

As condições de trabalho e o mundo da vida de motoristas de ônibus: estudo fenomenológico

The working conditions and the lifeworld of bus drivers: phenomenological study

Las condiciones de trabajo y el mundo de la vida de conductores de autobú: estudio fenomenológico

Vanessa Carine Gil de Alcantara¹; Rose Mary Rosa Costa Andrade Silva²; Eliane Ramos Pereira³

RESUMO

Objetivo: descrever as percepções de motoristas de ônibus no leste do Estado do Rio de Janeiro quanto às possíveis melhorias para a condição do trabalho. **Método:** estudo qualitativo, descritivo, realizado entre em 2014, com 16 motoristas de ônibus, utilizando-se a técnica de entrevista semiestruturada. A análise das unidades de significados foi subsidiada pela fenomenologia de Merleau-Ponty. A pesquisa obteve aprovação no Comitê de Ética e Pesquisa (CAAE nº 19593513.2.0000.5243). **Resultados:** os motoristas destacam o relacionamento interpessoal como fator importante para ter um bom dia de trabalho. A percepção do seu mundo da vida se dá a partir de suas condições sócio-históricas, existenciais. Também estão ligadas às condições econômicas e de subsistência relativas ao trabalho e renda. **Conclusão:** considerar a percepção do motorista significa valorizá-lo não apenas como profissional, mas também como parte principal para o serviço e ser protagonista em seu mundo da vida.

Palavras-chave: Estresse; condições de trabalho; percepção; saúde.

ABSTRACT

Objective: to describe the perceptions of bus drivers in the east of Rio de Janeiro, Brazil, about possible improvements to their work condition. **Method:** qualitative, descriptive study conducted in 2014, with 16 bus drivers, using a semi-structured interview technique. Data analysis was carried out by meaning units supported by the Merleau-Ponty's phenomenology. The study was approved by the Ethics and Research Committee (CAAE No 19593513.2.0000.5243). **Results:** drivers highlight the interpersonal relationship as an important factor to have a good working day. Their perception of their lifeworld is given from their socio-historical, existential conditions. They are also linked to economic and livelihood on working and income. **Conclusion:** to take the driver's perception under consideration means to value them not only as a professional but also as the main part for the service as well as to see them as protagonists in their lifeworld.

Keywords: Stress; working conditions; perception; health.

RESUMEN

Objetivo: describir las percepciones de los conductores de autobuses en Río de Janeiro, Brasil, sobre posibles mejoras a su condición de trabajo. **Método:** estudio cualitativo y descriptivo realizado en 2014, con 16 conductores de autobuses, mediante técnica de entrevista semi-estructurada. El análisis de los datos se llevó a cabo mediante unidades de significado apoyadas por la fenomenología de Merleau-Ponty. El estudio fue aprobado por el Comité de Ética e Investigación (CAAE 19593513.2.0000.5243). **Resultados:** los conductores destacan la relación interpersonal como un factor importante para tener un buen día de trabajo y su percepción de su mundo de vida se da a partir de sus condiciones socio-históricas, existenciales. También están relacionados con la economía y los medios de vida sobre el trabajo y los ingresos. **Conclusión:** considerar la percepción del conductor significa valorarlos no sólo como profesionales, sino también como la parte principal del servicio, así como para verlos como protagonistas en su mundo de vida.

Palabras clave: Estrés; condiciones de trabajo; la percepción; salud.

INTRODUÇÃO

O trabalho da psicologia em garagem de ônibus não se resume em recrutamento e seleção de candidatos. A prática diária transcende às necessidades de contratação da organização, pois o motorista de ônibus necessita de atendimento psicológico para dar sentido à sua estressante rotina de trabalho. O foco de empresas de transporte coletivo é o produto que vende: viagens, porém sem pessoas a mobilidade urbana não se sustenta¹; afinal

os ônibus não são autônomos, perceber o motorista de ônibus além de sua função é essencial para valorizá-lo.

Dirigir apesar de ser uma tarefa individual é uma tarefa coletiva. A população depende do serviço de transporte e utiliza os ônibus como meio para locomover-se, porém se a jornada de trabalho for palco de conflitos interpessoais o serviço de transporte é comprometido².

