
Dirigindo a Quimera: Trabalho e adoecimento dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia e Região Metropolitana

Driving the Chimera: Work and illness of public transport drivers in Goiânia and the Metropolitan Region

Lucinéia Scremin Martins

Professora de Sociologia na Faculdade de Ciências Sociais (FCS) e na Pós Graduação de Sociologia da Universidade Federal de Goiás (UFG).

E-mail:

luascremin@yahoo.com.br

Rafael Aparecido Mateus de Barros

Mestre em Sociologia pelo Programa de Pós Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Goiás (UFG). E-mail:

rafaelbarros@gmail.com

Resumo

Este artigo busca empreender uma análise do cotidiano de trabalho e do processo de adoecimento dos motoristas do transporte coletivo em Goiânia e Região Metropolitana. Realiza uma abordagem qualitativa por meio de entrevistas semiestruturadas com motoristas ligados ao sistema de transporte coletivo de Goiânia. Aborda os impactos e desdobramentos da reestruturação produtiva do capital sobre o mundo do trabalho, a partir das determinações da acumulação flexível concretizadas nas inovações organizacionais e tecnológicas. Ou seja, a partir da inserção de inovações tecnológicas, organizacionais e institucionais constata mudanças centrais no cotidiano de trabalho dos motoristas. Esse cotidiano fundamentado no processo de intensificação do trabalho e determinado pela organização do trabalho gera o adoecimento dos motoristas. O estudo apontou uma associação direta entre condições de trabalho impostas pelas empresas e o sofrimento psíquico dos motoristas. Pode-se destacar também que os motoristas estão no centro do conflito entre passageiros e o serviço de transporte coletivo urbano, essa condição os torna vulneráveis a agressões e suscetíveis a uma carga de trabalho insuportável que gera o medo, um sentimento que acelera o processo de adoecimento dos trabalhadores do transporte, ao mesmo tempo em que os submete a intensificação do trabalho pelos empresários do transporte.

Palavras-chaves: Trabalho. Motoristas. Transporte coletivo. Adoecimento. Reestruturação produtiva.

Abstract:

This article seeks to undertake an analysis of everyday work and the process sickness of the collective transportation drivers in Goiania and Metropolitan Region. It takes a qualitative approach through interviewers semi structured with drivers united to the system of collective transportation in Goiânia. It approaches the impacts and unfolding of the productive redesign of capital about the work world beginning from

determinations of flexible accumulation concretized in organizational innovations and technologies. This is starting from insertion of technology innovations, organizational and institutional noting central changes into everyday life of the drivers. This quotidian is based on the process of intensification of work and it has been defined by organization of work generating illness of drivers. The study aimed direct association between conditions of work imposed by enterprises and the psychic suffering of the drivers. I can also be highlighted that drivers are at the center of conflict between passengers and the urban public transportation service. This condition makes them vulnerable to aggression and susceptible to unbearable workload that generates fear, a feeling that accelerates the process of illness of transport workers, while submitting them to intensified work by transport businessmen.

Key words: Work. Drivers, Collective transport. Sickness. Productive Redesign.

Introdução

A reestruturação produtiva, pressuposto do qual derivamos nossa análise acerca do mundo do trabalho e os seus desdobramentos na contemporaneidade, se expressa como uma ofensiva do capital na produção e reprodução da vida cotidiana, com impactos decisivos, alterando profundamente a morfologia ou a forma de ser do trabalho e os modos de organização política que tem como vetor o trabalho, com consequências atroztes à classe trabalhadora.

Reiteramos que há hoje um “novo complexo de reestruturação produtiva” (ALVES, 2000), que possui traços de um ato conclusivo. Uma síntese essencial desse processo consiste no momento predominante do capital financeiro sobre a produção, que se apoia na acumulação flexível com o novo e precário patamar de organização e organicidade das relações de produção, em que o capital sobeja sobre o trabalho, engendrando a denominada “nova morfologia do trabalho” (ANTUNES, 2011), que pressupõe trabalhadores e trabalhadoras escolarizadas/os, participativas/os e polivalentes.

Antunes (2011, p.58) subscreve como a “nova morfologia do trabalho”, ou a “polissemia”, abrange as mais diversas maneiras de extrair mais-valor e de valorizar o capital: apoiados no operariado taylorista-fordista moldados sobre a lógica do Toyotismo, a flexibilidade do trabalho é concretizada na terceirização de

trabalhadores, nos postos de trabalho informais e, marcadamente, no setor de serviços, concretizando um processo de qualificação – intelectualização – do trabalhador e desqualificação do trabalho. Embora a tendência autoexpansiva do capital não seja novidade, as circunstâncias e as novas e precárias ocupações emergem como a forma de ser que se ocupa de explorar o trabalho vivo.

