

REFLEXÃO SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Júilson da Silva Lima¹

Nívea Maria de Oliveira Souza²

Joeder da S. Messias³

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é discutir as condições de trabalho dos motoristas de transporte coletivo urbano na atualidade à luz da literatura. Sendo os motoristas de ônibus responsáveis pela condução de diversos passageiros e execução de vários trajetos, torna-se ainda mais difícil quando além do ofício de condutor ele também exerce o papel de cobrador, gerando acúmulo de função. Partindo dessa premissa, esta categoria constantemente é exposta a fatores nocivos à saúde, como por exemplo o vandalismo, a descrença no serviço de segurança pública, bem como as condições precárias dos veículos, comumente depredados. Neste contexto, devem ser consideradas as sobrecargas do organismo humano, sendo vários os fatores que interferem na qualidade de vida no trabalho. Destarte, esta pesquisa busca compreender, através de revisão bibliográfica, fatos e fenômenos ligados às condições de trabalho da referida categoria. Busca-se, com isto, obter outras percepções e conhecer novas ideias e relações existentes entre os elementos que dificultam a realização de tarefas conjuntamente com a psicologia do trabalho.

Palavras-chave: motorista de ônibus; transporte coletivo urbano.

¹ Acadêmico do Curso de Psicologia do Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNIRN). E-mail: jullisonrn@hotmail.com

² Acadêmica do Curso de Psicologia do Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNIRN). E-mail: nivea_psi@outlook.com

³ Professor Orientador do Curso de Psicologia do Centro Universitário do Rio Grande do Norte. E-mail:

**WORKING CONDITIONS OF URBAN COLLECTIVE TRANSPORT
DRIVERS
ABSTRACT**

The objective of this research is to discuss the working conditions of the urban public transportations' drivers nowadays by the light of the literature. Being those drivers responsible for carrying several passengers and executing many paths, it becomes harder when besides that they also work as a ticket collectors, causing function accumulation. Starting from this premise, this category usually is exposed to health-related factors, such as vandalism, unbelief in public security services and precarious conditions of the vehicles, often depredated. In this context, the overload in the human body must be considered, being subjected to several factors that interferes in the quality of life at work. Therefore, this research intends to comprehend, through literature review, facts and phenomena connected to the work conditions in the referred category. It is sought, with this, to obtain other perceptions and to know new ideas and relations between the elements that embarrass the work of the urban public transportations' drivers.

Keywords: Bus drivers. Psychology. Work.

1 INTRODUÇÃO

O transporte coletivo urbano cumpre um papel importante na dinâmica de deslocamento dos centros urbanos de médio e grande porte, pois as maiorias da população em geral utilizam este meio de transporte coletivo urbano. Os motoristas de ônibus coletivo assumem, portanto, inegável responsabilidade e importância no cenário em questão que são esses centros e áreas urbanas com maior número de veículos circulando pela cidade. A população que na sua maioria é composta por poder aquisitivo de classes médias e baixas, sendo estes os maiores usuários que utilizam deste transporte público.

O trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano encontra diversas peculiaridades, como por exemplo condições que fazem parte da atividade profissional desses trabalhadores sendo estas cada vez mais diversificada pelo aumento das áreas urbanas, sendo assim um dos maiores que degradam a saúde e qualidade de vida do trabalhador é a poluição do gás carbônico que é propriamente produzida pelo veículo.

Com tudo, mesmo as condições sendo precárias a atividades profissionais com a lida cotidiana e com as intemperes climáticas, com situações de violência e demais condições de trabalho que envolvem a precariedade e que podem interferir de modo negativo na saúde destes trabalhadores (NTU, 1999). Cabe frisar que este trabalho não envolve apenas a condução de um veículo em acordo com as normas de trânsito vigentes.

Nota-se então que o estudo aponta a necessidade de um acompanhamento com esses profissionais tendo em vista que não se podem fechar os olhos para um assunto desse nível. Alguns motoristas, quase que em sua totalidade sofrem algum dano na audição, isso pode ser evitado com medidas preventivas na qualidade de trabalho.

Normalmente estes trabalhadores são responsáveis também pela preservação e conservação do veículo. Em diversas cidades eles ainda são submetidos a desvios de função, cumprindo as responsabilidades que seriam inerentes aos cobradores de ônibus, em outras palavras, acabam exercendo duas funções ao mesmo tempo motorista/cobrador.

Considerando o contexto supracitado, o objetivo desta pesquisa é discutir as condições de trabalho dos motoristas de transporte coletivo urbano na atualidade à luz da literatura. Para tanto, estabeleceremos categorias de análise que contemplem as principais evidências encontradas na literatura científica, sobretudo naquelas que apresentem enfoque na psicologia do trabalho.

2 METODOLOGIA

O método utilizado para condução dos estudos sobre motoristas de ônibus urbanos foi baseado em uma revisão bibliográfica, que busca correlacionar fatos ou fenômenos, com a finalidade de obter nova percepção e descobrir novas ideias ou relações existentes entre os elementos saúde e trabalho do motorista de transporte coletivo urbano.

As pesquisas realizadas foram elaboradas através de buscas bibliográficas artigos e revistas que abordam temas relacionados às condições de trabalhado, que dirigem ônibus urbanos, sendo assim, os estudos das pesquisas analisados tem de intuito de perceber as condições degradantes dos mesmos, ou seja, os próprios trabalhadores que se submetem a essas condições precárias.