¹Psicóloga, Doutoranda, Universidade Federal Fluminense, Niterói, Brasil. Bolsista Fundação do Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro. E-mail: vanessagilpsicologa@hotmail.com

²Enfermeira, Psicóloga e Filósofa. Doutora em Enfermagem e Psicologia. Docente da Universidade Federal Fluminense, Niterói, Brasil. E-mail: roserosauff@gmail.com

³Enfermeira, Psicóloga. Doutora em Enfermagem. Professora Associada da Universidade Federal Fluminense. Niterói, Brasil. E-mail: elianeramos.uff@gmail.com

Quando o motorista dirige ele exclui sua subjetividade. Certas vezes hostilizado pela sociedade tem a sua imagem mental distorcida, e a busca de qualidade de vida para este profissional vai de encontro à própria necessidade de solidez da mobilidade urbana. A exclusão da subjetividade do motorista pode induzir ao adoecimento deste trabalhador, afetar a qualidade dos serviços prestados, desconstruir o sentimento de pertencimento à organização³. A pesquisa propôs descrever as percepções de motoristas de ônibus no leste do Estado do Rio de Janeiro quanto às possíveis melhorias para a condição do trabalho.

REVISÃO DE LITERATURA

O mundo percebido é fonte inesgotável de sentidos⁴. Ao olhar para uma árvore, a consciência humana a respeito dela estará ligada às emoções que esta percepção nos causa, o sentido da árvore produz o significado atrelado à percepção de cada pessoa. O que a ciência fabrica e a tecnologia se utiliza são superficialidades de interação, somente nossa percepção pode suscitar o sentido.

As urgências criadas pelo consumismo levam o homem a resumir sua própria existência a buscar de bens materiais, porém o mundo percebido pontyano faz compreender que o retorno à essência do fenômeno foi um caminho de libertação para a questão humana, do próprio corpo, a percepção de si e também para a valorização do pensamento crítico.

O cotidiano do motorista de ônibus se passa em um escritório móvel: o ônibus. Os desafios no trabalho vão além do transporte de passageiros, pode-se destacar: o relacionamento interpessoal entre profissionais, que nem sempre é amistoso, a falta de cortesia no trânsito causando acidentes de ônibus e ainda a hostilidades dos clientes⁵.

Os motoristas enfrentam dificuldades pelo desconforto ergonômico dos ônibus, complicações no fluxo do trânsito e, ainda, má conservação das vias⁶. Estes fatores podem contribuir para o empobrecimento de sentido da profissão e também gerar sofrimento físico e psíquico no motorista de ônibus.

Os efeitos desses estressores podem ser minimizados com treinamentos motivacionais que permitam ao profissional valorizar sua atividade como forma de inserção em um grupo social.

Em 2012, foi sancionada a Lei da Mobilidade Urbana⁷, objetivando a integração dos transportes e a maior acessibilidade à população que depende do serviço, direciona a regulamentação do serviço, garante os direitos dos usuários, apresenta as atribuições das esferas do governo, porém, exclui as percepções dos motoristas quanto às possíveis melhorias das condições de trabalho na concepção deles e este trabalho pretende significar a importância da profissão no cenário social da mobilidade urbana.

METODOLOGIA

Esta pesquisa é qualitativa de caráter descritivo⁸. O cenário foi uma empresa de transporte coletivo do leste fluminense. Os participantes da pesquisa totalizaram 16 motoristas de ônibus.

Os critérios de inclusão foram estabelecidos a partir da política da empresa, por tempo de profissão, motoristas com mais de um ano no cargo, acima de 22 anos, que assinaram Termo Livre e Esclarecido. A proposta do estudo foi apresentada aos participantes, assim como a leitura e explicação do Termo Livre e Esclarecido, a fim de orientar sobre possíveis questionamentos, de acordo com as especificações éticas e legais da Resolução CNS 466/12⁹, do Ministério da Saúde. As entrevistas foram realizadas de março a julho de 2014, por meio de um roteiro com perguntas abertas.

