



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CAMPUS I – CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS E DA SAÚDE  
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA  
CURSO DE BACHARELADO E LICENCIATURA EM PSICOLOGIA**

**CAROLINA DAYANE BARBOSA DE CARVALHO**

**O TRABALHO NO TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO:  
UM ESTUDO SOBRE VULNERABILIDADE LABORAL E DESGASTE DA SAÚDE DO  
MOTORISTA DE ÔNIBUS PÓS-PANDEMIA**

**CAMPINA GRANDE**

2022



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CAMPUS I – CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS E DA SAÚDE  
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA  
CURSO DE BACHARELADO E LICENCIATURA EM PSICOLOGIA**

**CAROLINA DAYANE BARBOSA DE CARVALHO**

**O TRABALHO NO TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO:  
UM ESTUDO SOBRE VULNERABILIDADE LABORAL E DESGASTE DA SAÚDE DO  
MOTORISTA DE ÔNIBUS PÓS-PANDEMIA**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo)  
apresentado como requisito para conclusão do  
curso de Psicologia da Universidade Estadual  
da Paraíba - Campina Grande.

**Área de concentração:** Psicologia do  
Trabalho

**Orientadora:** Cristina Miyuki Hashizume

**CAMPINA GRANDE**  
2022

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

C331t. Carvalho, Carolina Dayane Barbosa de.  
O trabalho no transporte público metropolitano [manuscrito]  
: um estudo sobre vulnerabilidade laboral e desgaste da saúde  
do motorista de ônibus pós-pandemia / Carolina Dayane  
Barbosa de Carvalho. - 2022.

28 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em  
Psicologia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de  
Ciências Biológicas e da Saúde. 2022.

"Orientação : Profa. Dra. Cristina Miyuki Hashizume ,  
Departamento de Psicologia - CCBS."

1. Motoristas de ônibus. 2. Saúde mental. 3. Transporte  
público. I. Título

21. ed. CDD 158.7

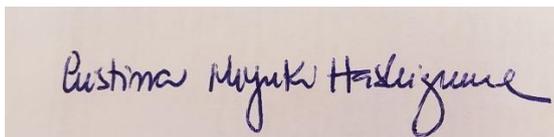
**O TRABALHO NO TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO:  
UM ESTUDO SOBRE VULNERABILIDADE LABORAL E DESGASTE DA SAÚDE DO  
MOTORISTA DE ÔNIBUS PÓS-PANDEMIA**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) apresentado como requisito para conclusão do curso de Psicologia da Universidade Estadual da Paraíba - Campina Grande.

**Área de concentração:** Psicologia do Trabalho

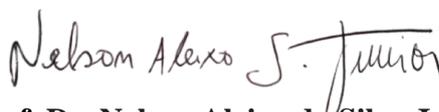
Aprovado em: 03 / dezembro / 2022.

**BANCA EXAMINADORA**



**Prof<sup>ª</sup>. Dra<sup>a</sup>. Cristina Miyuki Hashizume**

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB (Orientadora)



**Prof. Dr. Nelson Aleixo da Silva Junior**

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB (Examinador)

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** EDUARDO BRENO NASCIMENTO BEZERRA  
Data: 13/12/2022 13:13:07-0300  
Verifique em <https://verificador.iti.br>

**Prof. Dr. Eduardo Breno Nascimento Bezerra**

Universidade Federal do Tocantins - UFT (Examinador)

## DEDICATÓRIA

A Deus: Sem Ele eu nada seria;  
À mulher de minha vida: Ângela, minha mãe; por representar meu maior exemplo de como ser uma mulher, mãe e filha temente a Deus e por ser a maior incentivadora da minha vida;  
Ao meu esposo, Júnior, que compartilha comigo os sabores e dissabores da vida;  
A toda minha família, em especial aos meus sobrinhos (Eduarda, Breno, Cauã, Erike Filho, Matheus, Emanuel, Luana, Lucas e as sobrinhas do coração Letícia e Yasmin), por representarem tanto em minha vida. Amo vocês;  
Aos anjos que do céu continuam iluminando os meus caminhos: Papai e Tia Amparo  
Aos amigos que me acompanham ao longo da vida e tornam a vida mais alegre;  
A todos os professores que tive no decurso da vida, os quais foram responsáveis por despertar em mim senso crítico e paixão pelo saber, em especial a Cristina, minha orientadora, por toda paciência, acolhimento e dedicação.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, por me agraciar com o dom da vida e permitir os meus estejam bem e vivos mesmo depois de período tão triste, onde muitos perderam entes queridos e eu também. Obrigado, Deus, pela minha vida e pela vida da minha família, pois sem ti nada seríamos!

A minha mãe, em primeiro lugar por me acolher como filha! Por ser aquela que sempre lutou para que eu meus irmãos chegássemos onde estamos hoje. Por ser paie mãe que nunca nos deixou faltar nada, mesmo que para isso tivesse que levantar pela madrugada, todos os dias, durante anos de sua vida. Por ser nosso exemplo de força e coragem para enfrentar a vida. Por ser aquela que até hoje nos incentiva e nos instrui. Devo tudo a Deus, mas sem a senhora com toda certeza eu seria nada. Tudo o que sou, o que eu tenho e o que sei, Mãe, eu devo a você!

A minha família, por me incentivar a chegar até aqui através do exemplo de vida, em especial aos meus irmãos Erike e Thiago, que sempre me ajudaram nos momentos difíceis.

Aos amigos, por entender minha ausência nos dias comemorativos ou não, bem como nos dias em que deixei de comparecer para cumprir atribuições.

A minha orientadora, Cristina, por ter sido uma professora incrível durante todos os momentos em que estive presente na minha vida acadêmica. Por ter me incentivado a escrever este projeto mesmo depois de anos afastada.

A “mim”, por não ter desistido de continuar, pelas escolhas feitas a cada dia, e até mesmo por aquelas não tão boas, mas que me fizeram crescer na vida. Por não ter deixado me definir em palavras, e sim ter feito delas alimento diário de construção e superação. Chegar até aqui, sem dúvidas, é motivo de grande agradecimento.

## **LISTA DE TABELAS**

<b>TABELA 1</b> – Resultados do Perfil Sociodemográfico.....	16
--	----

## LISTA DE ABREVIACOES E SIGLAS

<b>CAGED</b>	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
<b>CEREST</b>	Centro de Referencia em Saúde do Trabalhador
<b>CF/88</b>	Constituição Federal de 1988
<b>COVID-19</b>	Corona Vírus Disease
<b>CLT</b>	Consolidação das Leis Trabalhistas
<b>MPT</b>	Ministério Público do Trabalho
<b>MS</b>	Ministério da Saúde
<b>OMS</b>	Organização Mundial de Saúde
<b>PEC</b>	Projeto de Emenda Constitucional
<b>UEPB</b>	Universidade Estadual da Paraíba
<b>UFRJ</b>	Universidade Federal do Rio de Janeiro