A seleção dos artigos se iniciou a partir de leituras de textos, tendo como critério de inclusão artigos científicos, completos, além da relevância e adequação do estudo em questão, aprofundando-se em temas correlacionados com assuntos que frizam essa abordagem, no qual o mesmo é as condições de trabalho.

A necessidade da pesquisa envolvendo os motoristas de ônibus urbano partiu do interesse referente as várias cargas e riscos ocupacionais a que os motoristas se expõem diariamente em seu trabalho, que de maneira direta ou indireta compromete sua saúde, desenvolvendo índices de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais, colocando em risco sua própria vida e também a da população que utiliza o ônibus como meio de transporte, isto devido as más condições de trabalho, isto também se remete a saúde e qualidade de vida do trabalhador (Sato, p152.1999).

Após as buscas bibliográficas, podemos constatar temas semelhantes com as adversidades encontradas no decorrer dos exercícios das atividades dos motoristas, desta forma, procuramos compreender através de dados e pesquisas que já foram elaborados por outros autores de pesquisas, como por exemplo conceitos e ideias

de caráter qualitativo. A partir destas interpretações de dados, o objetivo pelo interesse do tema se remete as condições adversas a precariedades dos motoristas de ônibus.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 CLÍNICAS DA ATIVIDADE E SUBJETIVIDADE

Na perspectiva de Yves Clot, o autor apresenta a psicologia que parte dos pressupostos do desenvolvimento do sujeito em ação, possibilitando, a capacidade laboral do seu trabalho, em virtude dessa teoria, podemos compreender a capacitação profissional de uma perspectiva sociológica através dos complexos e interações humanas dentro do ambiente trabalhisco, permitindo ao sujeito a capacidade de desenvolver sobre si no meio laboral.

Devido ao sofrimento no trabalho, as condições rotineiras do trabalhador podem ser cada vez mais desassociadas ao sujeito devido às más condições de trabalho, sua subjetividade é posta em questão pelo próprio trabalhador, ou seja, o trabalhador não se identifica com o seu trabalho e isso acarreta o sofrimento. (CLOT, 2007).

Na perspectiva de Yves Clot, o autor apresenta a psicologia que parte dos pressupostos do desenvolvimento do sujeito em ação, possibilitando, a capacidade laboral do seu trabalho, em virtude dessa teoria, podemos compreender a capacitação profissional de uma perspectiva sociológica através dos complexos e interações humanas dentro do ambiente trabalhisco, permitindo ao sujeito a capacidade de desenvolver sobre si no meio laboral.

Devido ao sofrimento no trabalho, as condições rotineiras do trabalhador podem ser cada vez mais desassociadas ao sujeito devido às más condições de trabalho, sua subjetividade é posta em questão pelo próprio trabalhador, ou seja, o trabalhador não se identifica com o seu trabalho e isso acarreta o sofrimento. (Clot, Yves, 2007)

“A partir desse quadro teórico, Clot descreve seus instrumentos de pesquisa no interior daquilo que chama de Clínica da atividade, na qual são realizadas análises, a partir das reflexões dos sujeitos, sobre suas próprias ações no interior de um campo de atividade profissional”. (Clot, Yves, p.223, 2007)

Em virtude deste conceito da clínica do trabalho, podemos compreender através desse conceito a estratégia desta interpretação associadas as relações entre o individual e o coletivo, ou seja, indivíduo e a sociedade, o interior e o exterior, desta forma podemos também ver que a coletividade poderá ser um incentivo para boas qualidades de produção.

Desta forma podemos observar que o organismo reforça um bom desempenho ao qual o próprio trabalhador desempenharia de forma grupal. No entanto fazendo esta ligação, vemos que a função dos motoristas se precisa coletiva, pois a função a dupla função motorista/cobrador não permite que esta teoria seja aplicada, pelo ao contrário, a defasagem do trabalhador torna-se mais ainda cansativa.

4. OS TRANSPORTES URBANOS E SUAS ADVERSIDADES ATUAIS

Com o crescimento da sociedade, surge a necessidade da evolução das máquinas e ferrovias, bem como a instituição dos meios de transporte coletivo urbanos, dentre eles o ônibus. A necessidade do transporte público se dá, portanto, a partir da industrialização das cidades, com a implementação de ferrovias. Este percurso era criado para trechos mais curtos que ligavam alguns grupos e propriedades rurais às grandes fábricas e cidades com atividades comerciais mais aglomeradas (DETRAN, 2017).

Paralelamente a esse crescimento surgem o transporte público e a necessidade de uma categoria profissional responsável pela condução dos referidos meios de transporte. São os motoristas de ônibus coletivo urbano que executam esse papel, os quais trabalham sujeitos a variações de clima, condições de tráfego e trajeto das vias. Percebemos a necessidade de analisar as condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano. Outros pontos a serem pensados em decorrência dos diversos aspectos que caracterizam a atividade. “Desta forma, profissão fica desgastante, porque o trabalhador tem de conviver com congestionamentos provocados pela falta de prioridade ao transporte público, e perigos, porque falta segurança nas ruas” (REVISTA, 2017, p. 28).