Mas o que significa ser flexível? A acumulação flexível põe em relevo a imediatidade com a qual se mostram os fenômenos sob o jugo da centralização do capital e da fluidez, frugalidade, efemeridade das condições materiais de existência para a reprodução da força de trabalho. Ou seja, significa “ser ‘flexível’ às necessidades imperativas do capital em processo” (ALVES, 2011, p. 14). Portanto, compreendemos como um novo complexo de reestruturação produtiva o período em que a mundialização do capital impõe restrições e transformações ao mundo do trabalho, uma vez que as formas parciais do capital-dinheiro, capital-produtivo, capital-mercadoria em sua materialidade apresentam-se envolvidos. Fato que se confirma na figura de seus agentes – as corporações transnacionais –, compósitos por diversas formas de capitais (ALVES, 2000). A mundialização do capital, alhures, recompõe e reforça desigualdade, violência e encarna a luta de classes por meio da degradação dos mecanismos de luta social e política da classe trabalhadora. Ao mesmo tempo, acirra a dependência produtiva e tecnológica dos países, com a inserção periférica na economia mundializada porque privilegia a acumulação financeira e rentista (CHESNAIS, 1996; CHESNAIS, 1997; CHESNAIS, 2005; MÉSZÁROS, 2014).

Por trás do discurso da mundialização de benefícios está escamoteado o caráter de restauração do poder de classe (HARVEY, 2014) imbricado a esse processo. Ou seja, há uma ofensiva em curso, engendrada pelo capital, que se expressa através da transformação da ideologia em ideário e da barbárie em cultura neoliberal. A flexibilização das leis trabalhistas e as reformas de Estado (a nosso ver, melhor seria denominá-las de contrarreformas), a preponderância do capital financeiro mundializado, ancorado nas velhas práticas de imposição política, típicas do imperialismo, são as formas de ser determinações da existência do capital na contemporaneidade. A forma resoluta da expansão de trabalhadores hifenizados, tais como a emergência do emprego *part-time* – que se compõe, na sua maior parte,

pela força de trabalho feminina –; a degradação da saúde do trabalhador; a intensificação do trabalho e a precarização do trabalho englobam o risco constante de perder o emprego, bem como a ausência do mesmo (ANTUNES, 2011; DAL ROSSO, 2008).

A análise da nova morfologia do trabalho constitui-se, no estudo das novas condições em que se realiza o trabalho, de forma mais intensa e mais envolvente em que é possível uma polissemia das mais variadas formas singulares de trabalho abstrato (material e imaterial, produtivo e improdutivo). Nesse sentido, também são capturadas as formas de consciência, individual e coletiva, dos trabalhadores que constituem o novo e precário mundo do trabalho, o novo léxico gramatical para o trabalho diário – em que o trabalhador dá lugar ao colaborador e os seus direitos, conquistados historicamente, dão lugar ao empreendimento individual, à prestação de serviços, à empresa de si mesmo. Essas transformações alteram o mundo do trabalho em geral e também a vida cotidiana dos motoristas de transporte coletivo, objeto de análise nesse artigo.

1 Os sujeitos da pesquisa.

Para a compreensão da morfologia do trabalho dos motoristas de Goiânia e Região Metropolitana abarcamos o transporte coletivo em dois grandes momentos em que se apresentam determinações decisivas: 1º. Intervenção direta do Estado; e 2º. Demarca a acessão dos monopólios e a emersão e fortalecimento das formas organizativas da estrutura patronal, notadamente dos sindicatos e associações.

No tocante ao trabalho do motorista na estrutura do transporte coletivo, identificamos três momentos diversos: no primeiro momento o transporte é realizado de maneira improvisada. Nesse período, que se estende de 1937 (“tareca” ou “baú”) até 1969 (a concessão termina em 2007), quando é realizada uma licitação, os motoristas são também os proprietários dos “carros”.

O segundo momento dá-se a partir da licitação única e geral para o transporte então público de Goiânia, quando é firmado o primeiro contrato de concessão de serviços para o transporte coletivo. Porém, a responsabilidade administrativa e institucional do Departamento Municipal de Trânsito (DMT), iniciada em 1947,

culmina em 1976, quando a tutela do transporte coletivo passa ao Governo do Estado de Goiás. Neste mesmo ano, é fundada a Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás (TRANSURB), em 1976, em consonância com o II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND, (1975-1979). Nesse período, e até o fim da década de 1980 e início de 1990, o transporte público segue determinações da Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU). Além de designação de quadros técnicos militares para formar outros quadros técnicos, notadamente engenheiros, esse momento possibilitou uma nova conjuntura para o trabalho do motorista, uma vez que a figura dele surgiu como profissional do transporte, identidade adquirida à medida que se extinguiu por completo a figura do motorista dono do carro.

O período atual, definido aqui como terceiro momento, começa com o fim da EBTU. Em 1992, o Governo Collor de Melo transfere para os municípios a responsabilidade principal de viabilizar o transporte público e assim o Estado deixa de investir diretamente; o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SETRANSP), atual Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SET), assume o controle das passagens e inicia estudos para substituir a forma usual de cobrança pela atual – conhecida como Sistema Inteligente de Tarifação de Passagens (Sitpass) –, que culmina na demissão dos cobradores e na reconfiguração do trabalho dos motoristas. A inserção do Sitpass é o marco mais significativo desse processo, porque são realizados estudos durante três anos, a partir de 1995, para viabilizar e modernizar o sistema como um todo. As mudanças no processo, na operação, e na organização do trabalho caminharam *pari passu* com ajustamentos institucionais, percebidos nos seguintes arranjos: o fim da Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás e Prefeitura de Goiânia (TRANSURB), em 1997, e o surgimento de duas outras entidades, a Transporte Coletivo Sociedade Anônima (METROBUS) e a Agência Goiana de Regulação (AGR).

Em 1999, surge a organização e a gestão do transporte da Região Metropolitana de Goiânia e, ao mesmo tempo, da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo – Prefeituras, Governo do Estado e empresas por meio de Consórcio¹. É

¹ Sobre o histórico do transporte coletivo de Goiânia, ver os seguintes documentos: Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos. Gerência Operacional. Goiânia, 2014; PDTCU. Plano

nesse contexto que se situa o sujeito de nossa investigação, o motorista de ônibus; é a partir desse universo que ocorrem as principais mudanças que afetam diretamente o exercício de sua atividade laborativa, logrando sobre seu trabalho diário as determinações heterônomas da organização do sistema de transporte coletivo, impondo a eles condições de trabalho completamente alheias ao seu controle e que promovem impactos degradantes sobre o seu corpo e sua mente.

2 O cotidiano de trabalho do motorista de ônibus do transporte coletivo.

O título de nossa investigação carrega o peso de um mito: a Quimera. Porém, sem a devida referência ao seu antípoda Belerofonte fica incompleto e, assim, se faz ileso. O mito narrado na *Ilíada* de Homero encerra o fim trágico que humaniza a trajetória de Belerofonte, com atos heroicos e perecimento de um homem de carne e osso. Belerofonte é filho da deidade Poseidon e de “pai humano” Glauco, filho de Sísifo. De acordo com o relato homérico, Belerofonte é exilado após matar sem querer seu irmão Píren². Exilado seguiu para Tirinto, recebido e purificado por Preto, o rei; porém a diva Antéia, esposa do rei, tragicamente apaixonou-se pelo hóspede que, resignado, repele aquela paixão febril. A rainha então disse ao rei que Belerofonte violentou-a e peremptória exigiu: “*ou morre ou mata-o*” (HOMERO, p. 145, 2009). Preto viu-se ante ao oximoro e para não profanar aquele que purificou enviou-o para seu sogro, rei da Lícia, para que o matasse. Ióbate, para não imolar a sagrada hospitalidade e porque também já havia sentado à mesa para comer com ele, o que estabelecia para os antigos uma profunda identidade, submeteu-o às já conhecidas tarefas³, cuja finalidade era “a purificação e a consequente individuação do efebo” (BRANDÃO, 1987, p. 209). Assim, para satisfazer o desejo do genro ordenou que Belerofonte matasse a Quimera. A Quimera, segundo a mitologia grega,

Diretor de Transporte Coletivo Urbano da Grade Goiânia. Goiânia, 2006; PDSTC. Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo. Goiânia, 2007. Além do trabalho de Cunha (2012).

² “(...) *uns chamam-no Delíades, outros Píren*” (BRANDÃO, 1987, p. 209).

³ Conhecidos também como “Trabalhos”.

Trata-se de um monstro híbrido, com cabeça de leão, corpo de cabra e cauda de serpente e, segundo outros, de três cabeças: uma de leão, a segunda de cabra e a terceira de serpente e que lançava chamas pelas narinas. Criada por Amisódaro, rei da Cária, vivia em Patera, devastando o país e, sobretudo, devorando os rebanhos (BRANDÃO, 1987, p. 210).