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>
<b>2. REFERENCIAL TEÓRICO</b>	<b>11</b>
<b>3. METODOLOGIA</b>	<b>13</b>
3.1 - Desenho da pesquisa	13
3.2 - Instrumento de coleta de dados	13
3.3 - Procedimentos para coleta de dados	13
3.4 - Aspectos éticos	14
3.5 - Procedimento de análise de dados	14
<b>4. ANÁLISE DOS RESULTADOS</b>	<b>14</b>
4.1- Análise teórica sobre vulnerabilidade dos motoristas	14
4.2 - Apresentação de dados sociodemográficos	15
4.3 - Discussões das categorias de análise	16
4.3.1 – Categoria 1: O transporte urbano como um direito humano de ir e vir	16
4.3.2 – Categoria 2: A descrição da atividade de dirigir o ônibus	18
4.3.3 – Categoria 3: A precarização do trabalho e o desgaste pela precariedade de um trabalho que já era insalubre	20
4.3.4 – Categoria 4: Desgaste mental em relação ao trato com os passageiros – pandemia e medo provocado pela doença	21
4.3.5 – Categoria 5: Condições de sociabilidade com os demais trabalhadores e importância do sindicato	22
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>24</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>27</b>
<b>ANEXOS/APÊNDICES</b>	<b>28</b>

**O TRABALHO NO TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO:  
UM ESTUDO SOBRE VULNERABILIDADE LABORAL E DESGASTE DA SAÚDE DO  
MOTORISTA DE ÔNIBUS PÓS-PANDEMIA**

**HASHIZUME, C.M. <sup>1</sup>  
CARVALHO, C. D. B. <sup>2</sup>**

**RESUMO**

O presente trabalho tem como objetivo: i) promover uma análise sobre o desgaste da saúde do motorista metropolitano numa cidade de médio porte no nordeste no que diz respeito às condições de trabalho e sofrimento durante e após a pandemia de COVID-19; ii) analisar o desgaste mental a partir do modelo teórico do desgaste mental e das condições de trabalho; iii) verificar se/como a concessão pública (acesso ao transporte) e a saúde do trabalhador foram amparadas pela lei nesse período. O método usado na pesquisa foi coleta de campo através de entrevistas semiestruturadas com os motoristas. O referencial teórico usado para a análise dos resultados foram autores da Psicologia do Trabalho, quais sejam: SATO, L. (2002), DEJOURS, C. (1994), SELIGMANN-SILVA, E. (1994). Como resultados obtidos, tivemos que o levantamento realizado confirma o desgaste mental do trabalhador como fator que prejudica o profissional e o desenvolvimento do trabalho realizado. Em relação ao trabalho do motorista na pandemia comparado ao período anterior, evidencia que o transporte público foi diretamente atingido pela pandemia com aparente prejuízo em relação ao serviço a ser prestado à população. Do mesmo modo, a atividade envolveu sofrimento psíquico (medo de morrer/ contágio da doença) além de questões pertinentes ao desemprego. Por outro lado, a atuação do sindicato frente às demandas evitaram demissões e prestou apoio as necessidades de subsistência que garantem dignidade ao trabalhador.

**Palavras Chave:** Motoristas de ônibus; Saúde mental; Pandemia; Transporte Público.

**ABSTRACT**

The main scope of this study is: i) to promote an analysis about the impact of work conditions and suffering during and after pandemic on metropolitan driver's health in a medium city in brazilian northeast; ii) to analyze mental's hurt considering related theoretic model; iii) to verify if/how public concession (transportation access) and workers' health were protected by law in the same period. In this research, the method used was field collection using half structured interviews with the drivers. The doctrinaire baseline used to analyse the results was authors of psychology of work, like: SATO, L. (2002), DEJOURS, C. (1994), SELIGMANN-SILVA, E. (1994). As real results, this study confirms workers mental's hurt as a harmful fator for manpower and labor development. Comparing drivers' labor during pandemic with previous period, it highlights that public transportation was seriously affected, when quality of service is the subject. At same way, the activity involved psychic suffering (fear to die / disease contact), besides questions about losing jobs. So, labors' union have performed some actions in order to avoid firing workers and to grant their dignity.

**Keywords:** Bus drivers; Mental health; Pandemic; Public transportation.

---

<sup>1</sup> Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> do Departamento de Psicologia da UEPB; e-mail: cristina.mhashizume@servidor.uepb.edu.br.

<sup>2</sup> Graduanda em Psicologia pela UEPB; e-mail: carolinadayane.bc@gmail.com.

## 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa abordar a vulnerabilidade do motorista de ônibus do transporte público numa cidade de médio porte no nordeste, no que diz respeito ao desgaste mental, sofrimento psíquico e condições de trabalho no período da pandemia causada pelo COVID-19 e após esta. Assim sendo, têm-se como objetivo analisar o desgaste da saúde do motorista de ônibus, entendendo o desgaste mental do trabalhador como fator que prejudica o profissional, a promoção e o desenvolvimento do trabalho. Também visa compreender como o direito da população e do trabalhador foram afetados com a pandemia.

O sistema brasileiro de transporte rodoviário é considerado por muitos como lento, porque não consegue atender às demandas da população dentro do ritmo necessário. Vários são os fatores que contribuem para esse cenário, o alto número de passageiros, o baixo número de veículos aptos para longas horas de rota, o que emperra ou engessa o sistema de transporte. Isso tudo culmina em problemas de concessão pública e de saúde do trabalhador, no que se traduz obstáculo para acesso ao transporte por parte da população, bem com em direitos dos trabalhadores sendo violados, exigindo assim novas formas de pensar e lidar com a estrutura dos transportes públicos, vez que tudo isso afeta o direito de ir e vir da população.

Deste modo, faz-se necessária uma reflexão sobre a concessão pública, que se traduz no acesso ao transporte e nas questões de saúde do trabalhador, leia-se dos motoristas de ônibus, dado que a realização da função social do trânsito passa necessariamente pelo atendimento às demandas dos seus participantes por acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida, o que implica necessariamente abordar a saúde mental dos motoristas de ônibus do transporte público, sabendo que, segundo pesquisa do Instituto Alberto Luiz Coimbra, da UFRJ, entre todas as profissões relacionadas a transporte, os rodoviários tiveram vulnerabilidade de 70% ou mais, em uma probabilidade bem alta de contrair a doença.

A literatura apresenta vários problemas de saúde desta categoria profissional, como: problemas musculoesqueléticos, fadiga física, abuso de substâncias químicas associados a excessivas horas de jornada de trabalho, irregularidade nos horários de refeição e maus hábitos alimentares, doenças cardiovasculares, distúrbios gastrointestinais, etc. Destaca-se ainda, no âmbito da saúde mental, a depressão, ansiedade, transtorno de estresse pós-traumático como doenças que afetaram os motoristas durante e após a pandemia causada pela Covid-19.

Dessa maneira, os objetivos específicos desse trabalho visam: a análise do desgaste mental do motorista de ônibus do transporte público numa cidade de médio porte no nordeste;

a compreensão das relações entre a pandemia e a saúde do trabalhador (motorista de ônibus) a partir do modelo teórico do desgaste mental e das condições de trabalho; verificar se/como a concessão pública (acesso ao transporte) e a saúde do trabalhador foram amparadas pelas leis na época da pandemia pelo COVID-19.

Assim sendo, encontra-se na concessão pública um caminho para acesso ao transporte bem como para promoção de empregos. Entretanto, a manutenção dos serviços de transporte enfrentou desafios durante a época da pandemia instaurada pelo COVID-19, dado que a saúde (física/mental) dos motoristas restou prejudicada em face do transporte público ser considerado um ambiente de alto risco para a propagação do vírus, além de agregar novas funções ao trabalho do motorista, o que embasa a problemática do trabalho, quer seja:

- Dado a crise do transporte público, quais seriam as alternativas mais adequadas para reorganização desse cenário? ;
- Tratando-se da saúde, em especial da saúde mental, como os motoristas do transporte público foram afetados pela pandemia? ;
- Como os instrumentos jurídicos de proteção ao direito da população de acesso ao transporte e de promoção da saúde do motorista têm operado neste período?.