APTse, et al. (2006, p.12, *Apud*, 2010), em uma revisão das pesquisas sobre a saúde ocupacional dos motoristas de ônibus urbano realizadas nos

últimos cinquenta anos, verificou que estressores que são específicos do trabalho dos motoristas podem resultar em determinadas consequências físicas, psicológicas e de abuso de substâncias. Por outro lado, os problemas de saúde dos motoristas provocam consequências organizacionais como absenteísmo, rotatividade e acidentes no trabalho. Sabe-se que o trânsito, o risco de violência no trabalho, a pressão por cumprimento de horários e as condições de trabalho adversas, como calor e ruído, são algumas das fontes de estresse já identificadas em estudos anteriores realizados no Brasil e no exterior (Tse et al., 2006; Zanelato & Oliveira, 2004). Mesmo sendo o estresse um tema já bastante pesquisado no Brasil e no exterior, no que se refere aos motoristas de ônibus, existem, relativamente, poucos estudos no Brasil sobre esta categoria profissional e suas condições de trabalho. Especificamente sobre estresse em motoristas as pesquisas são raras. Já na literatura internacional, as investigações sobre esse tema, em sua maioria, procuram estabelecer relação entre as condições de trabalho dos motoristas de ônibus urbano e algumas doenças (Chen et al., 2010; Greiner, Krause, Ragland, & Fisher, 2004; Tüchsen, et al., 2006; Wang & Lin, 2001). Os estudos também enfocam as mudanças fisiológicas desencadeadas pelo estresse durante o ato de dirigir (Aronsson, & Rissler, 1998; Johansson, Evans, Rydstedt, & Carrere, 1998, Sluiter, Van Der Beek, Frings-Dresen, 1998).

No Brasil percebe-se que o trabalho dos motoristas é inúmeras vezes colocado em dupla função, já que o mesmo também exerce o papel de cobrador, dividindo sua atenção com a direção. Sobre a dupla função de cobrador e motorista, assim se manifestou o TST: "As funções de motoristas e cobrador são absolutamente distintas, afirmou o relator do recurso na turma" - desembargador convocado Cláudio Couce. No seu entendimento a acumulação dessas funções "importa sobrecarga, superexploração, desemprego dos cobradores e, pior, risco para os passageiros, pois é comum o motorista dirigir e cuidar do troco ao mesmo tempo" (MELO, p.1/2, 2017)

De acordo com (BARDUCO; SANTOS FILHO, 2006). Após a realização de uma pesquisa na cidade de São Paulo, 147 entrevistados puderam-se constatar que: com o presente estudo de caso, foi possível perceber a insatisfação e o desconforto dos motoristas de ônibus urbano nas empresas entrevistadas com relação à poltrona que utilizam diariamente em seu trabalho. Como prova da insatisfação, foi levantado que 85,14% dos entrevistados apresentaram uma ou mais sugestões de melhorias na poltrona; 45,95% tinham algum tipo de reclamação a fazer; 56,76% disseram haver alguma dor que acreditavam ser por trabalharem sentados;

77,70% afirmaram que as poltronas fazem transpirar muito; 52,03% reclamaram que o ato de sentar/ levantar da poltrona é desconfortável; 61,49% queixaram-se de que o cinto de segurança é incômodo ou impede seus movimentos; 59,46% acreditaram que deveria haver alguma melhoria no cinto de segurança; 64,19% usam algum tipo de revestimento em cima da poltrona para auxiliar no conforto; 65,54% gostariam que tais revestimentos já viessem no projeto da poltrona (BARDUCO; p. 19, SANTOS FILHO, 2006).

O espaço da cabine também é considerado um fator que causa desconforto e insatisfação, pois em alguns momentos existe restrição de movimentos. O diâmetro do volante é grande, e a possibilidade de controle que os motoristas têm para o ajuste dos equipamentos ao seu tipo físico é limitante.

De acordo com o estudo inédito, que traz informações gerais sobre o profissional e a atividade, entrevistou 1.055 motoristas em 12 unidades da Federação de todas as regiões do país, entre 6 e 19 de dezembro de 2016 (REVISTA..., 2017, p. 28).

Riscos e desgastes; mas esse não é o único problema. Outros 35,9% acham que ser motorista de ônibus urbano é perigoso, enquanto 19,8% acham arriscado devido à possibilidade de acidentes. Pelos ossos do ofício, o receio se confirma nas estatísticas: 33,2% se envolveram em ao menos um acidente nos últimos dois anos. Quando o assunto é segurança, quase um terço (28,7%) afirma ter sido assaltado ao menos uma vez nos últimos dois anos, enquanto 3,1% relata que os veículos em que estavam já sofreram incêndio criminoso ou tentativa. A infraestrutura também deixa a desejar. A pavimentação das vias é considerada regular, ruim ou péssima por 77,6% dos entrevistados, e 81,8% reclamam da falta de fluidez no tráfego. Como não poderia deixar de ser, mais segurança policial é a principal reivindicação da categoria, com 61,7%. A necessidade de mais conforto e estrutura nos pontos de apoio ao motorista vem na sequência, com 33,7%, seguida por pedidos de mais vias exclusivas para ônibus (29,4%) e de redução dos custos para tirar a carteira de motorista (24,5%) (REVISTA..., 2017, p. 28).

Os motoristas de transporte coletivo urbano, possui uma peculiaridade ao identificar-se as condições ergonômicas que também estão diretamente ligadas a essa atividade profissional, outros pontos a serem levados em questão é o quanto são submetidos a exposição relacionados ao vandalismo, violência urbana, dentre outros aspectos que contribuem para o declive da qualidade da saúde, ou seja, físico, psicológico e social.

