dissertação de Mestrado. Centro de Ciências e Tecnológica, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB, Brasil.

Jornal Correio da Paraíba, cidades. *Policia realiza operação contra assalto a ônibus*, 21 de julho de 2007.

Laurell, A. C. (1989) *Processo de produção e saúde*. São Paulo, Hucitec.

Laurell, A. C. & Noriega, M. (1989). *Processo de Produção e Saúde- Trabalho e desgaste Operário*. São Paulo: Hucitec.

Macguigan, F. J. (1976). *Psicologia experimental, uma abordagem metodológica*. São Paulo: EPU.

Machado, M. B. (2003). *A história do transporte urbano*. Dissertação de Mestrado. Centro de ciências sociais aplicada, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB, Brasil.

Mazzoti, A. j. & Gewandsnajder, F. (1998). Pesquisa qualitativa e quantitativa. In: A. j. Mazzoti, & F. Gewandsnajder, *O método nas Ciências naturais e sociais* (pp. 168-169). São Paulo: editora Pioneira.

Medina, C. D. (2003). Microfone para as vozes sufocadas. In: C. D. Medina, *Entrevista: o diálogo possível* (pp. 5-13). São Paulo: Série pricipios.

Mendes, L. R. (1991). Da medicina do trabalho à medicina do trabalhador. *Saúde Pública*, 25, 341-349.

Mendes, L. R. (1987). *Serviço Essencial X Trabalho Penoso: Análise das Condições de Trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano na cidade de João Pessoa*. Dissertação de Mestrado. Centro de ciências sociais aplicada, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB, Brasil.

Minayo, M. C. S. (2004). *O Desafio do Conhecimento – Pesquisa Qualitativa em Saúde* (8ª. ed.). São Paulo – Rio de Janeiro: HUCITEC-ABRASCO.

Monteiro, A. (2006). *Análise experimental do ruído no habitáculo de ônibus urbano*. Dissertação de Mestrado. Engenharia mecânica, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, PR, Brasil.

Pádua, A. (1990). A indústria Brasileira Automobilística. *Fenetran*, 20, 14-20.

Paes-Machado, E. & Levenstein, C. (2002). Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. *Cadernos de Saúde Pública*, 18(5), 1215-1227.

Paine M. C. & Ferreira M. L. S. (1992). *Elaboração de projetos de pesquisa*. Rio de Janeiro: Editora UERJ.

Pinto, F. (2001). *Trabalho e Saúde Mental: Um Estudo com Motoristas de Ônibus de João Pessoa*. Dissertação de Mestrado. Departamento de Serviço Social. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB, Brasil.

Queiroz, B. F. (1998). *Contribuição a análise do custo de manutenção de ônibus urbanos*. Dissertação de Mestrado. Engenharia de transportes. Universidade Federal do Rio de Janeiro, R. J., Brasil.

Ramos, W. S. (2004) *Dores músculo-esqueléticas de motoristas de ônibus: o caso Campina Grande-PB*. Dissertação de Mestrado Universidade Federal de Campina Grande- PB., Brasil.

Sá, F. D. (2006). *Implicações da percepção do ruído e calor ambiental, idade e tempo de serviço sobre a capacidade laboral de motoristas de ônibus*. Dissertação de Mestrado. Centro Tecnologia Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB., Brasil.

Salomon, D. V. (1991). *Como fazer uma monografia* (2ª edição). São Paulo: Martins Fontes.

Santos, A. dos Jr. (2003). De que adoecem e morrem os motoristas de ônibus? Uma revisão da literatura. *Revista Brasileira de Medicina do Trabalho*, 1,(2), 138-147.

Sato, L. (1991). *Abordagem Psicossocial do Trabalho Penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano*. Dissertação de Mestrado- Pontifica Universidade Católica. São Paulo, S. P., Brasil.

Schuster, B. (1996). Rejection, exclusion, and harassment at work bus driver: an integration of results from research. *American Psychological Association*, 1, (4), 293-317.

Silva, M. B. (2007). *O trabalho da Polícia Militar e Saúde mental: um estudo de caso sobre sofrimento psíquico e prazer na atividade de radiopatrulha*. Dissertação de Mestrado. Centro tecnologia Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB., Brasil.

Stanislau A. N. (1999). A evolução do pensamento sobre transporte público. *Revista dos Transportes Públicos, ANTP, Ano 17*, (68), 103 -222.

Szymauski, R. D. H. (2002). Perspectivaas para a análise de entrevistas. In: H. szymausk, *A entrevista na pesquisa em educação: A prática reflexiva* (pp. 64-83). Brasília: Plano editora.

Triviños, A.N.S. (1987). *Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais: A Pesquisa Qualitativa em Educação*. São Paulo, SP: Atlas.

Valot, C. (2004). O transporte, a segurança e a ergonomia. In: P. Falzon (Ed.). *Ergonomie* (574-586). Paris: PUF.

Vieira, S. B. (2000). *Situação de trabalho e saúde mental em uma clínica Obstétrica*. Tese de Doutorado, IPUB/UFRJ, Rio de Janeiro, R. J., Brasil.

