



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

**A SAÚDE DOS TRABALHADORES E TRABALHADORAS DO TRANSPORTE
COLETIVO EM FLORIANÓPOLIS.**

Leandro Nunes

leccinunes23@hotmail.com

Universidade Federal de Santa Catarina

Brasil

Ricardo Lara

ricardolarauf@mail.com

Universidade Federal de Santa Catarina

Brasil



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMO

Esta comunicação tem como objetivo analisar o processo de adoecimento dos/as motoristas do transporte coletivo da cidade de Florianópolis. Num primeiro momento, entendemos a cidade e a política de mobilidade urbana a partir de um processo histórico e cumulativo estruturada a atender a lógica do capital. A partir desta premissa, evidenciamos que a política de mobilidade urbana hoje, prioriza o transporte individual em detrimento do coletivo. Isso influencia nos constantes congestionamentos e acidentes que interferem no adoecimento psíquico e físico destes/destas profissionais do volante. Para realizar a atividade laboral, os/as motoristas de ônibus se utilizam de um banco “ajustável”, câmbio de marcha, acelerador, embreagem, freio e botões acionadores da porta. Não obstante, é necessário mencionar que os/as motoristas materializam suas atividades laborais não entre quatro muros de concreto, mas num espaço rodeado de fibra e lata em movimento. A particularidade da condição de trabalho dos/das motoristas é um tanto quanto complexa, uma vez que, deverão ser observadas não apenas o espaço e instrumentos de trabalho, mas também, as condições de trânsito, condições dos ônibus, condições do tempo, entre outros fatores. O/a motorista exerce sua atividade laboral sob rígido controle: de horário (tempo/viagem), postura profissional em relação a empresa e os usuários do transporte coletivo e preservação dos veículos. De acordo com as análises realizadas, evidencia-se que a atividade de dirigir numa jornada de trabalho de no mínimo seis horas/dia se mostra demasiadamente desgastante, causadora de fadiga, problemas na audição, dores de cabeça, dores lombares, distúrbios na visão, queimaduras na pele, LER (Lesão por esforços repetitivos) e DORT (Distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho). O cotidiano laboral que causa processos de adoecimento é decorrente de movimentos repetitivos, local de trabalho apertado, postura forçada, falta de segurança (no caso de assaltos e violência) e exposição direta a radiações solares. Entendemos que a saúde do trabalhador do transporte coletivo é o requisito primário para a produção e reprodução destas/destes profissionais, bem como, afirmamos que a saúde deve ser entendida a partir de todo um contexto de relações sociais e de trabalho.

Palavras chave: Motoristas, condições de trabalho, processo de adoecimento.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

ABSTRACT

This communication aims to analyze the process of illness of the drivers of public transport of the city of Florianópolis. At first, we believe the city and the politics of urban mobility from a historical process and cumulative structured to meet the logic of capital. From this premise, we found that the policy of urban mobility today, prioritizes the individual transport at the expense of the collective. This influence on constant congestion and accidents that affect the mental illness and physical these/these professionals from the steering wheel. To perform the labor activity, the bus drivers if they use a bank "adjustable", gear shift, throttle, clutch, brake and buttons triggers the door. Nevertheless, it is necessary to mention that the drivers materialize their labor activities not between four walls of concrete, but in an area surrounded by fiber and tin in motion. The particularity of the working condition of the drivers is somewhat complex, since it should be observed not only the space and instruments of labor, but also the traffic conditions, conditions of the bus, weather conditions, among other factors. The driver exerts its labor activity under rigid control: time (time/travel), professional attitude toward the company and users of public transport and preservation of vehicles. In accordance with the analyzes carried out, it is evident that the activity of driving in a day's work for at least six hours/day if shows too exhausting, causing fatigue, problems with hearing, headaches, back pain, disturbances in vision, burning the skin, READ (injury due to repetitive strain injury) and DORT (Musculoskeletal Disorders Related to Work). The daily routine of work that causes the illness is due to repetitive movements, the work place tight, forced posture, lack of security (in the case of burglary and violence) and direct exposure to solar radiation. We believe that the health of the worker of the collective transport is the primary requirement for the production and reproduction of/from these professionals, as well as, we affirm that health should be understood from the whole context of social relations and work

Keywords: Drivers, work conditions, Process of illness



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introducción

O presente artigo aborda as condições de trabalho dos/as motoristas do transporte coletivo de ônibus da cidade de Florianópolis, tais condições de trabalho têm gerado um constante quadro de adoecimento nestes/nestas profissionais. Para analisar tal questão é necessário, antes de tudo, realizar breve estudo a respeito do processo de urbanização e estruturação das cidades, que tem cada vez mais atendido a lógica do capital e despejando a classe trabalhadora para os locais mais longínquos de seus locais de labor.

A Política de Mobilidade Urbana destina-se essencialmente a atender a circulação dos automóveis individuais, que atrelado a baixa no Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) e a facilitação do acesso ao crédito¹ tem cada vez mais aumentado o número de automóveis particulares nas ruas da cidade. Como consequência, os congestionamentos se tornam mais constantes e a violência no trânsito tem aumentado exponencialmente. Tal contexto tem feito com que a estrutura do transporte coletivo se torne precário e alvo de constantes críticas por parte da população usuária e funcionários. Ônibus lotados, tarifas altas, linhas que não atendem à demanda de seus usuários, falta de horários, ônibus com baixa manutenção, etc. Essas situações têm repercutido diretamente na saúde dos/das motoristas que dirigem diariamente no mínimo seis horas por dia.