Na tentativa de responder aos questionamentos lançados na problemática, faz-se um levantamento de literatura existente acerca do tema, coleta de campo através de entrevistas semiestruturadas com os motoristas do transporte público numa cidade de médio porte no nordeste, atrelando à abordagem teórica e a pesquisa de campo com os objetivos deste, com base em teóricos como SATO, L. (2002), DEJOURS, C. (1994), SELIGMANN-SILVA, E. (1994), dentre outros, incluindo também a pesquisa feita em 2016 por alunos de graduação em Psicologia da UEPB, num projeto interdisciplinar, em colaboração com o CEREST da cidade que objetivou relacionar a saúde mental dos trabalhadores do transporte público de ônibus metropolitano da cidade.

Justifica-se esse trabalho dado entendimento de que a saúde mental deve ser o foco desse sistema, uma vez que a manutenção da saúde do trabalhador enseja o desenvolvimento do trabalho e do acesso ao transporte, pois sem motorista não há ônibus em circulação, conseqüentemente a população ficaria sem concessão pública de um serviço essencial às famílias, aos trabalhadores, ao lazer destes. Dessa maneira, também se justifica o presente projeto dado entendimento de que as concessionárias públicas ou privadas devem resguardar o direito da população e da saúde do trabalhador, tendo vista o direito fundamental de acesso ao transporte e a saúde, bem como as normas instituídas em época de pandemia, o que visava

marcar a efetivação da cidadania, na medida em que os atores sociais deveriam ser protegidos pelo estado.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

É certo que a precarização da saúde dos trabalhadores vem incidindo de modo marcante na saúde mental, indissociável da saúde como um todo. Dessa forma, trata-se da fragilização – orgânica, existencial e identitária – dos indivíduos pela organização do trabalho como um todo, dado o entendimento de questões que emergem do trabalho real e o prescrito. Em linhas gerais, a prescrição do trabalho não prevê inúmeras dificuldades que podem aparecer no cotidiano laboral do trabalho real, sendo o trabalhador que deve lidar com imprevistos e intempéries. A prescrição adquiriu ao passar dos anos um “status” de qualidade: se há erro no trabalho executado, este se deu por falha de quem o realizou, ou seja, o trabalho prescrito não contempla a realidade do seu principal ator: o trabalhador.

De acordo com a literatura, existe um distanciamento entre o que é solicitado ao trabalhador - trabalho prescrito ou tarefa; e o que realmente o trabalhador executa - trabalho real ou atividade (SILVA & VASCONCELOS, 2017), sendo que o trabalho prescrito pode ser entendido como sendo a tarefa que é imposta ao trabalhador pela empresa. Caso a tarefa seja seguida à risca, o trabalho é inviabilizado (DEJOURS, C.; JAYET, C.; ABDOUCHELI, E. 1994).

As atividades de trabalho são as manobras feitas pelo trabalhador para se adaptar à situação real de trabalho, ou seja, o trabalho não visível (DEJOURS. C, 2014). A diferença entre o prescrito e o real é a materialização das contradições existentes no ato do trabalho, onde aquilo que é prescrito formal ou informalmente pela empresa aos trabalhadores visa atingir os resultados esperados por esta. Dejours ainda define trabalho como “tudo aquilo que não está prescrito, porque não é o prescrito que realiza o trabalho, mas sim o real” (DEJOURS. C, 2014, p.115-130).

Considerando que as determinações prescritas não correspondem à realidade de execução, a psicodinâmica do trabalho cita as transgressões como sendo a maneira que o trabalhador encontra de realizar suas tarefas de forma a cumprir o prescrito. Surgem assim as soluções engenhosas – técnicas inventadas, ações, manobras; criadas pelos próprios trabalhadores. Logo, os segredos de ofício – gambiarras, jeitinhos, truques; que facilitam a execução do serviço, mas algumas vezes representam riscos à segurança dos que lhes operam. (SELIGMANN-SILVA. E, 2022).

Ao mencionar tais riscos, devemos entender que estes incidem no sofrimento laboral, o qual é muitas vezes invisível aos olhos dos próprios trabalhadores, dado que estes não se dão conta do problema pelo qual estão passando, pelo menos não até que vire um quadro de somatização e culmine em adoecimento. Conforme aponta Dejours (1994), a imposição organizacional não é saudável, sendo esta das vias que levam ao sofrimento mental, ao adoecimento do corpo.

Assim, no trabalho precarizado, em contextos onde predominam trabalhadores de pouca escolaridade, sem tantas condições financeiras, estas duas condições estabelecem uma vulnerabilidade maior ao adoecimento, tanto do ponto de vista orgânico, quanto pela falta de acesso ao conhecimento e/ou a instâncias que ofereçam suporte social, o que costuma condicionar uma submissão que prolonga a situação desgastante até o esgotamento profissional.

Sato. L (2002) aprofunda a discussão sobre a saúde-doença e sua relação com a organização do trabalho, que se torna uma categoria conceitual de grande relevância na saúde do trabalhador. Para esta autora, as questões do poder e do controle do trabalhador sobre o próprio trabalho são, para a categoria de trabalhador aqui analisada (motoristas de ônibus), o que determinam que o trabalho não seja penoso, gerador de desgaste mental. Aponta assim três requisitos essenciais:

- Poder: que diz respeito à possibilidade de o trabalhador interferir no planejamento do trabalho; modificar os contextos que geram incômodo, sofrimento e esforço em demasia;
- Limite subjetivo, que deve nortear o quando, o quanto e o como o trabalhador suporta as demandas do trabalho.
- Familiaridade<sup>1</sup>: que se refere à experiência do trabalhador no desempenho da tarefa.

Ficou evidente que o desgaste mental e as condições de trabalho mostram o que a literatura apresenta: os motoristas são vulneráveis às condições de trabalho impostas, bem como às suas consequências, de adoecimento físico e mental - horas de trabalho sentados, o ruído do motor e o calor, a preocupação com o trânsito, exemplos que comprovam o desgaste da saúde do motorista de ônibus. Outro ponto a ser mencionado são as questões que advêm da pandemia, pois o nível de estresse e ansiedade restou comprovado principalmente pelo medo de adoecimento e posterior contaminação de familiares e amigos de trabalho.

---

<sup>1</sup> (SATO, 2002) Pontua ainda que o tempo para criar familiaridade com o trabalho é – aspecto importante para que se desenvolva a engenhosidade e evite a penosidade.

A realidade do motorista de ônibus urbano é complexa: envolve desde a questão salarial, da carga de trabalho até os aspectos mais subjetivos. Além do mais, observa-se que trabalhar no trânsito, é algo que caracteriza o trabalho por outro ângulo, pois ser motorista de ônibus implica em realizar trabalho fora da empresa, fato que aumenta a possibilidade de imprevistos para o profissional. Analisando as atividades dos motoristas destacam-se como importantes aspectos das condições de trabalho: a carga de trabalho, o posto de trabalho, o ruído e as vibrações, a temperatura, as posturas forçadas e os movimentos repetitivos de membro superior.

### **3. METODOLOGIA**

Como metodologia de pesquisa, realizou-se coleta de campo através de entrevistas semiestruturadas com os motoristas do transporte público, atrelando à abordagem teórica e a pesquisa de campo com os objetivos deste, com base em teóricos como SATO, L. (2002), DEJOURS, C. (1994), SELIGMANN-SILVA, E. (1994), dentre outros.

#### **3.1 – DESENHO DA PESQUISA (TIPO DE ESTUDO):**

Foi utilizada a abordagem metodológica de pesquisa observacional/ descritiva, qualitativa, longitudinal, bem como pesquisa documental através do relatório feito em 2016 no projeto interdisciplinar.

#### **3.2 – INSTRUMENTOS E COLETA DE DADOS:**

O instrumento físico utilizado foi de entrevista semiestruturada com perguntas previamente selecionadas e direcionadas para o motorista de ônibus e suas respectivas vivências/percepções/atribuições, elaboradas a partir do modelo de desgaste mental e psicodinâmica do trabalho.

As principais temáticas que direcionaram o roteiro foram: organização e percepção do motorista sobre o seu trabalho; segurança, saúde e condições de trabalho (durante a pandemia); adoecimento no trabalho e sequelas da pandemia na saúde mental do trabalhador; acompanhamento psicológico e relações sindicais.

#### **3.3 – PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS**

A primeira fase de coleta de dados se deu em 2016, em que diferentes pesquisadores de componentes curriculares de Psicologia do Trabalho realizaram coleta de dados nas paradas de descanso, incluindo diferentes instrumentos de coletas, com 30 motoristas da cidade. Essa primeira gerou relatórios de entrevistas, que também foram analisadas neste TCC. Na fase da coleta dos dados da pesquisa pós-pandemia, foi realizada com 10 participantes, subdivididos em dois dias de coleta. Os dias da coleta foram definidos a partir

da orientação da fiscal do terminal de integração que intermediou a participação dos motoristas. A pesquisa considerou, portanto, resultados dos períodos antes, na e pós-pandemia.

### **3.4 – ASPECTOS ÉTICOS**

Para o procedimento de pesquisa, obteve-se a autorização pelo CEP da UEPB para o procedimento de coleta de dados do presente trabalho (CAAE: 64923722.7.0000.5187), conforme recomendam as diretrizes previstas na Resolução nº 466/12 e / ou na Resolução nº 510/16 do Conselho Nacional de Saúde do Ministério da Saúde/Comissão Nacional de Ética em Pesquisa, que dispõe sobre Ética em Pesquisa que envolve Seres Humanos.

- **Riscos:** não há riscos na realização dos procedimentos a serem realizados, dado que todo material coletado respeitará os procedimentos de uma coleta ética, através do TCLE, termo de confidencialidade, carta de anuência, declaração de uso de dados, termo de autorização do uso de imagem, autorização do uso de arquivo/dados da pesquisa.

- **Benefícios:** informar a população e aos demais participantes não incluídos na pesquisa sobre o desgaste emocional do motorista de ônibus, compreendendo que a saúde mental deve ser priorizada em todos os ambientes de trabalho.

### **3.5 – PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE DE DADOS**

Essa pesquisa analisou qualitativamente a percepção dos motoristas sobre suas condições de trabalho, bem como seu sentimento em relação ao trabalho que desempenha. Este estudo se soma a outros, ainda de caráter exploratório que intentam investigar os rebatimentos dessas condições na saúde física e mental dos motoristas no pós-pandemia por meio de triangulação de métodos (questionários, entrevistas e **observação**), ora baseados nas referências da Psicologia do Trabalho, da Psicodinâmica do Trabalho e do Modelo do Desgaste Mental, visto onexo causal entre trabalho e doença, sofrimento e prazer.

## **4. ANÁLISE DOS RESULTADOS**

### **4.1 – Análise teórica sobre vulnerabilidade dos motoristas**

A vulnerabilidade que o motorista do transporte coletivo esteve exposto em todo o Brasil, devido às aglomerações que se formavam nos veículos, durante a pandemia da COVID-19. Segundo pesquisa do Instituto Alberto Luiz Coimbra, da UFRJ, entre todas as profissões relacionadas a transporte, os rodoviários tiveram vulnerabilidade de 70% ou mais, em uma probabilidade bem alta de contrair a doença.

Os motoristas e cobradores de ônibus urbanos lideram o ranking de encerramentos de contratos de trabalho por morte registrada (de abril de 2020 a março de 2021) no Brasil - período marcado pela pandemia, segundo dados do CAGED do Ministério da Economia. Os desligamentos por óbito de profissionais das duas categorias foram superiores à média dos três anos anteriores, conforme levantamento do CAGED. No caso dos motoristas, o aumento foi de 48%.

O risco biológico de contrair a COVID-19 associado ao ambiente de trabalho do motorista soma-se a este quadro. Assim, medidas sanitárias, novas normas e procedimentos adotados em relação ao controle desta doença nos ônibus tornaram-se mais uma tarefa para o motorista, o qual possui risco majorado de adoecimento pelo fato de lidarem com passageiros que são potencialmente transmissores do corona vírus.

Com o surto do novo corona vírus, as empresas de transporte enfrentaram desafios severos impostos pela pandemia nas suas operações, ao passo em que deixam de atender às demandas de transporte existentes, dado que a maioria das ameaças e vulnerabilidades potenciais previstas nos planos de gerenciamento de emergência é muito diferente em sua natureza das que surgiram durante este período. Os desastres, em geral, afetam a infraestrutura e causam danos físicos aos sistemas; a pandemia, por outro lado, afetou recursos humanos da organização de transporte e a sociedade como um todo (FLETCHER, K. et al. 2014).

Outro desafio a ser enfrentado pelos operadores de transporte durante a crise é o gerenciamento da mão-de-obra. Em uma pandemia, a segurança do trabalhador e o fornecimento de um local de trabalho saudável e seguro devem ser a maior prioridade para as organizações de transporte. No entanto, a pandemia de COVID-19 provocou escassez de mão-de-obra generalizada e prolongada, tanto em função do afastamento de funcionários enquadrados em grupos de risco, como também trabalhadores com sintomas ou infectados. Aponta-se também o medo dos funcionários de exposição à infecção (para si, sua família e seus amigos) gerando altos níveis de estresse (FLETCHER, K. et al. 2014).

#### **4.2 – Apresentação de dados sociodemográficos**

A pesquisa contemplou dados sociodemográficos dos motoristas, conforme os resultados são apontados na (Tabela 1). O perfil dos profissionais investigados foi bem diverso, em que maioria correspondente a 70%, tem faixa etária entre 26 e 45 anos, e que 50% possuíam mais de 10 anos trabalhando como motorista, o que contribui para o enriquecimento das respostas relatadas na conversa relativa à sua experiência de trabalho. Nem todos os

motoristas moravam próximos à garagem, onde se iniciava o trabalho, portanto, fora a carga horária de trabalho, alguns ainda tinham que se deslocar ao ponto de partida das linhas de ônibus. Eles possuem de 3 a 5 dependentes em casa, 70% têm ensino médio completo e os 30% tinham ensino fundamental. A maioria afirmou ser casado, e apenas 3 divorciados/solteiro.

**Tabela 1: Resultados do Perfil Sociodemográfico**

<b>Faixa Etária</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Porcentagem</b>
Entre 26 e 45 anos	7	70%
Entre 45 e 55 anos	3	30%
<b>Tempo de Serviço</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Porcentagem</b>
Entre 6 e 10 anos	5	50%
Mais de 10 anos	5	50%
<b>Número de Dependentes</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Porcentagem</b>
3 Dependentes	3	30%
5 Dependentes	7	70%
<b>Estado Civil</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Porcentagem</b>
Casado	7	70%
Solteiro/Divorciado	3	30%
<b>Escolaridade</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Porcentagem</b>
Ensino médio completo	7	70%
Ensino fundamental completo	3	30%

**Fonte: Elaborada pelo autor, 2022.**

### **4.3 – Discussões das categorias de análise**

Como material de análise para este trabalho, considera-se também as entrevistas realizadas com motoristas de ônibus nas paradas de descanso – para comparação de análise; terminal de integração – para análise do contexto pós-pandemia. As entrevistas ocorreram em dois encontros, presenciais, nos quais foram abordados temas como organização e percepção do motorista sobre seu trabalho, saúde e condições de trabalho durante a pandemia, adoecimento no trabalho. Alguns excertos da entrevista serão apresentados como ilustração do contexto pós-pandemia, a partir de cinco categorias de análise.