Wisner, A. (1994). *A Inteligência no Trabalho – Textos Seleccionados de Ergonomia*. São Paulo, SP: Fundacentro.

Wisner, A. (2004). Questões Epistemológicas em Ergonomia e em Análise do Trabalho. In: F. Daniellou. *A Ergonomia em Busca de seus Princípios: Debates Epistemológicos*. São Paulo, SP: Edgard Blücher.



João Pessoa, 13 de agosto de 2007.

Para: Sra. Maria do Socorro Clementino de Araújo

Referente seu requerimento processo nº 35172.001285/2007-93, informamos abaixo a quantidade de benefícios concedidos, por espécie, para empregados nas Empresas de Transportes Coletivos de João Pessoa, conforme rol de CNPJ informado no mesmo, no período de jun/2003 a jun/2007.

Fonte: SUÍBE/INSS/DATAPREV.

ESPÉCIE	TOTAL	%
31 - Auxílio-Doença	387	88,8
32 - Aposentadoria por Invalidez	2	0,5
41 - Aposentadoria por Idade	5	1,1
42 - Aposentadoria por Tempo de Contribuição	34	7,8
91 - Auxílio-Doença - Acidente do Trabalho	8	1,8
TOTAL	436	100,0


 Rogério da Silva Oliveira
 Economista
 Mat. 899.629


 Alexandre Miranda Cruz C. Pessoa
 Chefe da Seção de Atendimento
 Matrícula 098.504

Rua Barão do Abiaí, 73 – CEP: 58013-080 – João Pessoa – PB
 Fones (83)3216-2012

Previdência Social, 84 Anos – Mais perto de você.



ESTADO DA PARAÍBA
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA E DA DEFESA SOCIAL
POLÍCIA MILITAR / POLÍCIA CIVIL
CENTRO INTEGRADO DE OPERAÇÕES POLICIAIS

Ofício nº 416/2006/CIOP

João Pessoa/PB, 20 de novembro de 2006

A SENHORA

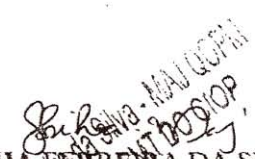
MARIA DO SOCORRO C. DE ARAÚJO
COORDENAÇÃO DO CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
Nesta

Senhora Mestranda,

Ao cumprimentá-la cordialmente, informo para fins acadêmicos na dissertação de Mestrado sobre "Segurança e Saúde dos Motoristas", conforme sua solicitação, que neste Centro Integrado foram registradas 753 (setecentos e cinquenta e três) ocorrências referentes a Roubo e/ou Furto em ônibus, na cidade de João Pessoa, no período compreendido entre o ano de 2003 à 31 de Outubro de 2006.

Ficamos a sua disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,


VALTANIA FERREIRA DA SILVA – MAJ QOPM

Mat. 518.618-8 CMT DO CIOP



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE
COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

CERTIDÃO

Certifico que o Comitê de Ética em Pesquisa do Centro de Ciências da Saúde da Universidade Federal da Paraíba, aprovou por unanimidade na 79ª Reunião Ordinária, realizada no dia 15/12/06 autorizando a pesquisadora Maria do Socorro Clementino a executar o projeto intitulado "Condições de saúde e segurança dos motoristas de transporte coletivo urbano na cidade de João Pessoa". Protocolo nº. 824/06.

Outrossim, informo que a autorização para posterior publicação fica condicionada à apreciação do resumo do estudo proposto à apreciação do Comitê.

Profª. Eliane Marques D. de Sousa
Coordenadora CEP/CCS

EMPRESA DE TRANSPORTES MANDACARUENSE LTDA

QUESTIONÁRIO ESPECÍFICO PARA MOTORISTA

NOME: _____

1. Coloque C (certo) ou E (errado) nos parênteses:

- 1.1 () A DIREÇÃO DEFENSIVA É REALIZADA CADA VIAGEM SEM ACIDENTES, SEM INFRAÇÕES DE TRANSITO SEM ATRASOS OU ADIANTAMENTO DE HORÁRIOS E SEM FALTAR CORTESIA
- 1.2 () A DIREÇÃO DEFENSIVA NÃO SE PREOCUPA EM ANTEVER O PERIGO.
- 1.3 () VOCÊ PRECISA ANTEVER O PERIGO DESCOBRINDO RÁPIDO O QUE FAZER E AGIR ENQUANTO HÁ TEMPO PARA OBTER UMA BOA CONVIVÊNCIA NO TRANSITO.
- 1.4 () A LUZ, O TEMPO, A VIA, O VEÍCULO E ATÉ O MOTORISTA PODEM SER CONDIÇÕES ADVERSAS
- 1.5 () A DISTÂNCIA DE SEGMENTO É A DISTÂNCIA ENTRE SEU VEÍCULO E O QUE ESTÁ ATRÁS.
- 1.6 () A PRIORIDADE NO TRANSITO DEVE SER DADA AO PEDESTRE, POIS É MAIS FRACO EM RELAÇÃO AO VEÍCULO.
- 1.7 () QUANDO HOUVER CONDIÇÕES ADVERSAS (CHUVAS, PROBLEMAS NAS VIAS, OU NO VEÍCULO OU SE VOCÊ NÃO ESTIVER BEM, A DISTÂNCIA DE SEGMENTO DEVE SER AMPLIADA.
- 1.8 () QUANDO DOIS VEÍCULOS SE APROXIMAM AO MESMO TEMPO DE UM CRUZAMENTO SEM SINALIZAÇÃO, TERÁ PREFERÊNCIA DE PASSAGEM O QUE TIVER MAIOR TONELAGEM.
- 1.9 () O CONDUTOR, AO REALIZAR UMA VIAGEM SOB NEBLINA, CHUVA OU NEVOEIRO, DEVE REDUZIR A VELOCIDADE, USAR OS FARÓIS E DIRIGIR COM ATENÇÃO.
- 1.10 () PRESTAR SOCORRO AOS USUÁRIOS EM CASO DE SINISTRO.