No exercício de sua atividade laboral, os/as motoristas de ônibus se utilizam de um banco “ajustável”, câmbio de marcha, acelerador, embreagem, freios, botões acionadores da porta, etc.; não obstante, é necessário mencionar que os/as motoristas materializam suas atividades laborais em espaço rodeado de fibra e lata em movimento constante. A particularidade da condição de trabalho dos/das motoristas é um tanto quanto complexa, uma vez que deverão ser observados não apenas o espaço e instrumentos de trabalho, mas também as condições de trânsito, dos ônibus, do tempo, entre outros fatores. Tais atividades são realizadas sob rígido controle: horário (tempo/viagem), postura profissional em relação à empresa e aos usuários do transporte coletivo e preservação dos veículos, bem como já mencionado, convive diariamente ao longo de sua jornada de trabalho sob condições externas a seu espaço de labor, por exemplo, os congestionamentos. Tal contexto de

¹ Deixemos aqui claro, que de forma alguma está se realizando uma crítica a baixa do INPC e/ou acesso facilitado ao crédito.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

contradições tem levado ao grave e preocupante quadro de adoecimento profissional neste setor. Evidencia-se que a atividade de dirigir numa jornada de trabalho de no mínimo seis horas/dia se mostra demasiadamente desgastante, causadora de fadiga, problemas na audição, dores de cabeça, dores lombares, distúrbios na visão, LER (Lesão por esforços repetitivos) e DORT (Distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho), distúrbios emocionais entre outros.

Por ser de suma importância para a mobilidade urbana nas cidades brasileiras e, em especial, em Florianópolis, e por ser um dos espaços de trabalho que mais “sofreu” mudanças nas últimas décadas é que se situa a importância desta pesquisa.

Florianópolis e o sistema de transporte coletivo

Com o desenvolvimento e hegemonia do modo de produção capitalista a produção e reprodução da vida em sociedade se modificam abruptamente. O espaço urbano “nasceu” para atender a lógica do capital, neste sentido as cidades “deixam” de ser o espaço do coletivo (se é que um dia o foi) e se torna o local do individual, da compra e venda de mercadorias e, em especial, a força de trabalho. A cidade se torna o local do fetiche, da alienação e do estranhamento. Sob tal configuração, o acesso e usufruto da cidade tornaram-se quase invisível aos olhos da classe trabalhadora, e quando os trabalhadores inventam de acessá-la são duramente reprimidos pela força opressora do Estado burguês (basta nos atentarmos a truculência policial nas mais variadas manifestações que se dissiparam pelo Brasil e mundo contra as contrarreformas).

Diante deste contexto cabe o questionamento já realizado por Rolnik (1995), “O que é a cidade?”. A cidade, de acordo com a autora não é um conceito pronto e acabado, e sim uma categoria em constante processo de transformação dialético entre os membros que a compõe. Ainda em Rolnik (1995), a cidade é o campo de interesses antagônicos minuto a minuto, dia a dia, a cidade é como um campo magnético que atrai homens e mulheres a seu interior, a cidade é o local do amor e da “guerra”, da manifestação e da repressão, da inclusão e da exclusão, a cidade que abriga bilhões e bilhões de cidadãos é ao mesmo tempo a cidade que exclui milhões e milhões de



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

“perigosos”, de “pobres”, de “doentes”, de “criminosos”². A cidade é então, uma eterna relação de luta e convivência. Harvey (2015, p. 34), também nos ajuda a entender a cidade:

Essa questão de como enxergar a cidade e como representá-la durante fases de intensa mudança é um desafio intimidante. Romancistas como Balzac e artistas como Daumier foram pioneiros em fazê-lo de maneiras interessantes, mas indiretas. (...). Temos muitas teorias com relação ao que acontece *na* cidade, mas uma singular ausência de teoria *da* cidade; e as teorias que temos da cidade com frequência parecem tão unidimensionais e mecânicas que extirpam a riqueza e a complexidade da experiência urbana. Por isso, não se pode facilmente tratar a cidade e a experiência urbana de uma maneira unidimensional. (Grifos do autor).

Ao se “realizar” neste espaço contraditório, o ser humano o faz com toda sua corporeidade, braços e pernas, cabeça e mãos e ao transformá-lo se autotransforma. Neste contexto, ao se modificar a partir das ações humanas a cidade vai “produzindo a sensação do desconhecido, do não identificado; aqui as marcas da vida de relações e dos referenciais da vida se esfumam, ou se perdem para sempre”. (CARLOS, 2001, p. 32), neste interim a vida cotidiana nas cidades se estabelece enquanto relações estranhadas. Martins (2015, p. 35), ao se reportar à vida cotidiana nas cidades, disserta que:

As grandes cidades brasileiras estão cheias de sinais das anomalias da modernidade. A vida cotidiana se transforma em face dos obstáculos à modernização, progressivamente dominada por condutas, gestos, mentalidades em que o hibridismo cultural se faz presente: nos modos de vestir, de comer, mas também no uso do carro mesmo pela classe média e pelos ricos.

Indagamos junto a Rolnik³, “Que cidade é esta que a maioria das pessoas não tem lugar? E quando inventam um lugar para si, ele não é reconhecido, e taxado de irregular e ilegal?”. A cidade é um barril de pólvoras prestes a explodir, somos constantemente coagidos a decifrá-la caso contrário ela nos devora. Esta é a cidade dos negócios que o poder público defende com “unhas e dentes”, é a cidade sob as égides do modelo neoliberal de administração, na qual ela mesma é o negócio em jogo. Trocando em miúdos, a cidade, não é e nem deve ser o espaço onde a luta de classes deva acontecer. O dissenso de classe é uma forma clarividente de ameaça ao capital.

Ainda que muitas cidades tenham tido um longo processo de urbanização sob a industrialização do mundo, no Brasil, já brotou sob os moldes urbanos. As primeiras cidades

2 Tais substantivos são utilizados comumente pela ideologia neoliberal que enxerga as “classes menos abastadas” como malefícios ao centro urbano.

3 Afinal a cidade é para quem? Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=eYeZA73Bdzc>. Acesso em 30 jan. 2017.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

brasileiras surgem no século XVI; Vitória, São Vicente, Rio de Janeiro e João Pessoa, no século XVII; São Luís, Cabo Frio, Belém e Olinda, no século XVIII; a vida urbana se interioriza em São Paulo, Mariana e Piauí e no século XX eclode por todo o Brasil.

Com a abolição da escravatura em 1888, os negros escravos passam a ser “livres”. Cidades como Rio de Janeiro, Santos e Vitória aumentam expressivamente o número de habitantes. Muitos destes, sem condições econômicas e sociais de habitarem e construírem moradias no centro da cidade, são expurgados para os morros dando origem às primeiras favelas⁴. Com o passar dos anos e com o crescente processo de urbanização as cidades brasileiras vão se transformando em grandes metrópoles (Manaus, Salvador, Curitiba, Belo Horizonte são alguns exemplos), bem como as cidades de Rio de Janeiro e de São Paulo que formam na atualidade uma megalópole. De acordo com o *Portal Brasil*, a população brasileira em agosto de 2016 contabilizava mais de 205 milhões de pessoas⁵. Esta é a realidade cotidiana que se manifesta nas inúmeras cidades brasileiras, uma realidade fruto de um longo processo histórico de transformações, incertezas, destruições e que, sem sombra de dúvidas, muito ainda se modificará. E com a cidade de Florianópolis não foi diferente, a cidade que, em seus primórdios era uma ilha abandonada no sul do Brasil, hoje é uma das cidades mais visitadas no verão brasileiro. *Ilha da Magia*⁶, como é conhecida mundialmente, recebe todo o ano mais de meio milhão de visitantes.

Até o início do século XX, Florianópolis era uma pequena e pacata cidade situada na região sul do Brasil. Por ser uma ilha, a única forma de ligação ilha-continente era realizada via balsa marítima, foi quando em inícios da década de 1920 a ponte Hercílio Luz⁷ começou a ser construída e finalizada em 1926. Com o aumento populacional e o desenvolvimento da porção insular e

4 Em matéria da Carta Capital de 2010, referendou-se que as primeiras formas de manifestação de ocupação dos morros do Rio de Janeiro, provavelmente, tenham se originado com o fim da Guerra de Canudos, na qual soldados e moradores da região de lá fugiram e vieram para as cidades. Sem condições de construir suas habitações, ocuparam desordenadamente os morros. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/morros-do-rio-resquicios-de-canudos>. Acesso em: 15 fev. 2017.

5 Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/08/populacao-brasileira-cresce-0-8-e-chega-a-206-milhoes>. Acesso em 25 maio 2017.

6 Florianópolis apelidada por Franklin Cascaes de Ilha da Magia, recebeu este nome devido aos inúmeros casos assombrosos e fantasiosos, tais “causos” foram passados de geração em geração. Disponível em: <http://br.blastingnews.com/lazer/2014/11/por-que-florianopolis-e-chamada-de-ilha-da-magia-voce-sabe-0170807.html>. Acesso em: 05 jan. 2017.

7 Nome em homenagem ao ex-governador do estado de Santa Catarina, a mesma continuou aberta ao tráfego até os anos 1982, é reaberta novamente nos anos 1988 apenas para trânsito de pedestres e ciclistas e fechada totalmente nos anos 1991. No ano de 1997, exatamente no mesmo dia em que completaria 71 anos de sua inauguração, a ponte Hercílio Luz é tombada como patrimônio histórico e turístico de Santa Catarina.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

continental aliada à demanda cada vez maior por mobilidade no trânsito entre a ilha e o continente, viu-se a necessidade da construção de mais duas pontes: a Colombo Sales sentido ilha - continente finalizada no ano de 1975 e a Pedro Ivo Campos⁸ sentido continente - ilha concluída no ano de 1991.

A passo lentos e graduais Florianópolis vai modificando sua paisagem natural, e a partir de fins da década de 1980 o processo de urbanização e verticalização da cidade ganha vapor, chegando aos dias de hoje com uma paisagem completamente diferente da de fins da década de 1970. Florianópolis assim, vai perdendo seu caráter agro-pesqueiro, pacato e se volta à principalmente a prática do turismo. Hoje, a atividade turística é a principal atividade econômica para vendedores de roupas, artesanatos, utensílios em geral, bares, restaurantes, pousadas, hotéis, aluguéis de casas, etc.

De acordo com Cecca (1997, p. 106):

A ilha, durante o verão, apesar do aumento de seu já elevado custo de vida, amplia significativamente sua capacidade de absorver mão-de-obra não-especializada, fortalecendo ainda mais a falsa imagem, enquanto capital do Estado, de oferecimento de empregos e de pequenos negócios no verão, mostra-se atrativa para a população nativa e os migrantes, pois durante alguns meses reforçam suas rendas nessa cíclica expansão da economia local. (CECCA, 1997, p. 106).