#### **4.3.1 – Categoria 1: O transporte urbano como um direito humano de ir e vir**

Nesta categoria são analisadas as legislações vigentes que garantem o direito de acesso ao transporte público, incluídas normas e a responsabilidade pública pelo oferecimento do serviço. O transporte público foi instituído como um direito social garantido pela Constituição Federal, com a PEC 74/2013, entretanto o artigo 6º da CF/88 já previa entre os direitos sociais dos cidadãos o direito de ir e vir. De acordo com a Lei nº 12.587/12, os transportes coletivos

tanto podem ser serviços públicos ou quanto atividade econômica em sentido estrito. Neste sentido, o art. 4º, VI, da referida lei define transporte público coletivo como sendo “o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público”.

Dada à configuração de transporte público, entende-se que o motorista é o responsável por executar as tarefas inerentes ao oferecimento do serviço de transporte. Como tal, executa as tarefas de dirigir e cobrar, segundo os excertos de fala das entrevistas. “*Quais são as tarefas que o senhor executa como motorista? R: Dirigindo e cobrando*”. Sobre a realização dessa tarefa, os motoristas disseram que acham: “*cansativo, que precisa de atenção redobrada, que dirigir, por si só, é uma função que já acumula muitas responsabilidades*” (prestar atenção no trânsito, abrir e fechar porta, ter atenção com os passageiros – além de ser “*responsável pela vida deles*”; ficar alerta quanto aos horários a serem cumpridos).

Por tais relatos podemos notar que o trabalho do motorista agrega muito mais funções do que imaginamos, e que o “dirigir e cobrar” vai muito além, dado que compõe o trabalho precarizado e mostra claramente as noções do real e prescrito. Infere-se daqui a sobrecarga de trabalho em que estes motoristas estão submetidos. Conforme aponta DEJOURS, C. (2014), o prazer ajuda na manutenção da saúde, sendo o sofrimento o intermediário entre saúde e doença, em que este afirma que tanto o prazer quanto o sofrimento, são instalados nos sujeitos a partir de questões subjetivas. Denota-se então que a sobrecarga no trabalho pode ser considerada como uma subjetividade que pode favorecer o sofrimento.

Desta forma, o transporte urbano como um direito humano de ir e vir requer regulamentação jurídica que possa garantir o direito de acesso ao transporte público. Logo, a responsabilidade pública pelo oferecimento do serviço pode ser traduzida no direito ao transporte, sendo a sua finalidade principal um mecanismo obtenção associado à mobilidade urbana. Assim, o direito ao transporte é classificado como um direito prestacional, ou seja, é aquele no qual, por meio do poder público, são entregues aos cidadãos (direta ou indiretamente) o serviço ou bens materiais.

Sabendo que durante a pandemia a demanda do transporte público sofreu com queda de até 80% do número de passageiros transportados no auge das medidas de distanciamento social, deve-se pontuar que os direitos sociais e trabalhistas não foram amparados como deveriam. Isto porque tanto os passageiros quanto os motoristas de ônibus tiveram direitos suprimidos - o de ir e vir (dado à redução ônibus em circulação e o isolamento); de ter emprego assegurado pelas vias que preconizam a CLT, já que muitos foram demitidos de forma inesperada.

Desse modo, a pandemia causou profunda queda na demanda de passageiros do transporte coletivo em todas as cidades, ocasionando redução da oferta do serviço e prejudicando os motoristas devido ao alto índice de demissões, levando-os a buscar trabalho, por exemplo, em outro seguimento – “*de caminhoneiro*”, segundo relatos obtidos nas entrevistas. Outro ponto relevante é, quando perguntados sobre as condições de trabalho durante a pandemia, os motoristas disseram que foi difícil, pois além de ter medo de contrair a doença, muitos ficaram sem emprego – por ato ou pedido de demissão. Segundo relatos:

*“Foi intenso né, porque no início o pessoal vacinaram (sic) todo mundo aqui e a gente que era da parte do transporte coletivo ficou praticamente por último, eu mesmo tinha muito medo de pegar essa doença” (motorista 1).*

*“Ah, teve bastante demissão, teve muitos que pediram pra sair com medo e teve muitos z demissão foi por medo, medo de pegar a doença e morrer, porque a gente, como eu te falei ai, (sic) foi os últimos a ser vacinado é e era uma sentença de morte, pegou covid já era sentenciado pra morrer no início” (motorista 2).*

Por tais excertos de fala podemos comprovar que os motoristas não foram amparados pelo poder público como deveriam, o que sem dúvidas nos leva a apontar para a vulnerabilidade desta categoria, que mesmo em face do trabalho precarizado, não obteve apoio no trabalho durante a pandemia causada pelo COVID-19.

#### **4.3.2 – Categoria 2: A descrição da atividade de dirigir o ônibus**

Entendendo a atividade de dirigir, esta categoria aborda a rotina, jeitinhos, inteligência astuciosa, trabalho real, trabalho prescrito - precarização de um trabalho insalubre, que está relacionada com as formas que os motoristas desenvolvem suas habilidades para executar o trabalho, através de soluções engenhosas, de forma a cumprir o trabalho prescrito. Aqui podemos mensurar a imposição do trabalho e o desgaste mental que dela advém, sob a ótica do trabalho precarizado.

Foram percebidas a partir das entrevistas as principais regras de trabalho que os motoristas deveriam cumprir. Estes pontuaram que tinham: “*zelar pelo carro, cumprir horários, ficha de ponto, tratar bem passageiros e transportar bem*”. Ainda falaram que precisavam “*chegar antes do horário de trabalho previsto para não atrasar os horários*”, que aproveitam as paradas para “*organizar o carro para a próxima rota*” - conferindo banco por banco para ver se foram deixados objetos; ajustando o assento de trabalho para ter o mínimo de conforto para dirigir, por horas, sentados. Isto, contudo demonstra as habilidades desenvolvidas pelos motoristas na execução no trabalho, e evidenciam que o trabalho real está sempre à frente do prescrito.

Ao serem perguntados se as regras citadas são cumpridas exatamente como no prescrito, os motoristas disseram que nem todas, nem sempre, não por todos e em parte, levando-nos a mencionar o que Dejours, C. (2014) diz: *o trabalho prescrito seria um conjunto de regras a serem cumpridas para a realização da atividade de trabalho*. Igualmente, este também alerta sobre o trabalho real, em que, mesmo havendo prescrição para o trabalho, esta não abarca todas as demandas envolvidas na atividade real do trabalho, levando assim o trabalhador a desenvolver meios para dar conta das suas atividades.

De acordo com Almeida (2002), os principais fatores que influenciam no desempenho do motorista de ônibus podem ser divididos em dois grupos: fatores externos e fatores internos. No primeiro destaca-se a fadiga física e psicológica, a segurança física, as exigências dos usuários, as condições do tempo e das estradas, os congestionamentos, as deficiências na sinalização, a poluição sonora e visual, a temperatura do motor, as condições de trabalho em geral, tais como sobrecarga de trabalho.

Já nos fatores internos, destacam-se aqueles que alteram o comportamento do motorista de ônibus, que são muitas vezes a origem dos acidentes. Essas perturbações podem ser representadas de formas - doenças crônicas ou agudas, problemas de visão/auditivos, a automedicação e a prescrição conjunta de várias drogas, a fadiga (muitas horas no volante), o excesso de estímulos, o estresse/calor/cansaço, dentre outros.

No Brasil, alguns fatos também sugerem que o ambiente de trabalho dos motoristas merece maior atenção, pois dados têm demonstrado que determinados comportamentos inadequados dos motoristas podem ser vistos como formas de agir frente ao estresse ocupacional do cotidiano (Monteiro, 2006). No contexto paraibano, o DETRAN-PB tem recebido várias reclamações de usuários de ônibus e algumas estavam relacionadas aos comportamentos inadequados dos profissionais motoristas, destacando-se: (a) não parar para embarque de passageiros; (b) movimentar o veículo antes do embarque/desembarque efetivo dos passageiros; (c) não parar para desembarque de passageiros; (d) parar fora do local designado.

Quando perguntados sobre a dificuldade da atividade de dirigir, ocorreram relatos como:

*É difícil, porque assim, mesmo que a gente tá dirigindo, cobrando, a gente tem que ter uma atenção maior, agente tá o que? Transportando vida, né isso? A gente tem dupla noção do que é que tá fazendo em ter que dirigir e cobrar. E como a gente tá no dia a dia dirigindo, a gente ver coisa que, assim, atinge a profissão da gente em termo de trânsito, em termo de passageiro, em termo de tudo (motorista 5).*

*É um trabalho pesado, mentalmente e fisicamente, porque o dia todinho sentado. E assim a gente não sai muito, vai no banheiro, as vezes bebe água, a gente tem que ter tempo porque o trânsito é grande aí atrasa o carro, entendeu? E às vezes o fiscal tem que botar outro no horário (motorista 7).*

*Que assim das dificuldade, tem cansaço físico, a gente passa o dia todinho sentado, e tem cansaço mental, as vezes o passageiro com problema, quer descontar na gente, as vezes você já tá estressado com o trânsito ai ali você tem que saber lidar com o pessoal, porque se não você vai terminar numa confusão, né isso (motorista 2).*

Logo, se por um lado é visto determinado comportamento como inadequados dos motoristas, por outro devemos considerar que a visão do motorista sobre o seu trabalho demonstra a dificuldade que estes possuem para realizar suas inúmeras funções, que traduzem o estresse ocupacional não conhecido sob a ótica populacional, pois o dirigir vai muito além do que as pessoas conseguem enxergar.

#### **4.3.3 – Categoria 3: A precarização do trabalho e o desgaste pela precariedade de um trabalho que já era insalubre**

Levanta as concepções sobre condições e organização do trabalho, partindo da concepção de que o trabalho gera um processo de adoecimento quando se torna penoso, ou seja, quando o trabalhador perde a capacidade de controlar o seu próprio fazer em virtude da exigência organizacional. Buscando entender tais condições, os motoristas pontuam que possuem “*dificuldade no trabalho*” e que recorrem as seguintes pessoas na empresa: psicólogo, gerente, superior e direção.

Destarte, o fato de recorrer ao psicólogo da empresa em situação de dificuldades, é um dado relevante e comprova que se torna imprescindível a presença/atuação de um psicólogo quando se trata de assuntos relativos a pessoas em situação de trabalho, principalmente do psicólogo organizacional, por ser essa a área de atuação que agrega saúde ao trabalhador no ambiente empresarial.

Também foram identificadas as principais dificuldades enfrentadas por estes motoristas no trabalho, sendo respostas: “*não há hora específica de almoço*” – em que nos momentos de pausa as refeições são feitas, apressadamente; “*as cobranças*” – sobretudo quanto aos horários que precisam cumprir; *passar o troco* – quando passageiro vem com uma nota de valor alto.

Neste aspecto pode-se perceber o que pontua DEJOURS, C. (2014) sobre a prescrição no trabalho, quando diz que esta, por vezes, possui conteúdos contraditórios. No caso dos motoristas, há regra prescrita que regulamenta o troco máximo a ser devolvido ao passageiro. Todavia, os passageiros, ao apresentarem nota de valor elevado no momento de pagar o

transporte, deixam o motorista em apuros, pois tanto há regra do troco máximo, quanto também devem seguir a regra de tratar bem os passageiros, não devendo deixar de executar o embarque de quem precisa pagar com valor elevado.

Assim, os motoristas a exercerem o que DEJOURS, C. (2014) chama de engenhosidade e inteligência prática: para não serem mal-educados com os passageiros, recebem o valor e perguntam se alguém no ônibus pode trocar; param em algum lugar de comércio durante o percurso para trocar o dinheiro.

#### **4.3.4 – Categoria 4: Desgaste mental em relação ao trato com os passageiros – pandemia e medo provocado pela doença”,**

Aqui destacamos as questões do sofrimento mental e como os motoristas enunciam esse sofrimento, de que forma analisam a sua saúde mental e as necessidades de procurar ajuda de um profissional – no caso o psicólogo. Destaca-se uma fala que exemplifica essa categoria, onde o motorista quando perguntado sobre como estava o seu trabalho durante a pandemia, e como estava executando a função respondeu:

*“Assim, em tempo de pandemia, assim, em termo de passageiro era pouco, em termo de preocupação era muito, porque você “tava veno” (sic) a hora pegar essa abençoada doença, né? E terminar ou em óbito, ou em cima de uma cama, ou entubado, entendeu? Ou a gente passar também “pra os pessoal” (sic), da gente não saber que tá doente, né, e passar pra um amigo; e às vezes você pensa que “tava e num tava” (sic), e às vezes uma pessoa você dizia assim, coloque a máscara, e ela já vinha com aquela ignorância” (motorista 4).*

Denota-se do excerto o que aponta DEJOURS, C. (1994), sobre a imposição organizacional não ser algo saudável, que leva ao sofrimento mental, ao adoecimento do corpo, vez que os motoristas de ônibus urbano estão mais propensos do que qualquer outro trabalhador a ter problemas de saúde por desempenho das funções, por esta ser baseada numa atividade de excessivo desgaste físico e mental, dado que o ambiente e as condições de trabalho, bem como o tratamento que recebem geram adoecimento e consequente sofrimento/desgaste mental. Logo, o trabalho precarizado e de inúmeros conflitos advém de uma postura anti-ergonômica das empresas de ônibus.

Destacamos aqui a importância do psicólogo organizacional, profissional de toda importância no contexto laboral, sobretudo na época da pandemia, pois seria prejudicial à saúde psíquica dos motoristas não ter uma escuta, um acolhimento frente ao medo de adoecimento ou até mesmo diante do contexto da morte, que também foi elucidado nas falas dos motoristas com máxima frequência. Ao passo em que mencionaram ter medo de pegar a doença e falecer, também relataram à perda dos amigos de trabalho em virtude da pandemia, o

que, por si, não deixa dúvidas quanto à importância do atendimento psicológico a estes profissionais.

Com relação à sobrecarga de trabalho em que estes motoristas afirmam estar submetidos, a que se ter uma maior observação, pois ao passo que Dejours (2011) coloca que o prazer ajuda na manutenção da saúde, Araújo (2010), fazendo referência as proposições de Dejour, coloca que o sofrimento seria o intermediário entre saúde e doença, em que Dejours (2011) afirma que, o prazer e o sofrimento incidem nos sujeitos a partir de questões subjetivas, percebe-se então que a sobrecarga no trabalho poderia ser considerada como uma subjetividade que pode favorecer o sofrimento.

Quando perguntados sobre o que mais gostam do trabalho, os motoristas responderam que gostam da recompensa financeira e gostam de dirigir. A este despeito Dejours (2011) ao colocar que um dos fatores que leva a identificação com o trabalho é o prazer, e comparando com o que foi dito pelos motoristas que, gostam de dirigir, uma vez que isto é uma função principal de sua atividade de trabalho, pode-se concluir que, gostar de dirigir é um aspecto que mostra identificação com o trabalho, podendo levar a ter prazer no trabalho.

#### **4.3.5 – Categoria 5: Condições de sociabilidade com os demais trabalhadores e importância do sindicato**

Por fim, a categoria 5 aborda sobre as questões do grupo de motoristas e sobre a importância do sindicato - na saúde mental e na manutenção da vida – na pandemia e após esta. Nesta podemos observar como os motoristas convivem entre si no dia a dia do trabalho e como se deu a atuação do sindicato na vida desses trabalhadores com as dificuldades que surgiram com a pandemia.

Quando perguntados sobre como era sua relação com colegas de trabalho os motoristas descreveram como sendo: boa, alegre. Buscou-se saber como ocorria o repasse de informações entre os motoristas, em caso de uma regra nova ou quando um colega de trabalho havia sido assaltado, por que meios eles tomavam conhecimento. Estes disseram que no um a um, *nas conversas*, na hora em que se encontravam pra prestar contas, via rádio, *quando se encontravam nos treinamentos e qualificações, através dos fiscais*, pelos anúncios nos quadros, *pelos colegas e por telefone*.

Também foi relatado que quando um motorista passa por outro no trânsito, um faz gesto para o outro, sendo isso também um meio de repasse de informações. Diante destas respostas e tomando como base o que DEJOURS, C. (1994) coloca sobre estratégias de defesa coletiva, em que um grupo de pessoas se junta em decorrência de situações ameaçadoras, no

sentido de buscarem meios para solucioná-las, percebe-se que estes motoristas possuem poucas oportunidades para articularem-se coletivamente, fazendo isso de modo improvisado. Dessa maneira, a estratégia de defesa coletiva improvisada enfraquece o sentido de cooperação, pois seria esta que levaria um grupo a elaborar acordos e regras coletivas para uma melhora no desenvolvimento do trabalho, gerando uma coesão entre o grupo, sendo a coesão e coletividade, elementos essenciais para o sucesso das organizações de trabalho.

Pela observação sistemática e assistemática denota-se que os motoristas utilizam as paradas para conversar com os amigos sobre diversos assuntos, aproveitando até mesmo para compartilhar o momento de saborear um “din-din” nos dias mais quentes, para trocar o dinheiro necessário para o caixa do ônibus com o amigo que tinha o valor necessário, dentre outras situações que demonstra o quanto eles necessitam da socialização para fortalecer os vínculos trabalhistas e não desenvolver o trabalho penoso, sem nenhuma familiaridade.

Outrossim, quando perguntados sobre a atuação do sindicato na época da pandemia e após esta, apenas em dois dos casos a resposta foi positiva, falando que *recebeu ajuda necessária* para a demanda e até mesmo *ajuda com a recepção de alimentos*; que o sindicato ajudou nas questões de *negociação junto a empresa para evitar demissões* no período da pandemia. Nos demais casos houve resistência em falar sobre a questão, bem como foi relatado que *não ocorria uma atuação frequente do sindicato frente às demandas da categoria*.

Denota-se então que o sindicato é essencial na manutenção da dignidade no trabalho, pois ao passo em que se articula para evitar processos danosos aos trabalhadores, como questões salariais, de acordos trabalhistas, etc, também contribuem para manutenção de subsistência dos motoristas, pois ao doar alimentos, asseguram um direito social básico do ser humano.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a análise e discussões dos resultados, são apresentadas as considerações finais e as descobertas do texto, evidenciando com clareza e objetividade as deduções extraídas dos resultados obtidos ou apontadas ao longo da discussão do assunto. As ideias desenvolvidas na construção do presente comprovam que vale ressaltar que a precarização do trabalho é uma construção histórica, e que como parte do dia a dia pode e deve ser modificável. Os adoecimentos e acidentes de trabalho também são passíveis de mudança a partir de iniciativas que possam evita-los.

A prevenção e promoção da saúde, embora envolva diversos níveis de complexidade, aponta para a necessidade de modificar o mundo do trabalho a partir de elementos básicos, que precisam ser traduzidos em políticas públicas, principalmente daquelas voltadas para promover a saúde mental dos trabalhadores, e por consequência a maior participação destes na forma de executar o trabalho prescrito, vez que este não corresponde plenamente ao que realmente é realizado pelos trabalhadores.

Utilizar de elementos legislativos trabalhistas para garantir direitos sociais básicos, que precisam ser preservados e cumpridos. Direitos sociais que defendam a vida e a saúde mental. É necessário, então, resgatar a dignidade no trabalho e sua função social, impedindo a precarização que ocorre através imposição do trabalho penoso, o assalariamento disfarçado em prestação de serviços regulares, com pessoalidade e subordinação ao contratante, que embora sejam componentes das formalidades contratuais trabalhistas, não precisa ser levado ao patamar da precarização.

O resgate da razão social do trabalho e não o enriquecimento/lucro visado pelas empresas, com as perspectivas de solidariedade entre desempregados e todos aqueles que vivem do trabalho, a fim de cumprir com a real razão do trabalho. Estas perspectivas passam pela necessidade de se reduzir jornadas de trabalho, sem ônus ao trabalhador, dado que muitos destes sequer possuem tempo para cuidar da saúde – física/mental com o esgotamento, cansaço físico do dia a dia, da rotina de trabalho, como foi relatado por alguns trabalhadores.

Enfrentar o empobrecimento e o desemprego – forma extrema de precarização, de negação social do indivíduo, forte geradora de adoecimento mental, como pontua Dejours em suas concepções sobre o desgaste mental do trabalhador. É necessário enfrentar a precarização do mundo do trabalho com expansão do emprego, favorecendo real inclusão e pertencimento social (e não apenas vias compensatórias).

Requer desenvolver consciência voltada para diferentes padrões de produção e consumo, novas bases energéticas, para que possa ser desenvolvido um novo padrão de trabalho através da sua ressignificação. A construção do mundo do trabalho não precarizado, que possa desenvolver a sociabilidade; a verdadeira engenhosidade na realização do trabalho – aquela que é causada pela imposição laboral, e sim pelo reconhecimento e valorização da inteligência do trabalhador.

Podemos destacar como realce deste trabalho a pertinência do estudo para melhoria da qualidade de vida dos trabalhadores, sobretudo dos motoristas, em que pese o trabalho deste comumente definido como precarizado e também reconhecido assim pela legislação trabalhista, mormente num setor nevrálgico como o do sistema de transportes públicos, sujeito às intempéries comportamentais de usuários e também da empresa. Deste modo, a pesquisa acadêmica presta sua contribuição e amplia a ótica sobre o trabalho do motorista a partir da percepção destes sobre suas condições de trabalho, ao passo em que compreende condições na saúde física, sobretudo na saúde psíquica mental na época da pandemia, onde a categoria apresentou os maiores índices de vulnerabilidade e demissões, fato que por si já demonstra a importância deste estudo.

Como limitações desta pesquisa é importante citar a não participação de motoristas que se encontravam no terminal de integração, por motivo de: não querer participar da pesquisa; pouco tempo de parada para responder a entrevista - aconteceu de uma entrevista ser interrompida sem completar porque o ônibus que o motorista iria assumir chegou; vergonha de ser entrevistado; por estar desempregado durante a pandemia e ter começado a trabalhar há pouco tempo, sendo estes os principais motivos mencionados/percebidos.

Já como aspectos positivos pode-se destacar a ajuda da gestora local do terminal de integração, para que os motoristas despertassem o interesse em participar da entrevista, bem como pela colaboração desta em intermediar a realização da pesquisa emprestando sua sala para coleta. Chegar no horário indicado ajudou a aproveitar melhor o tempo disponível dos motoristas para as entrevistas, bem como ter a ajuda dos próprios motoristas que participavam da pesquisa em indicar um colega de trabalho para ser entrevistado, muito embora alguns não tenham aceitado, foi essencial para o desenvolvimento desse trabalho.

Igualmente, também foi observado que os motoristas desenvolvem engenhosidade frequente para realização do trabalho, como pude observar ao ver um motorista tentando driblar o calor na jornada de trabalho, outro indo pegar o veículo de forma antecipada na garagem para não atrasar o horário previsto de chegada, com o desvio de rota totalmente justificado a fiscal e ao fiscal dos fiscais para não ocorrer nenhuma punição.

Os dados analisados desmitificam o desgaste da saúde do motorista de ônibus do transporte público, especialmente no que diz respeito ao sofrimento e as condições de trabalho na época da pandemia instaurada pelo COVID-19, posto que o desgaste mental do trabalhador foi percebido como fator que prejudica o profissional e o desenvolvimento do trabalho realizado.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Center For Disease Control and Prevention – CDC (2020). **Coronavirus disease 2019 (COVID-19). Cleaning and disinfection for households.** Disponível em: <https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/prevent-getting-sick/cleaning-disinfection.html>
- Dejours, C.; Jayet, C.; Abdoucheli, E. (1994). **Psicodinâmica do trabalho - contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho.** São Paulo: Atlas.
- Dejours, C. (2014). **Work and self-development. critical horizons**, p.115-130. doi: 10.1179/1440991714Z.00000000027» <https://doi.org/10.1179/1440991714Z.00000000027>
- Fletcher, K. et al. (2014). **A guide for public transportation pandemic planning and response.** (No. Project 20-59)
- Ministério da Saúde (2020). **Painel de leitos e insumos do Ministério da Saúde: Coronavírus.** Disponível em: <https://coronavirus.saude.gov.br/>
- Ministério do Trabalho e Emprego. MTE. **Cadastro geral de empregados e desempregados: CAGED.** Brasília: MTE, 2020.
- Sato, L. **Abordagem do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbanos.** 1991. 119 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Faculdade de Psicologia, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2002.
- Silva, D. & Vasconcelos, R. (2017). **Entre a (pre) determinação e as possibilidades de regulação: uma proposta metodológica para interpretar a adoção e uso de tecnologias enquanto escolhas organizacionais.** Laboreal, p. 9-23.
- Seligmann-Silva, E. **Desgaste mental no trabalho dominado.** São Paulo: Cortez, 1994.
- Seligman-Silva, E. **Trabalho e desgaste mental [livro eletrônico]: o direito de ser dono de si mesmo** / Edith Seligmann-Silva. – 1.ed. – São Paulo: Cortez, 2022.
- Monteiro, A. (2006). **Análise experimental do ruído no habitáculo de ônibus urbano.** Dissertação de Mestrado. Engenharia mecânica, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, PR, Brasil.
- Organização Mundial da Saúde – OMS (2020). **Coronavirus disease 2019 (COVID-19). Situation Report – 66.** Março 2020. Disponível em: [https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200326-sitrep-66-covid-19.pdf?sfvrsn=81b94e61\\_2](https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200326-sitrep-66-covid-19.pdf?sfvrsn=81b94e61_2)

## ANEXO A – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

## ROTEIRO DE ENTREVISTA COM MOTORISTAS DE ÔNIBUS

Entrevistador: \_\_\_\_\_ / Data da entrevista: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ / Meio de realização:  
 Presencial  Virtual / Horário início: \_\_\_\_:\_\_\_\_ hrs / Horário conclusão: \_\_\_\_:\_\_\_\_ hrs

*[Orientação para o entrevistador: lembre-se de que as perguntas são apenas um direcionador, mas não devem constituir um “fechamento” na relação com o sujeito, nem o inibir de expressar alguma coisa. Nem todas as perguntas serão pertinentes para todos os sujeitos. É fundamental que o pesquisador saiba o que está procurando preliminarmente, e, ainda assim, estar atento para o que vai surgir que não havia sido pensado anteriormente. Por isso, leia o roteiro **ANTES** de iniciar a aplicação]*

**Informações Básicas:**

1. Nome, idade, sexo:
2. Escolaridade:
3. Estado civil, filhos, nº de dependentes:

**Organização do Trabalho e Percepção do Motorista sobre seu Trabalho**

4. O que você diz quando alguém te pergunta: “Com o que você trabalha”?
5. Quais são as tarefas que você deve executar?
6. O que você considera ser difícil em seu trabalho?
7. Já passou por alguma situação que considera ser (uma situação) difícil em seu trabalho?
8. Quais as dificuldades você teve em seu trabalho especificamente na pandemia?
9. Como você avalia as condições em que realiza o seu trabalho?

**Segurança, Saúde e Condições de Trabalho (durante a pandemia)**

10. Como foram suas condições de trabalho (condições físicas e organizacionais)
11. Quantas horas você trabalhou por dia?
12. Sentiu alguma dor em seu corpo por causa do trabalho?
13. Como era a qualidade do seu sono no período da pandemia? A que horas você costuma dormir? Sentiu que seu sono era reparador?
14. Achou que seu trabalho interferiu em sua saúde?
15. Você sente que seu trabalho interferiu em sua vida particular?

16. Que modificações você percebe terem ocorrido no exercício na atividade como motorista a partir da pandemia de covid-19? E como se sentiu em relação a elas?

**Adoecimento no Trabalho e sequelas da pandemia na saúde mental do trabalhador**

17. Você adoeceu durante o tempo da pandemia (Como foi, quantas vezes, acha que isso está relacionado ao seu trabalho? Se sim, como?)
18. A quem procurou em caso de adoecimento no trabalho? Foi dado apoio necessário?
19. Tem plano de saúde? (Qual é o plano? Qual a cobertura oferece?), Hospitais públicos? Se teve acesso a auxílios do governo no momento da pandemia?
20. Conhece algum colega motorista que tenha pedido demissão na época da pandemia? O que você acha sobre isso?
21. Houve alguma alteração em relação ao trabalho pós pandemia? Em que sentido?
22. Passada a pandemia, como está sua saúde mental como motorista? Se sente seguro e satisfeito trabalhando em ônibus?

**Acompanhamento Psicológico:**

23. Em sua opinião, o que é um acompanhamento psicológico? Ele foi necessário para este momento de pós pandemia? Por quê?
24. Você percebeu desgaste mental no trabalho processo da pandemia? Como isso se deu?
25. Você conhece alguém que passou por tratamento psicológico/psiquiátrico durante a pandemia? Como ocorreu?

**Relações sindicais:**

26. Você é sindicalizado? Se sim, há quanto tempo?
27. Qual sua avaliação sobre as ações do sindicato durante a pandemia? Em que medida ele ajudou durante e após a pandemia?
28. Você se sente seguro com a atuação de seu sindicato, neste momento pós pandemia?