2) MECÂNICA DE VEÍCULOS

- 1. 2) O QUE CHAMAMOS DE MOTOR ?
 - a) UM APARELHO CAPAZ DE TRANSFORMAR A ENERGIA DOS COMBUSTÍVEIS EM ENERGIA CALORÍFICA OU MECÂNICA.
 - b) QUALQUER APARELHO CAPAZ DE TRANSFORMAR UMA ENERGIA QUALQUER EM ENERGIA ATÔMICA
 - c) QUALQUER APARELHO CAPAZ DE TRANSFORMAR UMA QUALQUER EM ENERGIA ELÉTRICA
- 2. 2) QUAL O TIPO DE MOTOR QUE A COMBUSTÃO É REALIZADA FORA DO MESMO ?
 - a) MOTORES DE CICLO OTTO.
 - b) MOTORES DE COMBUSTÃO INTERNA.
 - c) MOTORES A VAPOR.
- 3. 3) O MOTOR DE QUATRO TEMPOS COMPLETA SEU CICLO DE TRABALHO EM 720 GRAUS, OU SEJA DUAS VOLTAS DA ÁRVORE DE MANIVELAS, QUAIS SÃO ?
 - A) ADMISSÃO, ESCAPAMENTO, EXPANSÃO E DESCARGA.
 - B) ADMISSÃO, COMPRESSÃO, EXPANSÃO E ESCAPAMENTO.
 - C) EXPLOÇÃO, COMPRESSÃO, ROTAÇÃO E DESCARGA.
 - D) NENHUMA DAS ALTERNATIVAS.

RAPIDEZ E EXATIDÃO DE CALCULOS:

3) MULTIPLICAÇÃO: 8714 5829 6254
 83 47 79

4) DIVIDIR: 141797 : 17 32305 : 65

5) ADICIONAR: 19572 13915
 25351 99213

ENTREVISTA DE SELEÇÃO:

1. FAZ USO DE TRANQUILIZANTE ? _____
2. TREMORES REFERENTES A SISTEMA NERVOSO ? _____
3. CONVULSÕES ? _____
4. USO DE MEDICAMENTOS ? _____
5. BEBIDAS ALCÓOLICAS ? _____
6. FUMANTE ? _____

OUTRAS INFORMAÇÕES:

EMPRESA DE TRANSPORTES MANDACARUENSE LTDA.

TESTE SELETIVO.

NOME: _____

QUESTIONÁRIO ESPECÍFICO À FUNÇÃO DE COBRADOR

- 1.) FALE SOBRE A FUNÇÃO SOCIAL DO COBRADOR:

- 2.) COMO ALMEJA EXERCER A FUNÇÃO DE COBRADOR NESTA EMPRESA, O QUE VOCÊ ACHA QUE A EMPRESA ESPERA DE VOCÊ EM TERMOS PROFISSIONAIS E DE COMPORTAMENTO?

- 3.) O QUE, INDEPENDENTE DE CONTROLE E COBRANÇAS O COBRADOR PRECISA DEMONSTRAR NO DESENVOLVER DO SEU TRABALHO?

- 4.) COMO O COBRADOR PODE REALIZAR UM BOM ATENDIMENTO?

TESTE DE RAPIDEZ E EXATIDÃO DE CALCULOS:**5. MULTIPLICAR**

43895	7146	5954	9388	74893
<u>X99</u>	<u>X377</u>	<u>X59</u>	<u>X749</u>	<u>X78</u>

6. DIVIDIR: 49857 : 75 RESULTADO: _____

7. DIVIDIR: 96432 : 789 RESULTADO: _____

8. DIVIDIR 4559 : 597 RESULTADO: _____

9. ADICIONAR:

958432
167358

10. SUBTRAIR:

897639
699737

ENTREVISTA, (SIM) OU (NÃO) RESPONDA:

1. FAZ USO DE TRANQUILIZANTE? _____
2. TREMOR FREQUENTE ? _____
3. CONVULSÕES ? _____
4. USU DE NEDICAMENTOS ? _____
5. BEBIDAS ALCOOLICAS ? _____
6. FUMANTE ? _____

7. OUTRAS INFORMACÕES SE NECESSARIO:
