



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - FFCH

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS – PPGCS

TASSIA CRISTINA PALMA SAMPAIO NASCIMENTO¹

MOTORISTAS DE ÔNIBUS:

Precarização Social do Trabalho e as Implicações para a Saúde

SALVADOR

2017

¹ Mestranda do Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais - Universidade Federal da Bahia.

TASSIA CRISTINA PALMA SAMPAIO NASCIMENTO

MOTORISTAS DE ÔNIBUS:

Precarização Social do Trabalho e as Implicações para a Saúde

Orientadora: Denise Vieira da Silva

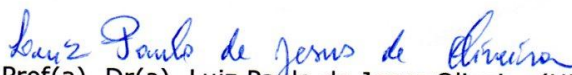
SALVADOR

2017

TASSIA CRISTINA PALMA SAMPAIO NASCIMENTO

**MOTORISTAS DE ÔNIBUS: PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO
TRABALHO E IMPLICAÇÕES PARA A SAÚDE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ciências Sociais e, aprovada em três de abril de dois mil e dezessete, pela Comissão formada pelos professores:



Prof(a). Dr(a). Luiz Paulo de Jesus Oliveira (UFRB)
Doutor em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Bahia



Prof(a). Dr(a). Maria da Graça Druck Faria (UFBA)
Pós-Doutora pela Université Paris XIII



Prof(a). Dr(a). Denise Vieira da Silva (FFCH - UFBA)
Doutora em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Bahia

-
- N244 Nascimento, Tassia Cristina Palma Sampaio
Motoristas de ônibus: precarização social do trabalho e as implicações para a saúde / Tassia Cristina Palma Sampaio Nascimento. – Salvador, 2017.
150 f.
- Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Denise Vieira da Silva
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Salvador, 2017.
1. Motoristas de ônibus – Saúde. 2. Mobilidade urbana. 3. Ambiente de trabalho.
4. Trânsito. I. Silva, Denise Vieira. II. Universidade Federal da Bahia.
III. Título.

CDD – 331

Dedico a Deus, a minha família, às minhas professoras e professores e aos(as) amigos(as) sempre presentes.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus, que me concedeu a vida e o privilégio de estar concluindo mais uma etapa muito importante da minha vida. Construir uma pesquisa de mestrado não é uma tarefa fácil, em compensação contamos com a contribuição de pessoas que nos inspiram, criticam, colaboram e permitem que a dissertação seja concluída.

Agradeço a minha família - Messias (meu esposo) e Marina (minha filha) - pelo apoio e por compreenderem todas as minhas horas ausentes. A minha mãe Silvia, meu pai Nilton e aos meus irmãos (Tiana, Nivia e Saulo), pelo apoio durante toda minha vida e na minha decisão pelo mestrado. Aos amigos, agradeço pelas dicas durante o processo e, em especial, a Mateus meu grande amigo que me “coorientou” emocionalmente e didaticamente. E a meu ex-chefe Sr. Jackson Nascimento, agradeço porque no momento do meu ingresso ao mestrado me deu todo apoio, respeitando meu sonho e me incentivando a continuar.

A professora Graça Druck, que desde as disciplinas como aluna especial me apoiou, sonhou meu sonho junto comigo e, objetivamente, me coorientou todo o tempo, sendo mais que uma professora, uma inspiração.

A Denise, minha orientadora, que fez deste trabalho o que ele é e me apoiou profissionalmente e emocionalmente, atuando como orientadora e amiga, me ouviu e ajudou em diversos aspectos da minha vida e da pesquisa. Sua atuação foi fundamental para construção da pesquisa e para meu crescimento como pesquisadora. Agradeço também à UFBA (Universidade Federal da Bahia), que me proporcionou a estrutura para realizar a pesquisa e à FAPESB, que financiou o projeto.

Devo também reconhecer o papel importante do grande amigo Dival, no contato com os entrevistados, sem o qual não seria possível fazê-lo. Aos motoristas entrevistados, por sua disponibilidade. Agradeço também a Lilian Moraes, artista plástica, por sua colaboração; ao CESAT, em especial a Letícia Nobre, ao Sindicato dos Rodoviários da Bahia, nas figuras do seu presidente Hélio Ferreira e ao Sr. Cosme (da secretaria dos aposentados) e a Dr. Danton, médico do trabalho, pela participação nas entrevistas.

Enfim a todos que, direta ou indiretamente, estiveram presentes durante o processo de desenvolvimento da pesquisa, tornando esse momento uma grande vitória.

RESUMO

A pesquisa analisa o fenômeno da precarização social do trabalho do motorista de ônibus rodoviário urbano e as implicações para a saúde desses trabalhadores, na cidade de Salvador. Inicia com o debate sobre a precarização social do trabalho, o conceito de mobilidade urbana, a gestão do transporte público, convergindo para a configuração da organização do trabalho do motorista de ônibus. Os resultados indicam a existência de uma superposição de fatores que pressionam o cotidiano do trabalho implicando danos à saúde e risco à vida. Esses fatores vão desde a vibração e a temperatura do e no equipamento, a relação com o usuário, até assaltos, incêndios e agressões diversas. O estudo constata a relação entre o trabalho organizado de forma precária e o adoecimento do trabalhador, que vai desde o âmbito físico com doenças do sistema muscoesquelético até os transtornos mentais, colocando a categoria entre as que mais adoecem e morrem em decorrência do trabalho.

Palavras-Chave: Precarização, Trabalho, Saúde, Motorista de ônibus.

ABSTRACT

The research analyzes the phenomenon of the social precarization of the urban bus driver's work and the implications on the health of these workers in the city of Salvador. It begins the discussion with the concept of urban mobility and management of public transport, converging to the configuration of the work organization of the bus driver. The results indicate the existence of a superposition of factors that press the workers daily, implying damages to their health and even risk to life. These factors range from the levels of vibration and temperature of and in the equipment, to their relationship with the users, assaults, fires and other numerous aggressions. The study notes the relationship between precariously organized work and the worker's illness. The relation ranges from the physical environment causing diseases of the musculoskeletal system to mental disorders, placing the category among the most ill and with highest mortality as result of work.

Keywords: Precarization, Work, Health, Bus driver.

LISTA DE SIGLAS

ABEMTRO	Associação das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário do Estado da Bahia
AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia
AGERT passageiros	Agência Municipal de Regulamentação dos serviços de Transporte coletivo de passageiros
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARSAL	Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRT	Bus Rapid Transit
CBO	Classificação Brasileiro de Ocupações
CCO	Centro de Controle Operacional
CCT	Convenções Coletivas de Trabalho
CESAT	Centro de referencia em Saúde do Trabalhador
CID	Classificação Internacional de Doenças
CLT	Consolidação das Leis trabalhistas
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
GPS	Global Positioning System: sistema de posicionamento global
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MST	Movimento do Sem Terra
M.T.E.	Ministério do Trabalho e Emprego
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Públicos

SEMOB	Secretaria de Mobilidade Urbana
SENAT	Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEST	Serviço Social do Transporte
SET	Superintendência de Engenharia de Tráfego
SETIN	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SETPS	Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Salvador
SETRAM	Superintendência de Estações de Transbordo do Município
SGQTS	Sistema de Gestão de Qualidade do Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador
SMTC	Serviço Municipal de Transportes Coletivos
SMTU	Secretaria Municipal de Transportes Urbanos
SNT	Secretaria Nacional de Transporte
STCO	Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus
STU	Secretaria de Transportes Urbanos
TRANSUR	Transportes Urbanos

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 A MOBILIDADE URBANA E A GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	19
2.1 A MOBILIDADE URBANA.....	19
2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS NO CONTEXTO DA MOBILIDADE URBANA ATUAL	22
2.3 GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL: ÂMBITO FEDERAL E ESTADUAL.....	24
3 O TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE SALVADOR	30
3.1 BREVE HISTÓRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO EM SALVADOR.....	30
3.2 OS MOVIMENTOS SOCIAIS NA LUTA POR TRANSPORTE PÚBLICO, GRATUITO E DE QUALIDADE:.....	36
3.3 O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS EM SALVADOR	40
3.4 O CONSÓRCIO DE EMPRESAS INTEGRA.....	43
4. O PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO.....	51
4.1 A ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL E A PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO	51
4.2 PRECARIZAÇÃO: O CASO BRASILEIRO	54
4.3 A PRECARIZAÇÃO DA SAÚDE DO TRABALHADOR.....	56
5 A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO DO MOTORISTA DE ÔNIBUS E O ADOECIMENTO; PRINCIPAIS ESTUDOS	59
5.1 IMPACTOS NA SAÚDE FÍSICA E MENTAL	61
5.2 O PAPEL DAS CARACTERÍSTICAS ERGONÔMICAS NO EQUIPAMENTO DE TRABALHO	64
5.3 VARIÁVEIS DA JORNADA DE TRABALHO	67
5.3.1 A relação do motorista com os passageiros: uma relação de conflito	70
5.4 A VIOLÊNCIA URBANA	71

6 OS MOTORISTAS DE SALVADOR: ATIVIDADE DE RISCO À SAÚDE E À VIDA!	78
6.1 PERFIL E TREINAMENTO DOS MOTORISTAS	79
6.2 MODELOS DE GESTÃO	83
6.3 O AMBIENTE FÍSICO E OS FATORES ERGONÔMICOS	87
6.4 O CONFLITO COM PASSAGEIROS	89
6.5 O TRABALHO PRESCRITO E O TRABALHO REAL	93
6.6 VIOLÊNCIA SOCIAL – O RISCO MAIOR!.....	101
6.7 VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL, AUTOIMAGEM E SOFRIMENTO	104
6.8 OS IMPACTOS NA SAÚDE	107
6.9 AS LUTAS PELOS DIREITOS TRABALHISTAS E A AÇÃO SINDICAL	112
6.9.1 Os Movimentos de Greves	113
6.10 O OLHAR DA ARTISTA	119
7 CONCLUSÃO.....	125
8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	129
9 ANEXOS	139

1 INTRODUÇÃO

O setor de transporte público se constituiu em um dos principais focos das administrações municipais, não só em Salvador, mas em diversas cidades no país, devido ao aumento da demanda da população e ao crescimento das cidades, onde esse transporte é essencialmente fornecido através de ônibus (SANTOS, 2011; JUNIOR, 2003). Mesmo nas capitais que já contam com o fornecimento de modalidades como o metrô, trem ou outros tipos de transporte coletivo, o ônibus ainda representa uma parcela considerável do serviço prestado. A população soteropolitana possui cerca de 2,9 milhões de habitantes, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016)², desse número uma considerável parcela da população utiliza o serviço de transporte público para seu deslocamento. Esse fator, associado ao aumento no número de veículos nas vias, aumenta a necessidade de investimento e planejamento no setor de transporte público rodoviário³, com o objetivo de oferecer um serviço de qualidade a população. Outra dimensão importante a se considerar é que o trânsito é vivido pelas pessoas no Brasil como uma apropriação privada de um espaço público, ou seja, dirigir é um sinal de *status*, um símbolo de poder e sexualidade, um meio de expressar o individualismo e um instrumento para estabelecer independência (ZIMBARDO, KEOUGH, & BOYD, 1997 *apud* Oliveira; Pinheiro, 2007).

Percebe-se, portanto, na forma de dirigir das pessoas, ações individualistas, como estacionar carros nas calçadas, desrespeitar faixas de pedestres, dirigir acima da velocidade permitida, provocando acidentes de trânsito, os quais muitas vezes produzem vítimas fatais (OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007). E a incapacidade do sistema atender de forma adequada à

² Fonte: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=292740>. Acesso em 21/12/16.

³ Reportagem disponível em <http://atarde.uol.com.br/brasil/noticias/1756528-tres-cidades-do-brasil-estao-no-top-10-de-congestionamentos>, acesso em 21/12/16.

população, prestando um serviço caracterizado por longa espera, ônibus lotados e sem refrigeração entre outros fatores.

As configurações do trânsito, adicionadas às práticas em termos de gestão do transporte urbano pela prefeitura e empresas contratadas, constituem o cenário onde emerge o processo de precarização social do trabalho do motorista, com consequências significativas para sua saúde e para a qualidade de vida da população usuária do serviço e das cidades.

O objetivo geral da presente pesquisa é analisar o processo de trabalho do motorista de ônibus urbano de Salvador e suas implicações para a saúde, tendo como questão central a investigação dos fatores que indicam o processo de precarização do trabalho e que implicam o adoecimento do motorista rodoviário urbano de Salvador. Os objetivos específicos estabelecidos foram: 1) Identificar os fatores que configuram o processo de precarização do trabalho do motorista rodoviário urbano de Salvador 2) Analisar qual a relação do sistema de gestão transporte público com o processo de precarização social do trabalho; 3) Analisar quais as dimensões da organização do trabalho do motorista rodoviário urbano de Salvador que podem implicar de forma efetiva um processo de precarização da saúde e risco de vida desse trabalhador.

A importância da pesquisa deve-se ao fato de o transporte coletivo ser o principal meio de transporte da população nos dias atuais, representando uma dimensão social fundamental no uso do tempo cotidiano do trabalhador, principalmente das classes populares, e pela existência de poucos estudos que relacionem a gestão e a organização do trabalho à precarização do trabalho e ao adoecimento do motorista. A possibilidade de identificar um processo de exploração dos trabalhadores caracterizada pela precarização social do trabalho, com significativos impactos na saúde, torna-se, assim, relevante.

A pesquisa utilizou a metodologia qualitativa, uma vez que analisou as percepções dos motoristas a respeito do seu trabalho, correlacionando com os dados documentais levantados na identificação do processo de precarização e dos efeitos sobre a saúde. Segundo Minayo (2010), a pesquisa qualitativa se ocupa com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado. Esta trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes, pois o ser humano se distingue por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhada com seus semelhantes. Segundo Chizzotti (2003), diferentes orientações filosóficas e tendências epistemológicas podem configurar-se como direções de pesquisa, sob o abrigo qualitativo, integram-se aí diferentes métodos de pesquisa como: entrevista, observação participante,

história de vida, testemunho, análise do discurso, estudo de caso, que qualificam a pesquisa como pesquisa clínica, pesquisa participativa, etnografia, pesquisa participante, pesquisa-ação, teoria engendradora ou fundamentada nos dados (*grounded theory*), estudos culturais, dentre outras.

Quanto aos procedimentos a pesquisa, foi definida como bibliográfica, documental e de campo.

Considera-se que existem, de um lado, os documentos de primeira mão, que não receberam nenhum tratamento analítico, tais como: documentos oficiais, reportagens de jornal, cartas, contratos, diários, filmes, fotografias, gravações etc. Por outro lado, existem os documentos de segunda mão, que de alguma forma já foram analisados, tais como: relatórios de pesquisa, relatórios de empresas, tabelas estatísticas etc. (GIL, 2008). Para esta pesquisa adotou-se a análise documental de documentos de primeira mão, sendo as convenções e acordos coletivos, examinando as cláusulas relacionadas à perda de direitos, além de matérias de jornal impressas e gravadas, além de documentos do sindicato da categoria.

Como método de coleta de dados foram realizadas entrevistas semiestruturadas, registradas através de gravador de voz e diário de campo. A entrevista é uma técnica que tem por objetivo a de obtenção dos dados que interessam à investigação, por isso define uma das partes como a que busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação (GIL, 2008). A entrevista pode também ser considerada como uma forma de interação social que valoriza o uso da palavra, do símbolo e do signo privilegiados das relações humanas, por meio da qual os atores sociais constroem e procuram dar sentido à realidade que os cerca (FLICK, 2002; JOVECHLOVITCH & BAUER, 2002 *apud* FRASER; GODIM, 2004).

A entrevista dentro da pesquisa qualitativa surge como uma ferramenta importante por dois aspectos: favorece a relação intersubjetiva do entrevistador com o entrevistado, pois a partir dessa troca se permite a compreensão dos significados, valores e opiniões dos atores sociais a respeito de situações e vivências pessoais e flexibiliza os resultados, uma vez que, o entrevistado tem um papel ativo na construção da interpretação do pesquisador. Em outras palavras, a forma específica de conversação que se estabelece em uma entrevista para fins de pesquisa favorece ao acesso direto ou indireto às opiniões, às crenças, aos valores e aos significados que as pessoas atribuem a si, aos outros e ao mundo circundante (FRASER; GODIM, 2004). Foram usados, portanto, modelos de entrevistas (ver anexo I) semiestruturadas, realizadas com motoristas e representantes de órgão que se relacionam direta e indiretamente com o seu trabalho.

A experiência de entrevistar motoristas revelou-se gratificante e, ao mesmo tempo, penosa. Para viabilizar algumas entrevistas foi necessário dividir o mesmo espaço do ônibus com o entrevistado, colocando a pesquisadora no mesmo lugar do motorista do ponto de vista físico, mas, ao contrário deste, no lugar de observadora. Foi possível perceber, a partir dessa experiência concreta de permanecer em movimento dentro do ônibus, próxima ao motor do veículo por cerca de 40 a 60 minutos, o desgaste e a desumanização do processo de trabalho.

Para a análise dos dados, foi utilizada a técnica de análise de conteúdo (AC). Para Caregnato (2006), na AC o analista busca criar categorias para as palavras ou frases definidas como unidades de texto que se repetem, associando-as a uma expressão que as representem. Neste sentido, o texto é um meio de expressão do sujeito. Segundo Minayo (2004), a Análise de Conteúdo é um conjunto de técnicas surgidas nos EUA e possui duas funções: - verificar hipóteses ou questões; - descobrir o que está por trás dos conteúdos manifestos. Outros autores definem AC como "um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não), que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção [...] destas mensagens" (BARDIN apud CAREGNATO, 2006; TRIVIÑOS, 1987).

Analisar o conteúdo a partir de categorias temáticas objetiva encontrar determinados significados que são detectados por meio da relação entre o codificador e os indicadores a ele ligados. A codificação consiste em estabelecer equivalência para os temas estabelecidos. A técnica de AC estabelece três grandes etapas: 1) a pré-análise; 2) a exploração do material; 3) o tratamento dos resultados e interpretação. A primeira etapa é a fase de organização, que pode utilizar vários procedimentos, tais como: leitura flutuante, hipóteses, objetivos e elaboração de indicadores que fundamentem a interpretação. Para a pesquisa será utilizada a leitura e a associação dos dados a indicadores de precarização. Na segunda etapa os dados são codificados a partir das unidades de registro. Na última etapa faz-se a categorização, que consiste na classificação dos elementos segundo suas semelhanças e por diferenciação, com posterior reagrupamento, em função de características comuns. A categorização com base na proposta teórica da pesquisa irá associar a análise do conteúdo com as teorias já estabelecidas pela pesquisa. Portanto, a codificação e a categorização fazem parte da AC (CAREGNATO, 2006; TRIVIÑOS, 1987; MINAYO, 2004).

O campo, que constitui o universo da pesquisa, é composto de 4.860 motoristas, segundo dados do SETPS até 2014, os quais estão inseridos em uma frota de 10.132 ônibus, com uma média de idade de 4 anos e meio, onde o índice de quebra desses veículos é de 3 por

mês. Houve em Salvador, no ano de 2014, uma demanda por transporte coletivo de cerca de 408 milhões de usuários, o que significa dizer que esse modal abrange 95% da demanda por transporte na cidade, e que cada empresa chegou a transportar cerca de 35 milhões de usuários/mês. Poderíamos também considerar que, dentro desse universo, cada ônibus, ou seja, cada linha ou trajeto percorrido em Salvador chega a transportar 680 passageiros por dia.

Considerando que ser transparente quanto à técnica de amostragem utilizada é uma atitude da dimensão ética que ajuda a evidenciar o rigor empregado em uma investigação científica, definir a amostra significa demonstrar o conjunto que subsidiará a análise e interpretação dos dados. Nas amostras não-probabilísticas (intencionais), tal definição é feita a partir da experiência do pesquisador no campo de pesquisa, numa empiria pautada em raciocínios instruídos por conhecimentos teóricos da relação entre o objeto de estudo e o corpus a serem estudados (PIRES 2008 apud FONTANELLA, 2011). Portanto, a definição da amostra foi feita a partir de alguns critérios baseados no conhecimento empírico da pesquisadora, são eles: profissionais com diferentes tempos de serviço e diferenças de idade; motoristas de todas as empresas (atualmente são três consórcios); roteiros mais longos e mais curtos; roteiros para bairros mais e menos perigosos; sindicalizados ou não; motoristas que sofreram violência como incêndios, agressões de passageiros (verbais e físicas), além de motoristas aposentados e afastados do trabalho.

Uma das maneiras de determinar o limite da amostra é através da saturação teórica, onde se interrompe a coleta de dados quando se constata que elementos novos para subsidiar a teorização almejada (ou possível naquelas circunstâncias) não são mais apreendidos a partir do campo de observação. Na saturação teórica foi atingido, supostamente, o adensamento teórico possível, com base nos dados empíricos disponíveis e nos atributos analíticos e interpretativos dos pesquisadores (GLASER; STRAUSS, 1967 apud FONTANELLA, 2011). Esse conceito foi utilizado na realização das entrevistas da pesquisa.

Foram entrevistados 23 motoristas das três empresas⁴. Além dos motoristas, foram entrevistados também um representante da Secretaria de Transportes, dois representantes do Sindicato dos Rodoviários, um médico do trabalho de um dos consórcios, a artista plástica Lilian Moraes, que produziu uma série de telas sobre o transporte público a partir de pesquisa de campo, e duas representantes do CESAT, totalizando sete entrevistas corroborando com os

⁴ CSN (cor azul) – trafegam pela orla da cidade, OTrans (cor verde) – trafegam no miolo da cidade, ou seja, bairros mais ao centro e Plataforma (cor amarela) – trafegam nos bairros do subúrbio da cidade.

resultados encontrados nas entrevistas com os motoristas. Apesar das diversas tentativas realizadas via telefone e por email não foi possível agendar visita e entrevista com os representantes das empresas de ônibus de Salvador.

A pesquisa está dividida em seis capítulos principais. O primeiro trata da Precarização Social do Trabalho, desenvolvendo o conceito, o caráter histórico, as especificidades no Brasil e as implicações para a saúde, já que o conceito de Precarização Social do Trabalho é a categoria principal do estudo. O segundo capítulo aborda o conceito de Mobilidade Urbana e sua relação com a gestão do transporte público, apresenta os objetivos da mobilidade e sua interferência na gestão do transporte, já que estes aspectos do planejamento das cidades influenciam diretamente no trabalho do motorista rodoviário urbano no Brasil e em Salvador. O terceiro capítulo descreve o histórico do serviço em Salvador e seu funcionamento atual e aborda os movimentos sociais ligados ao transporte. O quarto capítulo analisa os estudos realizados em diversas cidades do Brasil, que abordam o trabalho do motorista e a sua relação com o adoecimento. Estes foram categorizados segundo o viés de análise sendo eles: a ergonomia, as dimensões da jornada e a violência social.

O quinto capítulo analisa os resultados obtidos na pesquisa em termos da formação, das variáveis da jornada de trabalho, que representam fatores de pressão, analisa também as discrepâncias existentes entre o trabalho prescrito e o trabalho real do motorista, além da violência social, que abrange assaltos, agressões e incêndios. Este capítulo demonstra a relação entre a precarização social do trabalho do motorista de ônibus em Salvador e as implicações para a saúde, e retrata também a atuação do sindicato da categoria.

2 A MOBILIDADE URBANA E A GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

A gestão do transporte público se propõe a suprir e administrar o serviço garantindo o acesso da população ao deslocamento dentro das cidades. Essa gestão se integra diretamente com o planejamento da mobilidade urbana porque este visa priorizar o transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Neste capítulo, serão analisados estes dois aspectos que impactam diretamente no trabalho do motorista rodoviário urbano de Salvador, uma vez que, inserido no contexto do transporte coletivo e da mobilidade urbana da cidade, seu trabalho é diretamente afetado por todas as mudanças que são implementadas.

2.1 A MOBILIDADE URBANA

A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, define a tarefa de planejar e executar a Política de Mobilidade Urbana e é um instrumento fundamental e necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras⁵. A criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem um plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que esses planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte (SNT) e da Mobilidade Urbana, é parceiro dos gestores públicos no desempenho dessa tarefa.

⁵ Lei n 12.587, de 3 de Janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

Um dos principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é aumentar a participação do transporte coletivo e não motorizado na matriz de deslocamentos da população. Essa política deve integrar o planejamento urbano, transporte, trânsito e observar os princípios de inclusão social e da sustentabilidade ambiental. E prevê ainda regulamentação da cobrança de tarifa, cujo custo seja dividido com entidades interessadas. Trata também da participação da sociedade na aplicação e fiscalização da política, da competência da União, dos Estados e dos Municípios.

Essa política está também fundamentada nos seguintes princípios: desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; acessibilidade universal; segurança nos deslocamentos das pessoas; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; o direito à cidade; a consolidação da democracia e a promoção da cidadania e da inclusão social.

O Governo Federal define a Mobilidade Urbana Sustentável como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Para Santos (2009), a mobilidade urbana sustentável é aquela que incorpora os princípios de sustentabilidade econômica, social e ambiental, e que deve atender às necessidades da sociedade de se deslocar livremente a fim de realizar as atividades desejadas, visando à melhoria da qualidade de vida urbana destas e de futuras gerações.

Ao analisar os programas de Mobilidade Urbana promovidos pelo governo federal, verifica-se que estes visam fomentar a cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e das ações estruturantes para o sistema, apoiando a qualificação e ampliação da infraestrutura. Há também projetos de melhoria, ampliação e implantação de sistemas de transporte público coletivo em execução em diversas cidades brasileiras. Para isso, estão sendo investidos recursos em metrô, Bus Rapid Transit (BRTs, ônibus que transitam em vias exclusivas), corredores de ônibus, veículos leves sobre trilhos, aeromóvel, entre outros. Essas iniciativas reforçam o foco na estrutura material e a ausência de visão e investimento nas pessoas que atuam no setor.

Para o engenheiro e professor Cesar Marques da Silva da Universidade de Brasília⁶, especialista em transporte, “embora sejam definidos em lei como públicos, (o transporte) tem um tipo de regulação em que predomina a lógica de mercado” e, com isso, o poder público não prima pela qualidade do serviço a ser oferecido à sociedade, mas atua como mediador entre os prestadores do serviço. Porém, isso começou a mudar com a lei da mobilidade urbana, ou seja, os planos de transporte público podem melhorar o cotidiano das pessoas, de fato, quando elaborados com o envolvimento da sociedade. Só assim a experiência das pessoas prevalecerá em relação aos interesses empresariais. Este cenário poderia implicar a melhoria do trabalho do motorista de ônibus, uma vez que ele é um dos principais agentes para o funcionamento do sistema de transporte público por ônibus e este é o modal mais usado pela população, entretanto, na prática, não é o que se verifica.

A vivência com o deslocamento vai muito mais além do que simplesmente sair de um ponto a outro, está relacionada com a cidade e com a vida, e isso impacta diretamente no cotidiano de trabalho do motorista, uma vez que ele convive com pessoas diferentes todos os dias e situações as mais diversas na cidade, e esse contexto, por vezes, determina sua forma de trabalho. Apesar disso, a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou a dinâmica das cidades e colocou o carro em um patamar superior. Será preciso uma revolução ideológica (cultural) para quebrar esse círculo vicioso (GORZ, 2005).

Gorz (2005) em “A Ideologia Social do automóvel”, que toma como base a França para tratar da questão dos automóveis nas cidades, considera que não há nada que se possa fazer, pois tentou-se de tudo. Multiplicaram as vias radiais e as vias circulares, os viadutos, as vias expressas de seis pistas e com pedágio, mas, para ele, os resultados são sempre os mesmos. Quanto mais se tem vias, mais carros afluem e mais paralisado se torna o congestionamento do tráfego urbano. O autor questiona o que seria preciso então para que as pessoas abandonassem seus carros, e aponta que seria preciso que elas se sentissem em casa nos seus bairros, nas suas comunidades e nas suas cidades, as pessoas teriam que ter prazer em andar do trabalho para casa a pé ou, se preciso for, de bicicleta. “Nenhum meio de transporte e evasão veloz jamais compensará o fato de viver numa cidade inabitável em que ninguém se sente em casa em lugar algum, ou de se deslocar somente para ir trabalhar ou, ao contrário, para se isolar e dormir.” (GORZ, 2005).

⁶ Em entrevista à Revista vida Simples, Ed. Abril em 2014, em uma reportagem sobre mobilidade urbana no Brasil.

Para ele, seria necessário que a vida pessoal fosse (e deveria ser) uma mesma coisa. A unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade, ou seja, não colocar o problema isoladamente no transporte, deve-se conectar o problema da cidade, da divisão social do trabalho e a divisão que ela impõe nas diversas dimensões da existência, sendo um lugar para trabalhar, outro para “habitar”, um terceiro para se abastecer um quarto para aprender e um quinto para se divertir.

Gorz (2005) acredita que a maneira que o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas, que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Segundo ele, essa divisão parcela uma pessoa em rodela, parcelando também seu tempo, sua vida, de modo que em cada uma você seja um consumidor passivo a mercê dos negociantes, desse modo nunca lhe ocorre que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades sejam na verdade uma coisa só.

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS NO CONTEXTO DA MOBILIDADE URBANA ATUAL

Para Santos (2009), os sistemas de transporte por ônibus tornaram-se uma alternativa de maior flexibilidade e adaptabilidade para atender ao tipo de distribuição espacial da população brasileira. Porém, segundo ele, “o transporte urbano, hoje, passa por uma grande crise”. Além dos congestionamentos crônicos, da queda da mobilidade e da acessibilidade e da degradação das condições ambientais, temos também os altos índices de acidentes de trânsito, que inclusive já constituem problemas graves nas grandes cidades brasileiras, e esses são problemas que tendem a reproduzir-se em diversas cidades de médio porte também.

Segundo o autor, essa crise do transporte urbano está relacionada, em diversos fatores, às características específicas do processo econômico do Brasil, que é um país que tem uma das piores distribuições de renda entre os países subdesenvolvidos. A desvalorização dos diversos modelos de transporte e o apoio crescente ao uso do transporte individual provocaram graves consequências sociais e econômicas, dentre elas, a queda de qualidade nos serviços públicos de transporte, o aumento do transporte clandestino por peruas e vans, que afeta a qualidade de vida nas cidades e constitui uma ameaça à sobrevivência do transporte público regular e integrado.

Alguns fatores como: o modelo de crescimento desordenado, onde a maior parte da população vive em cidades, o desenvolvimento de políticas setoriais pouco integradas e não participativas, a carência de estudos e planos específicos e a inadequação e/ou fragilidade da base legal de suporte à gestão do setor tem promovido fortes impactos negativos sobre a mobilidade nas cidades, favorecendo a segregação espacial, a desestruturação da economia regional, o declínio da qualidade ambiental e a exclusão social, interferindo sobremaneira na qualidade de vida dos cidadãos (SANTOS, 2009).

No entanto, é preciso perceber que o sistema de circulação é também uma expressão de relações sociais desiguais na sociedade contemporânea. A construção da cidade, contextualizada pela busca e maximização de lucros, leva à formação de vazios urbanos especulativos, ou seja, impõe a concentração dos investimentos urbanos em determinadas áreas, em detrimento de outras. Esse modelo de desenvolvimento urbano resulta em acessibilidade para alguns e exclusão para a grande maioria, num padrão que combina segregação e integração social, formando áreas exclusivas para segmentos de alta renda e outras, periféricas ou mesmo centrais, destinadas aos segmentos de baixa renda (SANTOS, 2009).

Esse desenvolvimento favoreceu também a inadequação da rede de transportes. O espraiamento das cidades pressionou a necessidade de oferecer infraestrutura viária, centrada principalmente no transporte motorizado individual que, por sua flexibilidade, e com o passar do tempo. A facilidade de aquisição impulsiona o investimento público em mais infraestrutura viária, formando-se um ciclo vicioso, que relegou o transporte público a um segundo plano, de baixa qualidade e não integrado e o transporte não motorizado (andar e bicicleta) à insignificância (SANTOS, 2009). Segundo o autor, não se pode desunir a aglomeração da população dos instrumentos de produção, do lazer e das necessidades - ou seja, a cidade - das leis do desenvolvimento e das leis da acumulação capitalista. Não se pode dissociar a tendência do capital em aumentar a produtividade do trabalho da sua relação com a socialização das condições gerais da produção, na qual a urbanização se põe como elemento central. A urbanização capitalista atual poderia então ser definida como a forma mais desenvolvida de divisão do trabalho material e intelectual, por isso o urbano é um dos locais decisivos da luta de classes (LOJIKINE, 1981 *apud* SANTOS, 2009).

Este é um fator fundamental para compreender o papel que o transporte público por ônibus assumiu no desenvolvimento das cidades e porque ele ainda hoje tem função primordial, porque ele contribui decisivamente no deslocamento das forças produtiva do capital, que é a classe trabalhadora no Brasil, ou seja, a urbanização, portanto, tem um desenvolvimento que

propicie também o desenvolvimento das forças produtivas e dentre elas a força de trabalho. O sistema viário configura-se no sistema capitalista como uma forma de prover não só o seu desenvolvimento como também o de reproduzir a lógica do capital internamente com os seus espaços de exclusão e inclusão das pessoas. O crescimento do serviço de transporte coletivo por ônibus, portanto, pode ter relação também com o aumento da demanda e com a sua maleabilidade operacional, que permite uma melhor adaptação às grandes transformações que ocorrem nas cidades brasileiras, em especial em Salvador (SANTOS, 2011; SANTOS, 2003).

Apesar de nos últimos anos ter havido um investimento grande em mudanças para a viabilização da mobilidade urbana das cidades, e melhoria consequente do transporte público, não se percebe a preocupação com o impacto que esse investimento teve ou terá no trabalho do motorista de ônibus coletivo rodoviário urbano. Segundo Santos (2009), o poder público deve prover o aperfeiçoamento e fortalecimento da gestão da mobilidade através, inicialmente, de um monitoramento constante do sistema de transporte e mobilidade. Além disso, para ele, a utilização de indicadores que reflitam a situação fática das cidades e de Salvador, por exemplo, possibilitará a resolução de problemas e também a formulação de políticas para o setor.

Para Vasconcelos (1998) *apud* Santos (2009), o transporte é essencialmente social. É o meio para o exercício do direito básico de ir e vir. A maioria da população brasileira necessita deslocar-se a grandes distâncias e, para isso, serve-se cotidianamente do transporte coletivo. Portanto afirmar o caráter social do transporte é também afirmar o papel central do setor público para garantir que os serviços de transporte oferecidos atendam às demandas da sociedade, e daqueles que trabalham diretamente no setor e são responsáveis pela sua execução – os motoristas e cobradores – e tem papel fundamental, prestando um serviço social. Dentro desse contexto, pode-se perceber a importância do transporte coletivo nas cidades, o que reflete diretamente na importância do trabalho do motorista de ônibus rodoviário urbano em Salvador e no Brasil, e a necessidade de estudos sobre o tema.

2.3 GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL: ÂMBITO FEDERAL E ESTADUAL

O transporte público, atualmente no Brasil, no âmbito Federal, funciona sob duas administrações: diretamente está o Ministério dos Transportes, que integra alguns os órgãos ligados à administração do transporte e indiretamente o Ministério das Cidades que integra

outros órgãos ligados à administração do trânsito brasileiro e da política de mobilidade urbana do país. Essas instituições tem hoje trabalhado com foco na melhoria e manutenção do serviço de transporte no Brasil.

O Ministério das Cidades tem como um de seus focos a gestão e a administração do trânsito brasileiro, com a política de mobilidade urbana. Este Ministério foi instituído, segundo dados divulgados no site oficial, em 1º de janeiro de 2003, através da Medida Provisória nº 103, depois convertida na Lei nº 10.683, de 28 de maio do mesmo ano. A criação do Ministério das Cidades constituiu um fato inovador nas políticas urbanas, na medida em que superou o recorte setorial da habitação, do saneamento e dos transportes (mobilidade) e trânsito para integrá-los, levando em consideração o uso e a ocupação do solo. A Lei 12.587/12 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institui as diretrizes para o desenvolvimento urbano, prevê o planejamento dos transportes e trata também de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.

De forma mais direta na gestão dos transportes no Brasil, em nível federal, está o Ministério dos Transportes. Este possui atribuições específicas como a política nacional de transportes. De acordo com o Decreto nº 7.717 de 4 de abril de 2012, o Ministério dos Transportes, órgão da administração pública federal direta, tem como áreas de competência, dentre outros, os seguintes assuntos: a política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário; a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais; a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos; a aprovação dos planos de outorgas; o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes aos meios de transportes.

Além deste, outro órgão responsável por esta administração dos transportes no nível federal é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que é também uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela lei 10.233, de 05 de junho de 2001. É o órgão da União competente para exercer as atribuições, que estão elencadas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro, e atuar também nas rodovias federais, na aplicação de multas por excesso de peso e ou de velocidade, por meio dos postos de pesagem e das lombadas eletrônicas.

Além destes, há Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que é o órgão competente pela outorga e fiscalização das permissões e autorizações para a operação de serviços de transporte, por meio de Sociedades Empresariais legalmente constituídas para tal fim. Além do serviço rodoviário de longa distância, à ANTT também compete a gestão e controle do transporte interestadual semiurbano, aquele que, com extensão máxima de 75 km, ultrapassa os limites do Estado ou do Distrito Federal. O serviço semiurbano também pode ser do tipo internacional, quando ultrapassa as fronteiras do país.

Outro órgão que atua no setor, mas não é governamental, é o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), que são entidades civis sem fins lucrativos criadas com o objetivo de valorizar os trabalhadores do setor de transporte. As instituições surgiram em 14 de setembro de 1993, pela Lei 8.706. A Confederação Nacional do Transporte, com o apoio legal, ficou responsável pela criação do SEST SENAT e, desde então, organiza e administra a instituição. Na área social, o SEST SENAT é responsável por gerenciar, desenvolver e apoiar programas que prezam pelo bem-estar do trabalhador em áreas como saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho. Na área educacional, o foco se volta a programas de aprendizagem, que incluem treinamentos diversos.

A missão do SEST SENAT é desenvolver e disseminar a cultura de transporte, promovendo a melhoria da qualidade de vida e do desempenho profissional do trabalhador, bem como a formação e a qualificação de novos profissionais para eficiência e eficácia dos serviços a serem prestados à sociedade. Eles têm o objetivo de atingir um patamar superior de desempenho a partir do foco no mercado, utilização intensiva de tecnologia e informação e comunicação de massa, geração de inteligência corporativa e transparência institucional. Além de focar na melhoria da saúde e do bem-estar do trabalhador em transporte, essas instituições tem também como objetivo, tornar-se referência nacional na formação do trabalhador em transporte; ampliar o atendimento aos clientes com qualidade e maior presença física; desenvolver competências críticas para o negócio; consolidar o modelo de gestão estratégica; flexibilizar a gestão das unidades operacionais; fortalecer sua imagem institucional; fortalecer o relacionamento com os clientes; ter cultura proativa na prestação de serviços e ter sistemas de informação integrados e de fácil acesso para a tomada de decisão⁷.

⁷ Mais informações no site oficial do órgão.

Porém o SEST SENAT em Salvador tem sua atuação restrita à formação e capacitação dos trabalhadores para melhoria do serviço de transporte. As ações voltadas para a saúde ficam aquém da demanda dos trabalhadores, o que demonstra sua ineficiência nesse sentido. Ele atua como uma ferramenta de cumprimento das obrigações legais, geralmente ligadas à legislação de trânsito, onde se desenvolve plenamente. Assim sua atuação é mais voltada ao cumprimento da legislação do que para as demandas dos trabalhadores.

Existe ainda a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), fundada em 29 de julho de 1987, que é uma entidade de classe nacional, com o objetivo principal de representar as operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos frente ao poder público e à sociedade civil, porém em seu quadro institucional não constam representantes da Bahia. A entidade pretende atuar como interlocutora do setor de transporte público de passageiros, tendo como visão ser referência nacional para o desenvolvimento sustentável do transporte coletivo urbano, além de representar as empresas de transporte coletivo urbano perante a sociedade, integrando e disseminando experiências e conhecimentos no âmbito nacional. No conselho diretor representando o Nordeste, constam apenas os estados do Ceará e Pernambuco.

Outra entidade que atua no setor de transportes públicos é a ANTP (Associação Nacional de Transporte Público), que é uma entidade civil, sem fins lucrativos, criada em 1977, voltada ao setor de transporte público e do trânsito urbano do Brasil, e que tem por objetivo desenvolver e difundir conhecimentos visando seu contínuo aprimoramento. A ANTP⁸ possui mais de 300 associados, entre órgãos públicos - gestores de transporte público e de trânsito, empresas operadoras públicas e privadas, sindicatos patronais e de empregados, fabricantes e prestadores de serviço, consultores e universidades.

Observa-se que a atuação desses órgãos está baseada sempre na qualidade do serviço, o que pressupõe uma atuação do motorista de forma a atender a esses padrões, porém não é possível identificar ações desse órgão na melhoria da qualidade de vida do trabalhador do sistema. Até mesmo o SEST-SENAT, que deveria atuar com este foco, objetiva suas ações na capacitação dos motoristas para a qualidade do serviço, ou seja, o trabalhador não está no foco de atenção das ações, mas sim o sistema e sua melhoria.

⁸ Informações no site do órgão: <http://www.antp.org.br/> . Acesso em maio de 2014.

No âmbito estadual, em termos de legislação que rege a atividade ou impacta diretamente sobre sua execução, temos a Constituição do Estado da Bahia⁹, que em seus artigos 206 a 211 do capítulo VII trata sobre os transportes. Dentre eles destaca-se o Art. 206, que trata dos sistemas viários e os meios de transporte aeroviário, hidroviário, ferroviário e rodoviário, os quais, segundo a própria legislação, “subordinam-se à preservação da vida humana, à segurança e conforto dos cidadãos, à defesa do meio ambiente e à preservação do patrimônio arquitetônico, paisagístico e ecológico”. O Art. 207, define o transporte coletivo de passageiros como “um serviço público essencial, incluído entre as atribuições do Poder Público, responsável por seu planejamento, que pode operá-lo diretamente ou mediante concessão, obrigando-se a fornecê-lo com tarifa justa e digna qualidade de serviço”.

Em relação à gestão do transporte, quem atua é a AGERBA - Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia, autarquia, em regime especial, vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia¹⁰. A AGERBA realiza atividades de regulação, concessão, controle e fiscalização dos serviços públicos do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros; transporte hidroviário intermunicipal de passageiros - Ferry Boat; distribuição e comercialização de gás canalizado; distribuição e comercialização de energia elétrica (através de Convênio de Cooperação e Delegação com a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL); administração de terminais rodoviários, hidroviários e aeroviários; rodovia pedagiada - Rodovia BA 099 - Sistema Estrada do Coco - Linha Verde. Tais atividades também incluem a elaboração de regulamento e normas; fiscalização quanto ao cumprimento de normas e regulamentos, a universalização, a qualidade e a eficiência dos serviços prestados e o desempenho econômico-financeiro das concessionárias; análise e homologação de reajuste e revisão de tarifas; elaboração e divulgação de pesquisas de opinião junto aos usuários, para aferir o grau de satisfação destes em relação aos serviços prestados; prevenção, mediação e solução de divergências entre concessionárias e usuários.

O transporte intermunicipal de passageiros é um serviço público de competência do Estado, constituído para atender às necessidades de deslocamento da população entre as

⁹ Esta constituição data de 1989, sofrendo alterações em 1999.

¹⁰ Criada em 19 de maio de 1998, pela Lei n.º 7.314, e regulamentada pelo Decreto n.º 7.426, de 31 de agosto de 1998.

diversas regiões da Bahia, sendo outorgado à iniciativa privada através de concessão ou permissão, precedida de licitação. A AGERBA é o órgão responsável pela outorga, regulação, controle e fiscalização das concessões e permissões para a operação desse serviço. Este regulamento estabelece os direitos e os deveres dos usuários e os padrões adequados de conforto, higiene, regularidade, atualidade, pontualidade e segurança.

Além disso, esse órgão fiscaliza 53 empresas concessionárias e permissionárias, que operam as 1.357 linhas e serviços do transporte intermunicipal de passageiros no estado da Bahia. As licenças especiais de transporte são também competência da Agência, essas licenças enquadram-se como serviços especiais e podem ser emitidas nas modalidades de fretamento, turismo, eventual, escolar e vinculada, se destinando à condução de pessoas, sem cobrança individual de passagem. A AGERBA também planeja, coordena e executa ações de combate ao transporte irregular de passageiros em diversas regiões. Ela atua em conjunto com outros órgãos, coibindo assim a prática de atividade ilegal, que não oferece as condições de segurança ideais para o transporte de passageiros, em virtude da utilização de veículos sem condições de tráfego e que são conduzidos, na maioria das vezes, por motoristas sem a habilitação estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro.

Além dos órgãos governamentais, a administração do transporte também conta com a gestão dos sindicatos. No âmbito das empresas, tem-se a ABEMTRO (Associação das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário do Estado da Bahia), que é uma instituição sem fins lucrativos, fundada em abril de 1963 e que congrega 55 (cinquenta e cinco) operadoras privadas do transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual, de fretamento e de turismo do Estado. A autarquia também é o órgão responsável por estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos. Ela também atua como mediadora nas negociações coletivas dos trabalhadores do setor. Esses órgãos atuam nos âmbitos federal e estadual no controle, fiscalização e organização do sistema de transporte.

3 O TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE SALVADOR

3.1 BREVE HISTÓRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO EM SALVADOR

As inovações tecnológicas surgidas na Europa, a partir da segunda metade do século XIX, provocaram uma segunda revolução industrial que trouxeram mudanças tanto nas condições de trabalho como na produção e no espaço construído, definindo um progresso técnico representado pelos investimentos, principalmente em transporte, utilizando tecnologias que se tornaram símbolos do progresso (TRINCHÃO, 2010).

Esse progresso impôs problemas antes inexistentes, como questões ligadas à infraestrutura das cidades. A tecnologia passou a assumir cada vez mais o papel de salvadora do mundo no sentido de resolver problemas socioespaciais causados pela industrialização. Essas questões impulsionaram soluções que determinaram transformações sociais baseadas em novos padrões éticos, morais e estéticos. Com isso, o modelo de urbanismo francês construído nessa época, e depois importado para o Brasil, exteriorizava a força e o poder das elites dominantes na época. Esse contexto influenciou diretamente o Brasil, que importou esses ideais europeus e propôs esquemas de melhorias do sistema viário e a construção de um sistema de transporte com a inclusão do embelezamento das cidades baseado no sanitarismo¹¹ (TRINCHÃO, 2010; LEAL, 2000, 2002).

Em Salvador este contexto no qual o planejamento da mobilidade urbana se torna central, é evidente, já que a capital vive momentos de diversas mudanças (nas vias e no sistema de transporte) desde o início do ano de 2015, que abrangeu mudanças para motoristas de ônibus, carros, motos, pedestres e ciclistas. Porém esse cenário de mudanças não é novidade, uma vez que o investimento na mobilidade urbana e na modernização da cidade, do trânsito e do transporte tem referências históricas em Salvador.

¹¹ Sanitarismo: Reforma que se baseava na limpeza da sujeira para prevenção de doenças e expulsão de negros do centro da cidade. Ver mais em: Leal (2000); Leal (2002); Trinchão (2010).

Segundo Leal (2000), no século XIX com o crescimento das “freguesias” (como eram chamadas as cidades) foi necessário o melhoramento das vias. Nessa época, o transporte de pessoas e materiais era feito por animais ou escravos. Foram introduzidas também nesse período as cadeiras de arruar, para transporte de pessoas, modelo este importado da Europa, conduzidas por escravos - posteriormente vieram as carruagens.

Em meados de 1845¹², através de Lei Municipal, foi concedido o privilégio aos empresários de se estabelecer companhias de gôndolas (espécie de diligências puxadas por quatro animais). Esse fato define o modelo adotado de fornecimento do serviço de transporte em Salvador desde seu início, a concessão para a exploração por parte de empresários. Somente em 1851 foi iniciado o serviço regular em duas linhas: uma da Cidade Alta até a Barra e outra das Pedreiras (cidade baixa) até o Bonfim. Raphael Ariani foi o primeiro a receber a concessão para exploração do serviço, trazendo as gôndolas de Paris. As gôndolas ficaram conhecidas na cidade como "maxambombas", o acesso a elas era restrito às "pessoas decentemente vestidas e de cartola". Sobre um dos quatro animais que a puxava ia sentado o cocheiro e o preço da passagem era de uma pataca (320 réis). Em 1864 foram criadas algumas linhas de diligências sobre trilhos e aprovadas as concessões para os serviços de passageiros entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa. Em 1871 foi instituída a Companhia Trilhos Centrais pelos filhos de Ariani (LEAL, 2000).

Nesse período, o governo local exercido pelo Barão Francisco Gonçalves Martins mobilizou a comunidade no que pode ser chamado de “Companhia de Melhorias”, onde uma comunidade de investidores, focados na possibilidade de obter lucros rápidos, investiu em infraestrutura urbana e em novos meios de transporte (TRINCHÃO, 2010).

Com isso, as concessões foram transferidas posteriormente para o negociante Antônio Francisco de Lacerda, que decidiu implantar um elevador ligando as duas partes da cidade, e instalou a Companhia Transportes Urbanos. Utilizando material importado da Inglaterra, foram montados os elevadores, que funcionavam através de sistema hidráulico, sendo inaugurados em dezembro de 1873, com grandes festas populares. Antônio Francisco de Lacerda tornou-se um dos homens mais importantes da história do transporte em Salvador, e sua companhia foi a

¹² Mais informações no site do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Salvador (SETPS).

responsável pela introdução dos bondes na cidade e sua articulação com os outros sistemas verticais e inclinados (TRINCHÃO, 2010; LEAL, 2002).

A eletrificação foi um fato muito importante para o desenvolvimento do transporte coletivo em Salvador, possibilitando a substituição da tração animal pela elétrica nos bondes. Em 1897 foi inaugurada a primeira linha de bondes elétricos, operada pela Cia. Veículos Econômicos, fundada em 1869, ligando o Comércio a Itapagipe. Até então, o novo serviço era conhecido apenas na capital federal, o Rio de Janeiro. Após a inauguração do serviço elétrico na Cidade Baixa, a Companhia Linha Circular foi autorizada a utilizar o serviço eletrificado na Cidade Alta. “Dificuldades imensas foram sendo ultrapassadas nos caminhos usados pelos pioneiros dos transportes e herdadas por seus substitutos, com a implantação dos bondes elétricos” (LEAL, 2002. pág. 34).

A partir daí, o traçado dessas linhas determinou o direcionamento da expansão da cidade. Em 1910, Salvador contava com uma considerável quantidade de linhas eletrificadas, que atendiam as partes Alta e Baixa da cidade. No ano seguinte, registrou-se a entrada em tráfego do bonde-salão, um veículo de luxo para recepções a autoridades em visita à cidade, casamentos, batizados e solenidades. Apareceram também os carros-fúnebres e o bonde-assistência, utilizado para transportar doentes.

Trinchão (2010) comenta o processo de modernização das cidades brasileiras onde os transportes urbanos entram na história como um elemento novo e os agentes sociais, principalmente grupos empresariais, entram como agentes modernizadores. A Bahia, neste caso, se destaca pela singularidade no investimento em um sistema de transporte coletivo e público integrado entre bondes a burro, os transportes inclinados e o Elevador Lacerda, uma adaptação baiana dos elevadores prediais que vinham se desenvolvendo na Europa para o espaço construído da cidade.

Para a autora, essa integração também foi feita para melhorar as condições de articulação entre o centro administrativo e residencial da cidade (cidade alta) e o centro comercial (cidade baixa), possibilitando melhor deslocamento de mercadorias e pessoas. No período de 1860 a 1900, há um incremento das ações interventoras, as concessões multiplicaram-se e o investimento privado em transporte também, devido ao acesso ao comércio de importação por parte dos investidores o que impulsionou ainda mais a organização de firmas e companhias que se tornaram força motriz das transformações na área de transporte em Salvador (TRINCHÃO, 2010).

O bonde era a melhor alternativa de transporte na cidade. Porém as companhias que operavam os bondes dependiam da importação de materiais e componentes do exterior e, por isso, sofreram grande abalo no período da 1ª Guerra Mundial, de 1914 a 1918, com uma considerável queda nos serviços e forte ataque da imprensa. Esse abalo se deu por conta da dependência que se tinha dos investidores, os quais traziam recursos externos para suprir o sistema. Essa dependência caracterizou o modelo de modernização em Salvador. Mas esse sistema não obteve êxito, devido aos esquemas de dependência que acarretaram crises e falências das empresas investidoras, deixando a cargo do Estado a obrigação de resolver os problemas. O município absorveu as empresas falidas, mas sem condições de mantê-las, abriu licitação para as empresas americanas explorarem o serviço, criando-se então a Linha Circular de Carris Bahia, responsável pelos transportes, energia elétrica e telefonia da cidade (TRINCHÃO, 2010; LEAL, 2000).

Em 1912, inicia-se a operação dos ônibus. A introdução do transporte sobre pneus, devido a sua flexibilidade e principal vantagem se inicia com a construção de veículos mais ágeis, com menor peso e maior estabilidade¹³. O território urbanizado foi ampliado, aumentando assim, o raio de recrutamento da mão de obra pelos empresários. A partir do início do século XX, houve a intervenção do Estado na provisão de condições físicas de produção e reprodução dos empresários da época.

Em 1920 a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, uma empresa canadense e americana, recebeu do Estado a concessão para o fornecimento dos serviços de transporte por bondes e de fornecimento de energia e água. Essa empresa geriu precariamente os serviços, até que, em 1955, a Prefeitura Municipal baixou decreto considerando em crise os serviços coletivos de transporte e, seis anos depois os bondes foram condenados, sendo extintos e pouco a pouco e substituídos pelos ônibus. Nesse período foi criado o Serviço Municipal de Transportes Coletivos (SMTC), que passou para a TRANSUR, empresa também do governo, a gestão do sistema de transporte e do elevador Lacerda. Foram criadas também as empresas para administração da energia, telefonia e abastecimento de água, respectivamente, Coelba, Telebahia e Embasa. “Esta gestão assegurou parcialmente o funcionamento de um serviço regular dos transportes coletivos que utilizou ao longo do tempo bondes elétricos, ônibus,

¹³ Dados referentes ao histórico do ônibus disponível em: <https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/historia/onibus> Acesso em 5/2016.

marinetes e lotações” (TRINCHÃO, 2010. pág. 97). Em 1957 foram inaugurados os serviços de trólebus na Cidade Baixa, em mais uma tentativa de substituição aos bondes.

A cidade do Salvador, por não ter conhecido um grande impacto industrial na era republicana, especialmente até o fim da Segunda Guerra Mundial, teria entrado na modernidade pela transformação da sociabilidade urbana por meio das máquinas, ou seja, o rádio, o cinema e, principalmente, o automóvel, teriam transformado a cidade. O perigo na cidade era agora real com o trânsito das máquinas, bondes, carros e ônibus. Sucede grande número de atropelos, inclusive de acidentes automotores com mortes, devido, muitas vezes, à inexperiência dos condutores.

A modernidade da máquina na cidade do Salvador obteve no automóvel o seu elemento central de modificação da sociabilidade urbana, nesse período, com a introdução dos veículos particulares, aumentou o número de congestionamentos gerando graves acidentes e foi dada menos atenção aos transportes públicos, provocando desequilíbrio no atendimento à população em função do veículo particular. A população urbana de Salvador reagiu com manifestações nas ruas, alertando ao perigo representado pelos meios mecânicos de transporte e, principalmente, ao automóvel (TRINCHÃO, 2010; UZÊDA, 2006).

Nos anos 70 e 80 a gestão do transporte em Salvador se modificou por conta da expansão da demanda pelo transporte por ônibus, a partir daí, houve a regulamentação do serviço de transporte coletivo em 1971, onde foi desenvolvida uma série de estudos, planos e projetos de transporte para a cidade. Podem ser considerados três pontos de mudanças, sendo o primeiro o setor empresarial (que passou do amadorismo de simples “donos de ônibus” para empresários); o segundo, o sistema gestor governamental (que investiu em tecnologia e capacitação de pessoal); e o terceiro, sistema de representação sindical (que passou por momentos de perdas e ganhos de espaço e representatividade).

Em 1981 foi iniciada a construção da Estação da Lapa; no mesmo ano também foi criada a Secretaria de Transportes Urbanos, que em 1986 foi reorganizada, centralizando o controle e a política de transporte. Em 1986 também a SETRAM (Superintendência de Estações de Transbordo do Município) passou a gerenciar o sistema operado pela empresa TRANSUR (primeira empresa de transporte de Salvador). No ano seguinte, em 1987, foi organizada uma licitação para exploração do serviço de ônibus na cidade.

Esse histórico revela o caráter majoritariamente privado da prestação do serviço de transporte público por ônibus em Salvador, apesar de a empresa TRANSUR ter assumido a

gestão por algum tempo, desde a sua primeira forma de concessão até os dias atuais o transporte de Salvador hegemonicamente permaneceu sob controle de empresários.

Em 1992 foi criada a STP (Superintendência de Transporte Público) e a SET (Superintendência de Engenharia de Tráfego), que ficariam responsáveis pela gestão do serviço de transporte. Em 1994 houve outra licitação para exploração do transporte e, em 1996, o SETPS (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Salvador) iniciou o processo de bilhetagem eletrônica, implantando a tecnologia do cartão inteligente - Smart Card, inicialmente utilizado pelos estudantes que têm direito à meia passagem escolar e todas as categorias beneficiadas pela gratuidade no sistema de transporte por ônibus. Atualmente, já está em operação a verificação biométrica para estudantes.

Em 1998 foi implantado o subsistema de transporte complementar operado por vans, e este sistema atua até hoje na cidade, operando em determinados bairros da cidade. No ano seguinte foi realizada concorrência pública para a construção do Metrô de Salvador, e o sistema de transporte por ônibus passou por outra reestruturação. Catorze anos após o início das obras, a primeira etapa da Linha 1 do metrô de Salvador foi inaugurada em 11 de junho de 2014.

Em 2004 foi criada a SETIN (Secretaria Municipal de Infraestrutura), neste período a gestão do transporte de Salvador era realizada por cinco entidades: um órgão de administração direta, SETIN, duas autarquias STP e a SET, uma agência reguladora, a AGERT (Agência Municipal de Regulamentação dos serviços de Transporte coletivo de passageiros) e uma empresa, a Companhia de Transporte de Salvador. Mais tarde, em 2008, a Transalvador é criada e substitui a STP e SET.

Segundo a Transalvador, a reformulação institucional e organização do setor foram importantes para a solução de problemas relacionados aos setores de transporte e tráfego. Com essa reformulação, a SETIN ficou responsável por planejar e formular a política de transporte, e a SET, com o gerenciamento do transporte coletivo por ônibus, táxis, transportes especiais e os terminais e estações de ônibus. Para gerenciar o sistema a STP, usava um sistema informatizado de gerenciamento do transporte, dando ênfase às garagens, aos terminais e corredores. Os dados eram transmitidos pelas empresas para o sistema por satélite.

A história do sistema e das formas de gestão do transporte público em Salvador insere este serviço em um contexto de diversas mudanças ao longo dos anos. Houve um investimento em melhorias das vias, dos veículos, do sistema em si, com a implantação de órgãos específicos para a gestão, porém o que fica evidente é que o trabalho do motorista de ônibus, que se insere diretamente nesse contexto, não obteve papel central nas mudanças. Ou seja, o foco das

transformações esteve muito mais relacionado à diminuição de custos, ampliação dos lucros, melhorias da qualidade para o usuário, porém tanto na literatura da época como na atual não se menciona o trabalho dos motoristas dos ônibus. O trabalho do motorista de ônibus não aparece como tema no debate sobre as mudanças do transporte em Salvador, exceto como pauta de movimentos sociais e na luta pela melhoria do serviço e pela mudança de gestão do sistema como, por exemplo, o Movimento do Passe Livre.

3.2 OS MOVIMENTOS SOCIAIS NA LUTA POR TRANSPORTE PÚBLICO, GRATUITO E DE QUALIDADE:

Em 1929 a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia não estava atendendo com qualidade, gerando diversas falhas no fornecimento de energia, transporte e oferecendo precário serviço de telefonia. Os bondes, por exemplo, descarrilhavam e ocorriam acidentes por falta de manutenção. Havia ainda a intenção de demolição da Igreja da Sé por parte da empresa para ampliação de linhas de Bondes e isso gerava descontentamento da população. O cenário no Brasil era de manifestações populares expressas na “Revolta da Chibata” em 1910, “A guerra do contestado”, “A coluna Prestes”, que gerava, portanto, um contexto de movimentos populares que impulsionou também a ação contra a companhia Circular de Carris da Bahia em Salvador (LEAL, 2002).

Com isso, em 1930, houve um protesto da população soteropolitana, devido aos serviços de má qualidade e as altas tarifas cobradas, quando foram queimados cerca de sessenta bondes da Cia. Circular de Carris da Bahia. A empresa acionou o governo judicialmente e, após treze anos, obteve ganho de causa. A partir da introdução dos ônibus, chamados de marinetes em homenagem ao seu precursor, os bondes foram sendo gradativamente extintos, não restando atualmente nenhuma peça na cidade. Assim, durante os anos seguintes, Salvador foi uma das cidades com pior serviço de transportes urbanos do Brasil (LEAL, 2002).

Com esse histórico de serviços precários de transporte público, Salvador foi alvo de novas manifestações anos depois do chamado “quebra bondes”. Devido ao desenvolvimento do serviço de transporte por ônibus na cidade em 1981, foi iniciada a construção da Estação da Lapa, em agosto do mesmo ano, ocorre uma manifestação liderada por partidos e pela população de Salvador chamada de “quebra-quebra de ônibus”, deixando um saldo de três mortos, dezenas de feridos e cerca de seiscentos ônibus danificados. Os motivos que levaram às

depredações foram além das péssimas condições do serviço, um protesto dos motoristas de ônibus ocorrido dias antes contra as empresas, alegando o corte da cota de passes (passagens), diárias a que tinham direito, além disso, o clima de tensão se agravou quando foi divulgado o aumento da tarifa de ônibus naquele mês.

O acirramento dos conflitos foi também influenciado pelo início da abertura da ditadura militar no país e a crise gerada neste contexto responsável pelo acirramento da manifestação. Emerge então o Movimento “Contra a Carestia”, que liderou essas ações. As depredações começaram na Praça Municipal e logo se estenderam à Avenida Sete, Joana Angélica, Nazaré, e até em bairros mais distantes como Liberdade. Com isso, em novembro de 1982 foi estabelecida a tarifa única para o serviço de ônibus e o sistema de transporte passou por uma intensa renovação de frota, com a aquisição de novo veículos.

Outro momento que entrou para história dos movimentos sociais e do transporte público em Salvador foi a chamada “Revolta do Buzu”. Em agosto de 2003, a prefeitura de Salvador anunciou um aumento da tarifa de ônibus, que passaria de R\$ 1,30 a R\$ 1,50. Do dia 14 de agosto até meados de setembro desse ano, os estudantes soteropolitanos saíram às ruas para protestar contra esse aumento. As táticas mais utilizadas pelo movimento estudantil nas manifestações foram impedir a circulação do tráfego nas principais vias da cidade através de bloqueios e entrar pela porta da frente nos ônibus, para não pagar pelo transporte.

As primeiras manifestações foram realizadas com o fechamento das ruas em vários pontos da cidade simultaneamente, onde todos os veículos (exceto motos) eram parados e, com isso, foi possível congestionar a cidade inteira porque, naquele caso, não havia caminhos livres. Assim foi sendo atingido o funcionamento econômico da cidade. Para alcançar o apoio popular, os estudantes articularam o movimento no sentido de a população também não pagar a passagem de ônibus, sendo os ônibus liberados dos bloqueios apenas quando permitissem o livre acesso de todos os usuários, o que fez o movimento ganhar força. Os estudantes conquistaram o apoio de vários setores da sociedade. A ação policial gerou o enfraquecimento do movimento e o preço da passagem não foi reduzido.

O que os estudantes conseguiram foi o congelamento da tarifa no valor de R\$ 1,50 por um ano (até setembro de 2004); extensão da meia-passagem para domingos, feriados e férias; aumento da cota de uso diária da meia-passagem (quatro para secundaristas, seis para universitários); concessão de meia-passagem para estudantes de pós-graduação; admissão da meia-passagem no sistema de transporte complementar (vans que rodam em linhas curtas, geralmente em subúrbios) e a reabertura do Conselho Municipal de Transportes; além da

criação de uma Comissão para Estudos da Desoneração da Tarifa. O passe livre para estudantes de escolas públicas foi proposto na época, mas até o momento não foi liberado.

A chamada “Revolta do Buzu” colaborou também na construção de outro movimento que também pautou suas reivindicações no passe livre não só para estudantes, mas para toda população que foi o chamado MPL - Movimento do Passe Livre¹⁴. O MPL é um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente, que luta por um transporte público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada. A independência do movimento se faz não somente em relação a partidos, mas também a ONGs, instituições religiosas, financeiras, dentre outras.

O Movimento surgiu em uma plenária nacional pelo Passe Livre, realizada em janeiro de 2005, em Porto Alegre. Porém, desde 1999 já existia a Campanha pelo Passe Livre em Florianópolis que também influenciou o MPL com as chamadas “Revoltas da Catraca” (Florianópolis, 2004 e 2005). O Movimento defende que “as pessoas diretamente envolvidas na luta são responsáveis pelas escolhas e criação das regras do movimento, sem depender de organizações externas como partidos e/ou entidades estudantis e financiamentos que exijam contrapartidas”.

O Movimento pressiona o governo por políticas públicas, mas defende em sua prática cotidiana que “existe política além do voto”. Apesar de se intitulem “apartidários”, eles reafirmam que não significa ser “antipartidário”, e os apartidários, militantes de partidos políticos são bem-vindos para colaborar na luta por passe livre. Segundo o Movimento, internamente não existe hierarquia nem uma direção centralizada onde poucos decidem por muitos, ou seja, todos têm igual poder de participação nas decisões. Entendendo, a partir da concepção do MPL o Serviço público como “aquele que não tem exclusão, que permite o acesso de todas as pessoas. A educação e a saúde, por exemplo, só vão ser públicas de verdade se o transporte for público de verdade”¹⁵.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2003), no Brasil, 35% da população que vive nas cidades grandes não tem dinheiro para pagar ônibus regularmente. Isso se reflete, por exemplo, no fato de muitas pessoas estarem excluídas do acesso à educação

¹⁴ Passe Livre é a gratuidade no transporte coletivo.

¹⁵ Mais informações no site oficial do movimento WWW.passelivre.org.br

porque não podem pagar o transporte até a escola. Esse cenário se agrava quando há aumento de tarifa, por exemplo. Por isso, o MPL acredita que é mais importante lutar contra a existência de uma tarifa, do que contra seu aumento. Para o Movimento, o sistema de Transporte precisa ser totalmente reestruturado, de modo que as tarifas não continuem aumentando, excluindo cada vez mais pessoas. Consideram que o transporte precisa ser visto como um direito essencial, não como uma mercadoria.

Porém o que o MPL defende não é o ônibus gratuito, porque esse ônibus teria um custo, mas estes seriam pagos por impostos progressivos, não pela tarifa. Para ele, o que a prefeitura precisa fazer é uma reforma tributária nos impostos progressivos, de modo que pague mais quem tem mais dinheiro, que pague menos quem tem menos e quem não tem, não pague impostos nem taxas, ou seja, seria uma forma de distribuir melhor o orçamento público, subsidiando o transporte. No Rio de Janeiro, por exemplo, o passe livre estudantil já é uma realidade.

A proposta do Movimento do Passe Livre é ser um meio para a construção de outra sociedade. Da mesma forma que a luta pela Tarifa Zero pretende ser é um instrumento inicial de debate sobre a transformação da atual concepção de transporte coletivo urbano, se opondo à concepção mercadológica de transporte e propondo um transporte público, gratuito e de qualidade, como direito para o conjunto da sociedade e reivindicando também um transporte coletivo sob controle público (dos trabalhadores e usuários) e não da iniciativa privada. Por isso, o movimento propõe a mobilização de jovens e trabalhadores para construir um movimento que questione a ordem vigente, articulando com outros movimentos. Além disso, o MPL tem outros focos como: fomentar a discussão sobre aspectos urbanos como crescimento desordenado das metrópoles, relação cidade e meio ambiente, especulação imobiliária e a relação entre drogas, violência e desigualdade social; lutar pela defesa da liberdade de manifestação, contra a repressão e criminalização dos movimentos sociais; e, neste sentido, lutar contra a própria repressão e criminalização de que tem sido alvo desde a sua criação.

Dentro desse contexto se insere também o movimento organizado Coletivo Tarifa Zero, que defende que a tarifa zero é o meio mais prático e efetivo de assegurar o direito de ir e vir de toda a população nas cidades. O coletivo foi formado em 2013, mas foi construído no processo de lutas por transporte público de qualidade na cidade de Salvador. Ele reúne pessoas de diversos segmentos e espaços sociais em torno da continuidade da luta pelo transporte e mobilidade urbana na cidade. O Coletivo acredita que os caminhos para a transformação social

se constituem em práticas políticas sob a perspectiva da organização e ação popular, seus princípios dialogam com os do MPL.

Foi esse coletivo que pautou a tarifa zero nas ruas, propondo também que a gratuidade do transporte público se construa através de um Fundo de Transportes, que utilizará recursos arrecadados de impostos pagos em escala progressiva, ou seja: quem pode mais paga mais, quem pode menos paga menos e quem não pode, não paga. Nas grandes cidades os deslocamentos são uma necessidade diária, pois sem isso a vida social ficaria inviabilizada. Nos locais mais distantes dos grandes centros, o acesso aos direitos fundamentais só pode ser realizado através do transporte, seja ele coletivo ou não. E, para assegurar que o conjunto da população possa desfrutar desses direitos, segundo esses movimentos, o transporte precisa ser público, gratuito e de qualidade. Caso contrário, as pessoas que não tem dinheiro para pagar a tarifa não poderão chegar aos seus destinos e exercer os seus direitos.

Esses movimentos se articulam também pela melhoria da qualidade do transporte, o que inclui mudança da gestão do sistema, que deixaria de ser feita por empresas privadas. Isso possivelmente teria um efeito sobre as formas de organização do trabalho nas empresas que executam o serviço e, dentre eles, o trabalho do motorista, que atualmente tem suas atividades impactadas pela relação capital-trabalho e pela lógica produtivista e de mercado. A luta pela mudança dessa lógica vigente tem o significado de lutar também pela melhoria na qualidade de vida no trabalho do motorista de ônibus rodoviário urbano e é neste sentido que a organização destes movimentos – MPL e Tarifa Zero – se inserem, principalmente questionando a gestão do transporte público no Brasil e em Salvador.

Essa contradição do caráter privado de um serviço público provoca um conflito de sentido para o trabalhador do sistema, neste caso o motorista e para a população usuária. A lógica do serviço é ser lucrativo e isso não inclui prestar bom serviço seguindo todas as regras de trânsito, segurança etc. Então considerando as condições de mobilidade, quantidade e qualidade da frota, além da cobrança de tarifa, contrapostas a demanda da população por um serviço público, gratuito e de qualidade, essa contradição que prevalece no transporte público de Salvador pode influenciar nas manifestações da população e no comportamento dos trabalhadores em seus enfileiramentos cotidianos.

3.3 O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS EM SALVADOR

Em Salvador atualmente existem três instituições que são responsáveis pela gestão do transporte que são a Transsalvador que cuida das questões ligadas ao trânsito, a Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB), criada em 2015, que absorveu recentemente algumas funções da Transsalvador e agora fica responsável pela fiscalização do sistema de transporte público e o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Salvador - SETPS que gere a bilhetagem eletrônica que é o sistema de cobrança utilizado no transporte nos ônibus coletivos.

O SETPS é a entidade representante das empresas de transporte coletivo urbano em Salvador e controla atualmente a bilhetagem eletrônica utilizada nos ônibus e o sistema de gratuidades do município, ele atua também nas negociações coletivas de trabalhadores, zelando pelos interesses dos empresários. Sua atuação na bilhetagem exerce pressão sobre o trabalho do motorista, uma vez que a lotação e o rendimento das linhas executadas pelos ônibus são monitoradas e servem de parâmetro para extinção ou criação das mesmas.

A Transsalvador é uma Superintendência que, desde 2008, ano de sua criação, abrigava numa mesma estrutura as áreas de trânsito e transporte de Salvador, antes da implantação do novo consórcio em 2015. Sua missão era garantir mobilidade urbana à população, através do trânsito e do serviço de transporte público, com segurança e qualidade. Atualmente trabalha em parceria com a SEMOB, com a meta de dotar a capital baiana de um transporte público de qualidade, que ofereça condições de mobilidade iguais para toda a população, com eficiência, conforto e modicidade. O propósito é reduzir o número de veículos particulares nas ruas, melhorando o trânsito e até mesmo a qualidade do ar. O órgão surgiu para atender a uma exigência da gestão que era dar uma resposta eficaz à necessidade de mobilidade da população.

A criação de uma Superintendência que abrigasse numa mesma estrutura as áreas de trânsito e transporte em Salvador obedeceu a duas imposições da realidade da capital baiana que eram: a necessidade de racionalizar ao máximo os custos da administração municipal, de modo que os recursos disponíveis fossem aplicados com o mínimo dispêndio e os melhores resultados possíveis em prol da qualidade de vida dos cidadãos e segundo, a necessidade de planejar e executar ações de forma orgânica, levando as áreas de trânsito e de transporte a interagir em todas as fases de sua atividade. Trata-se, de fato, segundo a Transsalvador, de duas áreas não apenas afins, mas até mesmo indissociáveis afinal é muito difícil realizar um bom planejamento de transporte sem levar em conta as complexidades do trânsito, tendo o risco de perder todo o esforço encetado ou, o que é pior, agravar os problemas que se pretendia resolver.

Corroborando com esta análise, Souza (2005) argumenta que a gestão do transporte público em Salvador envolvia três instâncias — Prefeitura, consórcio e empresa. A Prefeitura atuava através dos fiscais da STP, que ficavam nas ruas e estações e recebiam o auxílio das centrais de reclamação dos usuários. O consórcio fiscalizava através dos despachantes, que ficavam nos finais de linha coordenando, segundo a Carta Horária¹⁶, os horários dos ônibus, tempo de viagem, troca de turno (“horário de rendição” ou “muda”, que é a troca da dupla — motorista/cobrador), o recolhimento dos veículos e prestação de contas para as empresas. O controle feito pela empresa era mais detalhado e envolvia profissionais com diferentes papéis. Existiam os fiscais, que atuavam secretamente, transitavam nos ônibus sem se identificar, a fim de avaliar a conduta do motorista. Os instrutores que ministravam os treinamentos dentro das empresas e circulavam dentro dos ônibus observando, principalmente o comportamento ao dirigir e o cumprimento das leis de trânsito. E os supervisores, que transitavam de carro pelos percursos, observando as irregularidades gerais cometidas pelos motoristas no trânsito. A figura do despachante atuava na interface consórcio-empresa e era a quem o motorista prestava contas e com quem negociava aspectos da jornada de trabalho (SOUZA, 2005). Esta descrição apresenta o elevado nível de controle do trabalho do motorista, que se caracteriza como fator de pressão sobre seu trabalho e sua saúde.

Tratando mais especificamente dos elementos que compõem a gestão do sistema de transporte em Salvador, analisaremos o decreto número 9.711 de 1/10/1992, que aprovou o regulamento de transporte de Salvador na época. O referido decreto mencionava a atuação da STP (Superintendência de Transporte Público), responsável por editar instruções complementares necessárias ao fiel cumprimento do regulamento e a SMTU (Secretaria Municipal de 1 ano a STP ficou responsável pelo gerenciamento das linhas, pontos de paradas dos ônibus, fiscalização do sistema, gestão dos orçamentos e custos, gestão das tarifas e dos fundos municipais para melhoria do sistema. O decreto tratava ainda da frota que deveria suprir a demanda da população e da remuneração dos serviços. Além disso, ele definia as obrigações do motorista, cobrador e despachante, e as penalidades em caso de infração de alguma das determinações estabelecidas, dentre outras questões, mas não as condições de trabalho.

A partir das Portarias de nº 015/2003 e nº 029/2004, ficou estabelecida a existência de três consórcios — CNN, SALVADOR e UNIÃO. Tal medida buscou contemplar as seguintes

¹⁶ Carta Horária – documento emitido pela Prefeitura onde constam os horários definidos para cada linha de ônibus com base na demanda de passageiros de cada região da cidade.

necessidades: racionalização dos custos operacionais, visando, em médio prazo, a modicidade das tarifas do sistema de transporte por ônibus; maior padronização dos serviços, visando maior eficiência da operação e, ainda, ampliação da rede de transportes através da criação de serviços diferenciados (DIÁRIO OFICIAL, dez. 2004 *apud* SOUZA, 2005).

Souza (2005) descreve que, àquela época, se estabelecia na cidade, com orientação da Prefeitura, um modelo de gestão de operação consorciada em grupos de empresas, baseado na experiência de outras cidades brasileiras. Juridicamente, as empresas eram independentes, porém, seguiam regras e metas comuns estabelecidas por cada consórcio ou grupo de empresas. Essas empresas eram representadas por uma estrutura gerencial única, que garante a efetividade do sistema operacional. Assim, os bairros e as estações com as respectivas linhas de ônibus estavam divididos em três bacias operacionais, de acordo com as regiões da cidade – bacia do subúrbio, bacia do miolo e bacia da orla. Cada consórcio era responsável por atender à demanda de transporte coletivo de uma região da cidade denominada bacia, de modo que cada grupo de empresas operava em determinadas áreas ao longo da cidade.

Em relação ao controle do trabalho do motorista, eram utilizados equipamentos auxiliares como um bip, com alarme sonoro, que ficava no interior do ônibus para advertir o motorista quando este ultrapassava a velocidade máxima permitida pela empresa (70km) e o disco de tacógrafo, também instalado no interior do veículo, que registrava a velocidade passo a passo (RPM). O disco funcionava como um instrumento de segurança para a empresa, pois registrava todo o percurso e o tempo de trabalho do motorista, com a velocidade correspondente, e era acessado e arquivado exclusivamente pela empresa (SOUZA, 2005). O que é perceptível é que a abordagem do trabalho do motorista de ônibus urbano enfatiza o controle da tarefa e não menciona as condições de trabalho necessárias ao desempenho esperado na mesma.

O sistema de transporte em Salvador funcionava com quatro áreas de integração, onde o usuário ao utilizar linhas nas quais os roteiros se complementam dentro da integração, pagava somente metade da tarifa vigente na época. Este sistema de transporte em 2004 era composto por 4.429 motoristas, tendo as empresas uma média de 29 milhões de usuários/mês. Esse sistema prevaleceu até a implantação e divulgação de novo decreto regulamentando novo processo de licitação em 2015.

3.4 O CONSÓRCIO DE EMPRESAS INTEGRA

Com a implantação desse novo Consórcio, em 2015, os impactos e a sua efetividade não serão percebidas de imediato, o que inviabilizaria a sua análise, porém serão identificadas as mudanças que ocorreram entre esse sistema, como foi estabelecido, e o que foi estabelecido pelo decreto anterior. Atualmente é o Decreto¹⁷ número 25.966, de 17 de abril de 2015, que aprova o Regulamento Operacional do serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus - STCO - no Município de Salvador, e institui a Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, órgão autorizado a editar instruções complementares necessárias ao fiel cumprimento deste Regulamento Operacional.

Caberá à Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB o disciplinamento e a fiscalização operacional do STCO e as funções de regulação, controle e fiscalização atribuídos à Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador – ARSAL, que será uma autarquia especial responsável pela regulação, fiscalização e controle dos Instrumentos de delegação do STCO, no âmbito das competências previstas no Decreto Municipal nº 24.729, de 15 de janeiro de 2014.

Conforme o referido decreto, o STCO é a denominação geral do serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus, no Município do Salvador, compreendendo o conjunto de rotas de serviços ou linhas convencionais, veículos, infraestrutura, meios tecnológicos, recursos humanos e meios de informação, disponibilizados à população para o atendimento das suas necessidades de deslocamento no território do Município. Ele tem por finalidade estabelecer o seu disciplinamento operacional, em conformidade com a legislação que lhe for aplicável, e garantir a prestação de um serviço adequado ao pleno atendimento dos

¹⁷ Este Decreto revogou as disposições em contrário, especialmente os Decretos Municipais no 9.711, de 01 de outubro de 1992; o de número 10.942, de 01 de fevereiro de 1995 que alterou apenas o artigo referente ao pagamento de multas; o de número 11.792, de 28 de outubro de 1997 que alterou mais uma vez o artigo que trata dos autos de infração e cria uma comissão permanente para julgar a procedência destes autos; o de número 18.760, de 05 de setembro de 2008 que inclui itens de identificação que devem constar no auto de infração e modifica o caráter da comissão para que seja provisória em casos onde haja necessidade de julgamento; e o de número 23.946, de 20 de maio de 2013 que aumentou o prazo do pagamento das multas de 5 para 10 dias e transferiu a responsabilidade da STP para a Transalvador pelo recebimento e informação sobre os autos de infração.

usuários. Apesar da inclusão de novos itens em relação ao antigo decreto, mantém o trabalhador na condição de recurso humano para suprir o sistema.

As Concessionárias são definidas como: Sociedades de Propósito Específico¹⁸ que titularizam, mediante os Contratos de Concessão, a delegação para a exploração e operação do STCO. Analisando o decreto e comparando com o modelo anterior, verificamos, além da diferença descrita acima, em que as empresas se reorganizaram e se unificaram em apenas três consórcios, que no novo sistema foi incluído um artigo sobre os direitos e deveres do usuário, os quais não existiam na legislação anterior, destacando-se entre eles: ser tratado com urbanidade e respeito; portar-se de maneira adequada na utilização do serviço; apresentar ao motorista, cobrador ou qualquer agente público ou das Concessionárias, as credenciais para identificação do benefício de isenção ou redução tarifária, conforme procedimentos instituídos. Trata também da atenção especial aos idosos, gestantes e portadores de necessidades especiais. O decreto prevê ainda restrições ao acesso da população, como em casos de embriaguês, porte de arma e uso indevido de equipamentos de som.

O decreto atual não especifica de forma detalhada as funções do operador (motorista), como fazia o decreto anterior, mas descreve procedimentos das viagens que dizem respeito ao trabalho deste, como será descrito em tópico posterior. Outro item define que cabe às concessionárias, junto com o município, a definição dos horários e planejamento das linhas, no plano operacional, no decreto anterior esta responsabilidade era da antiga STP e depois da Transalvador, ambos órgãos no governo. A diferença agora é a participação das empresas nesse planejamento, o que implicou a ampliação do nível de exploração do trabalhador, na medida em que se estabeleceu o tempo de execução da linha cada vez menor.

Este novo modelo chamado Integra19, sendo o nome fantasia para a Associação das Empresas de Transporte de Salvador, modificou as 16 antigas empresas e zonas, conhecidas com as letras A, B, C, para Azul, Verde e Amarelo (ver anexo IV), sendo o azul participante do

¹⁸ Sociedade de Propósito Específico: é um modelo de organização empresarial pelo qual se constitui uma nova empresa limitada ou sociedade anônima com um objetivo específico. Esta modalidade pode ser chamada também de Consórcio Societário. A SPE é uma sociedade com personalidade jurídica, escrituração contábil própria e demais características comuns às empresas limitadas ou Sociedades Anônimas. É também uma sociedade patrimonial que, ao contrário dos consórcios, pode adquirir bens móveis, imóveis e participações. Esta é a principal diferença em relação a gestão anterior pois redefine a característica empresarial das empresas, das quais reduziu de 18 para apenas 3 consórcios. As Sociedades de Propósito Específico foram criadas em dezembro de 2008, com a Lei Complementar nº 128, que alterou o artigo 56 da Lei Geral das Micro e Pequenas Empresas - MPEs (LC nº 123/06), introduzindo a figura da Sociedade de Propósito Específico, constituída exclusivamente de microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples Nacional.

¹⁹ Fonte: <http://www.integrasalvador.com.br/>

consórcio Salvador Norte, que circula na orla da cidade, o verde que circula no centro da cidade, chamado de Miolo, e compõe o consórcio: Ótima ou OT Trans, e o amarelo, que é o consórcio Plataforma, que circula no subúrbio da cidade. Foram excluídas das modificações, por terem decretado falência no ano de 2013, as empresas Barramar e Capital.

As empresas vencedoras irão operar o sistema de transporte coletivo da cidade por um período de 25 anos. A partir da assinatura do contrato foram estipulados prazos as empresas se adaptarem às novas regras (como redistribuição de linhas, adequação dos veículos ao atendimento às pessoas com deficiências, a implantação de ônibus mais novos e com ar-condicionado). Segundo a SEMOB, somente a implantação do ar-condicionado não foi efetivado ainda. Além disso, as empresas foram obrigadas a adquirir novos ônibus com motorização padrão Euro V, o que reduz a emissão de gases poluentes.

O sistema de transporte de Salvador contava, até o ano de 2014, com um total de 18 empresas de transporte coletivo urbano; essas empresas empregavam cerca de 11 mil funcionários sendo: 4.860 motoristas rodoviários urbanos, 4.492 cobradores, 319 fiscais, 1.393 na manutenção e 811 nos setores administrativos, possuindo cerca de 2.700 ônibus, cuja idade média da frota era de quatro (4) anos, atuando em média em 450 linhas de ônibus, que eram distribuídas em 4 zonas de integração, com cerca de 30 (trinta) milhões de usuários por mês²⁰.

Em relação à infraestrutura²¹, Salvador conta com diversas estações de ônibus, que funcionam 24h por dia. Em 2015, segundo reportagem publicada no jornal Correio da Bahia²², e informações do site do novo consórcio²³, foram realizadas reformas em algumas baias (canteiros específicos para embarque e desembarque de passageiros) dos ônibus e, em junho, foram construídas 300 novas baias e abrigos para os usuários do transporte públicos.

²⁰ Estes são dados publicados (referente ao ano de 2014) no site da Transalvador. (www.transalvador.com.br)

²¹ São onze estações de ônibus: **Estação Aquidabã**, localizada na Av. JJ Seabra, inaugurada em Março 1979; o **Terminal Urbano da Rodoviária**, inaugurado em 13 de Janeiro de 1981, localização em frente ao **Terminal Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Salvador** no Parque Bela Vista, a **Estação da Barroquinha**, localizada também na Av. JJ Seabra, a **Estação da Lapa** (Estação Cleriston Andrade), localizada em Nazaré, ambas inauguradas em 07 de novembro de 1982, a **Estação Pirajá** localizada em Campinas de Pirajá, inaugurada em 25 de novembro de 1994, a **Estação Iguatemi** (Estação Carlos Drumond de Andrade), localizada no Caminho das Árvores, inaugurada em 12 de setembro de 1997 e a **Estação Mussurunga**, localizada no bairro de Mussurunga, inaugurada em 21 de novembro de 2001. Essa infraestrutura conta ainda com os **Terminais da Ajuda** (no Pelourinho), outro no **Centro Administrativo** (Paralela), na **Avenida da França**, no bairro do Comércio. Todas com funcionamento 24h e passaram por reformas no período de abril/2000 a dezembro/2000 (exceto a Estação Mussurunga). A estação mais recente a ser construída foi a do bairro do **Retiro** (2014), com integração ao metrô,

²² Caderno especial publicado no dia 30 de abril de 2015.

²³ Para mais detalhes acesse: <http://www.integrasalvador.com.br/>

As linhas de ônibus foram alteradas pelas empresas e redistribuídas, sendo retiradas de determinados bairros para outros seguindo a distribuição de acordo às zonas. Segundo a SEMOB²⁴, existem várias linhas saindo de um mesmo bairro em horários próximos, enquanto faltam ônibus em outras localidades. Com pouco tempo de implantação a população já sente os efeitos das mudanças, por exemplo, no momento de identificar as linhas dos seus bairros. Por conta disso a prefeitura fez cartilhas e cartazes distribuídos na cidade para informar a população sobre as mudanças e o funcionamento do consórcio. Houve também impactos para os motoristas que, além de serem demandados exaustivamente pela população por informação, foram reorganizados pelo consórcio, perdendo vínculos com antigos colegas de empresa.

Outras mudanças foram implantadas como a adoção do sistema de monitoramento da frota, realizado em tempo real por meio de GPS²⁵, esse sistema permite fiscalizar com mais rigor a oferta de linhas de acordo com a demanda de passageiros, fiscaliza também o trabalho do motorista em relação ao cumprimento dos horários e dos roteiros das linhas. Esse rastreamento utiliza também câmeras dentro dos ônibus, que permitem o acompanhamento pela Prefeitura e pelas empresas de ônibus dentro do CCO (Centro de Controle Operacional). Há a intenção que, posteriormente, todos os ônibus de Salvador contem com esse controle. Além das empresas e da prefeitura, o CCO tem também contato direto com motorista e atua para resolver problemas pontuais sem a intermediação das empresas. Além desse sistema, foi lançado em 2015 um aplicativo para celular (CITTAMOB) que informa o horário que os ônibus chegam ao ponto, dentre outros problemas com as linhas, ou seja, o usuário também tem uma ferramenta de controle do trabalho do motorista.

Essa descrição demonstra o nível de controle a que está submetido o trabalho do motorista, nível este ampliado a partir da inserção do aparato tecnológico. Ou seja, estes aparelhos e sistemas são usados para controle e fiscalização do trabalho do motorista e cobrador e punição em caso de infração das regras da empresa e dos órgãos fiscalizadores. O que corrobora a afirmação de Franco (2011), de que a tecnologia tem sido instrumentalizada para aumentar a produtividade e como meios de sujeição dos homens (...), cujos biorritmos e

²⁴ Dados coletados em entrevista com o secretário de transporte Fábio Mota em Maio/2016.

²⁵ Global Positioning System: sistema de posicionamento global.

ciclos naturais são negligenciados. A ciência, neste caso, foi reduzida a tecnologia produtiva do capital e de dominação.

Uma novidade que pode trazer benefícios diretos ao trabalho dos motoristas, caso seja efetivamente implantado em todos os finais de linha, é o item sobre a obrigatoriedade das empresas em disponibilizar aos trabalhadores os Módulos de Conforto²⁶, que são definidos como equipamentos urbanos construídos pelas Concessionárias nas proximidades dos pontos terminais de linhas, destinados a oferecer conforto, segurança, comodidade e facilidades para os passageiros e para o pessoal de operação, que inclui motoristas, cobradores, fiscais e despachantes. Essa implantação é benéfica aos trabalhadores, tendo em vista a ausência de locais adequados para descanso, realização de necessidades fisiológicas e alimentação.

O novo decreto²⁷ inclui ainda as funções de supervisor e inspetor, ambos trabalhando para garantir o cumprimento das orientações dadas pelo sistema, já que a qualidade do serviço de transporte para a gestão atual em Salvador constitui valor fundamental a ser observado pelas Concessionárias, na exploração e execução do STCO (sistema de transporte coletivo por ônibus). Além disso, no Art. 71 fica estabelecido que o município deve promover a implantação de um Sistema de Gestão de Qualidade do Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador – SGQTS, que será baseado em um conjunto de indicadores que expressem essa qualidade como: aspectos relativos a execução dos serviços, satisfação dos usuários, segurança, responsabilidade social e desempenho econômico do STCO, além destes, os níveis de acidentes com culpabilidade do motorista e o cumprimento de viagens serão considerados também como fatores de qualidade.

O foco na qualidade proposto pela prefeitura para o sistema de transporte público em Salvador não reflete e nem considera a realidade que está inserido o motorista de ônibus considerando que, em 2014, segundo dados do setor de estatística da Transalvador, houve 2.061 acidentes envolvendo ônibus em Salvador. Além disso, foram aplicados cerca de 69 mil autos de infração, dos quais 70% estavam ligados a horários não realizados. E que, em 2013, chegou a 58 mil os casos de infração, dos quais 50% se referiam a horários não realizados, o que implica atrasos nos horários das linhas e superlotação, gerando conseqüentemente a insatisfação do usuário. Por fim, o decreto determina também a atuação do município na gestão

²⁶ Foi definido no Decreto 25.966 de 17 de abril de 2015 que regula o transporte em Salvador.

²⁷ Decreto 25.966 de 17 de abril de 2015, que regula o transporte em Salvador.

dessa qualidade e na aplicação de sanções às concessionárias em caso de descumprimento do decreto. Essas infrações podem estar relacionadas à ampliação da fiscalização e da exigência pelo cumprimento dos horários que não propiciam a adequação do serviço às normas de segurança e de qualidade no atendimento.

As mudanças direcionadas para trazer benefícios aos usuários, entretanto apontam para o aumento do controle e submissão do trabalho do motorista à gestão, tanto do governo como do recém-implantado consórcio. Em síntese a imagem abaixo mostra quais os órgãos que atuam diretamente em relação ao trabalho do motorista de ônibus rodoviário urbano de Salvador. É possível identificar a pluralidade de agentes que exercem controle sobre o trabalho do motorista.



1. Diagramação Tássia Nascimento
2. Designer Eric Belinelli
Fonte: Elaboração Própria, 2017

O motorista que é o elemento central para a prestação de um serviço de transporte público por ônibus é também o alvo dos diversos níveis de pressão. Esse processo de fiscalização e controle pode desencadear comportamentos inadequados relacionados à negligência no trânsito. Essa imagem revela as ações específicas dos órgãos de controle, regulação e fiscalização do

sistema de transporte e do trabalho do motorista, exercendo uma pressão significativa para o desenvolvimento do trabalho, que vai configurando o contexto onde emerge o adoecimento.

4. O PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO

O processo de precarização do trabalho tem sido utilizado historicamente como estratégia do capital para enfrentar as crises cíclicas inerentes ao modelo econômico implementado a partir das políticas neoliberais de Estado. O presente capítulo abordará esse fenômeno como mecanismo de aprofundamento e ampliação da exploração do trabalhador, iniciando essa análise a partir da reorganização do capital denominado de acumulação flexível (HARVEY, 1992), apresentando sua relação com a precarização do trabalho e com a saúde do trabalhador.

4.1 A ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL E A PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO

No final da década de 60 e início da década de 70, a “crise da super acumulação” do capital por conta da desaceleração do crescimento motivou um processo de reorganização do capital, com vistas à retomada do seu patamar de acumulação e de seu projeto global de dominação. A crise do padrão de acumulação Taylorista-Fordista, que aflorou neste período acarretou um processo de reestruturação produtiva visando à recuperação dos patamares de lucratividade do capital. A organização do trabalho que se seguiu denominada de "modelo japonês" de produção se expandiu, pois se mostrava como uma opção possível para a superação capitalista da crise (ANTUNES, 2002).

Além de flexibilizar a produção, tendo capacidade de produzir em um curto prazo, foi possível também obter altos índices de qualidade nos produtos a baixos custos, operar com baixa ociosidade (tanto para estoques e máquinas como para trabalhadores) e entrega rápida. Isso gerou desverticalização e subcontratação, caracterizando a empresa “enxuta” e “flexível” agregando a cada trabalhador diversas atividades (PINTO, 2013).

Segundo Antunes (2002), a racionalização do processo produtivo determinada pelo forte disciplinamento da força de trabalho e de trabalho intensivo, caracterizou a via toyotista de desenvolvimento do capitalismo e seu processo de *liofilização organizacional* e do trabalho. A *Liofilização organizacional*, para ele, traduz-se como o enxugamento das organizações, ou seja, a redução de trabalhadores com a expressiva intensificação da carga de

trabalho, eliminando os "tempos mortos". Esta característica foi um dos determinantes para o "sucesso" do Toyotismo, dentro do sistema capitalista de produção.

Além disso, este sistema permitia também transferir ao empregado a responsabilidade sobre a gestão da qualidade dentro das organizações e com sua chamada "empregabilidade". Porém, apesar de contar com a "participação" dos trabalhadores nos círculos de controle de qualidade, a subjetividade que se manifesta é estranhada em relação ao que se produz e a quem se produz. Há também a sobrecarga administrativa de pequenos grupos de trabalho, com muitas tarefas diversas, que é uma característica frequente da reorganização empresarial. O processo de ocidentalização do Toyotismo mescla, portanto, elementos presentes no Japão com práticas presentes nos novos países receptores, decorrendo daí um processo diferenciado, particularizado e singularizado de adaptação desse receituário. Esse novo modelo, de organização industrial, se propunha a estabelecer uma relação entre o capital e o trabalho de forma mais flexível, tendo em vista a caracterização de um trabalho mais qualificado, polivalente, participativo e multifuncional, dotado de maior realização no espaço produtivo. Porém isso não se efetivou, já que houve um intenso processo de controle e intensificação do trabalho, que termina por gerar um aprofundamento dos mecanismos de alienação do trabalhador (ANTUNES, 2002).

Para que essa nova forma de organização se adaptasse e se perpetuasse nas organizações foi preciso mais do que um ambiente organizacional favorável. Esse sistema encontrou uma conjuntura econômica e uma política de Estado que estava em consonância com seus "ideais toyotistas" de desenvolvimento. As políticas neoliberais foram essenciais para o desenvolvimento e perpetuação desse modelo de gestão e isso propiciou condições favoráveis à adaptação diferenciada de elementos do toyotismo no ocidente. (ANTUNES, 2002; PINTO, 2013; HARVEY, 1992).

Essas mutações repercutiram de forma profunda no âmbito do trabalho, e podem ser identificadas como a era de uma "mundialização" inédita do capital, apoiada num projeto político e econômico de cunho neoliberal e que se concretizou essencialmente através de uma reestruturação intensa e longa da produção e do trabalho. O novo processo de reorganização do capital, denominado de "acumulação flexível", em função da característica de flexibilização de processos, produtos e das relações de trabalho, envolveu rápidas mudanças de desenvolvimento desigual tanto de setores como de regiões, de tal forma a aumentar o controle e a exploração da força de trabalho, aprofundando ainda mais a alienação do trabalhador (DRUCK, 201; HARVEY, 1992).

A desregulamentação dos direitos trabalhistas, os quais são eliminados cotidianamente em praticamente todas as partes do mundo, onde há produção industrial e oferta de serviço; aumento da fragmentação no interior da classe trabalhadora pela terceirização da força humana que trabalha; destruição do sindicalismo de classe e sua conversão num sindicalismo dócil, de parceria ou mesmo um "sindicalismo de empresa" foram alterações responsáveis por repercussões que representaram retrocessos no mundo do trabalho (ANTUNES, 2002).

Na era da acumulação flexível, as transformações trazidas pela ruptura com o padrão fordista geraram outro modo de trabalho e de vida pautado na flexibilização e na precarização do trabalho, como exigências do processo de financeirização da economia, que viabilizaram a mundialização do capital num grau nunca antes alcançado. Houve uma evolução da esfera financeira, que passou a determinar todos os demais empreendimentos do capital, subordinando a esfera produtiva e contaminando todas as práticas produtivas e os modos de gestão do trabalho, *apoiada centralmente numa nova configuração do Estado, que passa a desempenhar um papel cada vez mais de “gestor dos negócios da burguesia”, já que ele age agora em defesa da desregulamentação dos mercados, especialmente o financeiro e o de trabalho.* (DRUCK, 2011, PAG 40, grifos nossos)

Com isso, a reestruturação produtiva deu início a um processo generalizado de exploração do trabalho e aumento da lucratividade. Os efeitos dessas alterações são percebidos concretamente até os dias de hoje. Mesmo com o aumento dos empregos do campo dos serviços, esses paradigmas de flexibilização e precarização têm sido reproduzidos indiscriminadamente (ANTUNES, 2002; PINTO, 2013). Os recursos utilizados para garantir a flexibilização são: contrato por tempo parcial, tempo determinado e subcontratação de serviços de terceiros (nas mais diversas formas, como consultorias, cooperativas etc.), sendo parte do crescente fenômeno de “informalização” do trabalho. Esta dimensão da flexibilização é definida como quantitativa. Além desta, há as formas qualitativas ou funcionais que agem sobre o processo de trabalho com jornadas móveis de trabalho, banco de horas e as práticas de gestão baseadas no “Toyotismo”: hora certa, o tempo certo, quantidade certa e erro zero (DRUCK, 2007). No interior das empresas, o processo de flexibilização se aprofunda, nas formas de organização pautadas na gestão pelo medo, na imposição sutil de aceleração da produção, na multifuncionalidade e na maximização do controle. Esses processos terminam por gerar um ambiente desestruturante que mescla insegurança, incerteza, sujeição, competição, proliferação da desconfiança, individualismo, pelo sequestro do tempo e da subjetividade (FRANCO; DRUCK; SELIGMANN- SILVA, 2010).

Essa configuração do ambiente de trabalho caracteriza o processo de precarização social do trabalho, que, além de dar conteúdo a esta ideia, pode ser considerada como a expressão mais forte da flexibilização. A precarização social do trabalho é, portanto, um processo de institucionalização da flexibilização e da precarização moderna do trabalho e atua no âmbito econômico, social e político, atualizando a precarização histórica e estrutural do trabalho no Brasil, mas que agora se justifica baseado na necessidade de adaptação aos chamados “novos tempos globais” (DRUCK 2007 p. 19-20 apud DRUCK, 2011).

Para Druck (2011), o conteúdo dessa (nova) precarização está dado pela condição de instabilidade, de insegurança, de adaptabilidade e de fragmentação dos coletivos de trabalhadores e da destituição do conteúdo social do trabalho. Para o autor, essa condição torna-se central e hegemônica, contrapondo-se a outras formas de trabalho e de direitos sociais conquistados em nosso país, que ainda permanecem e resistem. Ela também esclarece que há um fio condutor, ou seja, há uma articulação e uma indissociabilidade entre: as formas precárias de trabalho e de emprego, expressas na desestruturação do mercado de trabalho e no papel do Estado e sua desproteção social, nas práticas de gestão e organização do trabalho e nos sindicatos, todos contaminados por uma altíssima vulnerabilidade social e política.

Contudo, o paradoxo que define o trabalho contemporâneo é a combinação entre precarização social, com adoecimento dos indivíduos e destruição ambiental, uma vez que o que se constata no mundo real do trabalho é um distanciamento crescente entre práticas organizacionais e direitos sociais conquistados (FRANCO; DRUCK; SELIGMANN- SILVA, 2010).

4.2 PRECARIZAÇÃO: O CASO BRASILEIRO

No Brasil deve-se considerar antes de analisar a precarização, que não houve um Estado de Bem-Estar Social, como na Europa, houve sim algumas ações específicas (leis trabalhistas, estatuto do trabalhador rural, atenção à saúde do trabalhador através do Sistema Único de Saúde - SUS), desde a década de 1930 até os anos 1980. Porém, nos anos 1990, com a implantação integral do projeto neoliberal no país, essas ações tiveram dificuldade de continuar sendo implantadas. Desta forma, nos anos 1990 a precarização social do trabalho no Brasil torna-se o centro da dinâmica da acumulação flexível (DRUCK, 2011).

A necessidade de elevação da produtividade dos capitais no nosso país vem ocorrendo, principalmente, através da reorganização sociotécnica da produção, da redução do número de trabalhadores, da intensificação da jornada de trabalho dos empregados e de mudanças que caracterizam a implantação do receituário toyotista ou modelo japonês no ocidente (DRUCK, org. 2007).

No caso brasileiro, ao contrário dos países que tiveram a experiência de Bem-Estar Social, a luta sempre foi para alcançar uma condição salarial que nunca foi atingida. O reflexo dessa precarização social do trabalho se expressa nas mudanças das formas de organização e gestão do trabalho, na legislação trabalhista e social, no papel do Estado, dos sindicatos e das associações civis. Essa precarização se instala e reconfigura a precarização histórica, com vistas à adaptação aos novos tempos globais, subordinado ao capital financeiro. Admite-se que há no Brasil uma nova precarização social, porque ela reconfigura um quadro de precarização histórica que atinge generalizadamente todos os setores e regiões do país, legitimando e criando uma permanente insegurança até para as categorias ditas estáveis. Essa nova configuração impõe perdas para todos os que vivem-do-trabalho, desconstruindo inclusive a concepção de “incluídos” e “excluídos” (DRUCK, 2009; CASTEL, 1998).

Uma das formas mais atuais de expressão desta precarização social do trabalho é a terceirização. Para Druck e Antunes (2013), constata-se uma verdadeira epidemia nas últimas duas décadas, que se reproduziu não só na indústria, nos serviços, na agricultura e no serviço público, mas se generalizou também para as chamadas atividade-meio e atividades-fim. A terceirização se evidencia, através das condições de trabalho e salariais que definem trabalhadores de primeira e de segunda categoria. Esta condição define também uma porta para o trabalho análogo ao de escravo, em que a discriminação aparece não apenas por parte da empresa contratante, mas também entre os próprios trabalhadores desta e os chamados terceiros. Inclusive esta denominação já revela a condição precária.

A terceirização, também impõe uma pulverização dos sindicatos, uma vez que, em uma mesma empresa, os diferentes setores terceirizados congregam trabalhadores que estão enquadrados e representados por diferentes sindicatos. Outra questão apontada também como consequência da terceirização é a atuação dos órgãos operadores e fiscalizadores do direito do trabalho, que são colocados em cheque com a terceirização devido à invisibilidade das empresas terceiras, já que as contratantes ao terem liberdade em subcontratar se isentam das responsabilidades nas ações de direito trabalhista e as terceiras, por sua vez, ou não assumem o

ônus integralmente ou se isentam do pagamento desaparecendo literalmente através de falências e reaberturas constantes com novos CNPJ (cadastro nacional de pessoa jurídica).

Em síntese, segundo Antunes e Druck (2013), a terceirização é o fio condutor da precarização do trabalho no Brasil, e se constitui num fenômeno onipresente em todos os campos e dimensões do trabalho, pois é uma prática de gestão, organização e controle, que discrimina o trabalhador terceirizado como empregado de segunda categoria. Ao mesmo tempo em que é uma forma de contrato flexível e sem proteção trabalhista, é também sinônimo de risco à saúde e à vida, responsável pela fragmentação das identidades coletivas dos trabalhadores, com a intensificação da alienação e da desvalorização humana do trabalhador, assim como é um instrumento de pulverização da organização sindical, que incentiva a concorrência entre os trabalhadores e seus sindicatos.

A terceirização, como forma de precarização, põe um manto de invisibilidade nos trabalhadores, na sua condição social, facilitadora do descumprimento da legislação trabalhista, como forma ideal para o empresariado não ter limites (regulados pelo Estado) no uso da força de trabalho e da sua exploração como mercadoria (ANTUNES; DRUCK, 2013).

Considerando a realidade brasileira, a presente pesquisa se insere no contexto das relações entre capital e trabalho, marcadas de forma significativa pela lógica da precarização. As mudanças implementadas pelo Estado no sistema de transporte público não contemplam o trabalho do motorista, que se torna o alvo principal de um processo de degradação das condições de trabalho em prol de um aumento de lucratividade por parte das empresas de ônibus.

4.3 A PRECARIZAÇÃO DA SAÚDE DO TRABALHADOR

A expressão mais explícita da precarização social do trabalho está na precarização da saúde dos trabalhadores, pois, além dos adoecimentos relacionados ao trabalho, identifica-se um adoecimento social que potencializa através da precarização do trabalho, fragilidades e vulnerabilidades referentes à vida do conjunto dos trabalhadores. Essa atinge a todos que sofrem uma condição de insegurança e instabilidade. A precarização da saúde no trabalho determina a forma mais grave de dominação e precarização (DRUCK, 2007).

Segundo Seligmann (2011), antes da crise de 2008 a precarização já contaminava a sociedade e o mundo do trabalho, pois se caracteriza como a fragilização do tecido social, das estruturas (instituições) que regem a coesão e a proteção coletiva e dos laços que vinculam entre si os seres humanos. Com isso, inclui que a precarização dos laços humanos e dos indivíduos na cultura contemporânea, a flexibilidade e a desregulamentação permeiam a sociedade e o mundo do trabalho. A precarização, ao atingir todos os âmbitos da sociabilidade, isola os indivíduos e repercute de forma importante na vida afetiva e na subjetividade de cada um. A precarização instalou-se nas situações de trabalho e no mundo contemporâneo, dilacerando as relações de trabalho e outros vínculos como a família, por exemplo. Com isso é possível perceber o avanço de outro tipo de precarização, aquela que invade a identidade e a subjetividade, e com ela os impactos na saúde mental, por exemplo. Portanto a saúde sofre as consequências dessa flexibilidade e desestruturas do mundo contemporâneo, que, ao se reestruturar no âmbito das economias e processos de trabalho, desconsidera os tempos necessários ao trabalho mental, cognitivo e afetivo. Com isso, há a valorização da polivalência, que conseqüentemente vem abalar o reconhecimento do trabalhador como pessoa e do trabalho por ele realizado, que é uma das bases mais importantes da identidade e da saúde mental (SELIGMANN, 2011).

A precarização do trabalho e da saúde tem impactos na realidade subjetiva vivida pelos trabalhadores, ou seja, “a convivência em um mundo onde se perdeu uma série de garantias trabalhistas, direitos adquiridos”, direitos e garantias que protegiam não só socialmente, mas psiquicamente as pessoas (LANCMAN; TOLDRÁ; SANTOS, et. al. *in* GLINA; ROCHA (org.), 2010). Além dessa perda, houve também o superestímulo ao individualismo, o que demoliu o corpo social, destruindo grupos coesos, dissolvendo a união e solidariedade que unia equipes de trabalho. Essa destruição facilitou a precarização do trabalho e da saúde e fragilizou os coletivos de resistência, o que inclui também a relação com os sindicatos (SELIGMANN, 2011).

O avanço da precarização tem inviabilizado mecanismos de resistências coletivas e, por isso, os mecanismos individuais têm servido para que o trabalhador oculte de si mesmo seu desgaste, mantenha-se isolado, minando os relacionamentos interpessoais. A partir disso, sendo os valores atacados e os sentimentos e emoções acionados, diante do impedimento e possibilidade de libertação desses sentimentos, eles encontram ressonância no sofrimento social, na dor e nos transtornos mentais canalizados pelas vias psicossomáticas. Assim a dor, a mágoa, o sofrimento terão como resultado a doença psicossomática ou o transtorno mental (SELIGMANN, 2011).

A precarização social do trabalho tem impacto, portanto, na saúde do trabalhador. O objeto da Saúde do Trabalhador, enquanto campo de estudo, pode ser definido como o estudo do *processo saúde e doença* dos grupos humanos, em sua relação com o trabalho, ou seja, a saúde do trabalhador busca a explicação sobre o adoecer e o morrer dos trabalhadores através do estudo dos processos de trabalho articulando com seus valores, crenças, ideais, representações sociais e a possibilidade de consumo de bens e serviços, na "moderna" civilização urbano-industrial (MENDES; DIAS, 1991). Por isso, ao tratar da precarização da saúde remete-se ao conceito de saúde do trabalhador.

Analisando o histórico da saúde do trabalhador nas décadas de 1980 e 1990, concomitantemente aos já conhecidos agravos ocupacionais, com mortes e mutilações, intoxicações por vários produtos químicos, perdas auditivas, pneumopatias e dermatoses, os trabalhadores com afecções musculoesqueléticas, as LER/DORT, passaram a invadir os consultórios. Diferentemente de outros agravos, esses ocorriam indistintamente entre trabalhadores da indústria, do comércio e de serviços. Acometiam trabalhadores cujas atividades se diferenciavam entre si. Nesse contexto, ganhou força a discussão de que o trabalho e suas repercussões sobre a saúde dos trabalhadores deveriam ser analisados não somente no que se referisse às condições tradicionalmente abordadas, mas também aos seus aspectos organizacionais, ergonômicos e psicossociais (SELIGMANN; BERNARDO; MAENO; KATO, 2010).

Segundo Seligmann; Bernardo; Maeno; Kato (2010), nas décadas de 1990 e 2000, as repercussões psíquicas tornaram-se também outro aspecto relacionado à saúde do trabalhador e reconhecido pelo CID-10 (Classificação Internacional de Doenças) e pelos órgãos reguladores competentes como Previdência Social e Ministério da Saúde. Esses agravos, que antes eram invisíveis, passaram a demonstrar a complexidade do diagnóstico que envolve o processo saúde e doença relacionados ao trabalho. Isso permite relacionar esses agravos a aspectos sociais e do trabalho contemporâneo, que modificados pelas crises econômicas e desemprego, expõe os trabalhadores a fatores como situações de risco ou exposição a agentes químicos, além das formas de gestão que aumentam a exploração do trabalhador, impondo-lhe frequentemente a anulação de sua subjetividade para que a produção não seja prejudicada e as metas estabelecidas sejam cumpridas.

Então é importante desvendar a nocividade dos processos de trabalho no capitalismo e suas implicações: alienação, sobrecarga e/ou subcarga, determinada interação dinâmica de

“cargas” sobre os corpos que trabalham, estabelecendo um nexos biopsíquico que represente “o desgaste impeditivo do fluir das potencialidades e da criatividade, o verdadeiro ethos do trabalho re-humanizado.” Assim o objetivo da saúde do trabalhador deve ser re-humanizar o trabalho e sua função protetora contra agravos à saúde e estabelecer sobre o trabalhador uma visão de que ele é um agente de mudanças, saberes e vivências (LACAZ in LOURENÇO; NAVARRO, (org) 2013. pag 224).

O campo da saúde do trabalhador tem sua base teórica na contribuição das ciências sociais em saúde, enquanto constituinte da saúde coletiva. Considerando o novo sujeito, que é a classe trabalhadora industrial urbana, o campo busca intervir nas relações entre trabalho, doença e saúde. Considerando a limitação do campo da saúde ocupacional no que tange à alienação e à desinformação do trabalhador conferindo maior controle do capital sobre o trabalho. O campo da saúde do trabalhador estaria posto sob três aspectos que são: a produção acadêmica, a programação em saúde na rede pública e o movimento dos trabalhadores, principalmente a partir dos anos 80. Assim amplia-se a atuação, buscando formas de promoção de saúde que incorporem a luta dos trabalhadores e reflitam o desejo por melhores condições de trabalho e vida. Este campo não se restringe apenas aos aspectos físicos e ambientais das doenças, mas a sua relação com aspectos cardiovasculares, mentais e psicossomáticas relacionando-os à organização do trabalho.(LACAZ in LOURENÇO; NAVARRO, (org.) 2013).

O tema da saúde enquanto direito do trabalhador vem emergindo nas lutas sindicais, entretanto, ainda se encontra restrito à atuação do SUS e às pesquisas acadêmicas, com baixo impacto na gestão de pessoas das organizações em geral.

5 A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO DO MOTORISTA DE ÔNIBUS E O ADOECIMENTO; PRINCIPAIS ESTUDOS

O objetivo deste capítulo é discutir a relação entre organização e condições de trabalho e o adoecimento do motorista de ônibus, considerando os estudos realizados em algumas cidades do Brasil, que analisam uma pluralidade de dimensões que possibilitam uma compreensão bio psico social dessa relação.

Os estudos sobre o trabalho do motorista de ônibus identificados se concentram nas áreas de ergonomia, psicologia, engenharia, mobilidade e medicina, os quais buscam analisar o cotidiano do motorista com o viés das respectivas áreas do conhecimento. Analisaremos então esses estudos, que tratam das condições de trabalho do motorista com impactos na saúde do trabalhador, categorizando-os a partir das implicações na saúde físicos e psicológicos identificando os fatores causais de natureza ergonômicas (ambiente de trabalho), da jornada de trabalho (horários, gestão, relação com usuário) e da violência social (agressões, assaltos, acidentes).

Uma primeira questão que se deve considerar é que o trabalho do motorista de ônibus urbano não é desenvolvido em um local fixo, o que em si já se caracteriza como fator de estresse pela instabilidade inerente ao deslocamento e a imprevisibilidade do seu ambiente de trabalho. O fato de ser um lócus de trabalho móvel, associado à lotação máxima do ônibus e ao tempo mínimo para executar as viagens por pressão dos empresários, são questões que elevam o grau de precarização do trabalho do motorista de ônibus urbano.

Segundo Fernandes (2013), Araújo (2008) e Petengill (2010), quando se analisa o trabalho do motorista é importante esclarecer que o que se tem em mente é o trabalhador que, ao ingressar na empresa, demonstrava gozar de condições de saúde suficientes para o exercício profissional e não apresentava indicadores de psicopatologia que pudessem vir a comprometer sua funcionalidade. Esse quadro pode se desenvolver no decurso do exercício da atividade ao longo dos anos.

Zanelato e Oliveira (2004), por exemplo, buscaram conhecer os principais fatores estressantes presentes no cotidiano de 204 motoristas de ônibus urbano da cidade de Bauru, SP. Através dos relatos dos motoristas, foram estabelecidos alguns fatores estressantes: “1- as más condições das vias; 2- as condições do trabalho vistas como precárias e angustiantes; 3- as condições climáticas relacionadas com o calor excessivo tanto do ambiente como do motor”. Segundo os autores, essas condições foram mencionadas como “produtoras de desconforto, irritabilidade, fadiga, cansaço mental e físico”. Porém, um fator foi apontado como positivo que foram as condições do ônibus, tendo em vista que a maioria dos motoristas em Bauru (SP) dirige veículos novos e em bom estado de conservação. O estudo concluiu que para os motoristas terem um cotidiano menos estressante é necessário repensar o contexto de trabalho na sua totalidade, considerando a dimensão objetiva e subjetiva, aspectos físicos e psíquicos, tendo como referência os mecanismos de ajuste e as ações adaptativas que permitam aos motoristas resignificar seu cotidiano, amenizando as insatisfações provindas da relação homem

e trabalho. A relação com o usuário também interfere diretamente no trabalho do motorista, mas o fato de os estudos considerarem predominantemente as questões ergonômicas, a relação com a violência urbana e os aspectos psicológicos terminam por não considerar a relação com o usuário como fator estressor.

5.1 IMPACTOS NA SAÚDE FÍSICA E MENTAL

Observa-se que os motoristas de ônibus estão expostos a uma enorme gama de fatores nocivos (físicos, químicos, biológicos, ergonômicos), os quais podem produzir diversos tipos de adoecimento. O elevado nível de exploração caracteriza a precarização social do trabalho do motorista e as condições precárias de trabalho incidem diretamente sobre o desempenho do seu trabalho, principalmente em uma de suas mais importantes capacidades: a de gerir riscos de trânsito. Doenças cardiovasculares, da coluna, psicológicas, altos níveis de incapacitação para o trabalho e sofrimento psíquico são situações que qualificam a profissão entre as mais adoecedoras, ficando atrás somente dos policiais²⁸ (SANTOS, 2003; ARAUJO, 2008; FERNANDES, 2013; BARCELOS et al., 2007; SILVEIRA et al., 2005). Além disso, a condição de trabalho interfere no estado psicofisiológico do motorista, podendo gerar instabilidade, insônia e distúrbio de atenção, por exemplo, fator fundamental para uma direção segura (PEREIRA 2004; OLIVEIRA, PINHEIRO, 2007).

Outro estudo relacionou a profissão a uma maior incidência de alteração do ritmo cardíaco, infarto agudo do miocárdio e outras doenças cardíacas isquêmicas (diminuição ou suspensão da irrigação sanguínea), além de outros problemas no aparelho circulatório em motoristas de ônibus de Copenhagen. A lombalgia, dor nas costas, por causa do sedentarismo e da vibração do corpo inteiro durante o trabalho, e a internação por hérnia de disco foram outros problemas de saúde constatados em motoristas de ônibus das três maiores cidades da Dinamarca. Além de surdez, úlceras, dores de cabeça, problemas nos olhos, na medula óssea, náuseas e fraquezas generalizadas, que também são doenças que atingem os motoristas de

²⁸ Dado coletado em entrevista da coordenadora do centro de reabilitação do INSS ao Bahia Notícias. <http://www.bahianoticias.com.br/noticia/153556-a-gente-tira-da-funcao-diz-coordenadora-do-inss-sobre-motoristas-de-onibus-039estressados039.html> Acessado em 30/04/2014.

ônibus e foram estudados em diversas partes do mundo (FERNANDES, 2013; SANTOS, 2003).

No plano da saúde mental um estudo sobre motoristas e cobradores de Belo Horizonte buscou descrever a prevalência de transtornos mentais comuns numa amostra de motoristas e cobradores da Região Metropolitana de Belo Horizonte e verificar se as condições do trânsito e as condições internas aos ônibus estavam associadas ao adoecimento mental. Segundo eles, a prevalência de TMC (transtornos mentais comuns) – depressão, ansiedade, transtornos de humor etc.- foi de 23,6%, sendo mais elevada do que a taxa encontrada (20,3%) em 1998 no grupo de rodoviários de São Paulo (ASSUNÇÃO; SILVA, 2013).

Para Santos (2003) algumas doenças atingem os motoristas até duas vezes mais do que outros trabalhadores. A profissão de motorista de ônibus apareceu também entre as ocupações que apresentam maiores índices de incapacitação física para o trabalho. A principal causa de internações de motoristas de ônibus em hospitais psiquiátricos foi por transtornos de humor, psicoses e paranoias, além de outros distúrbios psiquiátricos menores. Constatou-se também que em cidades da Europa há a incidência elevada de suicídio.

Souza (2005) analisa as possíveis relações entre condições e organização de trabalho, as estratégias de *coping*²⁹ e a ocorrência de estresse ocupacional em motoristas de ônibus urbano de uma empresa de transporte urbano de Salvador. Para ela, alguns motoristas declararam que preferiram deixar o emprego devido às circunstâncias ameaçadoras e às pressões no ambiente de trabalho, pois estavam adoecendo. Alguns aspectos como fadiga, alcoolismo, deficiência visual, perda de audição, além de tensões emocionais, preocupações e medos podem interferir no desempenho do motorista e, conseqüentemente, funcionam como fatores de risco para a ocorrência de acidentes de trabalho.

Segundo Letícia, coordenadora do CESAT tem-se observado há alguns anos que também vem sendo identificados muitos problemas de transtornos psíquicos, problemas de saúde mental em motoristas de ônibus urbano em Salvador, podendo ser relacionados à organização do trabalho. Esses fatores apresentados demonstram os diversos âmbitos em que estão inseridos os motoristas de ônibus urbanos, os quais conduzem ao adoecimento; isso também se reflete na qualidade de vida no trabalho dessa categoria.

²⁹ Termo em inglês que caracteriza as defesas no enfrentamento de determinadas variáveis, ou seja, um conjunto das estratégias utilizadas pelas pessoas para adaptarem-se a circunstâncias adversas ou estressantes (SOUZA, 2005).

Atualmente os transtornos mentais relacionados ao trabalho crescem em diversos países, e a esse crescimento estão relacionadas as formas de organização e os processos de trabalho. Essas novas formas geram novos tipos de adoecimento, e o aumento nos transtornos psíquicos é uma expressão dessa realidade (LANCMAN; TOLDRÁ; SANTOS, et. al. *in* GLINA; ROCHA,2010). Transtornos mentais e do comportamento relacionados ao trabalho podem ser definidos como características do processo, das condições e da organização do trabalho, incluindo as relações de trabalho, quando patogênicas, que podem atingir o corpo produzindo disfunções e lesões biológicas, mas também ter efeitos psíquicos, sendo aqueles determinados pelos lugares, tempos e ações do trabalho (JARDIM; RAMOS; GLINA *in* GLINA; ROCHA (org.), 2010).

A concepção de que, no jogo entre desejo e capital, o trabalhador se vê obrigado a ser artesão do seu próprio sofrimento, a condição de subemprego de suas qualidades também é um fator de sofrimento, e o conteúdo significativo do trabalho interfere na vida do trabalhador, dentro e fora da empresa. “Em síntese, a organização do trabalho concebida como um serviço especializado da empresa, estranha aos trabalhadores, choca-se frontalmente com a vida mental dos mesmos na esfera das aspirações, motivações e desejos” (VIEIRA, 2015 *apud* DEJOURS, 1987, pág. 51).

Para Seligmann (2011), criticar essa nova ordem não tem a ver com a adesão à rigidez. Para ela as mudanças são desejáveis e podem ser benéficas, “o que preocupa é quando a flexibilidade rompe e fere dimensões que correspondem à essência da própria condição humana e violenta o corpo e a dignidade dos que trabalham e dos que desejam trabalhar” (SELIGMANN, 2011. pág.478). Em suma, o mundo do trabalho contemporâneo aprofunda e materializa todas as dimensões do trabalho alienado. Sua configuração expressa a transformação do trabalho alienado em trabalho patogênico; de uma sociedade alienada em sociedade patogênica” (FRANCO, 2011, pág. 188).

Como se pode observar, não existe uma única situação que determine o comprometimento da saúde do motorista de ônibus. Tais vivências os obrigam a usar de estratégias defensivas para minimizar o comprometimento da saúde e manter o equilíbrio psíquico. Nas situações que é necessário regular ou gerir as variabilidades do trabalho real, usam estratégias que culminam em comportamentos tidos por outros como inadequados, como passar sem parar em pontos solicitados pelos usuários e transeuntes, ou mesmo desenvolver altas velocidades, correrem além do permitido (ARAUJO, 2008).

Pettengill (2010), a partir da Psicodinâmica do Trabalho, objetivou conhecer e compreender de que modo os motoristas de ônibus urbanos de Campo Grande percebem a sua qualidade de vida relacionada ao trabalho que exercem. Os dados dessa pesquisa chamam a atenção quanto aos riscos de adoecimento a que ficam expostos os motoristas. O trabalho dos motoristas de ônibus em Campo Grande é caracterizado por um distanciamento entre as tarefas que lhes são prescritas e a realidade com a qual se deparam. Para ter boas condições de trabalho está, portanto, entre um dos principais aspectos relacionado ao conceito dos motoristas sobre qualidade de vida, além disso, a possibilidade de ter tempo para se dedicar à vida pessoal e familiar, bem como gozar de saúde, além da redução da carga horária, pagamento de melhores salários, possibilidade de negociar seus horários de trabalho e a cooperação dos passageiros como pontos de melhoria das suas condições de trabalhos.

5.2 O PAPEL DAS CARACTERÍSTICAS ERGONÔMICAS NO EQUIPAMENTO DE TRABALHO

A maioria dos estudos encontrados aborda o trabalho do motorista considerando a ergonomia como viés de análise. Dentre os fatores investigados, quatro são os mais recorrentes: posição desconfortável, ruído, vibração e o clima (que abrange a temperatura do motor do veículo associado à temperatura do ambiente interno e externo ao ônibus). Estes fatores, tanto de forma isolada como associados, provocam impactos na saúde do motorista.

Fatores como posição desconfortável por longos períodos, posição estática do tronco e a sobre carga muscular devido a movimentos repetidos e bruscos podem levar a dores e desconfortos de ordem muscoesquelética, ou seja, o motorista trabalha sentado por várias horas e aciona diversos comandos com os membros repetidas vezes. Há uma prevalência dessas dores em relação a outros problemas de saúde como problemas de coluna, hemorroidas, varizes, problemas renais e fadiga muscular (FERNANDES, 2013; OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007; MENDES, 1997; ARAUJO, 2008; SOUZA, 2005; MOURA, 2011).

Oliveira e Pinheiro (2007) salientam que, ainda que as linhas com maior número de paradas para embarque e desembarque de passageiros foram as que aparentemente causaram maior fadiga aos motoristas. O número de comportamentos envolvidos na parada e posterior arrancada dos ônibus é elevado, sendo que os movimentos físicos envolvidos ocorrem com o

motorista sempre na mesma postura, ou seja, sentado. Esta posição já que restringe a possibilidade de movimentos, sobrecarrega os músculos e tendões especialmente do tronco (pois o motorista está durante toda a jornada de trabalho sentado), dos braços (essenciais para a atividade de dirigir – uso do volante) e das pernas (fundamentais para a movimentação efetiva do ônibus – acelerador, embreagem e freio). Com isso, o fato de o motorista estar constantemente trocando de marchas e efetivamente com os braços esticados para frente, sem apoio, em posição desconfortável vem ratificar a possibilidade da ocorrência de lesão por movimentos repetitivos.

A vibração também se revela como um fator desgastante no ambiente de trabalho, os estudos avaliando os níveis de vibrações do corpo humano, do segmento mão-braço, nas cidades de Natal e Porto Alegre, indicaram que os níveis de vibrações do corpo humano mostraram que os motoristas de ônibus estão expostos a níveis perigosos de vibrações principalmente na área da ressonância da coluna vertebral. (OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007; BALBINOT, 2001).

Corroborando com estudos relacionados à vibração e ruídos, relacionando às questões musco esqueléticas, Oliveira (2015) objetivou traçar o perfil da dor osteomuscular dos motoristas de ônibus urbano da cidade de Curitiba, no Paraná. Para ele, tais desconfortos podem, em seu estado mais grave, impedir o trabalhador não só de desempenhar suas funções no ambiente de trabalho, mas, também, de realizar suas atividades diárias, o que em um determinado período aumenta e agrava o afastamento por doenças e acidentes. Foram entrevistados 94 motoristas de ônibus de uma empresa de transporte público que opera no sistema convencional coletivo na cidade de Curitiba, através de questionário (autoaplicado). Dentre os resultados apurados, a pesquisa verificou que 43% dos motoristas referiram dores/desconfortos ocasionais, 10% frequentes e 7% sempre. Dentre as dores apresentadas estão incluídas a região dos ombros, com 33% dos motoristas que apresentaram dores/desconfortos ocasionais, 13% dores/ desconforto frequentes e 10% relataram sempre estar com algum tipo de incômodo para desempenhar a atividade profissional, além disso, observaram-se índices importantes dos sintomas na região cervical, cintura escapular, coluna dorso lombar, joelhos e pernas.

Além da vibração, outro fator causador de adoecimento é o ruído. O incômodo causado pelo ruído vai além do gerado no ambiente de trabalho, pois houve relatos de dificuldade de compreensão da fala das pessoas e a necessidade de ouvir a televisão em volume elevado após o término da jornada de trabalho. Esses são alguns dos sintomas da exposição excessiva ao

ruído, podendo ocasionar a perda auditiva, dado que 47,6% dos motoristas em Florianópolis relataram associados à ocorrência de zumbidos. Houve, ainda, relatos de motoristas que sonham com o barulho do motor, além do alto índice de dor apontado pelos motoristas, tanto na coluna e nas pernas (76,2%), quanto na cabeça e no pescoço (81%), o que representa claramente a fadiga resultante da atividade desempenhada por esses profissionais. (OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007).

Rossi (2011), em seu estudo sobre a influência da perda auditiva na qualidade de vida de motoristas de ônibus aposentados de São Paulo, estudou 309 motoristas, dentre os quais 60,2%, possuem alteração auditiva em pelo menos uma das orelhas e 39,8% têm a audição dentro dos padrões de normalidade. Esta prevalência de perdas auditivas poderia estar ocorrendo devido a dois fatores: a exposição prolongada aos elevados níveis de pressão sonora provenientes do tráfego e dos motores dos ônibus a que os motoristas se expuseram diariamente durante tantos anos.

A perda auditiva é considerada como condição incapacitante, que limita ou impede o indivíduo de desempenhar seu papel social de forma plena e integrada, e a audição é apontada como o primeiro dos sentidos a apresentar perdas funcionais detectáveis de maneira objetiva (MANSUR e VIÚDE, 1996 *apud* ROSSI, 2011). Mesmo que tal fenômeno ocorra de maneira lenta, o impacto na vida do portador da perda é considerável, visto que a deficiência auditiva somada às mais diversas mudanças (biológicas, psicológicas e sociais), pode levar a uma queda na qualidade de vida. A exposição frequente aos ruídos, do motor, do trânsito, 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. Foram relatados inclusive a diminuição, por exemplo, da paciência e carinho com filhos (SINDHUSAKE, 2001 *apud* ROSSI, 2011; MENDES, 1997).

A saúde do motorista também é afetada por outro fator que é a temperatura e a ventilação aumentando a sensação de calor alterando seu estado emocional determinando o nível de estresse. A localização do motor (ao lado do assento do motorista), na maioria dos ônibus, eleva a temperatura interna do posto de trabalho e o número de passageiros dificulta a ventilação, aumentando a sensação de calor. Houve relatos dos entrevistados quanto aos efeitos que podem ter como causa o calor no interior no veículo, agravado pelo emanado do motor (quando dianteiro), como a perda dos pelos na área da canela e panturrilha que ficam ao lado do motor. Nos dias de chuva, por exemplo, esses fatores interferem na atividade de dirigir, pois estão atrelados ao aumento na temperatura interna do veículo, que tem que ser conduzido com

as janelas fechadas. Este quadro é agravado pelo número de veículos circulando nas vias, pelo asfalto molhado, a diminuição da visibilidade e o aumento na probabilidade de acidentes, ou seja, há a influência do *clima* no cumprimento da tarefa do motorista. Essa temperatura excessiva a qual o motorista encontra-se exposto também é uma das causas de varizes, desidratações e stress, aumentando a irritabilidade e diminuindo a concentração. O excesso de calor advindo do motor e falta de ventilação adequada aumentam o incômodo gerado pela temperatura, que é um fator desgastante e prejudicial para a saúde do motorista (OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007; MENDES, 1997; ARAUJO, 2008).

Portanto o que esses estudos pretendem demonstrar é que a posição desconfortável, os níveis de ruído, calor e exposição à vibração são fatores de risco à saúde do motorista de ônibus urbano. Como o cotidiano do trabalho do motorista é multifacetado, não podem ser analisados determinados fatores - como os ergonômicos, por exemplo - sem considerar os demais a que eles estão associados, e esses estudos citam outras condições como fatores de risco associados ao ergonômico como o tempo acumulado de trabalho, aspectos físicos das garagens, o trânsito, o contato com passageiros, a pressão pelo cumprimento de horários, associados à inatividade física, que também podem gerar adoecimentos como perdas auditivas, distúrbios psiquiátricos como síndrome do pânico, alterações da vigilância, diminuição da capacidade de atender as demandas da atividade. Estes são fatores que tornam o cotidiano de trabalho do motorista extremamente estressante e criam um clima de constante nervosismo. Toda essa descrição permite verificar o impacto que o trabalho do motorista tem sobre sua saúde e sua vida considerando o aspecto ergonômico associado aos demais fatores (SANTOS, 2003; PAES-MACHADO; LEVENSTEIN, 2002; FERNANDES, 2013; OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007, BALBINOT, 2001; ASSUNÇÃO; SILVA, 2013; SOUZA, 2005; MENDES, 1997).

5.3 VARIÁVEIS DA JORNADA DE TRABALHO

O motorista de ônibus urbano tem como principal atividade, dirigir. No entanto, outras atividades e responsabilidades fazem parte do seu dia-a-dia e se inserem como variáveis da jornada de trabalho. Antes de iniciar a jornada de trabalho, deve fazer o *check list* da inspeção do veículo, verificando a chaparia, extintores, níveis de óleo do motor, água, combustível, pneus e outros aspectos do estado geral do veículo. Em alguns veículos, é possível verificar

estas orientações expostas no painel interno do ônibus. O motorista também é responsável pela “manutenção preventiva”, comunicando defeitos mecânicos ou qualquer outra irregularidade do veículo ao despachante ou ao operador de garagem e, ainda, responde pelos danos que o veículo possa causar ou sofrer durante o seu turno de trabalho. Faz parte também da organização de trabalho do motorista seguir normas referentes à conservação do veículo, adotar procedimentos que evitem o seu desgaste (evitar arrancadas e freadas bruscas, usar sempre a 1ª marcha na garagem e para subir ladeiras íngrimes) e, ainda, necessita realizar a “direção defensiva”, que faz parte das normas específicas em relação ao trânsito, no intuito de evitar, principalmente, a ocorrência de acidentes. Além disso, os motoristas também são submetidos às regras e metas do consórcio e, de modo mais amplo da prefeitura representada pelos órgãos fiscalizadores (SOUZA, 2005).

Souza (2005) descreve ainda que existia um regulamento interno da empresa, que foi contemplado em sua pesquisa, com normas específicas que regem a atuação do motorista. Havia uma escala de serviço que teria que ser verificada diariamente, devendo ser cumprido rigorosamente os horários de viagem estabelecidos, através da tabela de horários da linha em que o motorista estivesse operando. Aspectos como a carga horária do motorista (de 7h20min por dia), horas extras cotidianas e em períodos específicos como o carnaval, por exemplo, também eram fatores que afetam o trabalho desse profissional. Deste modo, era a prefeitura que determinava o horário de saída e chegada para cada viagem. Dentro do ônibus, o motorista era considerado a autoridade por um lado, mas por outro ele acatava normas e cuidava para que as regras referentes à entrada e saída de passageiros durante as viagens fossem cumpridas.

A jornada diária, apesar de ser de sete horas e vinte minutos, tem seu prolongamento com a realização de horas extras realizadas constantemente. Esta prática possui, para os motoristas, um significado duplo: ao mesmo tempo em que reclamam de cansaço, desejam fazê-las para aumento de renda. Um estudo em Natal-RN relacionou também fatores como: trabalho em férias, emissão de atestados médicos, reclamações de passageiros, dirigir atrasado e problemas familiares aos acidentes de trânsito. A pesquisa concluiu que o envolvimento de motoristas de ônibus em acidentes de trânsito pode ser evitado, ou ao menos diminuído, por meio de melhoria das condições de trabalho e de políticas públicas de saúde e segurança pública. Entre as principais queixas quanto às condições de trabalho, os motoristas destacaram também o contato com passageiros agressivos (MENDES, 1997; OLIVEIRA; PINHEIRO, 2013).

Outra situação apresentada por Pereira (2004) e Oliveira; Pinheiro (2007) se expressa quando o motorista tem que conciliar as orientações aos passageiros tanto em relação a

comportamentos inadequados no interior do veículo como em relação às tarifas, aos locais de parada, associado a rigorosa obediência ao horário da viagem, à rota e, ainda, conduzindo o veículo dentro das normas de segurança estabelecidas em meio ao denso tráfego, tudo isso torna as tarefas deste trabalhador de intenso esforço mental.

Dentre os fatores geradores de ansiedade e sofrimento no trabalho do motorista de ônibus urbano estão, a sobrecarga de tarefas, as relações sociais conflituosas, o controle exacerbado, a precariedade das condições físicas e ergonômicas do ambiente, dentre outros. A interação com passageiros e todos os seus desdobramentos (seja de conflitos ou agressões) e o entorno que engloba não só a via urbana, mas, também, conduzir veículo dentro das normas de segurança estabelecidas em meio ao denso tráfego, pausas insuficientes, refeições em locais inadequados e de curta duração, turnos noturnos, a carga horária excessiva e as horas extras, controle excessivo do tempo, comprometem a autonomia do trabalhador. Todos esses fatores também são geradores de adoecimentos como quadros ansiosos, fadiga crônica, distúrbios de sono, esgotamento profissional, sonolência diurna excessiva. Além disso, os níveis de atenção, combinados com a pressão para execução de tarefas, podem gerar tensão e outros sinais de ansiedade, culminando em determinados casos em um esgotamento profissional (burnout) (ARAÚJO, 2008; PETENGILL, 2010; ALMEIDA (2002), BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, (2006); PAES - MACHADO e LEVENSTEIN (2002), SMITH (1987), SOARES e THIELEN (2010), SOUZA (1996); JARDIM; RAMOS; GLINA *IN* GLINA; ROCHA (org.), 2010); (JARDIM; RAMOS; GLINA *in* GLINA; ROCHA (ORG) 2010, MENDES, 1997; OLIVEIRA; PINHEIRO, 2013 e 2007; FERNANDES, 2013, PETENGILL, 2010; PEREIRA, 2004; PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002; SOUZA, 2005) .

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. A implementação de mudanças no processo de trabalho (condições e ambiente de trabalho) de motoristas de ônibus é necessária, visando minimizar as repercussões negativas do trabalho sobre a saúde desta categoria. Tal implementação deve contar com a participação dos trabalhadores, enquanto sujeitos capazes de contribuir com o seu conhecimento para o avanço da compreensão do impacto advindo do trabalho sobre o processo saúde-doença (ARAÚJO; VIEIRA, 2007; ARAÚJO, 2008).

5.3.1 A relação do motorista com os passageiros: uma relação de conflito

Segundo Barcelos et. al. (2007) e Mendes (1997), ao destacarem a importância de sua profissão no transporte coletivo urbano, considerando a responsabilidade no transporte de passageiros, os motoristas afirmam ter ciência do grau de importância que têm para com a população, já que reconhecem que os passageiros dependem do seu trabalho para serem conduzidos aos seus destinos. Porém o que se observa é que, de forma contraditória ao se referirem ao contato humano, é comum os motoristas apresentarem os passageiros como fonte constante de conflito, atribuindo aos mesmos as suas principais dificuldades no trabalho. Para os autores esse aspecto foi considerado como o mais relevante fator de desgaste.

Mendes (1997), em seu estudo, analisou a caracterização do usuário e que o tipo de conflito existente está associado com a linha operada. Algumas linhas são consideradas mais difíceis, principalmente aquelas cujo “final de linha” é em bairros populares. Em relação aos passageiros idosos, inicialmente os motoristas relataram ter respeito e atribuíam a outros colegas a “má-vontade” em transportá-los, mas em grupos de discussão admitiram a rejeição a esses usuários. Pode-se relacionar esta questão ao curto tempo para executar as viagens e a demanda desses usuários mais idosos para subir ou descer do ônibus. Apesar desses conflitos, a maioria dos entrevistados ressaltou a importância de se transportar vidas humanas, o que confere ao trabalho do motorista uma maior cobrança social.

Em Araújo (2008), verificou-se que algumas estratégias usadas pelos motoristas se expressam em comportamentos considerados como inadequados, como não respeitarem as paradas solicitadas pelos transeuntes ou mesmo desenvolvem altas velocidades nos veículos. O autor observou que alguns desses 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. Outro aspecto identificado foi o tratamento rude direcionado aos passageiros, a direção agressiva e a depreciação do instrumento de trabalho.

Parece existir um ciclo vicioso em que o passageiro insatisfeito com o serviço prestado (ônibus lotado, tempo de espera, dificuldade de acesso ao veículo entre outros) termina por agredir o motorista que, no ambiente do ônibus é considerado como uma autoridade que representa o sistema de transporte, esse por sua vez reage de maneira também agressiva aprofundando o conflito e a insatisfação.

5.4 A VIOLÊNCIA URBANA

Oliveira e Pinheiro (2007) buscaram caracterizar as condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano da cidade de Florianópolis, tendo como suporte principal as contribuições oriundas da Psicologia Ambiental, da Psicologia do Trabalho e da Ergonomia. Para eles, as condições de saúde e de trabalho de motoristas de transporte coletivo urbano podem ser consideradas um importante fator de dimensionamento da qualidade de vida dos centros urbanos, visto que diferentes fatores ambientais e de interação social contribuem para o aumento do estresse, dentre eles o trânsito. Além disso, esse estudo trouxe também o aspecto que, quando se fala nas condições dos motoristas profissionais do transporte público, podem ser incluídos fatores como a cultura organizacional e suas políticas internas, uma vez que os motoristas, no momento em que estão ao volante, além de cidadãos, também são empregados, com deveres e direitos. Atribuir a responsabilidade pelo acidente, por exemplo, apenas ao motorista de transporte coletivo pode ser injusto diante de tantas especificidades da organização e do cenário do trânsito e do transporte.

Segundo os citados autores, o trabalho do motorista de transporte coletivo urbano está diretamente relacionado ao ambiente no qual o mesmo é realizado, o trânsito, estando sujeito a intempéries como o clima, as condições de tráfego no trajeto e das vias. Por esta peculiar característica, nenhum outro profissional sofre tanto as pressões do ambiente viário quanto os motoristas (PEREIRA, 2004; OLIVEIRA; PINHEIRO, 2007). A análise das condições de trabalho dos motoristas de ônibus urbano, portanto, é uma tarefa complexa, em decorrência dos diversos aspectos que caracterizam a atividade e porque o motorista exerce suas funções em um ambiente externo à sede da empresa, o que imprime maior diversidade de imprevistos à sua atividade. As condições de trabalho vivenciadas pelos motoristas refletem-se em sua saúde física, saúde mental e nos seus relacionamentos fora do trabalho, com familiares e amigos, podendo levar até mesmo a comportamentos autodestrutivos e de grande risco para a sociedade como o consumo excessivo de álcool (MENDES, 1997).

Nesse cenário, emerge um fator relevante que aparece em diversos estudos como dimensão que interfere significativamente no trabalho do motorista que é a violência urbana, expressa desde agressões, até os assaltos ao ônibus e aos usuários. Em Salvador, de janeiro a junho de 2015, foram registrados cerca de 560 assaltos a ônibus e em 2016 registrou-se cerca

de seis assaltos a ônibus por dia; as vítimas em geral são passageiros, motorista e cobradores, o valor referente às passagens nem sempre são alvos dos bandidos³⁰.

Paes-Machado e Levenstein (2002) examinaram o impacto da criminalidade sobre as condições de trabalho, saúde e segurança dos motoristas e cobradores, sem deixar de mencionar a insatisfação dos usuários do transporte coletivo de Salvador. Sua investigação foi feita com base em entrevistas realizadas com 195 pessoas, entre elas trabalhadores, empresários, sindicalistas, agentes de fiscalização da frota de ônibus e policiais. Segundo os autores, nos últimos dez anos, numa frota de 2.400 ônibus, operada por 10.151 rodoviários (incluindo motoristas, cobradores e despachantes), ocorreram 20.572 assaltos, com morte de sessenta e sete pessoas e prejuízo computado de mais de um milhão de reais somente para as empresas. O objetivo do estudo foi discutir a violência no local de trabalho, enfocando as agressões de usuários, comuns e delinquentes, contra os motoristas e cobradores do transporte coletivo e suas consequências para as atividades e segurança destes. Os autores chegaram à conclusão que a violência no trabalho observada no transporte coletivo dificulta o esforço do trabalhador, intensificando a pressão psicológica, complicando a identificação com o trabalho e criando uma dinâmica perversa, cujo combate demanda medidas de curto, médio e longo alcance. Essas cifras relativas aos assaltos de veículos coletivos verificados nos últimos dez anos (20.751 ocorrências) demonstram um crescimento de 888% entre 1990/1998, o que significa dizer que cada rodoviário (motorista e cobrador) foi assaltado mais de duas vezes no período. Esse quadro de confirma com os relatos dos motoristas em estudos mais recentes em relação à exposição a assaltos aos quais eles estão sujeitos (PAES-MACHADO; LEVENSTEIN, 2002).

Para os autores, essa vulnerabilidade do trabalhador torna efetivamente impossível a manutenção dos regulamentos de trânsito e de segurança nas vias. Para eles uma situação de conflito, em que o passageiro se recusa pagar a passagem, por exemplo, pode envolver o confronto de grupos de usuários, armados ou não, contra o motorista e o cobrador. Isso leva a prejuízos financeiros e agressões físicas, como espancamentos e apedrejamentos dos que tentam resistir. Essa forma de sonegação é tida como uma violência insuportável para os motoristas por acontecer diante da presença de espectadores.

³⁰ Dados disponíveis em <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/03/salvador-tem-media-de-6-assaltos-onibus-por-dia-diz-policia.html> e <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/04/salvador-registra-140-assaltos-onibus-por-mes-em-2015-diz-ssp.html>, acesso em 10/2016.

Outro tipo de violência que tem surgido contra o transporte público e, conseqüentemente, em relação aos motoristas é o incêndio aos ônibus em manifestações populares³¹. Como forma de chamar a atenção da população para o caso, os motoristas e cobradores de ônibus de São Paulo fizeram uma paralisação por quatro horas no início do ano de 2014, em protesto contra os ataques a coletivos que têm ocorrido na cidade nos últimos meses. Esse ataque soma-se às estatísticas que subiram para 141 o número de coletivos queimados desde janeiro de 2014, de acordo com dados do SP Urbanus, o sindicato das empresas de ônibus de São Paulo. O levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos mostra que há uma concentração maior nos atos de vandalismo no Sudeste brasileiro, onde 47 veículos foram destruídos, representando 56,6% do total nacional.

Os ataques a coletivos no Brasil passam de mil e duzentos (1.200) no período de 2004 a 2014. No auge das manifestações que levaram a diversos atos de vandalismo contra ônibus coletivos, a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP)³² promoveu a campanha com o mote “Ônibus queimado não leva a lugar nenhum”. A intenção foi estimular a sociedade a denunciar os crimes de vandalismo com ataques aos ônibus por meio do telefone 181. Quando foi lançada a campanha, em abril do ano passado³³, a SPTRANS (São Paulo Transporte S.A.), sistema que administra o transporte em São Paulo, contabilizava sessenta e quatro ônibus queimados na capital paulista. Nesta década no Rio de Janeiro, foram destruídos quarenta e cinco ônibus em atos de vandalismo, que somaram prejuízos de R\$ 15 bilhões para empresas que prestam serviços de transporte público. Segundo as empresas, e essa é uma das justificativas usadas em campanhas contra estes atos, além dos prejuízos financeiros, a população também é prejudicada, já que cada veículo destruído demora até cento e vinte dias para ser repostado, do processo de compra até a entrega, período em que o funcionamento das linhas pode ser comprometido.

³¹ Fonte: <http://spagora.com.br/mil-onibus-queimados/>

³² Mais informações em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/08/1504052-numero-de-onibus-incendiados-chega-a-470-em-todo-o-pais-neste-ano.shtml> ; <http://onibusbrasil.com/blog/2014/10/30/eu-nao-mereco-ser-queimado/> Acesso em 05/2015.

³³ Mais detalhes em: <http://jconlineblogs.ne10.uol.com.br/deolhonotransito/2014/08/22/idiota-atitude-de-queimar-os-onibus/>. Acesso em 05/2015.

Um levantamento recente, divulgado em 2013, feito pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Públicos (NTU), mostra que, de 2004 a 2014, o país atingiu a marca de mil ônibus incendiados. Somente entre janeiro e agosto de 2016, houve quatrocentos e setenta veículos destruídos em ataques praticados em cinquenta e oito municípios brasileiros, o que representa um aumento de 250% em relação a 2013. O maior índice foi verificado na capital paulista, que teve cento e dezesseis ocorrências, e a carioca, quarenta e sete. Já a Região Metropolitana do Rio teve cinquenta e cinco veículos queimados em 2014. Em Salvador, em 2016, foram registrados mais de vinte ataques a ônibus, conforme divulgado em jornal pela SEMOB³⁴.

Considerando esse contexto de extrema violência para motoristas e cobradores, que são os incêndios a ônibus, Araújo e Vieira (2007) partiram do pressuposto de que o medo de incêndio, de ficar doente, de ser demitido ou de sofrer assalto surge a partir das más condições de trabalho e da violência urbana que atinge os motoristas. Para eles, a violência que incluem os assaltos à mão armada e as agressões verbais e não verbais, associadas à falta de segurança, incorporam-se no cotidiano do trabalho diário dos motoristas de transportes coletivos, gerando permanente insegurança. O estudo identificou o impacto percebido pelos motoristas dessa insegurança em seu trabalho e a relação da atividade, com a fragilização da saúde mental desses trabalhadores.

O exercício da profissão motorista de ônibus, nas atuais condições de trabalho a que estão submetidos, considerando a violência e a falta de segurança que “perfazem a textura do trabalho diário” gera um ambiente desagradável vivido frequentemente no trabalho, prejudica a saúde desses trabalhadores, levando a sofrimento tanto físico como mental e, conseqüentemente, afetando a vida dos trabalhadores, dos seus familiares e da sociedade como um todo (ARAÚJO; VIEIRA, 2007; ARAÚJO, 2008).

Com isso percebemos que a dinâmica conflituosa e a extrema exposição a riscos podem levar a adoecimentos psíquicos graves. É emblemático, por exemplo, o caso do motorista de transporte coletivo urbano que passou a sofrer síndrome do pânico a partir da explosão de uma

³⁴ Fonte: <http://www.correio24horas.com.br/detalhe/salvador/noticia/levantamento-da-semob-aponta-que-24-onibus-foram-queimados-em-salvador-este-ano/?cHash=6f8870f65cb7aa915edcaa8cc005774c>. Acesso em 12/1/17.

bomba dentro do veículo que conduzia numa briga de torcidas organizadas em Aracaju (SE)³⁵. A doença levou-o a aposentadoria por invalidez. A Sétima Turma do Tribunal Superior do Trabalho condenou a Viação Progresso Ltda., de Sergipe, ao pagamento de indenização por dano moral no valor de R\$ 50 mil reais. Esse motorista juntou à reclamação trabalhista boletim de ocorrência registrado por ele em 16/5/2004. Segundo o boletim, naquele dia, um domingo, ao passar pela torcida organizada Trovão Azul, da Associação Desportiva Confiança, próximo a um terminal rodoviário em Aracaju (SE), "escutou um barulho muito grande", e constatou a explosão de uma bomba dentro do ônibus jogada por um torcedor. O ônibus teve várias janelas quebradas e pessoas ficaram feridas e, depois da explosão, pessoas de outra torcida começaram a jogar pedras no veículo. A partir daí, ele passou a ter problemas de sono e pesadelos, situação que, aliada às más condições de trabalho e às jornadas exaustivas, o teriam deixado doente.

O relator do recurso, ministro Cláudio Brandão, observou que o ambiente do trabalho do motorista é composto por vários elementos, entre eles as condições de tráfego, "o que torna a atividade caracteristicamente de risco" e enseja a responsabilidade objetiva. Mas, no seu entendimento, a empresa deve responder tanto objetiva quanto subjetivamente pelos danos causados ao trabalhador. Isso porque foi registrado pelo TRT que, de acordo com o laudo pericial, o acidente levou o motorista a ser "portador de transtorno de ansiedade com episódios depressivos e síndrome do pânico", tudo isso decorrente de estresse pós-traumático em razão do acidente, conseqüentemente isso o incapacitou definitivamente para a atividade de motorista, necessitando de tratamento psiquiátrico e psicológico de longa duração. A culpa da empresa existe, pois, segundo o motorista, ela nada fez em relação ao empregado, ou seja, não lhe prestou nenhum auxílio psicológico, nem procurou saber do seu estado de saúde, não tendo, ainda, sequer determinado que fizesse exames periódicos para avaliar a sua saúde física e mental, omissões que demonstram o seu total descaso com o trabalhador. A empresa incorreu em culpa, ainda, porque, após acidente, o empregado continuou trabalhando normalmente, como se nada tivesse acontecido³⁶.

Segundo Araújo (2008) e Souza (2005), é visível, portanto, que as condições de trabalho do motorista não se caracterizam como objeto de preocupação por parte das empresas. A

³⁵ Reportagem disponível em: http://www.tst.jus.br/mais-lidas/-/asset_publisher/P4mL/content/motorista-com-sindrome-do-panico-apos-explosao-de-bomba-em-onibus-sera-indenizado . Acesso em 05/2015.

³⁶ Reportagem disponível em: http://www.tst.jus.br/mais-lidas/-/asset_publisher/P4mL/content/motorista-com-sindrome-do-panico-apos-explosao-de-bomba-em-onibus-sera-indenizado . Acesso em 05/2015.

percepção dos trabalhadores é de que a empresa não se importa se estão sendo mal tratados pelos usuários e sim de entregar o carro sempre em boas condições e se a renda do ônibus está sempre alta. Não se leva em consideração os efeitos que o ambiente de trabalho instável, associado às péssimas condições de trabalho, leva ao adoecimento do trabalhador responsável pelo funcionamento do sistema.

Segundo o CESAT (2016), as questões de saúde estão relacionadas a violências, assaltos a ônibus e agressões aos motoristas e cobradores, essas questões que dizem respeito a estas violências interpessoais são importantes porque tem um índice relativamente alto e muitos trabalhadores desenvolvem transtornos psíquicos relacionados ao trabalho. Quando acontece um evento traumático observa-se que as questões de saúde mental aparecem como uma importante forma de adoecimento desses trabalhadores.

O motorista, em suas atividades, está sujeito a uma significativa sobrecarga física, psíquica e cognitiva; ele opera um grande número de informações, tais como sinalizações, condições das vias, demandas dos passageiros por embarque/desembarque, demanda de outros motoristas, pedestres, horários e funcionamento do veículo. O motorista lida, portanto, com uma discrepância entre o grau de exigência cognitiva da tarefa e a escolaridade da maioria dos trabalhadores (MENDES, 1997). Outra especificidade identificada por Paes-Machado e Levenstein (2002) está relacionada com o contato estreito do rodoviário com um público volátil que, possuindo como característica comum o uso do transporte, tem acesso indistinto ao interior dos veículos coletivos.

Se as condições de trânsito e operação dos veículos contribuem para desgastes físicos e emocionais, não se pode desprezar a postura dos trabalhadores de transferir sua insatisfação (“descontar”) para o público. Como uma forma de resistir às condições de trabalho, os motoristas cometem atos de imprudência no trânsito, causadores de muitos acidentes, e dispensam insultos aos passageiros como uma válvula de escape, o que provoca a antipatia da categoria junto ao público, e aumenta a hostilidade contra ela. Por outro lado, a insatisfação dos usuários com o serviço devido à discrepância entre oferta e demanda de veículos, com esperas prolongadas em paradas sem abrigo e policiamento, com superlotação dos veículos, com engarrafamentos no trânsito e com calor interno excessivo, leva-os a adotar condutas agressivas uns com os outros e com os motoristas.

A ausência de pontos de apoio também amplia a insatisfação do motorista com seu cotidiano, obrigando-os a fazer uso de locais inadequados. Em contrapartida, por maior que seja a precariedade, nesses locais é onde se desenvolvem a sociabilidade, troca de informações

e formação de grupos de apoio mútuo. Pressionados por todos os lados, os rodoviários desenvolveram uma visão crítica do trabalho efetuado para as empresas, as quais, só visando ao lucro, não demonstram preocupação com o bem-estar deles, gerando muitos atritos. As relações com os usuários constituem um dos pontos mais críticos da ocupação (PAES-MACHADO; LEVENSTEIN, 2002).

O desgaste psíquico acentuado se manifesta em doenças psicossomáticas e mentais, tendo a fadiga como dimensão relevante. Esse sintoma passa a preocupar como problema de saúde, quando não são oferecidas ao trabalhador condições para sua diminuição, provocando o aparecimento de sinais e sintomas que caracterizam o estado de fadiga aguda ou crônica, causando problemas no desenvolvimento da sua atividade (PEREIRA, 2004).

Ele descreve que:

A cidade de Florianópolis, assim como os demais centros metropolitanos do País, tiveram na última década um incremento na densidade de veículos em suas vias de transporte, sem a devida adequação da infraestrutura viária. Ruas congestionadas, usuários descontentes com o pouco conforto dos veículos no transporte coletivo, a demora das viagens e motoristas irritados, compõem um quadro comum no trânsito de muitas cidades brasileiras. Em meio a esta situação cada vez mais caótica, encontra-se o profissional que dirige o ônibus urbano. A difícil tarefa de conduzir um veículo, com sessenta ou mais passageiros, em meio a um trânsito agressivo, por si só, justificaria a preocupação com a saúde desse trabalhador. No entanto, sua extensão e importância vão além do individual, pois, da execução do trabalho do motorista de ônibus urbano, com a devida precisão e segurança, depende a vida das pessoas que conduz, e a dos envolvidos no ambiente do trânsito das cidades. Por outro lado, será através da eficácia e segurança demonstradas pelo transporte coletivo, que desestimularemos o uso individual de veículos motorizados, causador de congestionamento do tráfego urbano, de estresse e acidentes na população em geral. (PEREIRA, 2004)

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 dos instrumentos de trabalho, ou seja, práticas que diminuem a qualidade desse serviço. Portanto o processo de precarização do trabalho do motorista de ônibus se expressa nas consequências sociais, não só nos adoecimentos, afastamentos do trabalho, aumento do absenteísmo, da rotatividade e dos conflitos, mas também nas constantes infrações de trânsito, nos níveis de acidentes e na baixa qualidade do serviço prestado (MENDES 1997; SANTOS, 2003).

6 OS MOTORISTAS DE SALVADOR: ATIVIDADE DE RISCO À SAÚDE E À VIDA!

A análise dos dados da pesquisa busca estabelecer a relação entre a organização precarizadora do trabalho do motorista de ônibus urbano de Salvador e as implicações para a sua saúde, que significam riscos à vida. Os indicadores de precarização usados como base para a análise dos dados desta pesquisa foram retirados a partir dos indicadores propostos por Druck (2011), que conforme palavras da autora se resumem em:

a) Vulnerabilidade das formas de inserção e desigualdades sociais: As formas de mercantilização da força de trabalho produziram um mercado de trabalho heterogêneo, segmentado, marcado por uma vulnerabilidade estrutural e com formas de inserção (contratos) precárias, sem proteção social, cujas formas de ocupação e o desemprego revelam um alto grau de precarização social.

b) Intensificação do trabalho e terceirização: (imposição de metas inalcançáveis, extensão da jornada de trabalho, polivalência, etc.) sustentada na gestão pelo medo, na discriminação criada pela terceirização, que tem se propagado de forma epidêmica, e nas formas de abuso de poder, através do assédio moral.

c) Insegurança e saúde no trabalho: condições de (in) segurança e saúde no trabalho – resultado dos padrões de gestão, que desrespeitam o necessário treinamento, as informações sobre riscos, as medidas preventivas coletivas, etc., na busca de maior produtividade a qualquer custo, inclusive de vidas humanas.

d) Perda das identidades individual e coletiva: O isolamento e a perda de enraizamento, de vínculos, de inserção, de uma perspectiva de identidade coletiva, resultantes da descartabilidade, da desvalorização e da exclusão, são condições que afetam decisivamente a solidariedade de classe, solapando-a pela brutal concorrência que se desencadeia entre os próprios trabalhadores (Druck; Oliveira; Silva, 2010)

e) Fragilização da organização dos trabalhadores: decorrentes da violenta concorrência entre eles próprios, da sua heterogeneidade e divisão, implicando uma pulverização dos sindicatos, criada, principalmente, pela terceirização.

f) Condenação e o descarte do Direito do Trabalho: O ataque às formas de regulamentação do Estado, cujas leis trabalhistas e sociais têm sido violentamente condenadas pelos “princípios” liberais de defesa da flexibilização, como processo inexorável trazido pela modernidade dos tempos de globalização.

Dentre os indicadores apresentados foram utilizados como base para a análise dos dados desta pesquisa dois dos indicadores, que são: Insegurança e saúde no trabalho, e Perda das identidades individual e coletiva. (DRUCK; 2011, grifos nossos). É evidente que todos os indicadores são transversais e se complementam, mas a análise será metodologicamente fundada na discussão prioritariamente dos indicadores principais citados acima.

6.1 PERFIL E TREINAMENTO DOS MOTORISTAS

O perfil sócio econômico dos motoristas entrevistados se caracteriza por homens, com idades entre 30 e 40 anos, com tempos de empresas de 2 a 24 anos, todos casados, com a quantidade de filhos que varia de um a quatro, no máximo, com idades entre 3 e 15 anos em sua maioria (90%) conforma tabela abaixo:

Motorista	Empresa	Tempo de Empresa	Idade
Motorista 1	CSN	24 anos	48 anos
Motorista 2	CSN	8 anos de empresa 3 anos como motorista.	Não informou
Motorista 3	CSN	12 anos	38 anos
Motorista 4	CSN	6 anos	33 anos
Motorista 5	Plataforma	12 anos	40 anos
Motorista 6	Plataforma	11 anos	Não informou
Motorista 7	CSN	7 anos	Não informou
Motorista 8	Aposentado	24 anos	Não informou
Motorista 9	Aposentado	8 anos	Não informou

Motorista 10	Aposentado	20 anos	Não informou
Motorista 11	Plataforma	3 anos	Não informou
Motorista 12	Aposentado	Mais de 24 anos	Não informou
Motorista 13	CSN	6 anos	37 anos
Motorista 14	CSN	7 anos	37 anos
Motorista 15	CSN	10 anos	36 anos
Motorista 16	OTTrans	7 anos	32 anos
Motorista 17	CSN	2 anos	35 anos
Motorista 18	Plataforma	17 anos	39 anos

O motivo pelo qual eles alegam terem escolhido a profissão, em sua maioria, foi a oportunidade de um emprego relativamente estável, com direitos trabalhistas e com baixa exigência de qualificação profissional – apenas o nível médio e a habilitação D específica para veículos grandes. Outro motivo que os mantém na profissão, além da questão salarial, é o gosto por dirigir. Há também a expectativa de perceber na sociedade o reconhecimento do seu trabalho e da importância deste.

O que interfere na percepção dos entrevistados para sua continuidade no sistema de transporte são fatores como a violência ou as relações conflituosas com passageiros. Alguns motoristas consideram que esta profissão exige um esforço pessoal muito grande do trabalhador para manter-se equilibrado diante do seu cotidiano e outros ressaltam já terem trabalhado por amor à profissão, mas hoje em dia trabalham por necessidade, como expressa o relato:

Primeiro porque a gente tem que ver a necessidade do emprego, pra sustentar a família né? Eu ainda estou porque eu gosto, porque eu gosto muito de dirigir e trabalhar com o público, mas, a vontade de sair é só por causa da violência que tá crescendo, a falta de respeito ao ser humano, a falta de respeito passageiro com motorista, motorista com passageiro, cria tudo isso aí que desanima a gente um pouco, mas pegar na mão de Deus aí pra continuar (...). (Motorista 5 do Consórcio Plataforma, 12 anos de empresa, 40 anos de idade, entrevistado em Maio de 2016)

Há outros que justificam sua permanência na profissão por poder estar em casa todos os dias, ou pelo ganho salarial, que é maior que nas funções de cobrador, por exemplo, isso explica casos de motoristas com mais de 10 anos de profissão conforme relatou um dos entrevistados em que este foi seu primeiro emprego há doze anos. Existe também a percepção da atividade de motorista ser ao mesmo tempo sonho e pesadelo pelo contato com o cotidiano extenuante, o que traduz uma contradição significativa na inserção no trabalho como apresenta o relato abaixo:

Na verdade essa profissão era um sonho de criança. Se tornou realidade depois que eu vi que não era um sonho era um pesadelo. (Motorista 13 do Consórcio Salvador Norte, 6 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em Maio de 2016)

Era um sonho meu de infância né, sempre desejei ser motorista de ônibus desde de pequeno (...) Mas era um sonho que eu tinha, devido ver alguns tios meus que era rodoviários. E eu coloquei na minha cabeça que quando crescesse eu ia ser rodoviário e graças a Deus, Deus me honrou e tô aqui exercendo essa função aí. Como motorista eu trabalho há 12 anos. (Motorista 5 do Consórcio Plataforma, 12 anos de empresa, 40 anos de idade, entrevistado em Maio de 2016)

O que se percebe nas respostas dos motoristas é que a profissão tinha uma referência positiva, seja do ponto de vista da representatividade na sociedade, ou por seus benefícios e condição salarial, ou seja, por propiciar a eles a função de motoristas profissionais. Porém, na prática, a violência do cotidiano conduz o profissional a tal desgaste que desconstrói o referencial positivo levando-os a desejar mudar de profissão.

A impossibilidade de mudanças por vezes surge porque na função de motorista nas áreas de transporte de carga, motorista particular, motorista de taxi, ou motorista de caminhões diversos não existe a segurança dos direitos trabalhistas além de ser um trabalho que exige viagens constantes. Essa questão é considerada provavelmente na tomada de decisão de sair do emprego e justifica provavelmente o tempo de empresa de alguns entrevistados aposentados com mais de trinta anos de profissão no ramo de transporte rodoviário urbano.

O treinamento do motorista se inicia com uma etapa nas garagens das empresas como garagista estacionando os ônibus e, após um período, o candidato pode assumir a dupla função de cobrador e motorista em um microônibus. Posteriormente é promovido à motorista de ônibus convencional. Para os casos em que o trabalhador já possui experiência anterior ele passa por um treinamento de rua com um funcionário mais experiente e após período de teste segue para uma linha de ônibus.

É importante ressaltar que, segundo os motoristas entrevistados, esse treinamento ocorre como parte da seleção, assim como os exames médicos. Essa prática gera uma tensão no candidato que somente faz parte efetivamente do quadro funcional da empresa após, no mínimo, três meses de trabalho. Essa prática tem refletido também na diminuição no número de contratações para o cargo de motorista e no aumento de admissões para a função de cobrador.

Em relação ao papel do SEST SENAT no treinamento, todos os entrevistados declararam estar satisfeitos com o trabalho do órgão. Alguns motoristas, porém, sinalizaram que alguns itens dos cursos do órgão não são possíveis de aplicação na prática, como aguardar acomodação de passageiros, por exemplo, devido à cobrança pelo cumprimento dos horários. Há então um distanciamento entre a teoria dos cursos profissionalizantes e a prática no que tange à função de motorista profissional. A postura da empresa em não modificar o horário de trabalho em dias de treinamento externo foi também um dos fatores apontados como negativo e desestimulante na busca por qualificação, uma vez que o trabalhador que deseja fazer algum dos cursos do SEST SENAT seja o de direção defensiva ou de atendimento ao cliente, ou até mesmo aqueles que buscam o órgão obrigatoriamente para renovação da carteira de habilitação tem que manter seu turno de trabalho inalterado, ou seja, ele faz o curso pela manhã e à tarde tem que ir ao trabalho. Além disso, o custo financeiro do curso fica a cargo do trabalhador, o que onera ainda mais seu orçamento e desestimula a sua qualificação. É como expressa o relato abaixo:

Muitas das vezes a empresa manda a gente fazer esse curso, mas ele não dá uma carga horária que dê pra gente fazer o curso quer dizer, você tem que fazer o curso e voltar para o trabalho aí fica cansativo porque você tem que trabalhar. Eu acho que se é uma coisa que é boa para a empresa teria que liberar o funcionário pra fazer o curso. Porque é bom para o funcionário e também é bom pra empresa porque quanto mais a gente se qualifica melhor atendimento a gente pode estar dando à população. (Motorista 5 do Consórcio Plataforma, 12 anos de empresa, 40 anos de idade, entrevistado em Maio de 2016)

As empresas ou consórcios hoje são responsáveis pela gestão do trabalho do motorista, o controle da jornada, os benefícios e a garantia de efetivação dos direitos trabalhistas e estímulo a qualificação profissional. Porém esse papel não se efetiva na prática:

Mas eles investiram filha, no transporte, na garagem, na administração, para aumentar o lucro, eles me provem qual o curso que ele deu. As vezes ele diz que deu um curso, ai ele bota em uma sala, meia hora, duas horas, ou uma manhã e ainda no seu horário de trabalho e manda uma psicóloga, uma socióloga, uma tecnocrata, e fala, fala, fala, “ok, muito obrigada, vocês tão sabendo” e tchau. Então é isso o dia a dia da gente. (Motorista aposentado mais de 20 anos de trabalho como motorista de ônibus, 70 anos)

de idade, atua no sindicato da categoria na secretaria dos aposentados, entrevistado em em Abril de 2016)

Apesar disso, o trabalhador em geral tem uma visão favorável da empresa e acredita que o que faz o trabalho ser exaustivo é a relação com o usuário, o trânsito, a violência. Eles atribuem muitas dificuldades no desempenho do seu trabalho ao “sistema”, como se este fosse uma instituição invisível e imutável, onde suas características são inerentes e não há uma representante onde eles tenham acesso para reclamações por exemplo.

Vieira (2015) *apud* Dejours (1987) ressalta a clivagem operada pelo trabalhador entre sofrimento no trabalho e injustiça social, convivendo entre políticas institucionais para obtenção do lucro e degradação da sua saúde. Nesse sentido é que o autor afirma ser o trabalhador artesão do seu próprio sofrimento.

6.2 MODELOS DE GESTÃO

Considerando o modelo de gestão do transporte público em Salvador, verifica-se que diversos órgãos – Prefeitura, Transsalvador, Agerba, SETPS - exercem pressão sobre o trabalho do motorista de ônibus. Esse sistema de gestão gera uma superposição de fatores que pressionam o cotidiano de trabalho do motorista, tornando-o estressante:

(...) são todos contra você. Ali você tem a empresa contra você, você tem o passageiro, tem a prefeitura, tem a cobrança de horário, tem o trânsito que é (...) horrível, para usar um banheiro tem que pagar. Água tem que comprar... não tem estrutura nenhuma. (Motorista 2 do Consórcio Salvador Norte, 8 anos de empresa, entrevistado em Maio de 2015)

O motorista percebe ainda a indisponibilidade de desempenhar o trabalho requerido:

Ele disse (referindo-se a um gerente da empresa) que eu tinha que agir como se a porta do ônibus fosse a porta da minha casa. É muito difícil isso principalmente nos bairros populares onde as pessoas não tem educação. (Motorista 6 do consórcio Plataforma, 11 anos de empresa)

Considerar a porta do ônibus como a porta da sua casa sugere que a casa do motorista entra todo tipo de pessoa ou que o trabalhador tem que tratar como alguém da sua rede de relacionamento um passageiro que ele terá contato por alguns minutos, demonstrando a desconexão entre o discurso da empresa e a dificuldade do trabalhador.

Um dos aspectos importantes a ser analisado também quando se trata do modelo de gestão é o impacto do tipo de roteiro no desempenho da atividade do motorista e sua relação com os pontos de apoio. Os roteiros mais curtos demandam mais movimentos repetitivos, roteiros mais longos exigem mais horas ao volante, exposto a altas temperaturas e poluentes químicos, porém, de formas distintas, o roteiro do ônibus é um fator de desgaste no trabalho. Os tipos de roteiros analisados nesta pesquisa foram variados desde os mais curtos como Lapa – Garibaldi – Lapa ou Vale das Pedrinhas – Barroquinha, até os mais longos como Altos de Coutos – Aeroporto ou o Sieiro (Liberdade) – Aeroporto. A dificuldade está expressa no depoimento abaixo:

Essa linha muitas vezes a gente fica até quatro horas de relógio em cima do volante sentado ali trabalhando, né? Tem dia que a gente tem que ir lá e voltar porque a gente não acha lugar de apoio pra poder descer, uma necessidade fisiológica, um negócio, não tem, no final de linha do Aeroporto não tem. Se a gente for pro Aeroporto a gente tem que parar o carro no final de linha e ir dentro do Aeroporto mesmo, dentro do saguão pra poder ir no banheiro aí serão 10 minutos e a volta mais 10, não tem como ir. (Motorista 17 do consórcio Salvador Norte, 2 anos de empresa, 35 anos, entrevistado em Maio de 2016)

Uma dificuldade adicional que o motorista enfrenta é o deslocamento até sua casa ao final da sua jornada em horários onde o transporte coletivo (seu instrumento de trabalho) é escasso. Segundo os motoristas entrevistados, a empresa somente disponibiliza o chamado ônibus roteiro³⁷ quando a jornada se conclui a partir das 00h da madrugada. Os motoristas que concluem sua jornada antes desse horário e não fazem a opção por aguardar o ônibus roteiro tem que ir para casa por conta própria. Isso implica nova contradição, que é o fato de o motorista transportar todos para suas casas e não ser transportado. É a explicação dada abaixo:

Pra eu ir pra casa é aquele transtorno, pula, pula, pega ônibus aqui, ali acolá, a gente por ser rodoviário leva todo mundo pra casa agora na nossa vez (...).(Motorista 13 do Consórcio Salvador Norte, 6 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em Maio de 2016)

³⁷ Ônibus disponibilizado pela empresa para transporte dos funcionários que encerram o turno a partir das 00h da madrugada. O inconveniente relatado pelos motoristas entrevistados é que o ônibus faz um roteiro por bairro deixando os motoristas o mais próximo de casa. Esse fato pode alongar o tempo de chegada em casa em até 2h após o fim da jornada de trabalho.

Outra situação em relação aos roteiros é o fato de estes se encerrarem dentro dos finais de linha em bairros populares, principalmente, pois esse fato, segundo os motoristas, aumenta o conflito com os passageiros devido à população do local em determinados momentos requerer do motorista atitudes que vão de encontro as orientações das empresas. Esse fato, associado ao de que os passageiros não têm respeito pelos trabalhadores, amplia o risco de agressões dentro dos finais de linha (locais onde a população sente como se tivesse o controle do local), como declarou um motorista do Consórcio Plataforma (empresa que possui linhas em sua maioria em bairro do subúrbio) em maio de 2016.

Tem bairros que é tranquilo, tem bairros que não, como eu disse. Quer saber como é o bairro pergunte ao motorista. Se aquele bairro presta ou não. Por exemplo, lá é horrível, o nível cultural lá é muito baixo, as pessoas lá são muito agressivas. Então você trabalha de uma certa forma, tenso, qualquer coisa... o nível de evasão de renda lá é muito grande. O povo não pede, mas, invade, então você não tem autonomia, entendeu? Você como pessoa, você é um nada. Tem locais que não, que o pessoal te trata bem, como eu te falei, locais como Saboeiro, locais como a Ribeira, locais como Cabula VI que eu já passei, então tudo vai de bairro. O nível de bairro vai dizer o profissional que ele tem. Então muitas vezes você vê colegas meus agressivos, colegas de todo tipo, mas geralmente quando você vai num bairro mais tranquilo, vai ter também colegas agressivos, colegas inquietos, mas vai ter também aqueles que trabalham corretamente. (Motorista 18 do consórcio Plataforma, 17 anos de empresa, 39 anos, entrevistado em Maio de 2016)

Outra dimensão relevante da gestão do trabalho do motorista são os fatores: carga horária (tempo total de trabalho) e carta horária (tempo para executar as viagens). A gestão da carta e carga horária é responsabilidade dos fiscais da empresa e da prefeitura, e o cumprimento dos horários pelos motoristas está condicionado pelo ambiente de trabalho (vias urbanas, congestionamento), os quais também interferem em seu cotidiano de trabalho.

A carga e a carta horária são dimensões inter-relacionadas e, por isso, foram analisadas em conjunto. Segundo os motoristas, sete horas e vinte minutos é uma carga horária muito extensa e desgastante, além disso, eles informaram também que a carta horária poderia ser maior, principalmente em trechos mais curtos, onde são exigidas mais viagens. Um detalhe importante é que alguns roteiros apresentam uma carta horária com horas extras inerentes, ou seja, independente de ter engarrafamento ou atraso, determinadas linhas já são estruturadas considerando que o trabalhador fará hora-extra. Contraditoriamente para alguns motoristas, isso é um fato positivo uma vez que o seu rendimento salarial é baixo e a complementação é feita a partir dessas horas-extras inerentes ao roteiro. Esta questão aumenta o risco de acidentes, uma vez, que devido às horas-extras, há um maior tempo de exposição aos fatores de risco do trabalho, ampliando o desgaste do trabalhador. Um motorista do consórcio Salvador Norte

considerou que a carta horária deveria ser maior, pois ele tem 3 horas e 40 minutos para executar a viagem, mas quando chega ao final da linha tem somente 5 minutos para seu descanso, o que compromete o tempo da outra viagem e a sua saúde.

Outra situação em que o trabalhador faz horas-extras é a chamada “dobra”, onde ele realiza o dobro da carga horária em um único dia. Este tipo de hora-extra está cada vez mais rara devido à proibição por parte da prefeitura, exigindo, portanto, o uso dos dias de folga para as horas-extras. Do ponto de vista financeiro, em qualquer das situações é vantajoso para o motorista, mas do ponto de vista da segurança, a exposição ao risco de acidente é maior. Por conta disso, alguns motoristas preferem não realizar horas extras:

Eu? Não, para com isso!! Ta doida!!! Já basta 8h dentro do ônibus e u vou ficar 16, 17h no ônibus?? Graças a Deus que tem quem faça porque eu não faço não. E a empresa não pune não... O dinheiro que paga não vale porque você dobra e Deus livre guarde tem um acidente, o dinheiro que você recebe não paga o prejuízo...entendeu? Eu não faço não... quem faz que continue mas eu não...você trabalha para pagar pro empresário? Deveria ter algo melhor, um carro melhor ou uma linha melhor ma não tem não... (Motorista 2 do Consórcio Salvador Norte , 8 anos de empresa, entrevistado em Maio de 2015)

Ao encerrarem seu turno de trabalho, quando os motoristas não são solicitados para trabalhar o dobro das suas jornadas em turnos extras é possível conviver com a família conforme relato:

É um alívio viu! (...) Eu encerro aqui na boa viagem 11h50, chego em casa umas 12h, 12h10, quando eu não tenho nada pra fazer, eu levo minha filha ao médico ou pego ela na escola, fora disso eu fico em casa. Ou quando não to dobrando. (...) Não...não, uma vez ou outra. (...). Não quando eu to afim, eles me ligam e perguntam: Fulano, você quer dobrar? Eu: Dobro! Ai me colocam num outro carro e eu fico direto até 19h da noite. (...). De noite chego cansado como quê, pra dormir, pra no outro dia acordar 3h30 da manhã pra pegar trabalho 4h50. (...). É acordo muito cedo, acordo 4h10, aí desço para o largo do tanque para pegar o “apanha”, o carro que leva a gente pra garagem. (...). (Motorista 3 do CSN, 12 anos de empresa, 38 anos, entrevistado em abril de 2015)

Essa relação entre carga e carta horária e horas extras caracterizados como fatores de desgaste no trabalho do motorista fica evidente em outra fala:

No roteiro antigo eu era muito mais estressado, que tinha que cumprir o horário. Isso por causa da carta horária que eles me dão, isso é o que deixa o trabalho mais agoniado, por causa da carta horária porque tem que ser bate e volta. Nem da tempo de descer do carro, é chegando e saindo... Como essa linha é uma linha mais tranquila de fazer, apesar que tem muito engarrafamento aqui, mas devido a tranquilidade da linha eu fico mais desestressado, por ser curta também os atrasos não impactam tanto, apesar de que eles deveriam alongar estes horários, porque eles obrigam a gente a cumprir. (Motorista 4 do CSN, 6 anos de empresa, 33 anos, entrevistado em maio de 2016)

Quando há um planejamento da carta horária, há um aproveitamento melhor do tempo do motorista e ele consegue prestar melhor serviço, uma vez que suas necessidades básicas são supridas com pontos de apoio, locais para descanso e alimentação. Como ocorre, por exemplo, nos finais de linha onde foram instalados os módulos conforto³⁸, como diz um motorista que utiliza um desses serviços “O tempo é...a carta horária é ótima. É tanto que a gente fica aqui, eu fico aqui mais ou menos uma hora, chego 14h50 pra sair às 16h tranquilo”.

O ponto de apoio aparece como uma dimensão importante do trabalho do motorista porque, além de propiciar a satisfação de necessidades fisiológicas e alimentares, permite que os trabalhadores possam se relacionar, porém a ausência da gestão da empresa na manutenção desses locais exige a substituição por locais precários, que exigem a assistência custeada pelos próprios trabalhadores, gerando custo adicional para o motorista.

(...) E o banheiro praticamente não dá nem pra se usar assim pra uma necessidade maior porque é muito sujo. A empresa não tem uma assistência por parte de um funcionário fazer essa limpeza, muitas vezes a gente motorista faz uma colaboração junta um trocado pra dar a uma pessoa que limpa esse banheiro, mas é muito feio mesmo. (Motorista 5 do consórcio Plataforma, 12 anos de empresa, 40 anos, entrevistado em Maio de 2016).

Com isso, as formas de organização do trabalho dos motoristas e cobradores é, segundo a coordenadora do CESAT em Salvador:

Razoavelmente perversa, daria para gente dizer, porque submete os trabalhadores a jornadas extensivas, eles relatam uma série de problemas relacionados à falta de infra estrutura de apoio, de apoio logístico, de não ter locais para eles pararem para ir no sanitário, pra ter descanso, fazem muita hora extra, enfim tem exigências e cobranças por parte das empresas de cumprir os trajetos, de cumprir os horários e trabalham no trânsito que é, aqui nessa cidade é uma coisa né? Mais ou menos caótica, complicada. (Entrevista em Maio/2016)

É possível perceber que a estrutura da jornada de trabalho gera uma sobrecarga psíquica significativa ao colocar o motorista submetido a permanentes tensões e contradições entre o que lhe é demandado pelas empresas e o que requerido pelos usuários. Trata-se de um trabalho desenvolvido em conflito permanente.

6.3 O AMBIENTE FÍSICO E OS FATORES ERGONÔMICOS

³⁸ Módulo Conforto é um estabelecimento construído pela empresa ou alugado para que o rodoviário utilize para suas necessidades básicas e descanso. Já foram construídos cerca de 10% do total.

O ambiente de trabalho do motorista compõe-se a partir da junção de muitos fatores e condições, por conta disso analisar sua condição de trabalho torna-se complexo e multifacetado. Ao serem questionados sobre os fatores que mais incomodam dentro do ônibus, os motoristas relataram em primeiro lugar o calor e a relação com o usuário do transporte. Além disso, o ruído e a vibração do motor foram também fatores associados ao estresse no dia a dia de trabalho.

Foi possível também observar que o ambiente é intensamente quente e barulhento durante algumas entrevistas realizadas no interior dos veículos, o que afetou inclusive a qualidade de algumas gravações. Após um dia de entrevistas o cansaço é demasiado devido à experiência de permanecer próximo a um motor de veículo sob forte calor, ruído, vibração e poluentes químicos por cerca de 8h. O calor no interior do veículo foi citado em quase todas as respostas dos motoristas como fator de incômodo. Para um motorista do consórcio Plataforma, o que mais o incomoda é o calor associado à superlotação dos ônibus porque, segundo ele, há a pressa e a ansiedade do passageiro, além de discussões e xingamentos no interior do veículo. Esse ambiente fica mais bem caracterizado nas palavras dos próprios trabalhadores.

Ah, é meio estressante (...) o ônibus não tem ventilação, o passageiro não respeita o profissional do volante aí junta o útil e o mal agradável e aí te deixa (...) às vezes eu chego em casa só faço tomar banho e vou dormir, nem me alimento de estresse, tanto estresse. Junta tudo, fora que tem gente, idoso, entra não dá um boa tarde nem uma saudação aí você vai perguntar pelo passe ainda quer lhe agredir. Quer que o motorista ainda seja vidente “não tá vendo minha fisionomia não?” “não sabe quantos anos eu tenho”. Aí fica difícil. (Depoimento do motorista do CSN, 6 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em maio de 2016)

Isso reflete o tipo de relação do motorista de ônibus com o usuário que se revela altamente conflituosa e com picos de tensão, que leva a atitudes inadequadas de ambos, colocando em risco a segurança dos demais usuários e a saúde dos trabalhadores. No anuário da STP em 2004, houve 13 mil reclamações de usuários, das quais 30% foram por não parada no ponto e 14% atitudes inconvenientes como o desrespeito às normas de segurança no trânsito.

Os motoristas também relataram outros fatores como o ruído do próprio veículo tanto quando está novo como quando velho demais, e as ferragens em contato umas com as outras provocam muito ruído e quando associados aos ruídos inerentes ao motor tornam-se quase insuportável, na percepção dos motoristas.

Esse ambiente de trabalho exaustivo torna-se ainda mais desgastante se associado a outro fator que são os engarrafamentos, os quais impõem ao trabalhador mais horas ao volante, porém esta é uma condição que possui duas facetas. A primeira é como um fator inerente ao trabalho do motorista, o que para alguns não se caracterizou claramente como um fator de estresse, eles relatam ter se acostumado com os engarrafamentos, o que para alguns turnos de trabalho são rotineiros. A segunda face é que em alguns casos o motorista chega a considerar o engarrafamento, de forma contraditória, vantajoso, já que diminui sua frequência em viagens nos dias de maior congestionamento, apesar disso, também é um fator de estresse, que gera tensão aos passageiros e pressão sobre o motorista para o cumprimento de horários, o que acirra ainda mais o conflito entre os usuários e o motorista. O conflito com o passageiro também foi apontado por todos os motoristas e, em vários momentos da entrevista, como um fator de estresse no trabalho.

Portanto destacam-se então como diferenciações do trabalho do motorista, a intangibilidade de seus resultados, a participação do cliente na produção, a heterogeneidade dos processos e dos resultados, com alta variabilidade motivada por fatores de difícil controle, principalmente os associados ao cliente, os picos de demanda e ao fato de a produção não ocorrer em ambiente controlado, pois há o deslocamento espacial (SILVEIRA, et. al, 2014). E, com isso, a saúde sofre os impactos desses novos modelos de organização do trabalho desestabilizando o trabalho e outros aspectos da vida humana. A exigência da rapidez e da velocidade no ambiente de trabalho desconsidera os tempos necessários ao trabalho mental cognitivo e afetivo. O trabalho humano tem se tornado cada vez mais mental, porém o seu desgaste passou a ser cada vez mais ignorado (SELIGMANN, 2011).

6.4 O CONFLITO COM PASSAGEIROS

Os aspectos ergonômicos têm efeitos destruturantes no cotidiano de trabalho do motorista, que se ampliam quando associamos esses fatores à presença de usuários nos ônibus. O conflito entre usuários e motorista ocorre por diversos fatores, dentre eles estão: a precariedade do sistema com longos períodos de espera, a superlotação nos ônibus, ônibus velhos e precários demais e a impossibilidade de o usuário arcar com o custo do transporte, que vai gerar demandas aos motoristas que contrariam as orientações das empresas, levando à

insatisfação no usuário, culminando em conflitos. Esse fato pode ser verificado mais recentemente na decisão da justiça em agosto de 2016 ao suspender o uso do cartão do idoso (benefício de gratuidade nas catracas para pessoas acima de 65 anos) nos ônibus. Essa decisão tem gerado conflitos principalmente nas linhas em que os ônibus têm a catraca na porta dianteira do veículo, o que diminui o acesso de pessoas com benefício de gratuidade, gerando conflito com outros passageiros sendo, portanto, responsabilidade do motorista gerenciar esses conflitos e orientar passageiros como proceder frente a nova mudança.

O motorista vive permanentemente um conflito de papéis no seu cotidiano, em que por um lado precisa atender às solicitações dos usuários e, do outro, cumprir as determinações das empresas com o risco de sofrer agressões conforme relata um entrevistado:

Afeta sim, não é um lugar harmônico, porque é o calor, é o menino chorando, é buzina no pé do ouvido, é o baleiro (vendedor ambulante), é o pedinte, meu Deus, tanta gente! E ali é uma questão, exatamente, a questão é sua, porque se você for seguir o que a empresa quer, você não tira nem o carro da garagem. O que eles falam lá é diferente do que a gente faz aqui, uma decisão errada e você pode sofrer as consequências. Eu abro todas as portas, pra quem pedir... Porque tem gente que quer pegar o transporte e não quer pagar, independente de qualquer coisa, então por mim a pessoa paga se quiser (...) (Motorista da CSN, 8 anos de empresa, entrevistado em maio de 2015).

Um exemplo de situação extrema de conflito com os passageiros são as manifestações, quando a população decide incendiar os ônibus. Neste caso, o motorista se torna vítima e alvo, junto com o seu instrumento de trabalho, o ônibus, com revela o depoimento:

Mas geralmente aqui quando a polícia chega fazendo arruaça com a população quem sempre paga é a gente aqui rodoviário quando eles vêm tocar fogo no carro. Sobe manda descer e toca fogo. No meu caso eu perdi celular, perdi carteira com dinheiro, perdi tudo ainda tive que tirar a pistola do meliante da minha cabeça que ele botou. Ah! Fiquei transtornado, fora a empresa que não me deu assistência nenhuma eu fiquei transtornado, mas deu pra controlar. (Motorista da CSN, 6 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em maio de 2016, referente a incêndios aos ônibus).

A relação do motorista com os passageiros é um dos principais fatores de estresse apontado pelos motoristas. Quando associada aos demais fatores (jornada de trabalho, violência social, questões ergonômicas), vai determinar inclusive o tipo de profissional que ele vai ser e o nível de segurança que ele dará às viagens devido a sua capacidade de lidar com tantos fatores estressores no seu ambiente de trabalho. Por outro lado, os motoristas consideram que o usuário é uma vítima, já que transferem para o motorista as suas frustrações em relação ao sistema; como o usuário também não tem acesso aos níveis de gestão das empresas, o primeiro alvo é o motorista.

A relação com o usuário também foi apontada como motivo para saída de profissionais do sistema por conta da falta de respeito, principalmente em finais de linha de bairros populares da cidade onde é constante a ocorrência de agressões e conflitos. Em um dos conflitos mais recentes, um motorista foi baleado na Avenida Suburbana ao ser confundido com outro colega que havia discutido com um passageiro no dia anterior³⁹. Ao ser questionada sobre a situação de conflito entre passageiros e usuários, e a posição da prefeitura em relação a isso, a SEMOB (Secretaria de Mobilidade Urbana) considerou que o problema de educação familiar da população não é da alçada do órgão. Porém o problema muitas vezes não se localiza em questões de educação familiar, mas sim em questões relacionadas às regras de uso do transporte e às exigências dos passageiros de que o motorista vá de encontro a essas regras, ou seja, a essa ambiguidade do papel profissional. O caso do motorista baleado, por exemplo, o conflito começou porque o atirador teria solicitado descer do ônibus em local indevido e o motorista teria se recusado. Esse nível de agressividade foi relatado também por um motorista em entrevista:

Aí tem todo dia a relação é assim, é amor e ódio. A relação: passageiro e rodoviário é amor e ódio. Tem uns que vem já com pau e pedra na mão pra querer descontar na gente. Ao invés de procurar a pessoa pra discutir e brigar e resolver uma situação, não ele quer descontar na gente que a gente também é trabalhador, não tem como resolver nada. (Motorista 15 do CSN, 10 anos de empresa, 36 anos, entrevistado em maio de 2016)

Para que o motorista possa estabelecer uma relação positiva com o passageiro é necessário, portanto, que ele negligencie as regras impostas pelas empresas em benefício do usuário. Quando questionados sobre esse lado positivo, eles relataram que essa relação de amizade e parceria do motorista com o usuário está baseada em troca de favores que, em 100% dos casos, implica o motorista transgredir regras como parar somente em locais pré-estabelecidos para embarque e desembarque, impedir o embarque de bagagens proibidas e animais, não fornecer carona, dentre outros, como relata este motorista da CSN:

A gente só presta quando é para parar fora do ponto para eles, aí o motorista é uma maravilha. Mas fora isso ele só fala mal da gente, tem uns que são educados, dão bom dia, tem outros (...). (Motorista 13 do CSN, 6 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em maio de 2016)

³⁹ Fonte: <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/07/motorista-e-baleado-em-plataforma-e-rodoviaros-fecham-av-suburbana.html>. Acesso em 10/2016.

Neste sentido o motorista torna-se cúmplice e coparticipante dos problemas sociais da cidade, uma vez que é exatamente a população de baixa renda em bairros populares que mais necessitam desses “favores” dos motoristas. Os vendedores ambulantes, que cotidianamente contam com esta colaboração dos motoristas para trabalharem dentro dos ônibus, são um exemplo disso. Essa situação inclusive caracteriza outro fator estressor, já que no seu cotidiano o motorista deve atender às normas de trânsito, atender às solicitações de usuários e vendedores ambulantes, gerenciar conflitos e controlar-se diante dos engarrafamentos, do ambiente exaustivo do ônibus e dos conflitos com demais motoristas.

Os depoimentos a seguir são ilustrativos dessa relação:

Conflito é quase o tempo todo porque as pessoas também nunca estão satisfeitas, por causa do horário do ônibus, atrasos, as pessoas falam que ficam 40 minutos, uma hora no ponto, então eles já chegam querendo descontar aquela raiva em alguém. Se a gente não tiver preparado espiritualmente até muitas das vezes pra levar numa brincadeira a gente fica numa situação, entra em conflito. (Motorista do consórcio Plataforma, 12 anos de empresa, 40 anos, entrevistado em maio/2016)

Às vezes estão insatisfeitos, mas eu mesmo procuro não descontar em ninguém, as vezes eu levanto 3:30 com uma má vontade mas procuro entrar no ônibus bem e tratar bem o passageiro, mas tem também o passageiro que faz cada pergunta, que só Jesus!!! (Motorista da OTTrans, 7 anos de empresa, 32 anos, entrevistado em maio/2016)

O conflito na relação com o passageiro pode resultar em agressões violentas e até morte:

A rotina diária é muito difícil né, porque hoje não existe respeito de alguns passageiros, não existe compreensão (...) muitas vezes a gente para no ponto, o passageiro vê o carro, não vem pegar o carro, quando a gente arrasta coloca a mão, aí já não dá mais para fazer duas paradas, porque o veículo que vem atrás pode bater no fundo, e ninguém entende isso (...) Muitas vezes o pessoal chega e pede carona, porque o carro tem câmera filmando, a empresa vai punir a gente, aí nós já somos alvos de pedradas, aí no fim de linha querer brigar, querer bater, e o pessoal vê a gente trabalhando, vê a gente fardado, acha que é cachorro, quer fazer o que quer, aquilo que fizeram com o cobrador (referindo-se ao incêndio a um ônibus no bairro da Ribeira que terminou na morte de um cobrador) que não se faz nem com um cachorro, tocaram fogo de dia, ele trabalhando (...) Muito e muitos colegas nossos, já foi preciso sair da linha com urgência, porque vândalos tentou espancá-lo, entendeu, já quebraram o carro, deram pedrada, muito e muitos. Já rodei por várias empresas de Salvador, entendeu, já presenciei muitos colegas, levar “rapada” na cabeça, tomar facada pelas costas, tomar tiro, no trânsito também o pessoal não respeita ônibus, muita gente acha que a gente é perverso, não é verdade (...) As pessoas acham que a gente está aqui para servir a eles e não estou, estou aqui para fazer o transporte dele. Assim como tem passageiros educados também...ai é uma relação profissional com educação.” (Motorista da CSN, 24 anos de empresa, 48 anos, Entrevistado em maio/2015)

A relação do motorista com os passageiros se estabelece como mais um fator desencadeador do processo de precarização social do trabalho do motorista de ônibus

rodoviários urbano de Salvador. De acordo com Franco (2011), a precarização social é um processo multidimensional que atinge o trabalhador em diversos âmbitos da sua vida, seja como indivíduo, na família ou no coletivo do trabalho, ela esgarça o tecido social fragilizando e desestruturando os vínculos tanto de trabalho como a organização e as condições deste, degradando o reconhecimento e valorização simbólica na construção de identidade individual e coletiva e fragilizando os trabalhadores como atores sociais.

6.5 O TRABALHO PRESCRITO E O TRABALHO REAL

A relação conflitante com o passageiro tem como elemento central a decisão do trabalhador em cumprir ou não seu trabalho prescrito. Muitos dos conflitos que ocorrem se dão por conta da recusa do trabalhador em infringir regras estabelecidas pela empresa. Por causa disso, analisar a contradição entre trabalho prescrito e o trabalho real em relação à atividade do motorista de ônibus é importante.

De acordo com o Ministério do Trabalho e Emprego (M.T.E.), por meio da CBO⁴⁰ n° 7824, que descreve o trabalho do motorista de ônibus urbano, metropolitanos e rodoviários com as seguintes atribuições: conduzem e vistoriam ônibus e trólebus de transporte coletivo de passageiros urbanos, metropolitanos e ônibus rodoviários de longas distâncias; verificam itinerário de viagens; controlam o embarque e desembarque de passageiros e os orientam quanto a tarifas, itinerários, pontos de embarque e desembarque e procedimentos no interior do veículo. Executam procedimentos para garantir segurança e o conforto dos passageiros.

Nessa descrição, o M.T.E. inclui também “As condições de trabalho do motorista” da seguinte forma: trabalham em empresas de ônibus de transporte coletivo de passageiros, urbano, metropolitano e rodoviário de longa distância, são assalariados, com carteira assinada; atuam sob supervisão, de forma individual ou em duplas, nas viagens de longa distância. Trabalham em veículos, em horários irregulares, em sistema de rodízio, sob pressão de cumprimento de horário. Permanecem em posição desconfortável por longos períodos e estão sujeitos a acidentes e assaltos, podendo provocar estresse. A ausência de instalações sanitárias,

⁴⁰ Classificação Brasileiro de Ocupações.

em paradas de ônibus urbanos de grandes cidades, provoca desconforto. As atividades são desenvolvidas em conformidade com leis e regulamentos de trânsito e de direção de veículos de transporte coletivos⁴¹.

Essa descrição da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) (ver anexo II) retrata a realidade da profissão de motorista, que é uma das funções da classificação no sentido de expor, com a maior fidelidade possível, as diversas atividades profissionais existentes em todo o país. A descrição demonstra fatores de precarização da atividade legitimadas pelo órgão oficial que cuida de questões relacionadas ao trabalho e que de forma contraditória deveria combater tais condições de trabalho. Trata-se de uma banalização oficial do processo de trabalho precário.

O Ministério do trabalho, através da CBO, descreve uma realidade que, no seu cotidiano, expõe o trabalhador ao risco de adoecimentos e de acidentes como, ficar em posição desconfortável, que pode levar as doenças muscoesqueléticas e o risco de assaltos, que pode ocasionar transtornos mentais. Além disso, observa-se uma discrepância entre o trabalho real e o prescrito, tendo em vista a dinâmica atual do trabalho do motorista, que exige desse profissional uma demanda praticamente inalcançável de trabalho, já que, na prática, mais da metade das atividades descritas não são realizadas ou são realizadas parcialmente e com deficiências.

Para evidenciar esta realidade no cotidiano do trabalho do motorista de ônibus em Salvador, incluímos um item nas entrevistas para avaliar a discrepância entre o trabalho prescrito e o trabalho real. Foram analisadas 35 questões (ver anexo III) referentes ao trabalho prescrito, dentre elas cinco implicam risco à segurança e à vida do trabalhador, três são delegadas aos cobradores, as demais são desempenhadas pelos motoristas, mas em condições precárias. Conforme tabela abaixo:

TABELA TRABALHO PRESCRITO X TRABALHO REAL

⁴¹ Descrição retirada do site <http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/home.jsf>. Acesso em 05/2015.

ITEN	TRABALHO PRESCRITO	TRABALHO REAL								OBSERVAÇÃO
A - VISTORIA R VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO	A.1 - Examinar níveis de óleo e água	N	N	N	N	S	S	S	S	50% dos motoristas examinam, essa tarefa também depende do turno de trabalho.
	A.2 - Vistoriar funcionamento dos equipamentos internos do veículo	S	S	N	N	S	S	S	S	De 8, 6 disseram sim, depende também do turno
	A.5 - Conferir estatística da catraca	N	N	N	N	N	N	N	N	Fica a cargo do cobrador
	A.9 - Examinar pneus	S	S	N	N	S	S	S	S	Maioria sim
B - VERIFICAR ITINERÁRIO DE VIAGENS	B.6 - Parar em locais pré - estabelecidos para embarque e desembarque	S	N	S	S	S	S	S	S	Apesar do sim da maioria eles condicionaram esta atividade a possibilidade de executá-la
	B.9- Relatar atrasos, acidente e incidentes.	S	N	S	N	S	S	S	S	Dois delegam ao cobrador
C - CONTROLAR O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS	C.1 - Registrar saída e chegada do veículo	S	N	N	N	S	N	N	S	Relacionaram a atrasos por engarrafamento o não cumprimento
	C.7 - Aguardar embarque, acomodação e desembarque de crianças, gestantes, idosos, deficientes e pessoas com dificuldade de locomoção.	S	S	N	S	S	N	N	S	Efetivamente não é cumprida, somente quando estão com disponibilidade de tempo.
	C.8 - Impedir embarque de passageiros alcoolizados	N	N	N	N	N	N	N	N	Todos atribuíram risco à sua segurança no cumprimento desta atividade
	C.9 - Impedir embarque de animais	S	N	S	S	S	S	N	N	Tentam mesmo os que não conseguem
	C.10 - Impedir embarque de bagagens de risco	D	N	S	S	N	S	N	S	Tentam mesmo os que não conseguem
D - TRABALHAR COM SEGURANÇA	D.2 - Verificar existência de pessoas ou animais embaixo do veículo após parada de longo tempo	S	N	N	S	S	N	S	S	
	D.3 - Controlar data de renovação de carteira de habilitação e licenciamento do veículo	S	S	N	S	S	S	S	S	O licenciamento deve ser controlado também pela empresa.

	D.5 - Examinar validade do extintor de incêndio	S	N	N	N	S	N	S	S	
	D.8 - Prestar socorro aos passageiros	S	S	S	S	S	S	S	S	Levam ao medico ou ligam para a SAMUR
	D.10 - Telefonar para a companhia em caso de pane	S	S	S	S	S	S	S	S	
E - GARANTIR SEGURANÇA E CONFORTO DOS PASSAGEIROS	E.3 - Embarcar e desembarcar pessoas com dificuldades de locomoção	S	S	S	S	S	S	S	S	
	E.6 - Iniciar o percurso no horário estabelecido	S	D	D	S	D	N	D	S	“Depende do engarrafamento”, metade dos motoristas disse isso.
	E.7 - Controlar tempo de viagem	N	N	D	N	D	N	D	D	Depende do engarrafamento
	E.8 - Cronometrar tempo de parada	N	N	D	N	D	N	N	D	Depende do engarrafamento
	E.11 - Cumprir horário da rendição	D	N	D	N	D	N	S	D	Depende do engarrafamento
F - CONDUZIR ÔNIBUS	F.6 - Ultrapassar veículos com segurança	S	S	S	S	S	S	S	S	
	F.8 - Respeitar faixa de pedestres	S	S	D	S	S	S	D	S	D = depende
	F.9 - Observar sinalização de trânsito	S	D	D	S	S	S	S	S	1 motorista atribuiu a má sinalização nas vias
	F.10 - Parar no semáforo vermelho	S	S	D	S	S	S	S	S	
	F.13 - Parar o veículo próximo ao meio-fio	S	D	D	N	S	S	S	D	Parte indicou dificuldades como a postura do usuário
G - ORIENTAR PASSAGEIROS	G.2 - Orientar sobre itinerário	S	S	S	S	S	S	S	S	Apesar do não gostam de executar esta atividade
	G.4 - Orientar sobre o ponto de embarque e desembarque	S	S	S	S	S	S	S	S	Apesar do não gostam de executar esta atividade
	G.7 - Orientar sobre regras de comportamento no interior do veículo	N	N	N	N	N	N	N	N	Todos atribuíram risco à sua segurança no cumprimento desta atividade

	G.9 - Solicitar liberação de lugares para gestante, idoso, deficiente físico e mulher com criança de colo	S	S	N	N	S	N	N	N	Todos atribuíram risco à sua segurança no cumprimento desta atividade mesmo os que disseram sim.
H - CERTIFICA R-SE NA CONDUÇÃ O DE ÔNIBUS	H.1 - Habilitar-se na condução de ônibus convencional, executivo, ônibus para deficientes físicos	S	S	S	S	S	S	S	S	No curso de transporte de coletivo compõe todos os módulos mencionados.
	H.10 - Participar de cursos de atendimento ao cliente	S	S	S	S	S	S	S	S	No curso de transporte de coletivo compõe todos os módulos mencionados.
	H.12 - Participar de cursos de primeiros-socorros	S	S	S	S	S	S	S	N	No curso de transporte de coletivo compõe todos os módulos mencionados.
	H.13 - Participar de cursos de manutenção	S	S	S	S	S	S	N	S	No curso de transporte de coletivo compõe todos os módulos mencionados.
	H.15 - Participar de cursos de prevenção de incêndio	S	S	S	S	S	S	N	S	No curso de transporte de coletivo compõe todos os módulos mencionados.

Inicialmente, seguindo a ordem das funções estabelecidas pelo M.T.E., verificamos que no item “Examinar níveis de óleo e água”, metade dos motoristas entrevistados examina, porém essa tarefa também depende do turno de trabalho; os motoristas que trabalham à tarde não conseguem executar devido à temperatura do motor, o que também inviabiliza a atividade ao longo do dia.

Existem atividades que não estão efetivamente relacionadas ao trabalho do motorista, mas constam na descrição como: “Conferir estatística da catraca”, as quais são delegadas ao cobrador, porém há que se ter claro que, no contexto das pressões exercidas sobre o trabalho do motorista, manter a estatística da catraca alta, ou seja, o ônibus cheio é uma delas, então ele tem também a responsabilidade de garantir a “lucratividade” da linha. Essas questões se confirmam com informações do setor de planejamento das linhas da SEMOB, que indicam que estudos de demanda também influenciam na retirada da linha de circulação. Não se estabelece como critério o acesso a determinados bairros e o desgaste do motorista para composição das linhas. Esse fator pode ser atribuído ao caráter privado do serviço, condicionado ao lucro e a exploração do trabalhador para obtê-lo.

Outro item que reflete a sobrecarga de trabalho, e está também relacionado à segurança, é o de “examinar os pneus” que, de acordo as respostas dos motoristas, demonstra certa negligência dos trabalhadores, já que dos oito entrevistados seis disseram fazer de forma precária e dois não o fazem, um deles inclusive alegou não obter retorno da empresa ao informar problemas relacionados ao item inspecionado.

Com relação ao usuário, foram incluídas algumas questões que relacionam segurança e qualidade no serviço, são elas: a) "aguardar embarque, acomodação e desembarque de crianças, gestantes, idosos, deficientes e pessoas com dificuldade de locomoção”: segundo os motoristas, devido às exigências pelo cumprimento do horário, não é possível cumprir essa tarefa integralmente. Há, neste caso, uma contradição presente entre cumprir a atividade adequadamente ou atender às demandas pelo cumprimento de horários. Outro item foi “impedir embarque de passageiros alcoolizados”, segundo os motoristas entrevistados, essa atividade é impossível de ser cumprida, já que todos atribuíram risco à sua segurança caso optassem pelo cumprimento dessa atividade. Na questão referente a “impedir embarque de animais”, apesar de alguns tentarem executar e contar com a compreensão do passageiro para obter êxito, outros afirmam que alguns passageiros que acham que não é seu papel, o que coloca o motorista em situação de risco. Essa atividade se relaciona também com a de “impedir embarque de bagagens de risco”, que gera os mesmo efeitos e conflitos, mas alguns tentam cumprir da

mesma forma, tendo em vista a sua segurança e dos demais passageiros. A responsabilidade do motorista com a segurança dos passageiros também se confirma com o item “prestar socorro aos passageiros”, em que todos respondem sim.

O fator trânsito foi avaliado por este ser também um fator estressor do trabalho do motorista. No momento em que se questiona em relação ao cumprimento dos horários o trânsito, aparece como fator determinante no cumprimento da jornada. Segundo eles, cumprir o horário está diretamente relacionado ao trânsito, ou seja, o congestionamento influencia diretamente a sua jornada. A este fato também se associaram as respostas em relação ao controle do tempo de viagem e cronometragem do tempo de parada, que eles informaram ser impossível de realizar. Em contrapartida, nas questões relacionadas ao respeito às leis de trânsito, todos afirmaram seguir as regras, dentre elas a de parar no semáforo vermelho. Alguns justificaram existirem sinais de trânsito muito próximos a pontos de ônibus como um fator que dificulta seu cumprimento.

Em relação a parar o veículo próximo ao meio fio, segundo eles esta é uma atividade descumprida muitas vezes tanto pela postura inadequada dos passageiros ao descer da calçada antes que eles consigam encostar os ônibus no meio fio, como também pela desestrutura das baias, e por veículos que estacionam em locais de parada dos ônibus. A relação com o passageiro também ficou evidente nos itens “orientar passageiro sobre itinerário” onde, apesar do “Sim” em 100% das respostas, trata-se de uma tarefa que eles não gostam de executar devido à grande demanda de atividades já atribuídas ao motorista e ao fato de os questionamentos dos usuários serem muito frequentes. Outra situação de conflito relaciona-se à tarefa “orientar sobre o ponto de embarque e desembarque”, como relata um motorista do consórcio Salvador Norte:

Tem hora que enche o saco, mas a gente responde se não vai dizer que é ignorante, tem hora que é toda hora a mesma pergunta. Tem passageiro que está escrito ali “Aeroporto” e o passageiro pergunta, vai pro aeroporto? Ai eu respondo, vai sim. Quando é um idoso tudo bem faço questão, mas o jovem? (Motorista 17 do CSN, 2 anos de empresa, 35 anos, entrevistado em Maio de 2016)

A existência de conflito na relação com o usuário ficou evidente em diversas atribuições: “orientar sobre regras de comportamento no interior do veículo”, as respostas foram as mais variadas, demonstrando a dificuldade do motorista em executar a atividade, associando sua execução a riscos a sua segurança. Essas respostas demonstram o nível de tensão que há entre motoristas e passageiros. A questão referente à obrigatoriedade do motorista em solicitar

liberação de lugares para gestante, idoso, deficiente físico e mulher com criança de colo é outro momento de conflito com usuários, por isso apenas dois motoristas declararem fazer questão de executar essa atividade, em respeito aos passageiros que necessitam dos lugares prioritários.

Além da CBO, o Decreto Nº 25.966 de 17/04/2015⁴², que regula atualmente o sistema de transporte em Salvador, também traz artigos que tratam de questões que afetam diretamente a função do motorista. Em seu Art. 65 define que: As Concessionárias deverão instruir os motoristas para que observem, quando em serviço, as seguintes prescrições, sem prejuízo da observância de outros preceitos previstos na legislação de trânsito.

Dentre diversos itens analisados, podemos destacar aqueles que os motoristas tem maior dificuldade de executar: “I. Dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros e o tráfego regular dos demais veículos; II. Obedecer a lotação máxima do veículo; III. Movimentar o veículo somente com as portas fechadas; IV. Evitar freadas bruscas e outras situações propícias a acidentes; V. Atender aos sinais de parada para embarque ou desembarque dos usuários, nos pontos pré-fixados; VI. Efetuar parada nos pontos e terminais o mais próximo do bordo da via, baias ou locais determinados; IX. Providenciar a imediata limpeza do veículo, quando necessário; XII. Evitar conversação com os usuários durante a condução do veículo, salvo em se tratando de solicitação de informações; XIII. Esclarecer polidamente aos usuários sobre horários, itinerários, preços de passagens e demais assuntos correlatos; XXIV. Não permitir a entrada de vendedores não cadastrados no veículo; (DIÁRIO OFICIAL, 23.abril.2015).

Essa descrição ilustra a realidade do motorista de ônibus e o nível de exigência sobre seu trabalho. Os itens selecionados demonstram que, na prática, há uma dificuldade inerente no seu cumprimento, uma vez que a carta horária, por ser muitas vezes curta, não permite que sejam seguidos todos os procedimentos, inclusive aqueles que garantem a segurança de todos que usam o sistema. Portanto a realidade de trabalho do motorista de ônibus é caracterizada pela dicotomia entre o trabalho prescrito e o trabalho real e a relação com o usuário evidencia esse

⁴² “No Art. 62 do referido decreto - São requisitos para o desempenho das funções elencadas no art. 62, sem prejuízo de outros previstos na legislação: I. ser maior de 18 (dezoito) anos, exceto para a função de motorista, que deverá ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos; (Obs: No decreto anterior o cobrador podia ter 16 anos); II. comprovar, através de laudo médico, que não sofre de enfermidade nervosa, mental ou infecto-contagiosa, nem possui deficiência física que o incompatibilize com a natureza do trabalho a ser desenvolvido.”

conflito. Outros fatores como a carta horária, a carga horária, os engarrafamentos também são fatores que impactam diretamente no cumprimento das atividades prescritas do motorista.

Todas as dimensões analisadas vão configurando um cotidiano de trabalho exaustivo, conflitante e adoecedor do motorista de ônibus urbano em Salvador, sua atividade real exige muitas vezes que ele negligencie elementos fundamentais da sua atividade prescrita, inclusive aqueles relacionados à sua segurança e dos passageiros. Essa segurança abalada, muitas vezes de forma extrema pelas manifestações populares que colocam fogo nos ônibus, pelos assaltos, agressões nos finais de linha. Esse confronto entre o trabalho prescrito e o real também demonstra a contradição diária vivida pelo motorista de ônibus, pressionado pelas empresas para cumprir sua carta horária no menor tempo possível, com máxima lotação, e atender bem ao passageiro, sendo que justamente a velocidade excessiva e a superlotação são fatores principais de insatisfação e conflito com aquele a quem precisa atender bem.

O trabalhador vivencia, portanto, a impotência diante da sua realidade e a instabilidade e insegurança que são produzidas a partir daí, desconstrói-se os laços, desestruturando a participação social e política, gerando isolamento social e vivências de mal estar e sofrimento psíquico, que podem se desdobrar em patologias e adoecimento mental. Dessa forma, se atinge também um dos suportes da saúde mental que é o reconhecimento, não só do trabalhador como pessoa, mas também do seu trabalho realizado (SELIGMANN, 2011).

6.6 VIOLÊNCIA SOCIAL – O RISCO MAIOR!

Outro fator fundamental na análise da precarização do trabalho do motorista é a violência nas cidades e todas as questões decorrentes, que geram impactos no desenvolvimento do trabalho do motorista de ônibus e na sua saúde.

Em Salvador tem crescido os números de assaltos a ônibus; a Secretaria de Segurança Pública da Bahia registrou, em seu boletim, o total de 568 roubos a transportes coletivos na capital baiana desde 1º de janeiro⁴³ até abril de 2016. Embora a média de delitos tenha caído para 5,1 assaltos por dia – nos dois primeiros meses do ano passado, alcançou a marca de seis

⁴³ Reportagem publicada em 26.4.16 no site <http://www.tribunadabahia.com.br/2016/04/26/mais-de-500-assaltos-onibus-em-salvador> com título “ Mais de 500 assaltos a ônibus em Salvador”. Acesso em 22/08/2016.

roubos diariamente –, o que significa tirar a tranquilidade do passageiro e de quem precisa estar nos ônibus todos os dias para garantir o salário do final do mês.

De acordo com o diretor de comunicação do Sindicato dos Rodoviários da Bahia, Daniel Mota, em entrevista ao jornal Tribuna da Bahia em abril de 2016, os traumas que ficam para os trabalhadores do sistema de transporte demoram a passar e não têm o acompanhamento adequado, não são orientados por psicólogos nem assistentes sociais. Alguns chegam a ser afastados de suas atividades por desenvolverem síndrome do pânico. Mas, por temerem represálias da empresa, os funcionários, muitas vezes, preferem não acionar o sindicato. A forma encontrada para tentar amenizar a situação desses trabalhadores é o afastamento da linha, o que não o impede de vivenciar a ocorrência de assalto. A polícia tem tentado combater esse tipo de delito com o uso de ações específicas como a blitz, porém o acesso facilitado aos ônibus e a infiltração dos infratores em meio aos usuários dificulta a ação da polícia; a utilização de cartazes de propaganda no vidro traseiro do ônibus também dificulta a visibilidade de ações criminosas no interior dos ônibus, facilitando a ação dos bandidos.

Todos os motoristas entrevistados relataram ter sido assaltado ou ter presenciado assalto aos passageiros dentro do ônibus. Um dos motoristas entrevistado chegou a ser assaltado 12 vezes em 24 anos de profissão e expressou em entrevista que o medo é constante. Outros relatos apontaram terem sido assaltados cinco vezes só este ano. Nesses casos, se o valor roubado for o das passagens pagas pelos passageiros, o custo superior a R\$ 100 é descontado do salário do cobrador e do motorista, fato este que, associado à violência sofrida, amplia o sofrimento do trabalhador. Os motoristas que sofreram violência e assaltos relatam que, depois do fato, passam a considerar o seguinte:

Qualquer pessoa que entrar no ônibus é ladrão (...). Sempre fica aquilo na mente. Principalmente agora que tem aumentado muito o número de assaltos (...) depois de uma violência a gente fica sensível, tem medo de trabalhar no outro dia⁴⁴.

Outro relato de um motorista da antiga empresa BTU relata que:

O investimento das empresas deveria ser nesta questão da segurança para evitar o acesso dos bandidos ao ônibus. Tem rodoviário que é assaltado quando sai cedo para trabalhar.

⁴⁴ Depoimentos de dois motoristas do consórcio Salvador Norte em abril e maio de 2016.

Estes relatos trazem à tona a face mais perversa da realidade do motorista, que é viver sob a égide do medo. A insegurança dentro dos ônibus por não deter o controle de quem entra, que atitude adotará, e também nas paradas perigosas em finais de linha, quando ficam vulneráveis a agressões por parte da população são acrescidas à insegurança ao ir ou retornar ao trabalho devido aos horários dos turnos se iniciarem muito cedo e se concluírem muito tarde, fora do horário de maior movimento nas ruas.

Segundo o médico do trabalho entrevistado para esta pesquisa, esse é um dos fatores mais impactantes em relação à saúde, porque o motorista fica sendo o alvo dessa violência urbana e isso se transporta para o trabalho dele, então ele tem que lidar com o assaltante e com o passageiro, o drogado que quer entrar no ônibus sem pagar a tarifa. Então segundo o médico, o motorista, sendo alvo dessa condição da sociedade, sofre os impactos na sua saúde.

A imagem abaixo pretende demonstrar a superposição de fatores que pressionam o trabalho do motorista gerando medo, insegurança, adoecimento e risco à vida.



1. Diagramação Tássia Nascimento
2. Designer Eric Belinelli
Fonte: Elaboração Própria, 2017

Essa superposição de fatores que pressionam física e psicologicamente o motorista demonstra a quase impossibilidade de desenvolver seu papel profissional, tornando-o uma

atividade de alto risco em termos de saúde e vida. A lógica capitalista de exploração termina por configurar um ciclo vicioso adoecedor, onde a superposição de pressões implica a queda na qualidade do serviço e negligência às regras de trânsito e ao trabalho prescrito, que gera conseqüentemente mais cobrança e adoecimento.

A violência, quando associada aos demais fatores de pressão, determina a exarcebação dos mecanismos de exploração, que termina aumentando os níveis de adoecimento e aprofundando a precarização social do trabalho e da própria vida. E, nesse processo, o envolvimento interativo aumenta ainda mais o "estranhamento do trabalho", amplia as formas modernas de *reificação*, distanciando ainda mais a subjetividade do exercício de uma cotidianidade autêntica e autodeterminada (ANTUNES, 2002).

6.7 VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL, AUTOIMAGEM E SOFRIMENTO

O motorista de ônibus rodoviário urbano de Salvador está hoje entre as profissões que mais buscam os setores da Previdência Social para afastamento e reabilitação. Dentre as questões mais preponderantes estão as de origem musculosqueléticas e as de origem mental e psicológica. Sendo o estresse um sintoma de adoecimento do motorista de ônibus, agravado quando associado a condições de trabalho degradantes. Nas entrevistas, o estresse foi apresentado em diversas falas como resultado do cotidiano exaustivo. A percepção da desvalorização profissional associada a fatores como a relação do usuário com o sistema, os riscos do trabalho e a baixa remuneração. Porém o fundamental, no momento, não é somente os benefícios trabalhistas ou as melhorias das condições ambientais de trabalho, mas existe um anseio de respeito em relação à pessoa. Ou seja, o reconhecimento que se referem os trabalhadores vem de um sentimento de ser reconhecido não como o “motor”⁴⁵, mas como o motorista, trabalhador, ser humano, “pai de família”, que luta e sofre as conseqüências do cotidiano urbano extremamente desestruturado em seus laços sociais e integrações nas relações humanas.

Segundo os motoristas, o que faz falta no cotidiano é ser olhado nos olhos, receber um cumprimento do passageiro, ser visto e existir dentro do sistema como alguém que tem

⁴⁵ Referencia a forma como alguns passageiros se dirigem aos motoristas chamando-os de ‘motor’.

necessidades e sentimentos. É como se o trabalhador do sistema público de transporte em Salvador fosse tratado de fato como “o motor”, onde se podem exigir os maiores níveis de eficiência em tempo e velocidades programados, sem descanso ou até seu desgaste completo para posterior reposição. Nos depoimentos abaixo fica claro esse sentimento de ser extremamente desvalorizado:

(...) quando acontece um acidente com o ônibus aí quem tava dirigindo é um profissional, o pessoal só dá valor a gente assim. É profissional responsável quando acontece um acidente. Mas não somos valorizados assim no dia a dia da gente. A gente não espera de ninguém, mas muito poucos elogiam o trabalho que a gente faz. A gente se sente meio complicado em termo de valorização. (Depoimento Motorista 13 do consórcio Salvador Norte, 6 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em maio de 2016)

Outro motorista relatou, emocionado, seu sentimento em relação à profissão e à responsabilidade de transportar vidas humanas:

Eu acho assim, eu acho que a gente deveria ser mais, ter um reconhecimento maior, mas o reconhecimento vem do alto né, graças a Deus, os homens aqui infelizmente a ambição pelo dinheiro não deixa, ele não consegue valorizar né?! Porque eu acho assim, quando eu falei com você que era um sonho meu de infância eu tava falando uma coisa realmente minha do meu desejo assim, eu acho bonito e gratificante pra mim quando eu olho pro retrovisor e vejo assim, que eu estou carregando muitas pessoas (choro contido) muitas vidas, quando eu olho pro retrovisor que eu vejo que eu estou carregando muitas vidas assim e nós não temos esse reconhecimento por parte do usuário, por parte da empresa, mas é gratificante pra mim eu acho que a gente deveria ser mais reconhecido mais valorizado, mas Deus é que sabe de todas as coisas né? E Deus sabe de lá de cima que muitos fazem com amor. (Depoimento do Motorista 5 do consórcio Plataforma, 12 anos de empresa, 40 anos, entrevistado em maio de 2016)

Um motorista, que sofreu um acidente de trabalho e está afastado, admitiu não ter recebido apoio da empresa e relatou que:

O descaso, isso é o que mais hoje me incomoda, perante todos, perante a sociedade, perante o poder público perante a fiscalização, é o descaso. Você senta ali, você hoje não se sente um nada, é o ponto que mais me incomoda, é o que mais me entristece, e o que mais dá vontade de sair do sistema hoje. Hoje eu estou assim (com lesões no tornozelo devido a acidente de moto ao voltar do trabalho para casa), mas se hoje eu chegar lá quando eu tiver minha alta e a empresa disser: “olha você não serve mais”, eu não vou ficar nem um pouco triste. Eu acho que ainda vou agradecer a eles. Houve (mudança) só que pra pior, quando eu entrei tinha uma certa... sempre foi desgastante sempre foi duro mas tinha uma certa, tanto a população... houve uma mudança na população que tá mais agreste, acho que o dia a dia em si de um modo geral. Houve uma mudança em tudo, no sistema, pra pior. (Depoimento do motorista 18 do consórcio Plataforma, 17 anos de empresa, 39 anos, entrevistado em maio de 2016)

O sentimento de desvalorização e isolamento se reflete no lazer e na relação com a família do trabalhador. Todos informaram ter que fazer um esforço muito grande para que o cotidiano do trabalho não afete a família nem o lazer, já que a maioria deseja ficar em casa no

período de folga. Alguns citaram também que ter que usar o transporte público é um fator que inibe os trabalhadores de saírem de casa. As viagens de férias não aparecem como primeira opção. Isso se define tanto por conta da questão mais imediata, que é a financeira, como também pelo o desgaste físico e mental, que pode ser visto como fator que afeta o desejo pelo lazer e pelo fortalecimento do vínculo familiar. Todos informaram que as famílias respeitam, mas não apoiam o trabalho deles e que consideram uma atividade perigosa. Um dos motoristas também relatou buscar, por exemplo, a atividade física como válvula de escape para lidar com o estresse diário, ao contrário dos colegas que recorrem ao consumo diário de álcool após o turno de trabalho.

(...) eu pratico atividade física, quando eu vi minha pressão arterial subir, eu fui no médico e aí ele disse que se eu não quiser ficar hipertenso tenho que fazer atividade física (...) começou na mudança de função, porque essa atividade é estressante. A partir daí eu pratico corrida e me sinto bem melhor nunca vi uma atividade para ter um resultado incrível, no dia que eu não pratico fico (...) é nítida a diferença, quem não pratica fica doente, já teve caso de infarto em cima do volante. Ele se afastou e depois voltou trabalhar (...) Outra coisa é beber, tem rodoviário que adoram beber...vá na porta das garagens o que mais tem é motorista bebendo, eu para compensar corro na Bonôco até a Barra(...). (Depoimento do motorista 3 do CSN, 08 anos de empresa, entrevistado em maio de 2015)

Um entrevistado expressou a evidência dessa precariedade do seu trabalho da seguinte maneira “É como se a gente deixasse o coração em casa e vestisse a armadura para sair”, é como se ele estivesse em uma guerra, consigo mesmo, com as pessoas e com as instituições.

Segundo Dejours (1988) *apud* Mendes (1997), uma das consequências nocivas do trabalho estressante é a contaminação da vida fora do trabalho. 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 psicoemocional.

Nos depoimentos podemos verificar a relação que um trabalhador estabelece entre seu trabalho e o sentimento de desvalorização:

É o estresse. Que não tem...porque as empresas, o Estado, se preocupa com o asfalto, com o carro novo, com a garagem bonita, o escritório bem elaborado, mas nós... eu tenho 50 anos de rodoviário, e nunca se ver assim uma coisa especial que cuide do rodoviário, não vimos investimento nem no Estado, nem das empresas, é uma coisa

que eu não sei porque. Não há, não há nenhum cuidado. Inclusive, tem um acidente, bateu(...) nós não temos visita de assistente social, nós não temos visita, a empresa não manda ver ninguém, quem a gente ainda tem misericordiosamente é o sindicato que quando ele é sindicalizado, dá o advogado, dá o corpo jurídico e tem o companheirismo de fazer uma visita, de procurar saber mas fora disso, minha filha, investimento das autoridades, não...não...não. (Depoimento de um motorista aposentado no sindicato da categoria em Maio de 2015)

Alguns depoimentos de motoristas deixam claro o descaso da gestão, e a visão dos motoristas sobre sua situação. Quando solicitado a fazer sugestões de mudanças no seu trabalho, relataram:

Para começar acho que deveria voltar o coleguismo, até diminui o estresse. A empresa também poderia colocar umas cartas horárias melhores. A carga horária da gente poderia ser menor, essas coisas (...) ônibus mais novos. Ar condicionado ou ventilador já ajuda diminuiria o calor. (Depoimento de um motorista 16 da OTtrans, 7 anos de empresa, 32 anos, entrevistados em maio de 2016)

Mas é o trabalho, é o nosso trabalho, cada um tem seu trabalho, então falta isso o respeito mútuo da pessoa e até de quem tá no sistema. O que falta isso. Tem gente que faz o trabalho por amor e quem faz por obrigação. Quem faz por amor vai trabalhar tranquilo, na paz, mas quem faz por obrigação, a gente sabe tem colega ignorante. Às vezes por causa de um todos pagam mas muito trabalham certo, então é isso, mais respeito. (Motorista 14 do CSN, 7 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em Maio de 2016)

Por conta desse sentimento de desvalorização e sofrimento, Gonçalves (2003) identificou que o mais importante em seu estudo foi o impacto que o método participativo, utilizado na pesquisa, causou entre os motoristas, que se sentiram participantes e respeitados pela oportunidade de discutir e questionar sobre o seu próprio trabalho, as suas dificuldades ao executar sua tarefa de transportar pessoas e os seus desejos de melhorias no seu posto de trabalho. Este fator se torna importante uma vez que o mesmo não tem oportunidade de discutir sua condição de trabalho, agravando seu isolamento e adoecimento: em seu cotidiano prevalece sua invisibilidade em relação à precarização do seu trabalho.

6.8 OS IMPACTOS NA SAÚDE

O impacto na saúde é o reflexo mais evidente da precarização social do trabalho do motorista de ônibus em Salvador. Dentre os diversos problemas de saúde, foram identificados principalmente dores nas articulações, problemas digestivos, distúrbios de sono e questões

gástricas associadas a questões emocionais (descontrole de necessidades fisiológicas antes do turno de trabalho). A identificação dos problemas de saúde foi difícil, uma vez que os profissionais costumam negligenciar seus sintomas. Ao serem questionados, inicialmente afirmaram não sentir nada, mas quando foram propostas respostas de acordo à listagem apresentada, responderam positivamente principalmente para doenças na coluna, dores nas articulações e a irritabilidade consequente do estresse. A lista inserida no questionário (ver anexo I) apresentada ao motorista em entrevista foi baseada nos estudos que tratam do seu trabalho. Esse sofrimento psíquico como reflexo da precarização social do trabalho se dá também por condições que estão ligadas aos modelos de gestão das empresas e a condições de trabalho impostas por órgãos gestores do governo; esse ambiente de trabalho também influencia na dinâmica e nas condições de trabalho, o que reflete no adoecimento do trabalhador.

Para Dejours (1987 *apud* Vieira, 2015), o sofrimento começa quando o trabalhador usa todo seu potencial e nada muda na sua tarefa, abrangendo a questão ergonômica da tarefa (ruído, iluminação etc.) esse sofrimento que não é explicitado se reflete no corpo com doenças somáticas. Historicamente o sofrimento psíquico tem sido negado, até mesmo pelos sindicatos que focam somente nas doenças físicas. “A precariedade do trabalho tem como principal fator o medo da demissão, que traz como consequências: a intensificação do trabalho, a neutralização da mobilização coletiva, a estratégia defensiva do silêncio, da cegueira, da surdez, com a negação do sofrimento alheio e a omissão do seu” (DEJOURS, 1987 *apud* VIEIRA, 2015. pág. 53).

Em relação aos impactos físicos do adoecimento, todos os motoristas relataram problemas muscoesqueléticos. Dois deles se revelam como casos emblemáticos:

A coluna, a coluna da gente é um agravante, é uma coisa que pega muito a gente. (...) A gente trabalha com o carro assim, de reserva, o banco não regula. É obrigado a trabalhar 8 horas, 7 horas e 20 com o banco desregulado. Se a gente levar o carro pra garagem vem o chefe dos mecânicos e fala, “o seu colega pegou o primeiro turno, trabalhou a manhã toda, não se queixou do banco você deixa o carro na garagem por causa do banco”, então teria que ter uma coluna para todos os homens né? Uma costela para todos os homens, e cada um tem um organismo, cada um sente uma coisa diferente, cada um reage de uma forma diferente, nenhum ser humano tem o mesmo procedimento, e um mecanismo... é complicado. (Depoimento de um motorista do consórcio Salvador Norte em Abril de 2015)

Só tenho problema de coluna. Quatro bicos de papagaio. (...) Não tinha não. Depois que eu virei rodoviário, foi que fui ter esse problema de coluna. O bico de papagaio não tem jeito, tem que fazer exercício. Eu fazia fisioterapia, mas parei. De vez em quando vem uma dor lombar. (Depoimento do motorista do CSN, 24 anos de empresa, 48 anos, entrevistado em Maio de 2015)

Apesar desse cotidiano adoecedor ao qual é submetido o motorista, as empresas negligenciam aspectos relacionados a saúde e segurança. Dos motoristas entrevistados nenhum relatou fazer exames anualmente. Um dos motoristas, com 12 anos de empresa, somente realizou o exame periódico duas vezes. Esse procedimento negligente das empresas sugere a negação dos agravos provocados pela atividade do motorista e demonstra seu descaso às questões de saúde e segurança do trabalhador. Um dos motoristas relatou já ter adquirido problemas de audição e não ter sido acompanhado pela empresa, além de não ter acesso aos resultados dos exames realizados.

Os motoristas e cobradores de ônibus de Salvador, nos últimos anos, tem buscado o CESAT (Centro de Referência em Saúde do Trabalhador) por conta de problemas de coluna, alguns por perdas auditivas e questões relacionadas a LER/DORT nas articulações da perna, dos joelhos, problemas ósseo-musculares relacionados à carga e sobrecarga de trabalho. Os fatores relacionados a esses problemas são os movimentos repetitivos associados à extensa jornada de trabalho.

É na nossa experiência, pelo pessoal que vem pra cá, que a gente atende, que a gente conversa, tem muita fragilidade e insuficiência nas políticas de saúde e segurança das empresas em relação ao manejo desses problemas. Frequentemente esses problemas não são identificados como relacionados ao trabalho, não tem uma gestão, possivelmente com alguma exceção, mas no geral não tem uma gestão de saúde, da política de saúde e segurança das empresas mais adequada (...). (Depoimento coletado em entrevista com Letícia - coordenadora do CESAT)

A saúde precária do motorista é reflexo do seu cotidiano exaustivo e desgastante. A pressão exercida pelos diversos níveis de controle, e pelas condições e ambiente de trabalho, assume contornos visíveis de desestrutura do equilíbrio físico e psíquico dos motoristas.

Além dos problemas de saúde muscoesqueleticos, os motoristas apontam também o estresse como um dos principais sintomas de adoecimento. Esse sintoma aparece de diversas formas nas falas dos motoristas tanto em relação às férias onde associam as viagens à “desestressar a mente” ou nos dias de folga, que em um motorista relatou sentir um cansaço excessivo que o obriga a dormir mais que o habitual.

Em relação a seu relacionamento familiar, um dos motoristas relatou:

Hoje mais tranquilo. Não era (antes) porque eu não sabia diferenciar meu trabalho, da minha residência. O que eu recebia lá (no trabalho) eu descarregava em casa. Tinha

colega que não aguentava já vi colega largar o ônibus no meio da rua, ficou louco... Ele saiu da empresa. (Motorista16 da Ottrans, 7 anos de empresa, 32 anos, entrevistado em Maio de 2016)

Além destes, outros sintomas foram relatados como dores de cabeça frequentes, tonturas, hipertensão. Segundo um dos motoristas, o estresse o atinge o ponto de seu estado emocional ficar vulnerável a reações inesperadas de agressividade e violência. Outro motorista relatou ter tido problemas psicológicos:

Atualmente sinto dor de coluna. E estresse, inclusive eu estava fazendo acompanhamento com psicólogo. Problema mais emocional, né... quando tava na rua eu tinha problemas para usar o banheiro, ia (a banheiro) várias vezes antes de sair de casa. (Motorista CSN, 6 anos de empresa, 33 anos, entrevistado em Maio de 2016)

Ampliando este quadro de adoecimento, quando questionado em relação às doenças que atingem os motoristas, o representante do sindicato relatou:

Fora o estresse (...) que é um dos grandes índices, há também problemas cardiovasculares, varizes, pressão alta. Eu não gosto nem de falar, mas depressão tem ocorrido, tudo isso afeta, a gente vê tudo isso. E outras doenças do sistema nervoso (...). (Presidente do sindicato dos rodoviários, entrevistado em Agosto de 2015)

Um motorista também relatou como esse adoecimento é tratado no serviço médico privado disponibilizado ao trabalhador, onde, segundo ele, o médico estaria orientado a não dar mais de 1 dia de atestado aos trabalhadores por orientação das empresas. Além disso, ele relata que já havia sido vítima dessa prática, quando não conseguiu se afogar por problemas intestinais por mais de um dia.

Segundo o médico do trabalho, as questões gastrintestinais também surgem dentre os tipos de adoecimento mais recorrentes entre os motoristas devido à má alimentação ou a alimentação em locais inadequados..

A figura abaixo relaciona todos os tipos de adoecimento aos quais está submetido o motorista, de acordo o levantamento feito a partir dos estudos em diversas cidades do Brasil (em preto) e das entrevistas realizadas com os motoristas em Salvador (em vermelho):

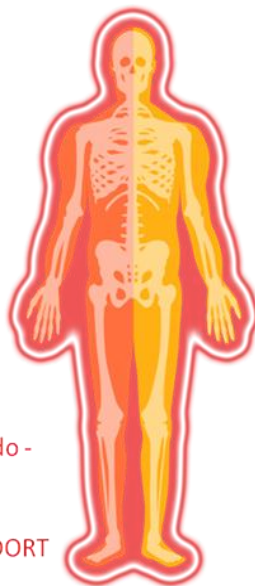
DOENÇAS QUE MAIS ATINGEM OS MOTORISTAS DE ÔNIBUS

SINTOMAS E EFERMIDADES FÍSICAS

- Dores no corpo
- Pressão Arterial Alta
- Infarto
- Problemas de Circulação
- Varizes
- Surdez
- Zumbidos no ouvido
- Úlcera
- Náusea
- Infecção Urinária
- Perda de pêlos
- Lesões por esforço repetido - LER
- Distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho - DORT

SINTOMAS E EFERMIDADES PSICOSSOCIAIS

- Sofrimento Psíquico
- Mal Estar
- Transtornos Mentais comuns
- Transtornos de Humor
- Desgaste
- Comportamentos Inadequados
- Morte Prematura
- Sonolência
- Estresse
- Problemas de Visão
- Psicoses
- Paranóias
- Suicídio
- Insônia
- Irritabilidade



ERIC
BELINELLI
DESIGNER

- 1.Diagrama Tássia Sampaio
- 2.Designer Eric Belinelli
- 3.Fonte: Elaboração Própria, 2017

As análises desenvolvidas até aqui permitem relacionar a Precarização Social do Trabalho do motorista de ônibus urbano em Salvador e sua relação com o adoecimento. Verificam-se os efeitos da “dupla institucionalização da instabilidade”, ou seja, a precarização econômica e associada à desproteção social de acordo com Druck (2007) *apud* B. Appay e Thébaud-Mony (1997). Essa precarização social se expressa tanto no âmbito externo com a terceirização e desemprego em massa, como interno pela desregulamentação da legislação, inclusão de contratos atípicos, redução de direitos sociais e aumento da exploração (DRUCK, 2011). Além disso, atinge a dimensão e o indicador mais concreto, que é a precarização da saúde dos trabalhadores, que envolve a fragilização orgânica, existencial e identitária dos indivíduos, causado pela organização do trabalho com intensificação da multiexposição (FRANCO; DRUCK; SELIGMANN- SILVA, 2010).

Por isso a assistência médica e os exames (admissionais e periódicos) dos motoristas devem ser diferenciados, considerando os níveis e os tipos de adoecimento desses trabalhadores, e devem ser voltados à promoção da saúde e à prevenção de doenças com maior incidência, são elas: doenças do aparelho cardiovascular, do aparelho muscoesquelético,

gastrintestinal e neoplasias. A introdução de novos ônibus adequados às condições ergonômicas e a melhoria das condições das vias e do trânsito, além da implementação de mudanças no processo de trabalho (condições e ambiente) são necessárias visando minimizar os impactos do trabalho sobre a saúde (SANTOS, 2003).

Com isso, considera-se que a profissão motorista de ônibus, nas atuais condições de trabalho a que estão submetidos, “danifica” a saúde desses trabalhadores causando formas variadas de sofrimento físico e/ou mental, e mortes prematuras, com prejuízos para os trabalhadores, seus familiares e para a sociedade como um todo (SANTOS, 2003). Para Franco (2011), a reversão dessa situação passa pela busca do bem viver dos homens entre si, na e com a natureza, ou seja, assentada em novos padrões de produção e consumo que ao invés de serem predatórios se alie a natureza e a seus ciclos. E que, fundamentalmente respeite os ritmos bio psico sociais dos seres humanos.

6.9 AS LUTAS PELOS DIREITOS TRABALHISTAS E A AÇÃO SINDICAL

Fundado em 22 de dezembro de 1933, o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado da Bahia completa 80 anos. Até 1989, quando o grupo liderado por J. Carlos ganhou as eleições de Braulino Sena Leite, as empresas de ônibus não respeitavam sequer os direitos estabelecidos na CLT. Analisando as mudanças nas convenções coletivas de trabalho (CCT) nas cláusulas que impactam no aumento da exploração do trabalhador e a pesquisa de Bomfim (2016), podemos verificar sua evolução em relação às negociações entre sindicatos dos rodoviários da Bahia e sindicato patronal e verificar quais modificações houve ao longo de determinado período.

O sindicato dos rodoviários, fundado nos anos 30⁴⁶, com a eleição de uma nova diretoria em 1990, aumentou o poder de barganha, mas não equacionou os problemas de saúde e segurança ocupacional da categoria (PAES-MACHADO; LEVENSTEIN, 2002). As jornadas chegavam a cerca de dezesseis horas, sem receber hora-extra, o que parece que não mudou para alguns trabalhadores de determinadas empresas, tendo em vista a extensão da carga horária para complementação da renda. Muitas empresas sequer assinavam a carteira dos funcionários,

⁴⁶ Fonte: Site oficial do sindicato dos rodoviários; Bomfim (2016); análise das CCTs de 1993 a 2003.

e os acordos coletivos eram fechados sem o conhecimento dos trabalhadores e, em sua maioria, beneficiavam as empresas. A partir de 1989, a categoria praticamente dobrou o salário e conseguiu fazer com que fosse cumprida a legislação trabalhista. Na convenção de 1992/1993, obteve um reajuste superior à inflação do período, depois de muitos dias de greve, quando houve também ampliação do abono de férias, o prêmio assiduidade e o adicional sobre valor pago nos feriados. Nos anos seguintes foram incluídas cláusulas referentes à hora-extra, paga com acréscimo de 100% em relação ao valor da hora normal, o plano de saúde, fardamento gratuito, ticket-alimentação e outros benefícios, muitos dos quais foram excluídos em 2006, como é o caso do quinquênio.

Dentre as alterações que ocorreram, verificamos que em 1995 foi fixada a jornada de sete horas e vinte minutos, contínua com intervalo de quinze a vinte minutos para o café. Em 2012, a jornada foi reduzida para sete horas, com intervalo de uma hora. Em 1992, foi incluído primeiro como ticket-refeição, logo depois passou a ticket-alimentação. Em 1991 incluiu a hora-extra a 100%. A inclusão do plano de saúde só foi feita em 1998, mas em 2006 a Justiça retirou alguns benefícios, que foram resgatados em parte, sendo pagos somente para trabalho em feriados e dias de folga. Outros benefícios como complemento do auxílio doença, auxílio creche, auxílio funeral, quinquênio, prêmio de férias, também já foram incorporados às últimas negociações⁴⁷.

Sendo assim houve conquistas, de certa forma, como a concessão de benefícios e reajuste salarial, mas para a categoria há a necessidade de ampliar os valores alcançados. A CCT é como um instrumento político na conquista de direitos, mas uma vez que ela registra em seu teor cláusulas que reproduzem as exigências da CLT, demonstra que há ações das empresas no sentido de burlar a legislação trabalhista, tornando as negociações coletivas instrumentos apenas para garantir que os direitos previstos na CLT não sejam retirados e, por isso, não produz efeitos significativos no que tange à melhoria da qualidade de vida dos trabalhadores. No que se refere também à diminuição da exploração e do controle do trabalho do rodoviário, percebe-se a dificuldade do sindicato em resolver ou conquistar direitos importantes para a categoria para além das questões salariais e direitos estabelecidos na Legislação trabalhista.

6.9.1 Os Movimentos de Greves

⁴⁷ Análise feita a partir das CCTs do período mencionado.

Mais recentemente incomodados com esse cenário e preocupados com a ação das empresas em relação aos ataques a seus direitos, os motoristas e cobradores organizaram greves contra os sindicatos que representam a categoria. Essa realidade se repetiu em diversas capitais, inclusive em Salvador, nos anos de 2013 e 2014. Além de mais segurança os trabalhadores também reivindicaram as questões salariais. Na opinião do juiz e professor de direito do trabalho da Faculdade de Direito da USP Jorge Luiz Souto Maior, a greve dos ônibus é legal e uma importante ferramenta de evolução da sociedade.

Analisando também o estudo, Bomfim (2016)⁴⁸ em sua pesquisa analisa os sujeitos, as motivações, as ações e os resultados decorrentes dos nove dias de paralisação no serviço de transportes públicos da cidade de Salvador ocorridos no mês de junho de 1990, e faz um estudo dos efeitos sociais e econômicos que essa greve trouxe para a população soteropolitana e para o movimento grevista dos rodoviários na história. Analisar esse trabalho e fazer um paralelo com o contexto atual do sindicalismo rodoviário é perceber a modificação da representatividade do trabalhador ao longo dos anos.

Bomfim (2016) descreve que a greve dos rodoviários de Salvador em 1990, apresentou algumas características particulares, como a reivindicação por um aumento de 165,45% concedido pelo TRT (Tribunal Regional do Trabalho) no mês de maio em seus salários, valor que chama a atenção por ser superior à inflação da época. Na opinião de J. Carlos (representante dos rodoviários na época), o reajuste seria viável financeiramente para as empresas, pois já havia na época uma empresa pequena (Nossa Senhora da Conceição) que pagou aos funcionários com o novo reajuste. As demais empresas, segundo o sindicato da época, se recusavam a conceder o aumento porque só visavam ao lucro (BOMFIM, 2016).

Nesse momento, também a prefeitura recusava o pedido dos empresários de repassar o aumento para as tarifas. O prefeito, em conversas informais, declarava ser um absurdo prejudicar a população com mais esse reajuste. Era o início de um impasse que duraria longos e turbulentos nove dias. Todo esse cenário econômico descrito não deixa dúvidas que a questão financeira foi o principal motivo da realização da greve. Os salários dos rodoviários e da

⁴⁸ Gean Simas Bomfim (2016), motorista rodoviário entrevistado para esta pesquisa e que como tantos outros motoristas, está buscando outra profissão, e concluiu recentemente a graduação em História onde ele pesquisou o movimento grevista dos rodoviários em especial a greve de 1990, considerada um marco desse movimento na história do sindicato dos rodoviários.

maioria dos trabalhadores em geral já se encontravam bastante defasados devido aos inúmeros planos econômicos fracassados. A greve surgiu então como um autêntico instrumento de luta usado pelos rodoviários de Salvador para que não fossem ainda mais prejudicados (BOMFIM,2016).

Porém havia outras pautas no movimento, segundo Daniel Mota, motorista de ônibus na época, os rodoviários também tinham outras necessidades:

(...) não tínhamos contracheque, não tínhamos jornada de trabalho definida, não tínhamos ticket alimentação, não recebíamos horas extras, pagávamos fardamento, enfim a gente praticamente vivia um pouco de escravidão civilizada. Dirigia o ônibus e o sustento da gente exatamente quase que no final do mês o dinheiro não dava para o sustento, ó pasme você paga fardamento, paga sapato farda, tinha que comprar na empresa pra vestir (...) as greves não podia nem qualificar de fábrica de greves, isso é uma metáfora que as pessoas usavam mas que era uma forma de libertação como os negros se libertaram da escravidão, naquele momento os rodoviários estavam se libertando da opressão dos empresários de ônibus de Salvador e nós qualificávamos como Dons Marinetes na época que alguns espanhóis chegaram na década de 50 pra Bahia e aqui eles começaram a explorar os trabalhadores com essa mão de obra da mais valia portanto acredito que foi mais uma libertação pra uma categoria tão importante pra economia do nosso Estado. (Entrevista concedida por Daniel Mota em Abril de 2016 (BOMFIM, 2016))

De acordo com J. Carlos, quando ele assumiu a presidência do sindicato em 1989, os rodoviários pautavam questões básicas no movimento:

Nós estávamos saindo de um regime praticamente ditatorial, que pra gente era muito difícil fazer qualquer tipo de movimento sem estar sendo olhado, mas nós, pelo menos a direção do sindicato tinha isso claro, tinha que fazer a defesa dos trabalhadores e nós não tínhamos praticamente nada, ninguém respeitava os rodoviários e nós estávamos ali pra tudo ou nada. E quem não tem nada o que conseguir, naquela época era lucro e nós fomos pra isso. Nós iniciamos uma greve, iniciamos praticamente uma greve que esperávamos acabar nos dois primeiros dias porque sempre foram assim e chegamos a nove com muita luta, muito trabalho, a direção empenhada, os trabalhadores rodoviários empenhados, em conquistar, pelo menos naquela época, muito daquilo que não tinha ainda e foi isso que aconteceu naquele período. (...) nosso sindicato praticamente não tinha nada, só tinha salário que não era bom na época, não é bom até hoje mas época era pior. Os Nossos companheiros às vezes não tinha nada, não tinha férias, praticamente [...] fardamento era tudo pago, não tinha plano de saúde, não tinha ticket, não tinha nada, então tudo que nós pudéssemos conseguir ali, nós íamos lutar pra que essa vitória viesse e foi assim que nós fizemos, desde o primeiro momento que nós assumimos o sindicato foi assim que nós fizemos. [...] Então hoje a diferença é que quando chega um rodoviário novo, ele já tem tudo e naquela época quem entrava não tinha nada [...] eu mesmo pra você ter uma ideia, eu pra folgar eu tinha que trabalhar domingo por exemplo tinha que pegar 5 da manhã e largar meia-noite pra meu muda folgar e no outro domingo ele pegava 5 e largava meia-noite pra eu folgar. Então o mínimo que nós poderíamos ter que era a folga, não tinha, entendeu? Então pra gente era muito difícil aquela época. Hoje você tem tudo, você tem escala de serviço, você sabe o dia que você vai folgar, você tem as férias normais, nós não tínhamos, contracheques, imagine, contracheques nós não tínhamos, nós não comprávamos no comércio naquela época porque não tínhamos contracheque. Tinha lá um envelope assinado que você assinava o dinheiro vinha dentro lhe davam o envelope com dinheiro e ai você passava, estava certo acabou. Então era difícil aquela época por isso nós tínhamos muito maior, uma unidade muito maior (Entrevista concedida por José Carlos em Março 2016 (Bomfim, 2016)).

Apesar de representar o empresariado, o próprio Carlos Knittel, confirma essas carências dos trabalhadores:

A luta dos trabalhadores era por muitos benefícios sociais para os trabalhadores. Jornada de trabalho eles tinham, mas muitos benefícios dos trabalhadores de transporte, foram conseguidos na administração do Sr. J. Carlos [...] Fardamento, vale-alimentação e outras coisas foram tudo na seção de J. Carlos. (...) (Entrevista concedida em Maio. 2016 (Bomfim, 2016)).

Portanto, o salário defasado pela inflação acumulada nos anos 1980, juntamente com o fracasso do Plano Collor e as péssimas condições de trabalho, foram o estopim da greve que parou Salvador por nove dias em 1990 (BOMFIM, 2016). Além disso, a confiança e o respeito que da maioria dos rodoviários da época atribuía a J. Carlos (presidente do sindicato na época) favoreceu a luta sindical. Foram muitos os momentos em que os entrevistados relataram a importância da liderança desse sindicalista para a greve de 1990. A união e o apoio dos trabalhadores ao sindicato também foram fatores fundamentais para que a greve tomasse as proporções que teve (TOURINHO, 1980 *apud* BOMFIM, 2016).

Em 1989 havia, considerando a análise de Bomfim (2016), um forte sentimento de união e cooperação entre os rodoviários, indispensáveis ao andamento da greve, que só foram possíveis a partir de uma postura de maior diálogo entre a classe e o sindicato, e de mais firmeza frente às ações do patronato. Bomfim (2016) conclui, portanto, que a greve dos rodoviários de 1990 foi importante não apenas pelos ganhos materiais, pois até então os rodoviários não percebiam a importância que seu serviço representa para a cidade de Salvador, e a greve “fez a categoria despertar de um sono que durava desde o início da implantação do sistema de transporte coletivo nos anos 1960”. Portanto, o valor dessa greve é o seu legado como um divisor de águas na trajetória dessa categoria.

Após a greve de 1990 os rodoviários obtiveram conquistas não só do ponto de vista salarial, mas também da concessão de benefícios que perduram até os dias atuais. Porém, ao longo dos anos, analisando os acordos coletivos da categoria, verifica-se que os empresários têm usado esses ganhos (ticket alimentação, plano de saúde, percentual de pagamentos de horas-extras) como “moeda de troca” nas negociações atuais, reivindicando um direito por outro, ou seja, todo ganho concedido implica a retirada de outro direito das cláusulas dos acordos. Esse fato ficou evidente em entrevista ao presidente do sindicato dos rodoviários, Hélio Ferreira, quando relata a dificuldade de realizar negociações atualmente devido a essa estratégia das empresas.

(...) essa exploração do capital, se a gente não estiver bastante atento e bastante atuante ela cria uma precarização do trabalho muito grande. Então a precarização ela não é maior, por causa da nossa atuação. Muitas vezes nossa atuação, inibi muitas coisas, mas mesmo assim nós não temos o que comemorar não porque somos uma categoria, você já deve ter pesquisado, que estamos na ponta dos índices de doenças

ocupacionais, o máximo que a gente lute, o máximo que a gente defenda são políticas de melhoria de trabalho e de saúde pro trabalhador, mas mesmo assim a gente ainda está na ponta dos índices de doenças do trabalho.(...) Depoimento coletado em entrevista com Helio Ferreira em Agosto de 2015.

Outros fatores, como a nova organização em consórcios das empresas de ônibus, desorganizou os trabalhadores, separando antigos vínculos com a reorganização das linhas, unindo empresas e associando trabalhadores que não possuíam vínculo anteriormente, isso também ampliou o distanciamento entre eles e conseqüentemente do sindicato. Como relata um motorista:

Não, nem um pouco. Você não vê respeito nenhum com a gente, eu acho que nem nós mesmo com nós, entre colegas não há muito. Eles entraram no jogo dos patrões e hoje em dia você vê uma classe desunida.(...) Até carona com os colegas fardados tem vezes que eles não deixam, diz que tem que passar na catraca. Quer dizer você fardado as vezes pega aquele ônibus cheio, você todo arrumadinho quer que passe a catraca então a união entre rodoviários não existe só uma vez ou outra na vida. (Depoimento de um motorista 16 do consórcio OTTrans em maio de 2016)

Na percepção dos motoristas entrevistados por não adquirirem nenhuma conquista significativa nos últimos anos – a análise das CCTs confirma esse dado – eles se sentem pouco representados pelo sindicato, a maioria diz-se manter-se sindicalizado por receio de sofrer um acidente ou penalidade e não ter o direito ao acesso ao serviço jurídico do sindicato.

Eu sou sindicalizado, certo, muita gente já disse para eu tirar meu nome, já deu vontade de tirar, mas eu penso assim, eu sou motorista, queira ou não queira uma acidente, eu sou sindicalizado, eu vou ter direito a um advogado, se eu não for sindicalizado, eles vão botar dificuldade, então como eu sou motorista eu preciso ainda ficar alimentando. Mas muitos colegas não são... (Depoimento do motorista 3 do CSN, 12 anos de empresa, 38 anos, entrevista realizada em abril de 2015)

O indicador que nos ajuda a compreender esse sentimento dos motoristas foi proposto por Druck (2010), que é a perda das identidades individual e coletiva, ou seja, por conta do isolamento e da perda de enraizamento, dos seus vínculos entre colegas, de uma perspectiva de identidade coletiva, resultantes da descartabilidade, da desvalorização e da exclusão, são condições que afetam decisivamente a solidariedade de classe, destruindo-a pela desumana concorrência que se desenvolve entre os próprios trabalhadores (DRUCK; OLIVEIRA; SILVA, 2010).

Todos esses fatores terminam por caracterizar a falta de representação ou a falta dela em relação ao sindicato dos rodoviários da Bahia, que se expressam nas falas dos trabalhadores. De acordo com os entrevistados, na sua grande maioria, relataram não se sentir representados pelo

sindicato ou consideram que ele deveria ser mais atuante, além de serem contrários aos valores das taxa sindicais:

Não sou sindicalizado, odeio o sindicato é a mesma coisa que você tá pegando a comida e dando a cobra. Fico afastado deixo aí pro sindicato porque o que tem mais ali é blá blá blá pra enganar besta. Você vai colocar sua vida em risco enquanto eles estão lá tudo reservado olhando tudo na telinha tomando drinque. Eu fico em casa esperando. (Depoimento do motorista 13 do consórcio Salvador Norte, 6 anos de empresa, 37 anos, entrevistado em Maio de 2016)

Outro motorista declara que “umas das maiores revoltas dos rodoviários é com o sindicato”. Porque segundo ele, ao ser sindicalizado eles pagam uma taxa mensal correspondente a um dia de salário e o sindicato não tem uma atuação satisfatória. Para ele, o sindicato deveria proporcionar um clube recreativo de grande porte e o motorista deveria ser tratado de forma mais digna. Esse motorista acrescentou que considera que os motoristas de ônibus são tratados como indigentes, como cachorro, já que, na sua visão o sindicato não tem a atuação devida.

Em entrevista com o atual presidente do sindicato, ele informou que a falta de estudos sobre a categoria faz com que eles não tenham subsídios para cobrar mudanças, é necessário dados para comprovar o desgaste profissional junto aos patrões. Esse cenário se aprofunda devido às conquistas já alcançadas que impedem avanços nas negociações atuais.

E a gente tem, termina se travado muitas barreiras. Nós estamos a mais de um ano provocando a Fundacentro pra que a fundacentro faça um estudo sobre todas as funções de trabalho da categoria e ainda não conseguimos, né concretizar, com o máximo de boa vontade que a Fundacentro tenha mas ainda não conseguimos colocar esse estudo em prática essa pesquisa para que a gente tenha subsidio técnico para que a gente possa até, nossa luta seja uma luta mais consistente, tenha mais consistência para que a gente possa provar realmente a situação do trabalho da categoria. Por incrível que pareça esse estudo comece a se fazer semana que vem, entendeu...então a gente está considerando isso como um grande avanço, que a gente tá muito no “olhometro” de vê pela visão mas não tem aquela... os dados, então agora você até vão ter na Fundacentro depois desse estudo vai ter lá uma base que a gente espera que a Fundacentro faça a pesquisa de ruído, de calor, de trepidação, que tudo isso são três coisas que afetam a saúde do trabalhador. (...) então são esses dilemas que nos temos hoje... nas lutas (...). (Entrevista concedida em abril de 2016)

A luta mais recente do sindicato é pelo pagamento de participação nos lucros e redução da jornada de trabalho. O sindicato, como instrumento de luta dos trabalhadores, é importante tendo em vista as condições atuais de trabalho a que são submetidos, porém seus movimentos muitas vezes são desmoralizados pela mídia local perante a sociedade. Quando se encerra um período de greve, por exemplo, segundo os motoristas eles só “falta apanhar dos passageiros”.

O que gera dificuldades nesse caso para deflagrar uma greve já que não tem apoio da população. Esta falta de apoio vem exatamente da criminalização do movimento e da importância que o sistema tem para o deslocamento das pessoas. Portanto precisam ser considerados os fatores que motivam a resistência dos trabalhadores para legitimar seus instrumentos de luta.

Chama a atenção, por outro lado, a necessidade de realização de um estudo por parte do sindicato que permita encaminhar as pautas relativas à saúde do trabalhador no processo de negociação coletiva, já que o cenário atual provavelmente está relacionado com um processo de familiarização e até banalização da precariedade dessas condições de trabalho.

6.10 O OLHAR DA ARTISTA

Para corroborar com essa descrição sobre o trabalho do motorista, consideramos relevante entrevistar de Lilian Moraes, artista plástica que, no período de 30 de junho a 03 de agosto de 2015, na Galeria Mansarda do Palacete das Artes expôs seu trabalho com título “Bolo no buzú!”⁴⁹. Sua exposição trata da realidade do ônibus em Salvador, a partir de vinte telas que compartilharam com o público as experiências diárias de uma parte da população. A artista, segundo Francisco Maia o curador da exposição, transformou o que poderia ser um caos, os problemas de um sistema de transporte público deficitário, em material para experimentações pictóricas, que podem ser consideradas crônicas visuais. Apesar de não ter tido contato com essa pesquisa, o depoimento da artista concedido em 2015, complementa muitos dados já demonstrados anteriormente.

Em entrevista para esta pesquisa Lilian diz que iniciou sua pesquisa em 2011.

Engraçado, por incrível que pareça não foi por nenhum motivo do mal, nem de mal estar, nem porque eu achava que o ônibus era um ambiente hostil, agressor, nada disso. Muito pelo contrário, quando eu vim embora para Salvador, há 25 anos, eu pegava muito ônibus, 26 anos atrás, eu pegava muito ônibus então eu ia trabalhar de ônibus, voltava de ônibus, eu ia para estudar de ônibus, aquela coisa toda como todo mundo faz, ou pelo menos 90 %, 80% da população de Salvador. E era um prazer enorme quando eu via o meu ônibus e eu ficava feliz da vida, era uma sensação assim

⁴⁹ Buzú – nome como é conhecido popularmente o ônibus pelos baianos.

de quando se vê um namorado: “ele chegou”. Então eu entrava, e eu falo muito então pra viagem ficar curta eu puxava assunto com quem estivesse do lado. Então pra mim o ônibus era prazeroso. Então como eu fiquei assim, um ano meio isolada sem conhecer as pessoas e andando de ônibus aquela coisa toda, eu aos domingos e aos sábados eu pegava meu “buzu” e ia sozinha para praia. Então o ônibus pra mim era uma liberdade, era sinônimo de liberdade, era sinônimo de poder e eu vou pra onde eu quiser. Então a vinda pra Salvador eu me senti livre.

Segundo a artista, foram três anos de trabalho, quando ela pegava o ônibus na Pituba e circulava por alguns bairros. Em determinados bairros a artista chegou a ir mais de uma vez e a partir de conversas informais dentro dos ônibus foi construindo seus personagens. “À medida que eu conversava com alguém e que eu achava interessante o assunto, interessante a vivência aí eu transformava ele em personagem”, conta Lilian. Ao longo destes anos de pesquisa Lilian construiu uma visão sobre o cotidiano dos ônibus e do trabalho dos motoristas, muito coerente com o que foi abordado nesta pesquisa até o momento. Para ela:

(...) o motorista é uma viagem, tinham uns motoristas mal humorados esses que já estão em um nível de stress tão grande, dependia muito da linha. Quanto mais para periferia, quanto mais entrava na periferia mais ele mudava a fisionomia. É como se aquele ambiente hostil ou empobrecido ele acabava absorvendo aquilo, mais eu achava eles mais gentis nos bairros mais centrais, classe media, classe média alta. Entendeu?

Essa situação descrita acima se dava porque, segundo Lilian, o motorista é associado a questões negativas como o atraso da linha, dirigir com celular, avançar o sinal, dirigir em alta velocidade, tudo isso associado à exigência pelo cumprimento de horários, e pelo alto faturamento das catracas por parte das empresas que justificam a exigência como base para a manutenção da linha. Ela acredita que ao motorista é dito: “você precisa faturar, seu ônibus precisa faturar. Seu ônibus não está faturando. Então eu penso assim que o papel do motorista está voltado à venda”. Caracterizando o contexto de trabalho do motorista.

A artista relaciona a exposição não só à boa experiência que teve ao usar os ônibus quando veio morar em Salvador, estabelecendo com este uma relação de liberdade, mas também ao fato de que Salvador em suas propagandas privilegiarem ícones como o axé, o carnaval, a baiana e não privilegiar o povo. Neste caso, a exposição propõe dar um novo significado a estes símbolos do ponto de vista do cotidiano da população, que é no ônibus, Lilian diz “poxa, estrela é o povo. Eu quero que o protagonista do meu projeto seja o povo (...)”. Considerando que a população soteropolitana não é tão prestigiada pelo governo local. Quase todas as situações pintadas nas telas foram vivenciadas por ela como, por exemplo, a tela abaixo mostrando a ação da polícia em fazer revista aos passageiros. A utilização dos ônibus por políticos seria uma proposta da artista, não um caso real.



Lilian Moraes. Fotos retiradas de sites da internet.

A partir dessa experiência, Lilian pôde refletir sobre a situação do trabalho do motorista de ônibus que ela descreve da seguinte forma:

É totalmente estressor, muda o caráter desse profissional. Entendeu? Muda o caráter, ele se torna uma pessoa mais agressiva, na casa dele, na convivência dele, no meio dele, na família dele, não tem como não ser. Você consegue imaginar uma pessoa dirigir todo dia nesse engarrafamento, e ouvir gente reclamando o tempo inteiro, gente gritando, gente achando ruim e as vezes as pessoas encostam ali e vai pegando uma intimidade com o motorista e ele é um terapeuta. Está ali no fundo conversando, conversando e ele ali tendo que ter atenção. Porque ele precisa ser agradável, ser gentil, dirigir bem, fazer uma direção defensiva constantemente e é um santo. É o próprio santo. Mais para ele ser esse santo, eu lhe pergunto você que está nessa pesquisa, esse profissional ele tem um psicólogo 4 vezes no mês?

Ela acredita que o motorista precisa ter, no mínimo, quatro horas de terapia por mês, uma hora por semana no mínimo, com um psicólogo/terapeuta. Para ela, o motorista precisaria fazer uma terapia ocupacional, ou arte terapia, o que tornaria o motorista uma pessoa mais feliz e saudável. já que o trabalho pode ser adoecedor. Como terapeuta, ela faz uma observação acerca dos reflexos que adoecimento psíquico pode ter no cotidiano do motorista e da sua família.

A doença psíquica pior ainda, porque ele destrói a vida da família inteira. Quando ele tem uma doença ocupacional, LER ou qualquer coisa só prejudica a ele, agora você imagine uma empresa dessa, acaba prejudicando toda uma família. Porque essa pessoa vai chegar em casa, ele vai barbarizar com seus filhos, com sua mulher, ou para relaxar ele usa como terapia o álcool. Para mim o que eu vi que seria, duas coisas, é um ambiente infernal para o motorista. Porque a pessoa passa uma hora e meia no ônibus e aí só no outro dia, mais ele não. São todos os dias, certo.

E acrescenta:

(...) Tudo sobre o motorista, é uma sobrecarga sobre tudo. Para no ponto, se não para no ponto, se chegou atrasado, se deixou entrar alguém, se alguém está brigando, se alguém está gritando. Tudo o motorista tem... como é que um cara desse não tem que ter um psicólogo, um terapeuta uma vez na semana.

Segundo ela, os dias de chuva são os mais difíceis para o motorista e para o usuário, não só pelo aumento do congestionamento, mas também por causa da elevação da temperatura dentro do veículo, que trafega com as janelas fechadas, conforme retratou na tela abaixo.



Lilian Moraes. Fotos retiradas de sites da internet.

Mas a artista também vivenciou o aspecto positivo do cotidiano dentro do ônibus, que são as linhas onde as pessoas se conhecem por ter a mesma frequência de dias e horários em linhas semelhantes. Com isso, se estabelece um vínculo, uma compreensão, uma amizade entre aquelas pessoas e o motorista. “Que eu vi muito isso, quando eu vi aniversário em ônibus, festa de réveillon, festa de Natal, até amigo secreto”, como retratou na tela abaixo:



Tela "Bolo no Buzú" Fonte: foto retirada de sites de busca.

Outro ponto positivo que ela percebe é o acesso de artistas de rua nos ônibus, essa realidade cria uma "boa imagem do buzu" e inibe assaltos. Esse acesso é facilitado pelos motoristas, já que as empresas proíbem pessoas não autorizadas (passageiros pagantes, gratuidades e ambulantes credenciados) a entrar nos ônibus.



Tela retratando os artistas no “buzu”. Fonte: foto retirada de sites de busca.

Na entrevista com os motoristas, ficou claro também que mesmo nesse cenário conflituoso e complexo eles desenvolvem estratégias para lidar e oferecer à população um bom serviço.

Tenho alguns problemas com os passageiros, mas eu tiro de boa. Eu procuro ser amigo de todos eles entendeu? Apesar de que tem passageiro que não gosta da gente, mas fazer o que? Eu procuro atender bem o passageiro, procuro não deixar no ponto, o carro tá cheio como for, só se não tiver como botar passageiro aí eu passo direto. (Motorista CSN em maio de 2015)

Tem pessoas que vão dizer, “pô aquele motorista é legal”, eu vou com ele todo dia. Eu digo a você eu tinha amizade, minha filha quando nasceu ela ganhou presente de várias pessoas, passageiros até que eu não tinha muito contato. Que a gente brincava, eu dizia “olha, se eu receber uma ligação que minha mulher tá parindo eu vou com vocês tudo viu!” (risos) Você vê que eu tenho saudade disso, era a época que eu gostava de ser motorista, porque eu gosto de dirigir entendeu?! Eu gosto, me sinto bem, eu não gosto atualmente do que eu faço devido as situações geradas e é carregar passageiro. Não agravando a todos mas dirigir (...)

Para Silveira, (et. al, 2014), fatores como gostar de dirigir, o trabalho em si e os colegas de trabalho influenciam positivamente na situação de trabalho do motorista. Existem fatores considerados positivos e que geram satisfação no seu trabalho como o reconhecimento dos passageiros e aqueles provenientes da chefia, pois estimula sua autoestima e a satisfação com o próprio desempenho (PETTENGILL, 2010). E Lilian acrescenta concluindo que cada um dos ônibus é uma crônica, já que carrega em si diversas histórias e vivências específicas.

7 CONCLUSÃO

A partir da trajetória de configuração dos fatores de precarização social do trabalho do motorista de ônibus rodoviário urbano de Salvador, foi possível constatar a existência de uma relação efetiva da organização do trabalho com o adoecimento físico e mental. A profissão de motorista, em que pese os aspectos considerados motivadores, principalmente no início do exercício da profissão, pelos seus ocupantes, atingiu um nível de precariedade tão significativo que tornou o trabalho desgastante, arriscado e adoecedor. Esse desgaste físico e mental a que está submetido o motorista deve-se à sobreposição de fatores de pressão que vai desde o equipamento, o modelo de gestão, passando pela mobilidade urbana, até a relação com os usuários e o contexto social de violência. O motorista se torna o “gerente da empresa” no locus de trabalho, ou seja, ele gere o serviço de transporte sendo responsável pelo seu funcionamento dentro dos padrões estabelecidos pela empresa e pela prefeitura e ainda é responsável por cumprir sua função de dirigir dentro das especificações estabelecidas pelos órgãos que fiscalizam seu trabalho.

Todos esses fatores terminam por gerar riscos de acidentes, e se refletem no seu desempenho em especial na sua conduta em relação aos passageiros e no respeito às regras de trânsito. A realidade se estabelece como se homem e máquina estivessem integrados, indissociados a ponto da sobrecarga de atividades não ser percebida, pelo motorista, como um fator de pressão sobre seu trabalho. Reflexos dessa vivência foram percebidos nos relatos exaltados de experiências, no silêncio diante de algumas perguntas, no olhar de tristeza, mas que não foi possível explicitar através da fala, objetivamente são expressões que não se encontram no discurso. Ao lado dessas percepções é também possível afirmar que existe uma familiarização em relação ao adoecimento. É como se eles se auto-percebessem como “super-homens” no seu trabalho, na sua família, e não admitissem sentir dor ou qualquer incômodo, a menos que fossem bastante evidentes como o caso de problemas crônicos de coluna, de pressão arterial elevada ou até mesmo doenças psíquicas graves. Esse é o denominado “recurso à virilidade”, traduzido no “eu aguento” descrito por Vieira (*apud* DEJOURS, 1987), que termina por funcionar como uma estratégia de defesa contra a ansiedade.

A precarização social do trabalho do motorista e os impactos na saúde desses trabalhadores têm implicações para toda a população, dado o papel central do transporte coletivo como condição de trabalho, principalmente para as classes populares, portanto ao se

destacar sua importância social dentro da sociedade ressalta-se de forma mais evidente o caráter também social da sua precarização. Ou seja, o motorista, ao suportar sobre si as desestruturas sociais, do trânsito, das vias, do modelo de gestão adotado pela prefeitura, e a precarização do seu trabalho ser um reflexo da baixa qualidade de vida nas grandes cidades impacta na vida de outros trabalhadores então o caráter social da precarização do trabalho do motorista reflete na vida das cidades. Com a melhoria dessa condição de trabalho, o conjunto da população seria beneficiado, ratificando a sua relevância social para os usuários do transporte coletivo e demais cidadãos.

A complexidade de fatores precarizadores do trabalho do motorista urbano em Salvador denota uma desqualificação significativa desse posto de trabalho, o que, provavelmente, gera uma baixa autoestima e um sentimento de desvalorização ao qual ele reage com comportamentos de risco para si mesmo e para a população. O cansaço extenuante, o medo da violência urbana e a irritabilidade decorrente terminam por provocar, provavelmente, os maus tratos aos passageiros, a direção insegura e os riscos de acidentes. Isso coloca a sua saúde e sua vida em risco, assim como, dos passageiros, dos demais motoristas, dos pedestres, configurando um conjunto de fatores de pressão em um círculo vicioso de precarização social do trabalho conforme resume a figura abaixo:

CICLO VICIOSO DA PRECARIZAÇÃO SOCIAL DE TRABALHO



1. Diagramação Tássia Nascimento
 2. DesigneEric Belinelli
- Fonte: Elaboração Própria, 2017

Um efeito perverso desse ciclo vicioso é que o motorista se torna um depósito dessas tensões e contradições com a tendência a ser culpabilizado pelas mazelas do sistema. Desgastado pela característica do equipamento, pelo modelo de gestão do trabalho e pela violência urbana, ele se vê também rejeitado pela população na maioria das vezes. Dessa forma, a invisibilidade que lhe confere o capital e o modelo de gestão se concretiza no exercício prático, cotidiano da sua função. Frustrado, sem identidade, doente, só lhe resta devolver toda essa agressão, não sob forma de resistência à lógica do capital opressor, mas sob forma de maus tratos à população, e, em uma última análise, a si mesmo.

Observa-se nas políticas de gestão uma invisibilidade significativa uma vez que, estas não mencionam as condições de trabalho do motorista em suas formas de atuação. Esse modelo de gestão que tem em seu cotidiano os principais órgãos de fiscalização e controle com níveis de cobrança específicos sobre o trabalho do motorista tem repercussões sobre a percepção do trabalhador em relação ao seu trabalho e ao seu adoecimento e revela também um anseio desse

profissional por reconhecimento e pela valorização do seu trabalho. O motorista é considerado como parte dos insumos necessários para a manutenção do funcionamento do serviço de transporte que são disponibilizados à população, e um exemplo disso é o descaso e a falta de sensibilidade dos gestores explícita na deshumanização das condições de trabalho que caracterizam o cotidiano dos motoristas. A significativa discrepância entre o trabalho prescrito e o real, assim como o nível de detalhamento das tarefas, demonstram a não consideração das condições sociais reais de trabalho.

Torna-se evidente que a expectativa das empresas é o cumprimento da jornada no menor tempo e com maior quantidade de passageiros por viagem e não a qualidade e segurança na prestação do serviço. As exigências severas do poder público e da iniciativa privada operacionalizadas nos múltiplos mecanismos de supervisão e controle terminam por provocar um processo de desvalorização contínua do ser humano, o motorista, que é o elemento central de fundamental importância para o funcionamento do sistema de transporte.

Em síntese, a relação entre as condições de trabalho do motorista, as formas de gestão das empresas e o contexto social, permeado cada vez mais pela violência, impacta de forma importante na saúde dos trabalhadores. Considerando os múltiplos níveis de pressão aos quais ele está submetido, este impacto pode gerar uma autopercepção de desvalorização profissional, implicando o adoecimento e em distúrbios da convivência familiar. O nível profundo de precarização social do trabalho do motorista rodoviário urbano de Salvador vai sendo demonstrado pelo adoecimento físico e mental e pelo risco de acidente e morte, o que coloca esse posto de trabalho em questão quanto à possibilidade de um desempenho adequado, compatível com o grau de responsabilidade social.

Em que pese o contexto degradante do trabalho do motorista e da relação com os usuários, de forma contraditória, eles encontram um espaço para o afeto nas suas relações com os usuários do transporte através da realização de festas de aniversário, natal, réveillon, entre outras comemorações, dentro dos ônibus. Esse fato denota ser esse espaço e tempo de percurso de grande significado para ambos, para o bem e para o mal, no cotidiano das suas vidas, justificando assim a necessidade de uma atenção especial do poder público na sua configuração e na resolução da contradição entre o seu caráter público da atividade e a sua operacionalização pela iniciativa privada.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, N. D. V. Contemporaneidade x trânsito: reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano. *Psicologia, Ciência e Profissão*, 22(3), 62-69, 2002.

ANTUNES, R. As novas formas de acumulação do capital e as formas contemporâneas de estranhamento (alienação). *Caderno CRH*, Salvador, v. 15, n. 37, p. 23-46, 2002.

___; **DRUCK, Graça.** **A terceirização como regra?** *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, São Paulo, v. 79, n. 4, p. 214-231, out./dez. 2013.

ARAÚJO, M. do. S. C. de.; VIEIRA, S. B. Saúde mental e trabalho: estratégias dos motoristas de ônibus da cidade de João Pessoa frente à insegurança. Artigo. Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional da ABRAPSO. Rio de Janeiro, 2007

ARAÚJO, M. do. S. C. de. Saúde mental e trabalho: estratégias dos motoristas de ônibus frente à insegurança – João Pessoa, 2008. 148pg. Dissertação (Mestrado) – UFPb - CCHLA

ARAÚJO, L. A. S. de. A adoção de práticas de RH em empresas de Serviços: o caso das empresas do setor de transporte urbano por ônibus da região metropolitana do grande Natal – Natal, RN, 2005.

ASSUNÇÃO, A. A, SILVA, L.S. Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. *Cad Saúde Pública* 2013; 29(12):2473-2486.

BARCELOS, C. A.; BROETTO, K. N.; OLIVEIRA, M. A. B. de.; JUNIOR, N. G. Qualidade de vida e saúde dos motoristas de ônibus urbanos da Grande Vitória: uma análise da representação social do funcionário quanto à sua saúde e/ou adoecimento relacionados ao trabalho. In: *Anais do XIV Encontro Nacional da ABRAPSO*, Rio de Janeiro, 2007

BARROS, Alice Monteiro de. *Curso de Direito do Trabalho* – 9ª edição – São Paulo, Ltr, 2013.

BATTISTON, M.; CRUZ, R. M. e HOFFMANN, M. H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *Estud. psicol. (Natal)* [online]. 2006, vol.11, n.3, pp. 333-343. ISSN 1413-294X. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-294X2006000300011>.

BALBINOT, A. Caracterização dos níveis de vibração em motoristas de ônibus: Um enfoque no conforto e na saúde. 2001. Tese (Doutor em Engenharia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001. Disponível em:

<<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/2482/000320380.pdf?sequence=1>>. Acesso em 21/5/15

BOMFIM, A. S. V. **Entre a voz e o ouvido: o trabalho emocional e os impactos para a saúde dos trabalhadores do teleatendimento/telemarketing em Salvador.** – Salvador, 2009. 266 f.