Após a coleta de dados, foi realizada a etapa metodológica da categorização dos dados, considerando-se os seguintes momentos para a apreciação dos dados: leitura da descrição do relato após a transcrição sem buscar qualquer interpretação, nova leitura para discriminar as unidades de significados, anotando-as trechos que se aproximem do fenômeno que está sendo pesquisado, a transformação das expressões cotidianas do sujeito visando identificar as categoria, e síntese das unidades de significado. Todas as unidades de significado devem ser levadas em conta para a estruturação de categorias para análise¹⁰. As unidades de significados foram respaldadas pelo referencial fenomenológico de Merleau-Ponty⁴.

Para efetuar a análise dos dados, foi considerada a metodologia definida por estudiosos da fenomenologia; a fenomenologia é um movimento de investigação direta⁸, que descreve os fenômenos que são vivenciados pela consciência, sem teorias sobre a sua explicação causal e tão livre quanto possível de pressupostos e de preconceito. A pesquisa foi aprovada Comitê de ética e pesquisa (CEP) da Faculdade de Medicina da Universidade Federal Fluminense(UFF), CAAE nº 19593513.2.0000.5243.

Para assegurar o anonimato dos participantes, eles foram identificados pela letra E (entrevistado) e respectivo número de ordem de participação no estudo. Exemplo: E1, E2.

RESULTADO E DISCUSSÃO

Da análise dos discursos emergiram três categorias que são tratadas a seguir.

O salário faz parte da melhoria de vida

O salário do motorista de ônibus e as condições de trabalho estão em constante questionamento pelos próprios rodoviários que sempre buscam escalas de trabalho que possibilite horas extras, turismo aos finais de semana para aumentarem a sua renda, a empresa em questão possui preocupação acentuada com a escala dos motoristas, pois, o período de descanso é

imprescindível para o profissional já que o trabalho é desgastante¹¹ e exige atenção concentrada, descansar é importante para repor suas energias e não sobrecarregar o corpo.

As sugestões de melhorias percebidas pelos motoristas participantes foram:

Em primeiro lugar deveria proibir a dobra porque a maioria dos acidentes é de motoristas que estavam dobrando, mudando a escala de serviço e colocando trabalha um dia e fica o outro em casa melhora o salário e mudar o uniforme na época de verão. (E1)

A primeira medida [...] seria voltar o teto salarial do rodoviário que foi aos poucos tirado pelos empresários e isso irá ajudar todos, pois poderíamos trabalhar menos e termos um salário digno de um rodoviário. (E5)

Primeiramente o salário e condições dos veículos, condições das vias públicas e limpeza em geral, dos veículos e vias. (E8)

Salário mais digno para transportar vidas e condições mais justas para o exercício da função (E13)

Para os trabalhadores o salário está diretamente ligado à valorização da atividade e uma resposta a sua importância na sociedade, às reivindicações destes profissionais transcendem o valor do pagamento no final do mês, diariamente se deparam com situações limites geradas pela pressa alheia, reclamações dos passageiros, muitas vezes a ausência no trabalho é uma maneira de protesto, que resultará no desconto em seu próprio salário.

O absenteísmo repercute na produtividade¹², as principais causas do absenteísmo são: doenças físicas ou psíquicas, questões familiares, baixa motivação para trabalhar devido ao estresse, insatisfações com políticas da própria organização¹³. Toda energia pulsional acumulada necessita de uma via de descarga, isto é, precisa ser canalizada de maneira apropriada. Esta via de descarga o trabalhador deveria encontrar na própria organização do seu trabalho a fim de assegurar um equilíbrio, rebaixando a tensão e consequentemente diminuindo a carga psíquica¹⁴. Trata-se, portanto, da percepção do seu mundo da vida; do seu vivido, que se dá a partir de suas condições sócio-históricas, existenciais e também são econômicas e de subsistência ligadas ao trabalho e à renda⁴.

Valorização da profissão pelos usuários e a organização

Cuidados com o espaço de convivência, zelo pelo clima organizacional, cultivo de valores como confiança são medidas inferidas como necessárias e urgentes para a redução do sofrimento e para a promoção do prazer.