Assim, pode-se observar que os motoristas de transporte coletivos sofrem pressões diversas, sua rotina de deslocamento é contínua e de imprevisíveis

intemperes. Tais profissionais que, no decorrer de sua jornada de trabalho sofrem constantemente múltiplas variáveis, como um conjunto de problemas como atenção redobrada para a dupla função de motorista e cobrador que é comum em algumas cidades, considera-se também a estrada e o estado dos veículos. Uma outra demanda que causa preocupação está relacionada às ruas e avenidas que não possuem pavimentação e sinalização adequadas para realização do percurso de vias urbanas ou até mesmo estradas irreguladas.

O trabalho do motorista de ônibus é uma atividade profissional que necessita atenção redobrada durante toda jornada de trabalho. Para tanto, é muito significativo especificar e compreender melhor essa problemática, buscando analisar essa relação do sujeito sob diferentes condições de trabalho.

5. CONDIÇÕES DE TRABALHO

A condição de trabalho se remete diretamente a questão da qualidade de vida. Um dos pontos importantes dessa análise é a segurança e a saúde do trabalhador, onde a preocupação com o bem-estar do empregado são visas como condições básicas de segurança. Esta segurança evidencia que todo empregado necessita de cuidados por conta da empresa para realizar seu trabalho.

Podemos compreender que, as condições de trabalho dos motoristas de transportes coletivos urbanos por sua própria natureza e de seu caráter ser desgastante devido a tantas exposições a fatores estressantes, como por exemplo ruídos sonoros, exposição ao calor, aspiração ao monóxido de carbono, tendinite e entre tantos outros elementos que vão desgastando a saúde do trabalhador, conforme já foi citado anteriormente. (BRASIL, 1978).

“O conceito de condições adversas se refere a fatores que venham a prejudicar a sua autonomia ao conduzir o veículo, criando maior possibilidades de um acidente de trânsito. Neste contexto, várias “condições adversas” surgem, é importante lembrar que nem sempre os acidentes aparecem isoladamente o que aumenta o perigo de acidentes. (DETRAN, p. 01, 2017”).

Listaremos as seis condições adversas para minimizar ou até mesmo evitar os danos. São eles:

1. “Luz; refere-se às condições de iluminação em determinado local; tanto pode ser natural (sol) como artificial (elétrica). O excesso de claridade pode provocar ofuscamentos e a sua falta pode ocasionar uma visão

inadequada ao ato de conduzir, podendo provocar, nos dois casos, condições favoráveis a um acidente. Exemplo: Ao transitar por uma estrada, o farol alto do veículo em sentido contrário pode causar-nos cegueira momentânea, dificultando o controle do veículo. Deve-se avisar o condutor piscando os faróis e desviando nosso foco de visão para o acostamento do lado direito

2. “Tempo; algumas condições atmosféricas dificultam muito nossa visão na estrada, prejudicando o correto uso do veículo no trânsito. A chuva, o vento, o granizo, a neve, a neblina e até mesmo o calor excessivo, diminuem muito a nossa capacidade de ver e avaliar as condições reais da estrada e do veículo. Além da dificuldade de vermos e sermos vistos, as condições adversas de tempo causam problemas nas estradas como barro, areia, desmoronamento, tornando-as mais lisas e perigosas, causando derrapagens e acidentes. Reduza a marcha, acenda as luzes, e se o tempo estiver muito ruim, saia da estrada e espere que as condições melhorem. Procure para isso um local adequado, sem riscos, como um recanto, Posto rodoviário ou, ainda, posto de gasolina.”

3. “Vias; Antes de iniciarmos um percurso devemos procurar informações sobre as condições das ruas, das estradas que vamos usar, para planejarmos melhor nosso itinerário, assim como o tempo de que vamos precisar para chegarmos ao destino desejado.

Procure informar-se das condições das ruas e das estradas com o guarda, pelo rádio, ou com outros condutores que a usem com frequência, e tome as providências necessárias para a sua segurança no percurso
Conhecendo suas reais condições como: estado de conservação, largura, acostamento, quantidade de veículos.

4.“Trânsito; aqui nos referimos à presença de outros elementos (pedestres, veículos, animais) na via, e também a determinadas ocasiões (natal, carnaval, férias) que interferem no comportamento do condutor e na quantidade de veículos em circulação nas vias.

Pode-se diferenciar duas situações de trânsito:

- Nas cidades (vias urbanas): O trânsito é mais intenso e mais lento, havendo maior número de veículos, mas existe uma sinalização específica para controle do tráfego com segurança.

Em determinados locais (área central, área escolar, órgãos públicos) em que o número de veículos é maior, e também em determinados horários (entrada ou saída de trabalhadores e escolares) que chamamos de "rush", em que aumentam as dificuldades de trânsito.

Se possível evite estes horários ou locais, faça uso do transporte coletivo, obedeça toda a sinalização existente, redobre a atenção e cuidados ao conduzir

5. “Veículo; é um fator muito importante a ser considerado na ocorrência de acidentes, sendo as condições do veículo responsáveis por um número enorme dos acidentes ocorridos em trânsito, normalmente envolvendo outros veículos, pedestres, animais e o patrimônio público.

Devemos sempre manter o veículo em condições de transitar e reagir instantânea e eficientemente a todos os comandos necessários, pois: "não é possível dirigir com segurança usando um veículo defeituoso".

Lembre-se: Um veículo em mau estado de conservação, além da possibilidade de deixá-lo na mão, vai resultar numa penalidade prevista no Código.