BOMFIM; Gean Simas. **Rodoviários cruzam os braços: a greve que parou salvador por nove dias em 1990.** Monografia apresentada ao Curso de Graduação em História do Centro Universitário Jorge Amado - UNIJORGE, Salvador, 2016

BOURDIEU, P. *Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

CAREGNATO, Rita Catalina Aquino e MUTTI, Regina. **Pesquisa qualitativa: análise de discurso versus análise de conteúdo.** Texto contexto - enferm. [online]. 2006, vol.15, n.4, pp. 679-684. ISSN 1980-265X. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-07072006000400017>.

CASTEL, R. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário.* Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 1998

CASTRO, Pedro. *Greve, fatos e significados.* Editora Ática, 1986, p.46

CASTELLUCCI, Aldrin A. Silva. *Salvador dos operários: uma história da greve geral de 1919 na Bahia.* Salvador dos operários: uma história da greve geral de 1919 na Bahia, 2001. 134 p. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia Salvador, 2001, p.13

CHIZZOTTI, A. **A Pesquisa Qualitativa em ciências humanas e sociais: evolução e desafios.** Revista Portuguesa de Educação, 2003, 16(2), pp. 221-236 © 2003, CIED - Universidade do Minho

DUARTE, S. J. H.; MAMEDE, M. V. E ANDRADE, S. M. O. de. *Opções Teórico metodológicas em pesquisas qualitativas: representações sociais e discurso do sujeito coletivo.* Saúde soc. 2009, vol. 18, n.4, PP 620. ISSN 1984.0470. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-12902009000400006>.

DRUCK, G., FRANCO, T (org.), A preda da razão social do trabalho: terceirização e precarização / organizadoras Graças Druck e Tânia Franco; autores Ângela Borges... (et. Al.). – São Paulo: Boitempo, 2007

DRUCK, Graça; OLIVEIRA, L. P.; JESUS, S. C.. **Precarização Social do Trabalho no Brasil: o caso da vulnerabilidade dos jovens e dos sindicatos.** In: Thais Braga, Francisco Vidal e Laumar Neves. (Org.). **Trabalho em Questão - Série Estudos e Pesquisas.** Salvador: SEI, 2010, v. , p. 103-128.

DRUCK, Graça - Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? *Cad. CRH*, Salvador, vol.24, n.spe 1, p. 35-55, 2011.

DRUCK Graça Precarização e Informalidade: algumas especificidades do caso brasileiro, In : Roberto Vêras de Oliveira, Darcilene Gomes, Ivan Targino. (Org.). *Marchas e Contramarchas da Informalidade do Trabalho*. João Pessoa: Editora Universitária /UFPB, 2011.

DRUCK, Graça **TRABALHO, PRECARIZAÇÃO E RESISTÊNCIAS: novos e velhos desafios?** *CADERNO CRH*, Salvador, v. 24, n. spe 01, p. 37-57, 2011

ENGEL, T.G; SILVEIRA, D. T.(org.); Método de pesquisa. Coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

Ensaio de Junho / Organizado por Ivan Alex; Fotografias de Jonas Santos; Salvador: Editora Jornal da Chapada, 2014

FRASER, M. T. D. e GONDIM, S. M. G.; Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. *Paidéia* (Ribeirão Preto) [online]. 2004, vol.14, n.28, pp. 139-152. ISSN 0103-863X.

FERNANDES, B. “Nós não valemos nada!”: Uma análise sobre o processo de trabalho e subjetividade dos motoristas de ônibus de Curitiba. Universidade Federal do Paraná. 2013

FERREIRA JUSTINO. J.; PENIDO L. O.; (org.) Saúde mental no trabalho: coletânea do fórum de saúde e segurança no trabalho do Estado de Goiás / coordenação geral, Januário Justino Ferreira; coordenação científica, Laís de Oliveira Penido. – Goiânia: Cir.Gráfica, 2013.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Mélio Dicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980. p. 276

FRANCO T.; DRUCK G., SELIGMANN-SILVA E. **As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado**. *RBSO* vol 35 n 122 jul/dez. 2010

FRANCO, T. **Trabalho alienado; habitus & danos à saúde humana e ambientais: o trabalho entre o céu, a terra e a história**. Salvador, 2003. 275p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

FRANCO, T.; DRUCK, G. e SELIGMANN-SILVA, E.. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. *Rev. bras. saúde ocup.* 2010, vol.35, n.122, pp. 229-248.

FRANCO, T. Alienação do trabalho: despertencimento social e desrenraizamento em relação à natureza. *Cad. CRH* [online], vol.24, n.spe1, pp. 171-191. ISSN 0103-4979. 2011.

Garcia M., Tourinho R. **Salvador já tem em média um carro por família –** Disponível em < <http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/materias/1496755-salvador-ja-tem-em-media-um-carro-por-familia>>, Acesso em 26/11/2013

GIL, A.C.; Métodos e técnicas de pesquisa social - 6. ed. - São Paulo : Atlas, 2008.

GLINA, D. M. R., ROCHA, L. E. Saúde Mental do Trabalho: da teoria à pratica (org). São Paulo: Roca, 2010.

GONÇALVES, E. C. Constrangimentos no posto do motorista de ônibus urbano segundo a visão macroergonômica. Dissertação de mestrado em Engenharia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, 2003.

GORZ, A. A ideologia social do automóvel. In. Ludd, N. Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído/Ned Ludd, (org.); [tradução Leo Vinicius; ilustrações de Andy Singer]. -- 2. ed. rev. -- São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005. -- (Coleção Baderna).

HARVEY, D.; A condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola,1992.

LACAZ, F. A. de C. Qualidade de vida no trabalho e saúde/doença. *Ciênc. saúde coletiva* [online]. 2000, vol.5, n.1, pp. 151-161. ISSN 1678-4561. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-81232000000100013>.

LACAZ, F. A. de C. O campo da saúde do Trabalhador: Epistemologia, Desafios e Lacunas. In **O avesso do trabalho III. / Vera Luica Navarro e Edvânia Ângela de Souza Lourenço (org.) – 1ª Ed. SP.**

LEAL, G. da C. Perfis Urbanos da Bahia: os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os gallegos. Salvador: Gráfica Santa Helena: 2002

LEAL, G. da C. Salvador dos contos, cantos e encantos. / Geraldo da Costa Leal. - Salvador: Gráfica Santa Helena: Ano 2000

LEFEVRE, F.; LEFEVRE, A.M.C. Sujeito Coletivo, sociologia e Narratividade. 2014, Disponível em: <http://ipdsc.com.br/blog/2014/07/28/sujeito-coletivo-sociologia-e-narratividade-2/>.

LEFEVRE, F.; LEFEVRE, A.M.C. O sujeito coletivo que fala. *Interface (Botucatu)* [online]. 2006, vol.10, n.20, pp. 517-524. ISSN 1807-5762. <http://dx.doi.org/10.1590/S1414-32832006000200017>.

LEFÈVRE, Fernando. LEFÈVRE, Ana Maria Cavalcanti. O discurso do sujeito coletivo: Um novo enfoque em pesquisa qualitativa (desdobramentos). Caxias do Sul: EDUCS, 2003.

MENDES, R.; DIAS, E. C.; Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. Rev. Saúde Pública [online]. 1991, vol.25, n.5, pp. 341-349. ISSN 0034-8910.

MENDES, L. R. Condições de trabalho no transporte coletivo: desgaste e responsabilidade do motorista de ônibus. ENEGEP (Belo Horizonte), 1997. Disponível em <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP1997_T2403.PDF>. Acesso em: 24/3/15.

MENDES, A. L. de A.; MORAES, L. F. R. de. Situação de trabalho e estresse ocupacional: um estudo de caso com motoristas de transporte urbano por ônibus. ENANPAD, 2001.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). Pesquisa social: teoria, método e criatividade. 29. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010. (Coleção temas sociais). Resenha disponível em <https://mariogaudencio.wordpress.com/2013/01/02/maria-cecilia-de-souza-minayo/>

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Pesquisa social : teoria, método e criatividade. 23. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

MIRANDA, C.R., DIAS, C.R., AMORIN, M.G.L, Garagens de empresas de ônibus: uma proposta de ação preventiva na área de segurança e saúde no trabalho. Disponível em: www.saudeetrabalho.com.br/download/garagens-carlos-miranda.doc, 2000, Salvador. Acesso em 10/03/15.

MOURA N, A. B. Nível de atividade física em trabalhadores do transporte coletivo urbano da cidade de Pelotas/RS. 2011. 58f. Projeto de Pesquisa (Mestrado) – PPGEF. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas/RS.

MULLER, C.; MURÇA, M.C.R - Transporte coletivo urbano:uma análise de demanda para a cidade de Salvador. Disponível em http://www.academia.edu/2769338/Transporte_coletivo_urbano_uma_analise_de_demanda_para_a_cidade_de_Salvador, acesso em 26.11.2013

NAVARRO, V. L., LOURENÇO, E. A. DE S. (org.). O Averso do Trabalho III: saúde do trabalhador e questões contemporâneas. 1.ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

NERI, M; SOARES, W. L. e SOARES, C. Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. *Cad. Saúde Pública* [online]. 2005, vol.21, n.4, pp. 1107-1123. ISSN 1678-4464. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-311X2005000400013>.

OLIVEIRA, A. C. F. de; PINHEIRO, J. Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. *Psicol. estud.* [online]. 2007, vol.12, n.1, pp. 171-178. ISSN 1807-0329. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-73722007000100020>. Acesso em 18/05/15

OLIVEIRA, M. A. S. de. A dialética prazer-sofrimento no trabalho de motoristas rodoviários de passageiros. Disponível em: <http://www.redepsi.com.br/portal/modules/smartsection/item.php?itemid=105> . Acesso em: 21/5/15

OLIVEIRA, A. C. F. (2003). Indicadores associados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus da cidade de Natal. Dissertação de mestrado Não-Publicada, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

OLIVEIRA, R. Incidência de Sintomas de Dores e Desconforto Osteomusculares em Motoristas de Ônibus Urbano de uma Empresa de Transporte Coletivo da Cidade de Curitiba. Artigo publicado no site da SEFIT (Empresa especializada em Ginástica Laboral, Análise Ergonômica e Ergonomia de Curitiba Paraná. Disponível em: <http://www.sefit.com.br/artigos-tecnicos/incidencia-de-sintomas-de-dores-e-desconforto-osteomusculares-em-motoristas-de-onibus-urbano-de-uma-empresa-de-transporte-coletivo-da-cidade-de-curitiba/>. Acessado em 21/05/15.

PAES-MACHADO, E.; LEVENSTEIN, C. Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. Cadernos de Saúde Pública, n. 18, vol. 5, p. 1215-1227, 2002.

PEREIRA J. C., Fadiga em motoristas de ônibus urbano: estudo de caso. 2004. 75 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). PPGEP / UFSC, Florianópolis.

PETTENGILL, E. C. da F. C. Qualidade de Vida no Trabalho: A fala dos motoristas de ônibus Urbano. Universidade Católica Dom Bosco. Dissertação de Mestrado. Psicologia. Campo Grande. MS, 2010.

QUINTANILHA, L. O importante é o caminho. Revista Vida Simples. Ed 150, SP. Set. 2014, artigo.

ROSSI, M. M. Influência da perda auditiva na qualidade de vida de motoristas de ônibus aposentados. São Paulo. Tese (doutorado) -Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Programa de Patologia, 2011.

SANTOS, E. A. De que adoecem e Morrem os Motoristas de Ônibus? Uma Revisão da Leitura. Rev. Bras. Med Trab., Belo Horizonte. Vol.1 N°2 p. 38-147. Out-Dez – 2003

SANTOS, Jaciara. De cá para lá em Salvador: reportagem-história da mobilidade urbana na primeira capital do Brasil. Salvador: Viver Projetos Editoriais, 2011.

SANTOS, J.L. Desafios para a Mobilidade da Região Metropolitana de Salvador – Bahia. Disponível em: <http://www.nossasalvador.org.br/site/colunas/153-desafios-para-a-mobilidade-da-regiao-metropolitana-de-salvador-bahia>, Trechos do trabalho apresentado no 4º Congresso de Infraestrutura de Transportes, 2010, SP.

SANTOS, O. B.; Indicadores de Mobilidade Urbana: Uma avaliação da sustentabilidade em áreas de Salvador – Bahia – Salvador, 2009.

SAES, Alexandre Macchione. **Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930)**. *Rev. Bras. Hist.* [online]. 2007, vol.27, n.54, pp. 219-238. ISSN 1806-9347.

SELIGMANN-SILVA, E. Crise econômica, trabalho e saúde mental. In: Seligmann Silva, E; Steiner, M. H. C. F.; Silva, M. C. **Crise, trabalho e saúde mental no Brasil**. Santos: Traço editora e Distribuidora Ltda, 1986, p. 1-159.

SELIGMANN-SILVA, Edith; BERNARDO, Márcia Hespanhol; MAENO, Maria; KATO, Mina. **Saúde do Trabalhador no início do século XXI**. *Rev. bras. saúde ocup.* [online]. 2010, vol.35, n.122, pp. 185-186. ISSN 0303-7657.

SELIGMANN-SILVA, E. Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo. São Paulo:Cortez, 2011

SENNETT, R. A Corrosão do Caráter – as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo, RJ, Ed Record, 2011

SILVEIRA, C. A.; ROBAZZI, M. L. do C. C.; MARZIALE, M. H. P.; DALRI, M. C. B. **Acidentes de trabalho e trânsito entre motoristas atendidos em serviço de emergência**. *Rev. Enferm. UERJ*;13(1):44-50, jan.-abr. 2005. tab.

SILVEIRA, L. S. da; ABREU, C. C. de e SANTOS, E. M. dos. **Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN**. *Psicol. cienc. prof.* [online]. 2014, vol.34, n.1, pp. 158-179. ISSN 1414-9893. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1414-98932014000100012>.

SILVA, A., Günther, H. (2004). **O que pode estressar os motoristas de ônibus?**Revista dos Transportes Públicos. Ano 26, n, 101, p.97-107.

SOUZA, M. de F. M. e SILVA, G. R. da **Risco de distúrbios psiquiátricos menores em área metropolitana na região Sudeste do Brasil**. *Rev. Saúde Pública*[online]. 1998, vol.32, n.1, pp. 50-58. ISSN 0034-8910. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-89101998000100007>.

SOUSA, A.F. **Estresse ocupacional em motoristas de ônibus urbano: o papel das estratégias de coping**. – Dissertação (Mestrado) – UFBA, FFCH, Departamento de Psicologia Salvador:s.n. 2005. 176p.

TAVARES, F. de A. **Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus** [manuscrito] - 2010. 88 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Psicologia.

TRINCHÃO, G. M. C. **O parafuso: de meio de transporte a cartão postal/** Gláucia Maria Costa Trainchão. – Salvador: EDUFBA, 2010.

TRIVIÑOS, A. N. S., Introdução à pesquisa em ciências sociais : a pesquisa qualitativa em educação / Augusto Nivaldo Silva Triviños. --São Paulo : Atlas, 1987.

THOMPSON, Edward Palmer. A formação da classe operária inglesa: A árvore da liberdade v. 2. A maldição de Adão v. 3. A força dos trabalhadores. Paz e Terra, 2001. tradução de Denise Bottman

TOURINHO, N. Chefia, liderança e relações humanas. Belém: FIEPA (Federação das Indústrias do Estado do Pará), 198, p.58

UZÊDA J.A. O aguaceiro da modernidade na cidade do Salvador 1935-1945. UFBA; FFCH; PPGH. Tese de Doutorado. Salvador, 2006. 314pg.

VARGAS, N. Gênese e difusão do taylorismo no Brasil. Revista Ciências Sociais Hoje, São Paulo, Anpocs/Cortez - 1985

VIEIRA, D. Alienação no trabalho docente? O professor no centro da contradição. Salvador: Quarteto, 2015

_ Revolução no trabalho? O caso do repensar: uma experiência única de mudança organizacional no Brasil/ por Denise Vieira da Silva Lemos, Salvador – Núcleo de Psicologia social da Bahia, 2003.

ZANELATO, L. S.; OLIVEIRA, L. C. de. Fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano. In: II Seminário Internacional de Pesquisa e Estudos Qualitativos: a pesquisa qualitativa em debate, 2004, Bauru-SP. Disponível em: <http://www.sepq.org.br/sites/peq/pdf/poster1/08.pdf>.

BRASIL, Lei 13.103. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm . Acesso em 06.09.2016.

DIAS, Angela. Entrevista ao Bahia Notícias. Disponível em <http://www.bahianoticias.com.br/saude/entrevista/325-a-gente-tira-da-funcao-relata-coordenadora-do-inss-sobre-motoristas-039-estressados-039.html>. Acesso em 04/2014.

Motorista é obrigado a pagar multa à prefeitura de Salvador por questionar funcionário.

Disponível em: <http://radiodagentefm.com/desabafo-motorista-de-onibus-e-obrigado-a-pagar-multa-a-prefeitura-de-salvador-por-questionar-educacao-de-funcionario/>

Onibus incendiados chega a 470 em Todo país neste Ano. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/08/1504052-numero-de-onibus-incendiados-chega-a-470-em-todo-o-pais-neste-ano.shtml>. Acesso em 08/2015

Site da campanha contra ataques a ônibus - <http://onibusbrasil.com/blog/2014/10/30/eu-nao-mereco-ser-queimado/>. Acesso em 05/2015

Motorista é controlado por novo aplicativo: <http://www.correio24horas.com.br/detalhe/noticia/controlado-por-novo-app-motorista-que-mudar-intinerario-sera-multado/?cHash=0f2c9496766c16eff6453f672b030467> Acesso em 05/2015

Motoristas e cobradores sofrem com problemas de saúde no Grande Recife. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/09/motoristas-e-cobradores-sofrem-com-problemas-de-saude-no-grande-recife.html> Acessado em 05/09/2013.

Greves são essenciais para democracia. Juiz Jorge Souto Maior entrevista para Terra Magazine no Jornal do Terra; por Sergio Rodas Oliveira disponível em :

<http://terramagazine.terra.com.br/blogterramagazine/blog/2014/05/23/greves-sao-essenciais-para-democracia-diz-juiz-do-trabalho/> 24.5.14

Nova lei para os motoristas profissionais é um grande retrocesso. Disponível em: http://www.psolnacamara.org.br/lidpsol/index.php?option=com_content&view=article&id=2642:nova-lei-para-os-motoristas-profissionais-e-um-grande-retrocesso&catid=17&Itemid=12, acesso em 30/04/14

Pitta P. **Dia Nacional de Luta: rodoviários param nesta quinta até 8h** – Publicada em 10/07/2013, disponível em: <http://atarde.uol.com.br/materias/imprimir/1517183>. Acesso em 15.09.2013

Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 2.587 de 03 de Janeiro de 2013; http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm

2ª Política Nacional de Mobilidade Urbana: <http://www.pac.gov.br/cidade-melhor/mobilidade-urbana/ba> - acessado em 18/4/14.

Licitação do transporte de Salvador cria tensão entre governo e prefeitura: <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2014/07/licitacao-do-transporte-de-salvador-cria-tensao-entre-governo-e-prefeitura.html> Atualizado em 12/07/2014

PL 4330 institucionaliza a burla, diz Ricardo Antunes. Disponível em <http://www.unicamp.br/unicamp/ju/624/pl-4330-institucionaliza-burla-diz-ricardo-antunes> Acessado em 8/5/15.

Terceirização, PL 4330 e o golpe cínico. Por *Vitor Araújo Filgueiras*. Disponível em <http://brasildefato.com.br/node/31837>. Acessado em 08/05/15.

Tentativa de burlar direitos trabalhistas se manteve no decurso da história. Entrevista especial com Graça Druck, Disponível em <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/541947-tentativa-de-burlar-direitos-trabalhistas-se-manteve-no-decurso-da-historia-entrevista-especial-com-graca-druck> Acessado em 8/5 /15.

Salvador: Cidade ganha ônibus big brother . A Tarde online. Salvador, 5 Jan. 2005. Disponível em: http://www.milbus.com.br/revista_portal/revista_cont.asp?2676 Acessado em 26/05/15.

Críticos de projeto sobre caminhoneiros denunciam piora nas leis trabalhistas. Câmara Notícias. 24 Abr. 2014. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/466957-CRITICOS-DE-PROJETO-SOBRE-CAMINHONEIROS-DENUNCIAM-PIORA-NAS-LEIS-TRABALHISTAS.html>. Acessado em 29/05/2015

<http://mobsalvador.blogspot.com.br/> (18.5.15)

<https://www.leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/1997/1180/11792/decreto-n-11792-1997-altera-o-regulamento-do-servico-de-transporte-coletivo-por-onibus-e-da-outras-providencias> (18.5.15)

<http://www.portaldoeempreendedor.gov.br/legislacao/sociedade-de-proposito-especifico-spe> 18/5/15

Sites oficiais acessados:

Site da ABEMTRO: <http://www.abemtro.com.br/> Acesso em Abril de 2015

Site da Previdência Social: <http://www.previdencia.gov.br> Acesso em Abril de 2015

Associação de empresas de Transporte: <http://www.ntu.org.br> Acesso em 05/2015

Movimento do Passe Livre: <http://saopaulo.mpl.org.br/> Acesso em 05/2015

ABETRAN:

http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=12&Itemid=26 Acesso em 05/2015

Ministério do Trabalho e do Emprego (Br). Classificação brasileira de ocupações [site de Internet]. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br> Acesso em 05/2015

9 ANEXOS

ANEXO I - MODELOS DAS ENTREVISTAS

ANEXO II - LISTA DE ATIVIDADES DO MOTORISTA SEGUNDO O M.T.E (Ministério do Trabalho e Emprego)

ANEXO III - RELAÇÃO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS SALVADOR E DIVISÃO DOS CONSÓRCIOS

ANEXO I - MODELOS DAS ENTREVISTAS

TERMO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

PROGRAMA DE PÓS - GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

PROJETO DE PESQUISA: MOTORISTAS DE ÔNIBUS: PECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO E IMPLICAÇÕES PARA A SAÚDE.

Pelo presente documento, declaro ter conhecimento dos objetivos e dos métodos deste estudo, que me foram apresentados pelo pesquisador abaixo nomeado. Estou informado (a) de que, se houver qualquer dúvida a respeito dos procedimentos adotados durante a condução da pesquisa, terei total liberdade para questionar.

Meu consentimento está fundamentado na garantia de que as informações apresentadas serão respeitadas e de que o meu nome não será divulgado e que todas as informações individuais terão o caráter estritamente confidencial.

Ao assinar este termo, passo a concordar com a utilização das informações para à análise da pesquisa, salvaguardando as diretrizes universalmente aceitas da ética na pesquisa científica, desde que sejam respeitadas as restrições acima elencadas.

O pesquisador responsável por este projeto de pesquisa é a mestranda Tássia Cristina Palma Sampaio Nascimento, que poderá ser contatado pelo telefone 55 71 987721396.

Salvador.....de.....de 2016.

Nome: _____

Assinatura: _____

MODELO DE ENTREVISTA - MOTORISTA

Este estudo visa à análise das condições de trabalho e saúde dos motoristas rodoviários urbanos de Salvador e tem o objetivo de integrar estudos realizados no Mestrado em Ciências Sociais da UFBA (Universidade Federal da Bahia).

Não é necessária a sua identificação.

Entrevista

Dados Socioeconômicos:

1. Idade
2. Estado Civil
3. Tem filhos? Quantos? Quais idades?

Relação de Trabalho:

4. Como você começou nessa profissão? Como foi a escolha pela profissão de motorista?
5. Há quanto tempo trabalha como motorista?
6. Há quanto tempo trabalha nesta empresa?
7. O que faz você permanecer neste emprego? (Pontos positivos.)
8. Há diferença de gestão entre as empresas?
9. Como é o treinamento para ser motorista? É útil?
10. O que você acha do trabalho do SEST SENAT? O que ele faz?

Condições de trabalho:

11. Qual é o roteiro que você faz? O que acha desse roteiro?
12. Descreva um dia em seu cotidiano.
13. Como é dirigir dentro de um final de linha de um bairro?
14. Você conta com pontos de apoio em sua jornada de trabalho?
15. O que você acha da carta horária? (tempo para fazer as viagens)
16. O que você acha da carga horária? (turno total de trabalho)
17. Você faz hora extra? (ver frequência)
18. E a volta pra casa, como é? (Caso de turno que terminem de madrugada)
19. Como você vê o ônibus como local de trabalho? (movimento, calor, vibração, passageiros)
20. Quais os fatores que mais incomodam dentro do ambiente interno do ônibus?
21. Como é a relação com o cobrador? E com os outros colegas de empresa? Em que momento encontra esses colegas?
22. Como você se sente nos engarrafamentos? De que forma interfere no seu desempenho?
23. Como é sua relação com os usuários? Relate a situação mais difícil vivenciada por você.
24. Quais são os equipamentos de controle do seu trabalho? (GPS)
25. Como você lida com a questão da velocidade?
26. Quais os riscos do trabalho do motorista?(acidentes, incêndios, assaltos, relação com a polícia)
27. Já foi assaltado alguma vez? Como foi? Quais as conseqüências?
28. Já sofreu algum acidente? Como foi que aconteceu? Quais as conseqüências?
29. Como se sente em relação a esses riscos?
30. Das atividades relacionadas abaixo, quais você consegue cumprir no seu cotidiano:

TRABALHO	PRESCRITO	REAL
A - VISTORIAR VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO	A.1 - Examinar níveis de óleo e água A.2 - Vistoriar funcionamento dos equipamentos internos do veículo A.5 - Conferir estatística da catraca A.9 - Examinar pneus	
B - VERIFICAR ITINERÁRIO DE VIAGENS	B.6 - Parar em locais pré - estabelecidos para embarque e desembarque B.9 - Relatar atrasos, acidente e incidentes	
C - CONTROLAR O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS	C.1 - Registrar saída e chegada do veículo C.7 - Aguardar embarque, acomodação e desembarque de crianças, gestantes, idosos, deficientes e pessoas com dificuldade de locomoção. C.8 - Impedir embarque de passageiros alcoolizados C.9 - Impedir embarque de animais C.10 - Impedir embarque de bagagens de risco	
D - TRABALHAR COM SEGURANÇA	D.2 - Verificar existência de pessoas ou animais embaixo do veículo após parada de longo tempo D.3 - Controlar data de renovação de carteira de habilitação e licenciamento do veículo D.5 - Examinar validade do extintor de incêndio D.8 - Prestar socorro aos passageiros D.10 - Telefonar para a companhia em caso de pane	
E - GARANTIR SEGURANÇA E CONFORTO DOS PASSAGEIROS	E.3 - Embarcar e desembarcar pessoas com dificuldades de locomoção E.6 - Iniciar o percurso no horário estabelecido E.7 - Controlar tempo de viagem E.8 - Cronometrar tempo de parada E.11 - Cumprir horário da rendição	
F - CONDUZIR ÔNIBUS	F.6 - Ultrapassar veículos com segurança F.8 - Respeitar faixa de pedestres F.9 - Observar sinalização de trânsito F.10 - Parar no semáforo vermelho F.13 - Parar o veículo próximo ao meio-fio	
G - ORIENTAR PASSAGEIROS	G.2 - Orientar sobre itinerário G.4 - Orientar sobre o ponto de embarque e desembarque G.7 - Orientar sobre regras de comportamento no interior do veículo G.9 - Solicitar liberação de lugares para gestante, idoso, deficiente físico e mulher com criança de colo	
H - CERTIFICAR-SE NA CONDUÇÃO DE ÔNIBUS	H.1 - Habilitar-se na condução de ônibus convencional, executivo, ônibus para deficientes físicos H.10 - Participar de cursos de atendimento ao cliente H.12 - Participar de cursos de primeiros-socorros H.13 - Participar de cursos de manutenção H.15 - Participar de cursos de prevenção de incêndio	

Relação com o sindicato:

31. Como é sua relação com o sindicato? Você é sindicalizado?
32. Como você percebe o sindicato na vida do motorista?
33. Você já participou de movimentos grevistas? Como foi?
34. E manifestações? Como foi?

Relação com a gestão:

35. Qual sua opinião sobre o trabalho dos fiscais das empresas?
36. E em relação aos fiscais da Transsalvador?
37. Como é feito o controle pela SEMOB?
38. Qual sua opinião em relação às mudanças com o novo Integra realizada pela prefeitura?

Relação com a saúde:

39. Você se sente valorizado pelo seu trabalho?
40. O que você faz no turno que não está trabalhando?
41. E nos dias de folga?
42. E nas férias?
43. Como é o seu sono?
44. Você sente dores ou mal estar? Se não, indique quais os sintomas abaixo você sente ou já sentiu e com qual frequência?

Sente incômodo no estomago.

Sente dor no peito.

Sente dores nas juntas.

Sente-se muito cansado.

Sente dores nas costas.

Sente dores de cabeça.

Sente contraturas ou formigamentos nos membros.

Sente tonturas.

45. Faz uso de alguma substância para manter-se acordado?
46. O que acha do plano de saúde?
47. Você acha que esses problemas de saúde tem relação com a sua profissão?

Relação Familiar

48. Como é o seu relacionamento com a família?
49. Você acha que seu trabalho interfere na família? Como?
50. Como a sua família percebe o seu trabalho?
51. Você deseja mudar de profissão? (se não, pontos positivos novamente / se sim, pontos negativos novamente)
52. E seus colegas, falam em mudar de profissão?
53. Gostaria que seus filhos fossem motorista de ônibus?
54. O que você mudaria nas condições de trabalho do motorista?

55. O que seria um trabalho ideal?

ENTREVISTA COM O MÉDICO TRABALHISTA – DR. DANTON RIBEIRO

Considerando de suma importância a visão de um profissional que lida diariamente com o tema trabalho/saúde dos motoristas de ônibus rodoviário urbano de Salvador, gostaríamos de saber:

- 1- Conte-nos um pouco da sua trajetória e em quais empresas o senhor atuou recentemente.
- 2 - Quais as doenças de maior incidência entre os motoristas?
- 3- Quais os motivos de maior incidência de afastamento dos motoristas? Existe algum controle estatístico por parte da empresa sobre os afastamentos?
- 4- Qual a principal ação que é realizada para amenizar o stress dos motoristas?**
- 5 - Em qual frequência são realizados os exames periódicos? Esses prazos ultrapassam o previsto na legislação, por quê?
- 5- Quais as principais reclamações que os motoristas fazem sobre a profissão (sob o ponto de vista da saúde)?
- 6- O que você indica como proposta de mudança para melhoria desta atividade no que tange a saúde?

ENTREVISTA COM REPRESENTANTE SINDICAL DOS TRABALHADORES E DAS EMPRESAS

1. Qual a visão do sindicato sobre o trabalho do motorista?
- 2. Quais são os riscos da profissão?**
- 3. Qual a atuação do sindicato na ocorrência de assaltos, incêndio, conflitos com a polícia?**
- 4. Quantos motoristas são representados pelo sindicato? (sindicalizados e não sindicalizados)?**
- 5. Quantas empresas são abrangidas? (SETPS)**
6. Quais as maiores dificuldades do sindicato?
- 7. O sindicato possui dados sobre acidentes, adoecimentos e afastamentos de trabalhadores?**

ENTREVISTA COM REPRESENTANTE DO CENTRO DE REABILITAÇÃO DO INSS

1. Qual sua visão em relação ao trabalho do motorista?
2. Qual papel do órgão em relação a esta categoria profissional?
3. Existem ações específicas?
4. Há estatísticas de afastamento?
5. Qual principal motivo de afastamento?
6. Em sua opinião como tem sido a postura das empresas e órgão fiscalizadores em relação aos adoecimentos dos motoristas?
7. Você teria alguma sugestão de mudança para melhoria das condições de trabalho do motorista?

ENTREVISTA COM REPRESENTANTE DA SECRETARIA DE TRANSPORTE

1. Qual a visão que a SEMOB tem em relação ao trabalho do motorista de ônibus em Salvador?
2. Como percebe os riscos de acidentes, assaltos e incêndios?
3. Quais as ações do órgão específicas para o motorista de ônibus?
4. Se não tiver ações no momento, se tem planos para implantar.
5. Qual impacto que essas ações têm ou terão no trabalho do motorista?

ENTREVISTA NO CESAT:

1. Qual a visão do órgão sobre o trabalho do motorista de ônibus.
2. Quais as ações do órgão específicas para o motorista de ônibus?
3. Se não tiver ações no momento, se tem planos para implantar.
4. Qual impacto que essas ações têm ou terão no trabalho do motorista?
5. Há estatísticas de acidente de trabalho e de afastamento?
6. Se sim. Qual principal motivo de afastamento?

ANEXO II - LISTA DE ATIVIDADES DO MOTORISTA SEGUNDO O M.T.E (Ministério do Trabalho e Emprego):

7824: Motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários;

Título: 7824-10 - Motorista de ônibus urbano

TRABALHO	PRESCRITO
A - VISTORiar VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO	<p>A.1 - Examinar níveis de óleo e água</p> <p>A.2 - Vistoriar funcionamento dos equipamentos internos do veículo</p> <p>A.3 - Examinar estado de conservação da parte interna do veículo</p> <p>A.4 - Conferir dados do painel de instrumentos</p> <p>A.5 - Conferir estatística da catraca</p> <p>A.6 - Inspeccionar carroceria</p> <p>A.7 - Verificar regulagem dos faróis</p> <p>A.8 - Conferir equipamentos e acessórios</p> <p>A.9 - Examinar pneus</p> <p>A.12 - Confirmar solicitação de reparo</p>
B - VERIFICAR ITINERÁRIO DE VIAGENS	<p>B.3 - Ler guias de ruas</p> <p>B.5 - Acompanhar motorista experiente</p> <p>B.6 - Parar em locais pré - estabelecidos para embarque e desembarque</p> <p>B.8 - Anotar dados do percurso</p> <p>B.9 - Relatar atrasos, acidente e incidentes</p>
C - CONTROLAR O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS	<p>C.1 - Registrar saída e chegada do veículo</p> <p>C.4 - Receber o pagamento da passagem</p> <p>C.7 - Aguardar embarque e acomodação de crianças, gestantes, idosos, deficientes e pessoas com dificuldade de locomoção.</p> <p>C.8 - Impedir embarque de passageiros alcoolizados</p> <p>C.9 - Impedir embarque de animais</p>




	<p>C.10 - Impedir embarque de bagagens de risco</p> <p>C.12 - Aguardar desembarque de crianças, gestantes, idosos, deficientes e pessoas com dificuldades de locomoção.</p> <p>C.13 - Prestar contas de valores recebidos</p>
D - TRABALHAR COM SEGURANÇA	<p>D.1 - Procurar auxílios mecânico e elétrico</p> <p>D.2 - Verificar existência de pessoas ou animais embaixo do veículo após parada de longo tempo</p> <p>D.3 - Controlar data de renovação de carteira de habilitação e licenciamento do veículo</p> <p>D.5 - Examinar validade do extintor de incêndio</p> <p>D.6 - Realizar pequenos reparos no veículo</p> <p>D.7 - Trafegar com velocidade compatível com o local</p> <p>D.8 - Prestar socorro aos passageiros</p> <p>D.9 - Prestar socorro a terceiros acidentados</p> <p>D.10 - Telefonar para a companhia em caso de pane</p>
E - GARANTIR SEGURANÇA E CONFORTO DOS PASSAGEIROS	<p>E.3 - Embarcar pessoas com dificuldades de locomoção</p> <p>E.6 - Iniciar o percurso no horário estabelecido</p> <p>E.7 - Controlar tempo de viagem</p> <p>E.8 - Cronometrar tempo de parada</p> <p>E.9 - Desembarcar pessoas com dificuldades de locomoção</p> <p>E.11 - Cumprir horário da rendição</p>
F - CONDUZIR ÔNIBUS	<p>F.1 - Colocar o veículo em funcionamento</p> <p>F.2 - Colocar o veículo em movimento</p> <p>F.3 - Atentar para os transeuntes</p> <p>F.4 - Manter distância do veículo da frente</p> <p>F.6 - Ultrapassar veículos com segurança</p>

	<p>F.8 - Respeitar faixa de pedestres</p> <p>F.9 - Observar sinalização de trânsito</p> <p>F.10 - Parar no semáforo vermelho</p> <p>F.11 - Controlar a velocidade permitida</p> <p>F.12 - Manter o veículo à direita da pista</p> <p>F.13 - Parar o veículo próximo ao meio-fio</p> <p>F.14 - Estacionar em locais permitidos</p>
G - ORIENTAR PASSAGEIROS	<p>G.1 - Informar preço da passagem</p> <p>G.2 - Orientar sobre itinerário</p> <p>G.4 - Orientar sobre o ponto de embarque</p> <p>G.5 - Orientar sobre o ponto de desembarque</p> <p>G.6 - Orientar crianças e responsáveis sobre regras de segurança no interior do veículo</p> <p>G.7 - Orientar sobre regras de comportamento no interior do veículo</p> <p>G.8 - Orientar sobre transporte de volumes no interior do veículo</p> <p>G.9 - Solicitar liberação de lugares para gestante, idoso, deficiente físico e mulher com criança de colo</p>
H - CERTIFICAR-SE NA CONDUÇÃO DE ÔNIBUS	<p>H.1 - Habilitar-se na condução de ônibus convencional</p> <p>H.2 - Habilitar-se na condução de ônibus bi-articulado</p> <p>H.3 - Habilitar-se na condução de ônibus articulado</p> <p>H.4 - Habilitar-se na condução de ônibus executivo</p> <p>H.5 - Habilitar-se na condução de ônibus para deficientes físicos</p> <p>H.6 - Habilitar-se na condução de ônibus ligeirinho</p> <p>H.7 - Habilitar-se na condução de ônibus de turismo</p> <p>H.9 - Participar de cursos de prevenção de acidentes</p> <p>H.10 - Participar de cursos de atendimento ao cliente</p>

	<p>H.11 - Participar de cursos de direção defensiva</p> <p>H.12 - Participar de cursos de primeiros-socorros</p> <p>H.13 - Participar de cursos de manutenção</p> <p>H.14 - Participar de cursos de inspeção de veículos</p> <p>H.15 - Participar de cursos de prevenção de incêndio</p>
<p>Z - DEMONSTRAR COMPETÊNCIAS PESSOAIS</p>	<p>Z.1 - Discriminar cores</p> <p>Z.2 - Discriminar detalhes à distância</p> <p>Z.3 - Discriminar objetos em condições de baixa iluminação</p> <p>Z.4 - Demonstrar rapidez de reflexos</p> <p>Z.5 - Discriminar ruídos do veículo e do trânsito</p> <p>Z.6 - Demonstrar atenção com o público</p> <p>Z.7 - Demonstrar zelo pelo veículo</p> <p>Z.8 - Demonstrar senso de responsabilidade</p> <p>Z.9 - Controlar movimentos do veículo com rapidez e precisão</p> <p>Z.10 - Prestar informações ao público</p> <p>Z.11 - Praticar pontualidade</p> <p>Z.12 - Tratar passageiros e colegas com educação</p> <p>Z.13 - Uniformizar-se</p> <p>Z.14 - Calcular em mínima fração de tempo a distância entre objetos e o observador</p> <p>Z.15 - Demonstrar facilidade numérica de contagem</p> <p>Z.16 - Dirigir em condições de alerta</p> <p>Z.17 - Demonstrar senso de orientação espacial</p> <p>Z.18 - Demonstrar percepção de profundidade</p>

ANEXO III - RELAÇÃO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS SALVADOR E DIVISÃO DOS CONSÓRCIOS

Relação das empresas de ônibus Salvador e divisão dos consórcios:

1. Axé Transportes Urbanos Ltda
 2. Boa Viagem Transportes Ltda
 3. BTU – Bahia Transportes Urbanos
 4. Capital Transportes Urbanos
 5. Central Salvador Transportes
 6. Coletivos São Cristovão Ltda
 7. Empresa de Transportes Joevanza S.A
 8. Empresas de Transportes União Ltda
 9. Expresso Vitória Bahia Ltda
 10. Ilha Tropical Transportes Ltda
 11. Modelo Transporte Urbano
 12. Praia Grande Transportes Ltda
 13. Transol – Transportes Sol S.A.
 14. Transporte Ondina Ltda
 15. Transportes Verdemar Ltda
 16. Viação Rio Vermelho Ltda
-  **Área A:** Consórcio Plataforma (Praia Grande, Axé, Boa Viagem e Joevanza - 129 linhas administradas);
 -  **Área B:** Consórcio Ótima (São Cristovão, Expresso Vitória, Modelo, RD, Transol, Triunfo, União e Unibus Bahia - 145 linhas administradas);
 -  **Área C:** Consórcio Salvador Norte (BTU, ODM, Verde Mar e Viação Rio Vermelho - 158 linhas administradas).