Se as pessoas se colocassem no lugar do motorista só quem é motorista sabe como é a profissão [...]. (E1)

O governo deveria reconhecer nossa profissão, nós transportamos uma coisa que não tem valor, a vida de ninguém tem valor, [...] se um ônibus bater pode causar um estrago. (E2)

Não esquece-lo (motorista) como profissional, passar paz para o profissional para que ele sinta motivação, que ele se sinta importante. (E4)

O meu trabalho melhoraria se eu soubesse que as pessoas que coordenam e a equipe com que eu trabalho [fizessem a sua parte] para que eu trabalhasse sem preocupações. (E6)

O trabalho, como direito fundamental do ser humano, deve ser realizado em condições que contribuam para uma melhor qualidade de vida, no intuito de garantir a integridade física e mental do trabalhador. O pedido dos motoristas de ônibus transcende a política de mobilidade urbana. Há preocupação com sua responsabilidade de transportar vidas e pedem por atenção da organização para as desigualdades de tratamento entre os próprios motoristas.

Peço com carinho que escutem os rodoviários e procurem saber tudo o que se passa na rua com os profissionais [...] uns outros trabalham certo, e outros errado. (E 9)

A percepção de sua função na sociedade é o ponto principal que define a maneira de conduzir sua própria vida, o trabalho¹⁵. Desse modo, encontra-se na atividade do motorista de ônibus uma pluralidade de sentidos em função da pluralidade de forças em luta na sua existência pelos mundos que habita. Perceber o mundo é olhar o mundo e olhar algo é também vir habitá-lo⁴.

Melhor cuidado de si e para si no trabalho

Indiscutivelmente esses profissionais acreditam que além das intempéries do cotidiano, dirigir é uma experiência inserida na vida social e através da atividade laboral a vida cursa o seu próprio caminho, trazendo satisfação pelo gosto de dirigir. A percepção do espaço não é uma classe particular de estados de consciência ou de atos, e suas modalidades exprimem sempre a vida total do sujeito, a energia com a qual ele tende para um futuro através de seu corpo e de seu mundo⁴.

Analisando as entrevistas, uma palavra comum no discurso desses profissionais foi satisfação, os relatos mostram que esses motoristas são protagonistas no cenário do trânsito, e demonstram que gostam do que fazem do contato interpessoal, da atividade de dirigir¹⁶. Tais achados são confirmados em outro estudo¹⁶. O vivido é percebido com satisfação e reforça a própria identidade profissional.

O posto de trabalho do motorista é composto por uma série de controles dos quais ele se utiliza a fim de cumprir sua tarefa. O ônibus com manutenção adequada é parte fundamental para que o motorista não tenha agravos à sua saúde, observando os princípios ergonômicos. Os motoristas destacam o relacionamento interpessoal como fator importante para ter um bom dia de trabalho.

Para mim, é ter um bom carro para trabalhar e lidar com pessoas boas. (E5)

O que deve melhorar é o próprio profissional, deve respeitar a empresa [...], deve operar com mais perícia e respeitar seus passageiros. (E7)

Seria cada ser humano ter mais educação paciência e prudência no trânsito, tanto motorista como passageiro por meio da empresa, afirmo novamente que sempre tive suporte [...]. (E16)

As melhorias são percebidas como fatores essenciais à permanência na organização, e mostram a preocupação com a saúde.

Olhar mais para as motoristas femininas, na questão dos uniformes, [...] o clima é quente, dirigir à tarde no sol, e do lado do motor é para passar mal, basta preocupações de dirigir e cobrar e atenção nos trocos [...]. (E10)

É o respeito no setor de trabalho como a condição dos bancos dos motoristas que é muito deficiente e o calor, poderiam dar um conforto para o motorista, e começa e termina as viagens. (E15)

Pode-se afirmar que os agravos à saúde dos motoristas de ônibus são oriundos de fatores externos ao coletivo (acidentes, assaltos) e fatores internos: discussões com passageiros, má operação do veículo, alterações mecânicas do coletivo, podendo resultar em traços de baixa tolerância à frustração, insatisfação com a carga horária de trabalho, pedidos de demissão.

É imprescindível compreender que as condições de trabalho e o mundo da vida de motoristas de ônibus dizem respeito à própria humanização das condições laborais destes sujeitos. Vale ressaltar a importância dos recursos humanos da organização, a partir da escuta especializada, na busca de sentido às queixas dos motoristas e no reforço da logística organizacional, valorizando o homem, o ser como potência, como corpo percebido, como condutor de sua própria existência.

CONCLUSÃO

O motorista de ônibus tem necessidades que passam a prática profissional, lidando diariamente com condições de trabalho nem sempre favoráveis. Mesmo diante de tantos desafios, os motoristas de ônibus descreveram suas percepções não apenas voltadas para o seu próprio benefício, mas, destacando a valorização da sua atividade pela sociedade e pela organização, importante para sua própria satisfação.

A organização deve conhecer os fatores geradores de insatisfação dos funcionários. Em seguida, propiciar ao trabalhador uma abertura para a expressão dos seus recursos internos – como a autovalorização, satisfação e realização pessoal; assim como externo – facilitar a adaptação do trabalhador à instituição, por meio de boas condições de trabalho, manutenção dos ônibus, adequação da jornada de trabalho, infraestrutura, bons salários e incentivos como um plano de carreira.

Resolver, por meio de uma gestão eficiente, a falta de recursos humanos, físicos, psicológicos e sociais, que acarretam aspectos negativos ao trabalho – diminuição da qualidade no atendimento ao cliente, maior esforço

dos trabalhadores, podendo levar inclusive a acidentes de trabalho, e conseqüentemente à insatisfação.

Incentivar a participação dos funcionários em algumas decisões fundamentais à estabilidade da empresa, pois assim lhes confeririam a responsabilização e o reconhecimento pelo trabalho; partilhar as possibilidades de melhorias no trabalho e na própria organização. Considerar a percepção do motorista é valorizá-lo não apenas como profissional, mas também como parte principal para o serviço, levando-o a ser protagonista em seu mundo da vida.

REFERÊNCIAS

1. Battiston M, Cruz, RM, Hoffmann, MH. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. Estudos de Psicologia. 2006; 11(3): 333-43.
2. Zamboni J, De Barros MEB. A problemática do humor na atividade do motorista de ônibus. Polis e Psique. 2013; 3(1): 45-65.
3. Machin MA, Hoare, PN. The role of workload and driver coping styles in predicting bus drivers' need for recovery, positive and negative affect, and physical symptoms. Anxiety, Stress, and Coping. 2008; 21(4): 359-75.
4. Merleau-Ponty, M. Fenomenologia da percepção. 4ª ed. São Paulo : Martins Fontes. 2011.
5. Cavalcanti A, Alves AL, Vieira AFR. Acessibilidade em transporte coletivo urbano na perspectiva dos motoristas e cobradores. Cad Ter Ocup UFSCar. São Carlos. 2013; 21(1): 19-24.
6. Moreno FM, Gil GP, Haddad MCL, Vanucchi MTO. Estratégias e intervenções no enfrentamento da síndrome de Burnout. Rev enferm UERJ. 2011; 19(1): 40-5
7. Brasil. Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [Internet]. Brasília, DF; 2012. [acesso em 25 jun 2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm
8. Polit DF, Beck, CT. Fundamentos de pesquisa em enfermagem: métodos, avaliação e utilização. 7ª ed. Porto Alegre (RS): Artmed; 2011
9. Ministério da Saúde (Br). Resolução 466/2012. Diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. Brasília(DF); 2012. [citado em 05 abr 2016] Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>
10. Minayo MCS. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. Ciênc saúde coletiva. 2012; 17(3):621-6.
11. Silva AMB, Keller B, Coelho RW. Associação entre pressão arterial e estresse percebido em motoristas de ônibus. J Health Sci Inst. 2013; 31(1):75-8.
12. Bendassolli P, Sobol LAP. Clínicas do trabalho: novas perspectivas para compreensão do trabalho na atualidade. São Paulo: Atlas; 2011.
13. Gianasi LBDS, Borges LDO. Síndrome de Burnout no setor de transporte de Natal. Psicologia: Teoria e Pesquisa. 2009; 25(3): 297-305.
14. Freud S. Pequena coleção das obras de Freud. Tradução de C. M. Oiticica. Rio de Janeiro: Imago; 1975.
15. Gonçalves J, Buaes CS. Sentidos do trabalho e do afastamento por problemas de saúde mental para motoristas de transporte coletivo urbano: um estudo de caso. Cad psicol soc trab. 2011; 14(2):195-210.
16. Assunção AA, SILVA LS. Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais. Cad Saúde Pública. 2013; 29(12): 2473-86.