6. “Condutor; é um fator muito importante a ser considerado na ocorrência de acidentes, sendo as condições do veículo responsáveis por um número enorme dos acidentes ocorridos em trânsito, normalmente envolvendo outros veículos, pedestres, animais e o patrimônio público. Devemos sempre manter o veículo em condições de transitar e reagir instantânea e eficientemente a todos os comandos necessários, pois: “não é possível dirigir com segurança usando um veículo defeituoso”.
Lembre-se: Um veículo em mau estado de conservação, além da possibilidade de deixá-lo na mão, vai resultar numa penalidade prevista no Código.

Sabe-se que a profissão dos motoristas de ônibus em sua própria função é um trabalho ao qual exige bastante do trabalhador, em decorrência destas tais exigências, o motorista sente-se aflito por estar em uma função que não lhe oferece recursos para conduzir o veículo, em outras palavras, o trabalhador sente-se desmotivado por obter tanta responsabilidade por poucas condições e salário não compatível ao mesmo. De acordo com o SINE o piso salarial em média varia dois mil duzentos e cinco reais e setenta e três centavos. (SINE, Média salarial de Motoristas em seu Estado, 2017)

A condição de trabalho interfere no estado psicofisiológico do motorista, traduzindo-se em irritabilidade (que pode levar a um comportamento agressivo na direção), insônia (podendo resultar em sonolência nas horas de trabalho, diminuindo os reflexos) e, em especial, distúrbios na atenção (fator essencial para a direção segura) (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006, p. 333).

A própria função dos motoristas exerce uma sobrecarga, sendo elas manifestadas como da própria função, como por exemplo, movimento mecânico repetitivo que pode desenvolver a tendinite, estes são os sintomas visivelmente identificado até mesmo pelo próprio trabalhador, porém, além destas questões também existem sintomas somatizados devido ao estresse contínuo, estes são de prognósticos sutis que se encontra de forma latente.

Além da própria função não ser uma das funções mais favoráveis para as condições de trabalho, existe também outra problemática ao qual tem se notado cada vez mais frequente nos transportes públicos que é a dupla função do motorista, além de se desdobrar para conduzir o ônibus, os motoristas também exercem a função do cobrador, trazendo cada vez mais sobrecarga e exploração.

A insatisfação no trabalho é cada vez mais recorrente devido ao desconforto que são causados pela má postura resultando conseqüentemente no desempenho

das funções, estas consequências traz uma série de fatores que não só influencia no funcionamento, como também na saúde do motorista. É fato que as empresas trabalhistas não querem danos ou perdas, prova disso é a dupla função do motorista e cobrador, porém a sobrecarga no trabalhador pode ocasionar no adoecimento e isso não é interessante para empresa já que possivelmente acarretará o afastamento do trabalhador, o encurtamento dos quadros de funcionários aparentemente pode parecer “lucrativo”, é necessário compreender até onde realmente vai valer a pena. (MELO, 2017). A prevenção e promoção da saúde e qualidade de vida continua sendo a melhor saída.

“O desconforto é um indicador de risco usado para detectar possíveis problemas no corpo. Suas possíveis causas, resultando da tensão músculo-esquelética, são o tensionamento dos músculos, nervos, vasos sanguíneos, ligamentos e membranas das articulações, a compressão de alguns tecidos do corpo, fadiga muscular, déficit de circulação sanguínea e “parcialisquemia”, desobstrução dos nervos ocasionando pressão e inflamações secundárias. As atividades diárias dos motoristas de ônibus urbano incluem: muitas paradas (número excessivo de movimentos repetitivos); necessidade de deslocar o banco no sentido horizontal para colocar-se e sair do assento, devido ao espaço reduzido da cabina; revestimento do assento de material sintético ocasionando desconforto devido à transpiração; disfunções humanas (problemas posturais entre outros fatores relacionados ao posto de trabalho do condutor)” (BARDUCO; SANTOS FILHO, p. 269, 2006).

É possível notar a insatisfação gerada pelo desconforto pela poltrona que é utilizada diariamente pelos motoristas de ônibus, entre outros desconfortos também se faz presente os ruídos sonoros, as vibrações dos motores, o incômodo do cheiro do gás carbônico e as cargas horárias de trabalho exaustivas.

São frequentes na literatura especializada os estudos empíricos sobre a relação entre a sintomatologia relatada pelos sujeitos e a evolução futura de sua condição de saúde, medida pela incidência da incapacitação física ou da morte nos anos subsequentes. A ideia que se depreende desses estudos é que o próprio indivíduo tem capacidade para perceber e relatar razoavelmente bem, como se verá logo abaixo, as suas condições de saúde. Ferraro e Ya-ping Su (2000) analisaram a validade da auto avaliação da saúde na previsão da incapacitação física nos anos subsequentes, em comparação com a avaliação médica dos mesmos sujeitos, usando para isso dados da National Health and Nutrition Examination Survey e do Epidemiologic Follow-Up Study, por um período de 15 anos. Foram entrevistados e examinados inicialmente 5.955 brancos e 878 negros, de 25 a 74 anos de idade. (COSTA, p. 55, 2003)

6. RESULTADO E DISCURSÃO

A presente revisão bibliográfica, foi possível perceber que a condição de motoristas de ônibus urbano exerce um papel de extrema importância para a sociedade, mas também podemos comprovar as precárias condições de trabalho, assim como descaso dos órgãos público referente a categoria.

O desvio de função tem cada vez mais sobrecarregado os motoristas, surgindo reclamações da dupla função da parte dos passageiros por temerem por sua segurança e também pelo próprio motorista por desempenhar duas funções ao mesmo tempo como por exemplo dirigir e passar o troco.

Pôde-se concluir que a atividade de dirigir é desgastante, causa fadiga e sua eficácia está relacionada principalmente a fatores ambientais do local de trabalho e a forma como os motoristas lidam com esses fatores” (BATTISTON, CRUZ, HOFFMANN, 2006, p 333). Essas condições de trabalho claramente estressantes no cotidiano, só evidenciam o quanto os trabalhadores estão vulneráveis a diversos fatores que vão além das dependências da empresa. Todas as características associadas a precárias condições de laboro junto a subjetividade de cada indivíduo resultam em diversas formas de adoecimento no trabalho. Partindo dessa premissa podemos constatar a necessidade de mudanças interventivas.

Os impactos que interferem na subjetividade do motorista no seu desenvolvimento, a experiência no trabalho é um dos pontos positivos que motivam no seu trabalho não só as funções mecanizadas, mas também a relação sujeito e trabalho, ou seja, a sua atividade é imprescindível para a sociedade. A condição de trabalho por si só já é precária, portanto, as más condições de trabalho é o resultado das ocorrências cotidianas sofridas pelo próprio trabalho. Uma das hipóteses sugeridas na prevenção e promoção a saúde e melhorias nos veículos, como por exemplo a climatização, melhoramento do banco e diminuir os ruídos sonoros.

Outra situação abordada são os ocorrentes fatos dos motoristas do transporte público comumente sofrem casos de arrastões, assaltos e de mortes recentes de trabalhadores em serviço por falta de segurança. Algo notado em todas as pesquisas, a segurança é um dos fatores que mais os preocupa. Partindo desse ponto, algumas das principais reivindicações dos motoristas, segundo o sindicato que os representa, são a instalação de câmeras de segurança 24h, a criação de uma delegacia especializada em crimes no transporte. (Santana, 2017)

O barulho provocado pelo trânsito causa a Perda Auditiva Induzida por Níveis de Pressão Sonora Elevados (PAINPSE) é a perda provocada pela exposição por tempo prolongado ao ruído, que podem causar perda na audição, zumbido, labirintite, insônia e em casos mais graves a depressão. Segundo estudos realizados com motoristas de ônibus em diversas cidades brasileiras demonstram a ocorrência de PAINPSE.

Dos 122 exames realizados, 84 (68,85%) apresentaram limiares auditivos dentro dos padrões de normalidade e 38 (31,15%) apresentaram algum tipo de perda auditiva. Entre os exames alterados, 30 foram sugestivos de PAINPSE e 8 foram compatíveis com outros tipos de perdas auditivas. A população mais jovem de 20 a 25 anos, o percentual de indivíduos com exames audiômetros alterados foi progressivamente maior conforme a faixa etária, e com predominância de PAINPSE. Em relação à lateralidade das perdas auditivas nas audiometrias, verificou-se que nos motoristas sugestivos de PAINPSE com alterações bilaterais predominavam sobre aqueles com alterações em apenas um dos lados, diferentemente do encontrado nas curvas audiometrias compatíveis com outras perdas auditivas. Na tabela 3 observa-se que nos 30 indivíduos sugestivos de PAINPSE a frequência mais comumente acometida foi a de 6000Hz independentemente do lado afetado. (PORTELA, BRUNO SÉRGIO, 2008, p 50).

Nota-se então que o estudo aponta a necessidade de um acompanhamento com esses profissionais tendo em vista que não se podem fechar os olhos para um assunto dessa importância. Alguns motoristas, quase que em sua totalidade sofrem algum dano na audição, isso pode ser evitado com medidas preventivas na qualidade de trabalho.

Os efeitos provocados nos motoristas em decorrência do intenso barulho causado pelo trânsito caótico das grandes e pequenas cidades, impulsionam o agravamento de problemas auditivos junto à poluição sonora produzida pelos veículos durante o trajeto. Além do barulho, o motor esquenta e trepida, o que pode prejudicar a saúde dos rodoviários, e em casos mais graves a perda da audição.

Compreendendo que as melhorias precisam ser realizadas para dar boas condições de trabalho amparado das legislações do trabalho que não condizem com

a realidade, estas ações de conscientização a luta de direitos como por exemplo, na distinção de função motorista e cobrador (COIMBRA, p. 1/1, 2014).

A dupla função de motorista e cobrador acarreta problemas que ultrapassam o mero interesse individual e patrimonial do motorista e do cobrador, porquanto, como também é público e notório, as doenças e acidentes de trabalho trazem consequências para os trabalhadores e para a sociedade, haja vista, no caso dos ônibus, que transeuntes e outros motoristas são atingidos pelos acidentes de trânsito que ocorrem no dia a dia, alguns gravíssimos, como todos sabem (COIMBRA, p.1 2014).

A lei no trânsito se torna contraditório quando o assunto é atenção dirigir um automóvel, já que dirigir e fazer outra função ao mesmo tempo aumenta-se os índices de acidentes no trânsito. Porém essa eventualidade se é realizada aos motoristas dos ônibus coletivo, com riscos ainda maiores por locomover um automóvel de porte grande e com números de pessoas ainda maiores.

Os sindicatos devem apoiar o Projeto de Lei 2.163/2003-A, já aprovado na Câmara dos Deputados, cujo artigo 1º diz: “É proibido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transporte coletivo rodoviário exclusivamente urbano e nas regiões metropolitanas, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição, simultânea, de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos (MELO, p. 2/3, 2017).

Também estabelece o art. 7º no inciso XXVIII [3], como direito do trabalhador, seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa. No inciso XXIII [4] do mesmo artigo, é assegurada a reparação pelo trabalho penoso, insalubre e perigoso, mediante o pagamento de adicionais de remuneração (MANUS, p. 1 20).

Compreendendo esta problemática conforme dados sobre condições impostas aos trabalhadores, a saúde é imprescindível não só para o próprio trabalhador, mas também para a própria empresa. Esse respeito para com o é sinônimo de boas produções, porém, caso o trabalhador tenha sua saúde comprometida o infortúnio não é somente do trabalhador, os empresários terão o seu prejuízo com o desfalque e sobrecarregará os demais, este fenômeno pode ser visto como “efeito dominó”, um sendo prejudicado, os demais sofrerão as consequências.

A realização a promoção a saúde é a melhor contribuição para o desenvolvimento humano, pois a promoção previne os riscos de doenças ocupacionais das condições de trabalho. Sendo assim, não é necessário esperar

que surjam os sintomas das síndromes ocupacionais ou até mesmo desencadear a própria doença (COSTA, 2003).

Embora o contexto social e urbano do trabalho desses motoristas tenha diferenças entre as duas metrópoles, inclusive por causa do enorme diferencial de tamanho entre elas, foram tomadas precauções para permitir a comparabilidade dos resultados. Assim, apresentam-se a seguir alguns indicadores das condições de trabalho dos motoristas das Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte e São Paulo, colocados lado a lado. Existem muitas similaridades entre os motoristas de Belo Horizonte e os de São Paulo, tanto nas características pessoais como nos aspectos profissionais. Os profissionais de Belo Horizonte são, em média, um pouco mais novos que os paulistas (39,8 anos contra 42), têm um ano a menos de profissão e cerca de um ano a menos na mesma empresa. O nível de instrução dos dois grupos é igualmente baixo: 36,3% dos motoristas de Belo Horizonte e 37,4% dos paulistas cursaram no máximo até a 4ª série do ensino fundamental. Nas duas regiões, o número de pessoas no domicílio é bastante próximo, e registrou-se um percentual semelhante de domicílios sustentados basicamente pelo rendimento do motorista (60%, em Belo Horizonte e 64%, em São Paulo). Por outro lado, é mais frequente as famílias belo-horizontinas contarem com menores de 16 anos (82,6%) do que as paulistas (73,3%) no orçamento familiar. (COSTA, p.58, 2003).

Após compreender estas condições, é interessante entender que a Lei nº 13.103/2015. Conforme determina a Lei nº 13.103/2015, o tempo de duração da jornada diária do motorista deve ser de 8 horas; e da jornada semanal, de 44 horas. Segundo esta informação, podemos analisar o quanto é desgastante não só as condições de trabalho, mas também as jornadas percorridas ao longo dos dias.

No entanto, o que foi dito anteriormente, podemos concluir o quanto se deve as melhores exigências não só a precariedade do trabalho, mas também a redução da carga horária de trabalho, já que este trabalho não é convencional em relação aos outros, ou seja, o trabalho do motorista envolve toda uma questão como por exemplo, movimentos repetitivos braçais, atenção no trânsito que sobrecarrega o

cansaço físico e aproveitando o ensejo desta deixa, a constante respiração de gás carbônico.

Ao analisar as condições de trabalho e a decorrência dos diversos aspectos que caracterizam as atividades, a diferença das práticas de trabalho em relação aos outros profissionais que desempenham suas atividades em ambientes fechados como salas ou lojas, em alguns momentos climatizadas e adaptadas para melhor desempenho e conforto. Os motoristas trabalham fora das dependências da empresa, assim ficam submetidos a intempéries como o clima, as condições de tráfego e do trajeto das vias. “A profissão é desgastante, porque eles têm de conviver com congestionamentos provocados pela falta de prioridade ao transporte público, e perigosa, porque falta segurança nas ruas” (REVISTA..., 2017, p. 28). Os resultados a priori foram as conclusões do quanto as condições de trabalho precisam ser melhoradas nesta categoria, sabendo-se que, a condição de trabalho por si só já é degradante por lidar com diversos fatores estressantes no seu cotidiano.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos perceber que no cotidiano das grandes capitais brasileiras existe o descaso dos órgãos públicos perante o transporte público, no qual deixa de atender aos anseios da população, por conseguinte, recaindo sobre os motoristas de ônibus que além de conduzir veículos em péssimas qualidades, ainda são submetidos a ouvir agressões por parte da população que decorrência do serviço precário disponibilizado pelas empresas de ônibus. Situações como; aguardar em filas do embarque, paradas sucateadas e por fim ônibus superlotados acabam recaindo nos motoristas, diminuindo seu prestígio social devido a população não saber como reivindicar seus direitos.

A precariedade do serviço de transporte coletivo ofertado pelas empresas de ônibus, é um problema contínuo e sem muito avanços durante anos no Brasil.

Podemos usar como exemplo o desvio de função ou dupla função exercida pelos motoristas, não se tem uma lei nacional que proíba essa prática, apenas algumas cidades têm avanços nesse quesito, no entanto vale salientar que se trata da segurança de várias pessoas, sendo necessário uma lei que cobrisse todo território nacional.

Outros pontos como; baixos salários; carga horária extensiva; desvalorização social e imprevistos como; clima; ruas em má qualidade de tráfego; trânsito caótico; acidentes; são pontos significativos no que diz respeito ao real trabalho e o prescrito. Conforme o que lhe é prescrito, o motorista é responsável por conduzir os passageiros com segurança, cumprir o horário pré-determinado com as linhas de embarque e desembarque e zelar pelo veículo. Porém, na prática, diante de tantas adversidades que não podem ser planejadas durante sua função, como problemas relacionados a acidentes, gera por parte da população uma afronta ao motorista, que impedindo de realizar seu trabalho ainda ouve ofensas. Neste momento podemos notar que o motorista se encontra só sem apoio algum de empresa.

Contudo, os constrangimentos e má condições de trabalho sofrido pelos motoristas apontadas nessa revisão bibliográfica, acusam a necessidade de políticas públicas de maneira a sanar o sofrimento dessa categoria, partindo do desenvolvimento de ideias voltadas para segurança, investimento em mobilidade urbana por parte dos órgãos públicos, fiscalização em carga horária e ergonomia, viabilizando ações que promovam saúde aos motoristas.

Elaboramos esse artigo como de maneira a reconhecer uma categoria que desenvolve um papel tão significativo para a população, para que através deste possamos mostrar sua relevância em cenário nacional.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Transporte público urbano: crise e oportunidades**. 1999.

BARDUCO, Roberto Carlos; SANTOS FILHO, Abílio Garcia dos. **Motorista de ônibus urbano: insatisfação e desconforto com a poltrona**. 2006. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/yjxnr/pdf/paschoarelli-9788579830013-13.pdf>>. Acesso em: 24 out. 2017.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, M. Roberto; HOFFMANN, H. Maria. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano, v. 11**. Natal, Set./dez. 2006.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora nº 15 (NR-15), nº 3.214/1978**. Normas Regulamentadoras. Segurança e Saúde no trabalho. Disponível em: <<http://trabalho.gov.br/seguranca-e-saude-no-trabalho/normatizacao/normas-regulamentadoras/norma-regulamentadora-n-15-atividades-e-operacoes-insalubres>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

COIMBRA, B. Cysne. **Relações de trabalho em uma universidade: atividade dos servidores técnico-administrativos da Universidade Federal do Espírito Santo**. Universidade Federal do Espírito Santo, 2014.

COSTA, Leticia B. Morbidade declarada e condições de trabalho: o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte. **São Paulo em perspectiva**, v. 17, n. 2, p. 54-67, 2003.

CRUZ, R. M. **Psicodiagnóstico de síndromes dolorosas crônicas relacionadas ao trabalho**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

DEPARTAMENTO REGIONAL DE TRÂNSITO (DETRAN). **Condições adversas do motorista**. Disponível em: <<http://www.detrان.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=motorista&id=348>>. Acesso em: 24 out. 2017.

FRANKENHAUEUSER, M. **A carga de trabalho e fatores psicossociais e de organização**. 2001.

IGNÁCIO, Samyra Macário. **Condições de trabalho de motoristas de transporte coletivo e suas consequências para a saúde do trabalhador**. Departamento nacional de Pós-graduação – Faculdade Redentor. Três Rios, 2011. Disponível em: <http://arquivos.5gsistemas.com.br/PosRedentor/arquivos/conteudo_542b1fe511284.pdf>. Acesso em: 24 out. 2017.

MANUS, Pedro Paulo Teixeira. Acidente de trabalho e a responsabilidade do empregador. **Consultor Jurídico**, 26 jun. 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2015-jun-26/reflexoes-trabalhistas-acidente-trabalho-responsabilidade-empregador>> Acesso em: 7 jul. 2017.

MELO, Raimundo Simão de. Dirigir e cobrar: prejuízos para o motorista de ônibus e para a sociedade. **Consultor Jurídico**, 6 jan. 2017. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2017-jan-06/reflexoes-trabalhistas-dirigir-cobrar-prejuizos-trabalhador-sociedade>> Acesso em: 7 jul. 2017.

PAES-MACHADO, E.; LEVENSTEIN, C. Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador. **Cadernos de Saúde Pública Bahia**, Salvador, 2002.

PINTO, Francinaldo do Monte; YALE NEVES, Mary. A gestão da atividade do motorista de ônibus: um olhar ergológico. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 9, n. 2, 2009.

REVISTA NTU URBANO. **Congresso Nacional avalia proposta para custear transporte público**. Ano 5, n. 26, p. 28-29 mar./abr. 2017.

TAVARES, F. A. **Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus**. 2010. Disponível em: Acesso em: 01 abr. 2017.

WINKLEBY, M. A. **Excess risk of sickness and disease in bus drivers:** a review and synthesis of epidemiological studies. EUA. Califórnia. 1988.

PORTELA, Bruno Sérgio. "**Análise da exposição ocupacional ao ruído em motoristas de ônibus urbanos:** avaliações objetivas e subjetivas." Curitiba: Universidade Federal do Paraná (2008).

SATO, Leny. Abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano. **São Paulo**, 1991.

CLOT, Yves. A função psicológica do trabalho. In: A função psicológica do trabalho. Vozes, 2007.