A estrutura citadina da cidade se assemelha a das grandes cidades brasileiras e mundiais e, como nas demais, a crise urbana se mostra cada vez mais notória e severa: uma das principais crises a se referenciar é a mobilidade urbana, além de ter o ônibus como único meio de transporte de massas, a oferta do mesmo se mostra precária e carente de reformulação.

Os congestionamentos são os principais fatores que interferem na mobilidade urbana da cidade. Em 2015, a frota de veículos na ilha era de 215.941⁹, já em 2013 a situação se mostrava caótica em Florianópolis, pois para cada carro existiam 2,4 habitantes¹⁰. Diante destes dados e das precárias condições das vias e urbanização sem planejamento, sente-se as condições alarmantes em que se encontra o trânsito em Florianópolis. As horas e horas, minutos e minutos perdidos nos congestionamentos nas cidades brasileiras, tem levado a população transeunte a desenvolver graves

8 Nomes também em homenagem a ex-governadores do Estado.

9 Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=420540&idtema=153&search=santa-catarina/florianopolis/frota-2015>. Acesso em 07 jan 2017

10 Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/curitiba-e-capital-com-mais-carros-por-pessoa-veja-ranking/>. Acesso em 07 jan 2017.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

sintomas de estresse e em especial os/as motoristas do transporte coletivo de ônibus, objeto deste estudo.

O primeiro sistema de transporte de massas a surgir em Florianópolis foram os bondes puxados a burros e vigorou dos anos 1880 a 1934, quando passaram a entrar em desuso ainda nos anos 1920, década na qual surgiram as primeiras empresas de transportes coletivos de ônibus (antiga Limoense e Canasvieiras Transportes LTDA.). Os ônibus importados eram por demais desconfortáveis tanto para os usuários como para os motoristas.

Com a inauguração da Ponte Hercílio Luz no ano de 1926, o sistema de transportes urbanos ganha grande impulso: no mesmo dia em que a ponte foi inaugurada, quatro novos ônibus com capacidade para trinta pessoas e com proteção do sol, da chuva e do vento já esperavam na cabeceira da ponte para fazer a travessia continente-ilha. Da década de 1920 à década de 1990 poucas foram as alterações no sistema de transportes coletivos. O emergir da década de 1990 previa profundas alterações ao sistema de transporte coletivo por ônibus. Adaptando-se às tecnologias que circulavam pelo país, as empresas foram renovando sua frota, veículos com motor traseiro, veículos com três portas, veículos adaptados a portadores de necessidades especiais, entre outros, passaram a fazer parte do cotidiano do transporte coletivo, novas linhas e ampliação no quadro de horários, aumento do efetivo de funcionários, porém é necessário que se deixe claro, tais ações foram a curto prazo, uma vez que a cidade se desenvolvia a todo vapor e a demanda crescia incessantemente.

No que se refere aos trabalhadores do transporte coletivo, o ano de 1997 foi importante. Através da luta sindical a categoria conseguiu vitórias: redução da jornada de trabalho, direito ao recebimento do *ticket* alimentação entre outras conquistas. Segundo o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano (Sintraturb):

O Sindicato inicia a Campanha Salarial após a aprovação da Pauta de Reivindicações. Em abril os patrões solicitam à Prefeita Ângela Amim o aumento da tarifa, alegando não negociar nada sem a “ajuda” da Prefeita. No dia de 30 de abril mais de 300 companheiros aprovaram o indicativo de Greve da categoria para o dia 8 de maio. Com a paralisação, a categoria mostra sua força, e o sindicato consegue aprovar grandes conquistas como: redução da jornada de trabalho; aumento real de salário, vale-alimentação e ampliação do plano de saúde. Algum tempo depois, os patrões tentam retaliar demitindo alguns companheiros que haviam participado ativamente da greve. Sob ameaça de novas paralisações, eles acabam voltando atrás e readmitindo os trabalhadores. Nesta época inicia-se o transporte executivo, com os famosos “amarelinhos” – mais uma exploração ao motorista que



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

também cumpre o papel de cobrador. Através do Rodão, o Sintraturb denuncia, mais uma vez, as tarifas abusivas¹¹.

No início dos anos 2000, cinco são as empresas que compõem a operação do transporte de passageiros, cada qual com sua região de “atendimento”: Empresa Canasvieiras Transportes LTDA., responsável pelo norte da ilha; Emflotur (Empresa Florianópolis LTDA), realiza as linhas da porção continental; Transporte Coletivo Estrela, responsável pela outra parte do continente; Insular Transportes Coletivos LTDA, responsável pelo sul da ilha; Transol Transportes Coletivo LTD, realiza as viagens da porção leste e centro da ilha. Mesmo melhor estruturado e com mais carros e horários, o sistema de transporte dava sinais de ineficiência e esgotamento. Baseado no modelo paranaense e sob o Decreto Nº 1968/2003¹², a Prefeitura Municipal de Florianópolis, implanta o Sistema Integrado de Transporte, sob o discurso de garantir a melhoria do sistema de transporte, bem como a garantia do acesso de todos/as à cidade, democratização do espaço urbano, preservação do meio ambiente, geração de empregos, acessibilidade, tarifas acessíveis a classe trabalhadora.

Quatro de agosto de 2003 marca o início do SIT, ainda sob o governo da prefeita Angela Amim. Os primeiros meses foram marcados por confusão, muitas vezes chegando ao confronto físico entre passageiros/as e funcionários/as das empresas. Pessoas desembarcavam dos coletivos e não sabiam para onde ir. Falta de placas indicativas, poucos horários, atrasos dos ônibus, falta de integração dos ônibus que chegavam com os que saíam, etc., foram alguns dos eventos presentes no cotidiano de passageiros/as e funcionários/as. Este contexto resultou num amplo processo de adoecimento nos funcionários do transporte coletivo, devido às longas jornadas de trabalho (no início do SIT chegava-se a trabalhar 10, 11 horas por dia), pressão para o comprimento do horário, trânsito caótico, exposição à violência, coletivos lotados, pressão dos passageiros, entre outros motivos.

Onze anos após o início de sua operação, velhos e novos problemas ainda assombravam a população usuária; reclamações, fechamento de terminais, depredação de coletivos, ameaças a funcionários/as eram constantes. Neste contexto de contradições que envolve o SIT, a Prefeitura Municipal de Florianópolis lança um novo processo licitatório para a prestação do serviço de

11 Disponível em: <https://www.sintraturb.com.br/life-coaching>. Acesso em: 10 fev. 2017.

12 Disponível em <https://leismunicipais.com.br/SC/FLORIANOPOLIS/DECRETO-1968-2003-FLORIANOPOLIS-SC.pdf>.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

transporte coletivo, em que impunha que apenas uma empresa operasse o sistema, a única empresa a concorrer foi o Consórcio Fênix (junção das empresas que já operavam anteriormente o sistema; Canasvieiras, Transol, Insular, Estrela e parte da Emflotur). Três anos após a implantação do Sistema Integrado de Mobilidade (SIM), que entrou em execução no dia 1º de novembro de 2014 e substituiu o SIT, as principais modificações previstas no edital de licitação ainda não foram postas em prática.

As considerações, acima relatadas, sobre o transporte coletivo de Florianópolis são algumas das intempéries em que os motoristas vivem cotidianamente no seu labor, que está revelando um preocupante mapa de adoecimento neste setor. Passemos a analisar as condições de trabalho e o processo de adoecimento.

O processo de trabalho no transporte coletivo

Os /as motoristas trabalham 06h15min por dia, acordado em convenção coletiva, podendo estender um pouco mais (hora extra), com intervalo entre 15 minutos e 1 hora. Algumas escalas são de 3 horas/dia, sem intervalo, e de segunda a sexta-feira, nas escalas de seis horas de trabalho são 32 horas/semana de trabalho e com direito a uma folga¹³. No verão, sob o discurso do aumento do movimento turístico, algumas empresas adotam o estilo “folga corrida”, que se traduz em trabalhar sete dias e folgar um¹⁴.

Na atividade laboral, os/as motoristas de ônibus contam com um banco ajustável (posição das costas e altura), um câmbio de marcha (existem veículos automáticos), um acelerador, uma embreagem, um freio, os botões acionadores da porta, o elevador nos veículos adaptados a pessoas portadoras de necessidades especiais, entre outros. Por dirigir um veículo em movimento constante, tais profissionais não realizam suas atividades entre quatro paredes, como numa fábrica, ou até mesmo no setor administrativo da empresa, tal particularidade torna as análises a serem realizadas mais complexas, uma vez que deverão ser observados não apenas o espaço interno de trabalho, mas

13 Um mês folga todos os sábados, no outro mês folga todos os domingos.

14 Exemplo: se numa semana folga na segunda, logo trabalha terça, quarta, quinta, sexta, sábado, domingo, segunda para então poder folgar na terça. Na outra semana folgará na quarta, na outra quinta e assim por diante.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

também o espaço externo, ou seja, as condições de trânsito, as condições do ônibus, as condições do tempo (dias de chuva, mais carros nas ruas, logo, mais trânsito, dias de sol, calor insuportável), responsabilidade de transportar vidas, exposição a violência urbana (cada vez mais constante).

É necessário dizer que, até algumas décadas atrás, a profissão era exclusivamente masculina; no decorrer dos últimos anos, a mulher tem ganhado cada vez mais espaço na profissão, no entanto ainda poucas são as motoristas mulheres neste setor laboral. A organização do trabalho no setor do transporte coletivo, não é tão diferente das demais esferas de labor. O trabalho dos/das motoristas também é fonte de sofrimento, frustração, conflitos, adoecimento e, em muitos casos, até o óbito.

A atividade de dirigir no mínimo seis horas por dia sob pressão para o cumprimento do horário estabelecido para a viagem num trânsito caótico como o de Florianópolis, relações conflituosas com usuários, relações de poder com a chefia imediata (fiscal de trafego), ruído, temperatura alta, posturas forçadas, movimentos repetitivos, alimentação desbalanceada (devido ao pouco tempo de intervalo ou ingestão de alimentos gordurosos como salgados fritos), violência urbana, etc., vem a se mostrar degradante e cansativa vindo a causar quadros de adoecimento mental e físico, tais quais se pode citar: fadiga, estresse, dores lombares, problemas auditivos e cardiovasculares, LER (Lesão por esforços repetitivos)/DORT (Distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho), distúrbios psíquicos, (estresse, irritabilidade, insônia, falta de apetite, etc.).

Questionamos: é possível existir equilíbrio entre sofrimento e prazer neste setor laboral, dadas as condições de trabalho supracitadas? Análises já realizadas em outros setores profissionais por Seligmann-Silva (2011), Dejours (2015), apontaram que distintas são as estratégias utilizadas, vejamos algumas: mascarar a doença, medicalização da doença, afastar-se do círculo de relações pessoais, adaptação a organização do trabalho, busca de um jeito próprio de trabalhar, com o intuito de não ser taxado como o/a doente, preguiçoso/a, ou seja, para estes/estas estar doente não é senão sinônimo de vergonha, nas palavras de Dejours (2015, p. 41-2);

Doença e trabalho! Este par indissolúvelmente ligado guarda um conteúdo específico: a ideologia da vergonha erigida pelo subproletariado não visa à doença enquanto tal, mas a doença enquanto impedimento ao trabalho. (...). A angústia contra a qual é dirigida a ideologia da vergonha não é a do sofrimento, da doença ou da morte; a angústia que ele ataca é, através da doença, a destruição do corpo enquanto força capaz de produzir trabalho.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

As constantes reclamações dos usuários do transporte coletivo sejam em relação a falta de horários, quebra de ônibus, atraso nos horários, etc. recaem aos motoristas, tudo se torna culpa do/da profissional, é corriqueiro que os usuários cobrem do/da profissional uma autoridade que eles não possuem, como: parar fora do ponto, ultrapassar a velocidade permitida pela empresa, não pegar mais passageiros porque o ônibus está lotado, entre outros e tais ocorrem ao mesmo tempo em que o/a profissional está dirigindo o veículo atento ao trânsito, pontos de parada, etc.

A exposição a violência urbana tem se mostrado como uma das principais causas dos sintomas de estresse verificados com estes profissionais. Neste sentido, diante do exposto até o momento, é nítido que a atividade laboral do/da motorista está sujeita a enorme carga psíquica e cognitiva e, sendo assim, este contexto tem colaborado em demasia para o desgaste mental do/da motorista. O intelecto (mente) é parte primordial do processo de trabalho destes/destas profissionais. Quando este é afetado o/a trabalhador/a desenvolve sintomas de fragilização, e “não” tendo possibilidades de reação imediata, o mesmo se torna estranhado frente a seu processo de trabalho e frente a si mesmo, recebendo informações, ordens, normas que os naturalizam e realizam.

A vigilância corrobora na carga psíquica sofrida pelos motoristas, seja na figura do fiscal de tráfego, o tacógrafo, os validadores (sistema de bilhetagem eletrônica¹⁵), com os quais o/a motorista (no caso da linha direta, que não tem cobrador e na linha executiva) abre e fecham a viagem, toda e quaisquer atividades executadas no validador são enviadas à empresa. Nos ônibus mais modernos está à disposição da empresa também o sistema de computador de bordo e GPS (sistema de posicionamento global), bem como alguns também possuem câmeras de filmagens, voltadas diretamente para o posto de trabalho do/da motorista.

Essas condições de trabalho do/da motorista faz com que este/esta desenvolva em seu consciente um estado de vigilância constante, em que o poder e o controle se expressam em formas de ameaças, perseguições, punições, entre outras, caso a regra seja de uma forma ou de outra burlada, interferindo diretamente em sua saúde mental. O assédio moral vem a ser outro agravante

15 O sistema de bilhetagem eletrônica veio sob o julgo de melhorar o sistema de cobrança de tarifas, no entanto, o objetivo principal era a redução dos custos e maximização dos lucros, uma vez que se achava que a partir da implantação da mesma, os cobradores seriam demitidos.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

na medida em que, dependendo da “intensidade” e “rotina”, pode vir a provocar quadros de angústia, “ferimento” da autoestima do/da funcionário/a, ataque a sua personalidade, entre outros.

Tais condições de labor são impostas aos trabalhadores do transporte coletivo e geram situações “estressoras de trabalho”. Para Silva (2014), o termo estressor se refere à interação entre as características físicas e psicológicas do indivíduo com as demandas e discrepâncias entre meio interno e externo que se apresenta ao sujeito e suas referidas capacidades de respostas a tais discrepâncias.

Kompier (1996 apud Tavares. 2010, p. 30) nos ajuda nas análises dos agentes estressores em motoristas do transporte. No desenvolver de suas atividades diárias é requerido do/da profissional atenção em demasia: cuidar do trânsito, dos usuários dentro do coletivo, dos que estão nos pontos de paradas, se atentar para não ultrapassar a velocidade estipulada ao mesmo tempo em que tem de cumprir o horário estipulado para o percurso. Neste sentido, se torna um tanto quanto difícil priorizar todas as demandas sem que uma passe em branco. Ao estar preocupado no cumprimento do horário é possível que ultrapasse a velocidade e/ou esqueça de parar quando solicitado ou ao andar na velocidade estipulada e/ou dar a devida atenção solicitada por usuários é bem provável que o horário não seja cumprido. Na busca da resolução de tais conflitos, muitos profissionais desrespeitam as normas da empresa, e caso assim se porte corre o risco de sofrer as sanções da empresa. Diante disso, o/a motorista se “vê” numa encruzilhada, caso burle as regras para cumprir o horário sofrerá retaliações da empresa, caso proceda dentro das normas da empresa sofrerá sanções dos usuários, bem como ao chegar atrasado ao ponto de destino terá seu horário de descanso reduzido. É importante salientar que, independente da escolha entre as alternativas a si postas o/a profissional não resolverá de forma “alguma” as demandas conflitantes. E sendo assim, ao passo que a situação se repete paulatinamente a carga psíquica exigida deste/desta profissional será cada vez maior e pode levar a uma deterioração de sua saúde mental. Battiston (2003, p. 13), nos ajuda a “desvendar” as interferências do estresse no cotidiano laboral no setor do transporte coletivo:

A condição de trabalho interfere no nível de estresse que, no caso do motorista, traduz-se em irritabilidade (que pode levar a um comportamento agressivo na direção), insônia (podendo resultar em sonolência nas horas de trabalho, diminuindo a atenção e os reflexos) e, especialmente, na atenção (fator essencial para a direção segura). Esses fatores são determinantes na ocorrência de acidentes, tanto de profissionais que têm no trânsito seu local de trabalho, quanto daqueles que o utilizam para ir e vir aos seus destinos



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

deliberadamente. O fato de o motorista de ônibus urbano estar durante toda a sua jornada de trabalho no trânsito faz com que a possibilidade de esse profissional envolver-se em acidentes aumente sobremaneira.

Não apenas a saúde mental do/da motorista é afetada diante de tais condições de trabalho. Os ruídos, a postura forçada, a vibração no corpo, a temperatura no interior dos coletivos são motivos de manifestações de outras doenças. O sistema auditivo do ser humano funciona 24 horas por dia. Mesmo ao estarmos dormindo, nosso sistema continua a armazenar as informações nas mais variadas distâncias e fontes sonoras, desencadeando desta forma sistemas de alerta e defesa de nosso sentido auditivo. As causas da perda auditiva são diversas. No setor em estudo, a exposição cotidiana a ruídos provocados pelo motor do veículo, sinais sonoros da campainha do ônibus, buzinas e barulhos externos ao veículo de trabalho são frequentes. Embora em curto prazo não se perceba a perda auditiva, uma vez que sua agressão não se mostra “dolorosa”, os impactos pós-descobrimiento da perda auditiva são por demais catastróficos.

No Brasil, a Norma Regulamentadora Nº 15 determina que os profissionais que estejam expostos a 85 decibéis ou mais devem impreterivelmente se utilizar de protetor auricular, como meio de redução do ruído, no entanto, impor que tais profissionais se utilizem de tal equipamento pode se tornar mais problemático do que pareça à primeira vista, ou seja, ao se utilizar de tal equipamento pode vir a atrapalhar na audição dos sinais sonoros da campainha, buzinas ou fala dos usuários. Esta é uma das demandas que ainda carece de respostas. Como proteger a saúde do trabalhador sem que não atrapalhe seu processo de trabalho?

Todo o cotidiano de trabalho do/da motorista do transporte coletivo é realizado sentado; sendo assim, é necessário que a poltrona seja ajustável para oferecer a este profissional o melhor conforto no dia a dia de suas atividades laborais. A falta de ajuste e conforto do assento provoca ao profissional problemas ergonômicos a longo prazo, tais quais: dores lombares, dores nas costas, problemas musculoesqueléticos, problemas de varizes, dormência nas pernas, entre outros. Muito se evoluiu em relação às poltronas dos anos 1920 para a atualidade, no entanto, tais melhoras ainda não eximiram por completo a exposição de motoristas a processo adoecedores, principalmente no que se refere a falta de manutenção nas poltronas, as quais muitas vezes a regulagem não funciona. Todos os ajustes da poltrona devem estar em pleno funcionamento e de fácil manuseio.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

A questão ergonômica dos/das motoristas do transporte coletivo passou a ser um problema, a partir do momento em que cresce assustadoramente o número de afastamentos por danos lombares devido à exposição a posturas errôneas durante um espaço de tempo longo (anos) sob uma poltrona sem ajustes. A correta postura durante o exercício da função deve ser: sentar-se na poltrona numa posição ereta num ângulo de 90°, os membros inferiores devem trabalhar em coordenação ao apertar a embreagem e o acelerador durante a troca de marchas junto ao membro superior ao acionar a manopla de troca de marchas, bem como os membros superiores que devem estar coordenados. A dor lombar se associa a posições inadequadas, falta de conforto associada a traumas mecânicos, excesso de peso, idade, entre outras. A dor se situa entre a região dorsal e glútea. As dores lombares afetam a todos que se utilizam da tarefa de dirigir como fonte de emprego e renda; os motoristas de caminhão, carreta, etc., estão ainda mais expostos ao risco devido às longas horas em que permanecem na posição sentada e adoção de posturas inadequadas.

Associadas às dores lombares estão as dores nos punhos, ombros, ou mais precisamente, as Lesões por Esforços Repetitivos (LER) e os Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho (DORT), causados pela repetição intermitente principalmente na troca de marchas e manobra do volante, desnudando desta forma, um dos mitos de que a revolução tecnológica eliminaria o trabalho manual, e neste caso a LER/DORT é justamente um problema que afeta as mãos dos/das trabalhadores (Ribeiro, 1999, p. 91), embora, nos dias atuais, existam ônibus automáticos.

A vibração é outro fator de exposição de risco à saúde destes/destas profissionais, uma vez que quanto mais intensa esta for, mais desconforto e sentimento de insegurança ela causará. Os efeitos sentidos variam de acordo com a estrutura corpórea do profissional, tempo de exposição. No caso das profissionais mulheres no período de gestação e cólicas, as consequências da exposição da vibração podem ser mais duramente sentidas, uma vez que a posição sentada submete ao corpo humano uma carga de energia maior em relação à atividade muscular do dorso e do ventre (MICHEL, 2009, p. 471). A exposição maior ou menor à vibração irá depender também da velocidade com que o veículo se movimenta e também em relação à estrutura das vias; em rodovias com asfalto, sem buracos, a trepidação será muito menor do que em uma rua sem asfalto por exemplo.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Por fim, salientamos a exposição à temperatura. Embora exista a capa protetora do motor que protege os/as motoristas dos ruídos e da alta temperatura do motor, ao longo dos anos de uso a mesma vai se deteriorando, fazendo com que a temperatura ultrapasse a capa e chegue ao corpo do/da trabalhador/a, bem como os ruídos do motor se tornem mais. Acrescenta-se a este quadro a má circulação do ar dentro dos veículos, acúmulo de usuários em horários de pico, não raro são os casos em que se veem usuários e motoristas suando ao longo do trajeto, ainda que hoje se possa trabalhar de bermuda. O calor é intenso nos meses de verão, o que causa insatisfação durante a jornada laboral. Nos dias de chuva e calor a situação é ainda pior, uma vez que os vidros se mantêm fechados para que os passageiros não se molhem, o calor fica ainda mais aprisionado no interior do coletivo e, em alguns casos, chega a embaçar o para-brisas do ônibus, reduzindo a visibilidade do motorista e aumentando o risco de ocorrência de acidentes. Acresce-se a isso a exposição direta aos raios ultravioletas emitidos pelo sol, a claridade excessiva decorrente do reflexo do sol nos para-brisas de outros carros, bem como durante a noite, os faróis dos outros veículos ofertam danos principalmente à visão do/da motorista, e como já discurremos, à visão é o fator essencial na atividade laboral neste setor de trabalho.

Considerações finais

Este artigo teve como objetivo principal analisar as condições de trabalho a quais estão expostos os/as motoristas do transporte coletivo de Florianópolis e suas consequências sobre a saúde mental e física destes/destas profissionais. Sendo um serviço de extrema importância para o deslocamento diário de milhões e milhões de brasileiros e brasileiras, percebemos ao longo de nossas análises que este está diretamente subsumido a Política de Mobilidade Urbana, na qual em uma cidade (Florianópolis) onde se tem ruas diminutas e se prioriza a circulação de automóveis individuais os congestionamentos se tornam cada vez mais constantes e se mostram degradantes a estes/estas profissionais que se utilizam da atividade de dirigir no mínimo seis horas por dia como fonte de renda.

Porém não é apenas a exposição ao tráfego diário que tem levado a um quadro preocupante de adoecimento neste setor. As relações de poder, a constante vigilância sobre seu processo de



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

trabalho, as condições dos ônibus têm contribuído para o surgimento de processos adoecedores nestes/nestas profissionais. As principais doenças que têm afetado a saúde neste setor laboral são: os distúrbios mentais (estresse, depressão), as doenças provenientes de movimentos repetitivos como as lesões por esforços repetitivos e os distúrbios osteomusculares, as dores lombares e nas costas em maior incidência, bem como em menor percentagem a perda auditiva e os distúrbios na visão.

Sendo um serviço de suma importância na atualidade cidadina como já mencionado, melhorias nas condições de trabalho no setor do transporte leva diretamente a melhoria das condições de saúde e do serviço prestado (atendimento ao usuário, eficiência e eficácia do transporte). No entanto, nos moldes do sistema produtivo em voga que não possui a menor preocupação com a saúde do trabalhador(a), tais melhorias estão longe de se tornarem presentes, pelo contrário, cada vez mais as condições de trabalho tendem a se tornarem piores afetando cada vez mais a saúde e as condições de vida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES. R. Adeus ao trabalho?: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 15^o ed. – São Paulo: Cortez, 2011.
- ALVES, G. Trabalho e subjetividade: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório. São Paulo: Boitempo, 2011.
- BATTISTON, M. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. 137 p. Dissertação de mestrado em Psicologia na Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. 2003.
- CARLOS, A. F. A. Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto. 2001.
- CECCA. Uma cidade numa ilha: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina. 2.ed. Florianópolis: Insular, 1997.
- DEJOURS, C. A banalização da injustiça social. Trad. Luiz Alberto Monjardim. Rio de Janeiro: editora FGV, 2007.
- _____, A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho. Tradução de Ana Isabel Paraguay, Lúcia Leal Ferreira. 6^a ed. São Paulo: Cortez. 2015.
- ENGELS, F. Anti-Dühring: a revolução da ciência segundo o senhor Eugen Dühring. Trad. Nélío Schneider. 1^a ed. São Paulo. Boitempo. 2015.
- FOUCAULT, M. Vigiar e Punir: nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 1987.
- HARVEY. D. Paris capital da modernidade. Trad. Magda Lopes. 1^a ed. São Paulo: Boitempo, 2015.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

LUKÁCS, G. Para uma ontologia do ser social I. Tradução Carlos Nelson Coutinho, Mario Duayer e Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2012.

_____. Para uma ontologia do ser social II. Tradução: Nélio Schneider, Ivo Tonet, Ricardo Vielmi Fortes, São Paulo: Boitempo, 2013.

MARTINS, J. de S. A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala. 3ª ed., 3ª reimpressão. São Paulo: contexto, 2015.

MARX, K. Manuscritos econômico-filosóficos. São Paulo: Boitempo, 2004

_____. O Capital: crítica a Economia Política. Livro I: O Processo de Produção do Capital. Trad. Rubens Enderle. Boitempo. 2013.

MICHEL, O. Saúde do trabalhador: cenário e perspectiva numa conjuntura privatista. São Paulo: LTr, 2009.

RIBEIRO, H. P. LER/; uma doença emblemática. In: a violência oculta do trabalho: as lesões por esforços repetitivos [online]. Rio de Janeiro: editora FIOCRUZ, 1999. Available from SciELO Books. Disponível em; <http://static.scielo.org/scielobooks/v5tv3/pdf/ribeiro-9788575412824.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2017.

ROLNIK. R. o que é cidade. São Paulo. Brasiliense. 1995. Coleção primeiros passos; 203.

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