Na narrativa homérica, dizia-se que a Quimera era inexpugnável e era certo que o herói pereceria frente ao monstro, mas Belerofonte montado em um cavalo alado – Pégaso – em um só golpe exterminou a fera. Não satisfeito, Ióbate impôs outras tarefas a Belerofonte, que lutou sozinho contra as temidas Amazonas e, montado em Pégaso, às derrotou. Em mais um teste enfrentou os fortes guerreiros de Lícia e exterminou todos. Por conseguinte, casou-se com a filha – Filônoe – de Ióbate e, quando este morreu, assumiu o reinado. Porém, sua tragédia culminou no seu afã pelo poder. Belerofonte ousou acossar o olimpo, tentou conquistá-lo e despojar os deuses, por isso Zeus, guardião da ordem cósmica, *“fulminou-o, lançando-o por terra, fazendo-o regredir ao telúrico, à banalização”* (BRANDÃO, 1987, p. 20).

Como encontrar um elo que ligue o mito de “Belerofonte e a Quimera” ao trabalho de um motorista de ônibus urbano de Goiânia? Assim como o herói, o motorista tem uma atividade compulsória – seu trabalho – em que há um confronto cotidiano no qual estão dadas as condições de efetivar-se como “aquele cheio de força” e, ao mesmo tempo, adoecer e morrer, ou seja, regredir ao telúrico. Por analogia, podemos inferir, a partir de nossa pesquisa, que ir e voltar para casa intacto, após uma jornada de trabalho extenuante, converte-se em uma das tarefas mais complexas de se realizar.

Utilizamos, enquanto recurso analítico à exposição sobre o cotidiano da vida desses trabalhadores, uma alegoria, que busca sintetizar a totalidade da vida dos motoristas a partir do dia de um deles, em que apresentamos a encarnação do cotidiano de trabalho por meio de um homem escolhido como um portal, pelo qual acessamos a vida de todos os outros motoristas⁴. Ou seja, apresentamos seu

⁴ Para não ficar exaustivo ao leitor, e também por falta de espaço nesse artigo, sintetizamos o que surgiu de comum nas entrevistas e observações sobre um dia de trabalho dos motoristas que acompanhamos e, então, condensamos na figura de Sr. Lisandro, como uma representação e síntese dos múltiplos cotidianos dos motoristas A, B, C, D, E, F entrevistados na pesquisa.

Lisandro⁵! A escolha do nome desse homem hipotético não foi fortuita, ao contrário, optamos por identificá-lo com um nome como o do filho humano do herói e semideus Belerofonte. Procuramos resgatar aquilo que há de humano no mito da Quimera: Lisandro filho do herói grego é humano, assim como os motoristas que, nas feições do seu Lisandro, imerso no seu cotidiano de trabalho, adquirem corpo e rosto humano. Em suma, ganham vida!

Seu Lisandro, portanto, é a concretude de vários trabalhadores invisíveis da sociedade capitalista e dos interesses de lucro e de reprodução ampliada do capital. Isto é, o hipotético seu Lisandro na verdade condensa todos os motoristas – A, B, C, D, E e F – que entrevistamos⁶ e observamos, e aqueles com os quais conversamos durante o transcurso do trabalho de campo e que, para os empresários, não tem nome, rosto, vida! Seu Lisandro sintetiza a vida, a dor, o martírio da vida cotidiana determinada pelo trabalho de todos os outros entrevistados.

A Quimera tem diferentes conotações e, portanto, nos serve de alegoria para explicitar o estranhamento do trabalhador – motorista de ônibus do transporte coletivo – com o seu trabalho, sua atividade vital convertida em fonte de adoecimento e morte. Para dar formas ao nosso “herói”, na batalha diária com seu trabalho estranhado, construímos uma descrição por meio dos relatos obtidos nas entrevistas semiestruturadas realizadas com os motoristas e no processo de observação do seu cotidiano de trabalho. A narrativa que se segue é resultado do conjunto de observações e conversas entre pesquisador e entrevistados, que respondem o seguinte questionamento: no cotidiano do trabalho de motorista do transporte coletivo urbano, como é seu dia desde o acordar até o retorno de novo a casa?

⁵ O nome Lisandro é, portanto, fictício e é através dele que vamos relatar o cotidiano dos motoristas que acompanhamos e entrevistamos durante nossa pesquisa.

⁶ Realizamos dez (10) entrevistas semiestruturadas com diferentes sujeitos, obedecemos aos critérios estabelecidos para a pesquisa e definimos as principais categorias de análise quando elaboramos os nossos roteiros de entrevista e de observação, qual seja: trabalho, intensidade do trabalho, processo de saúde-doença. Entrevistamos seis (06) motoristas, dois (02) gestores e dois (02) sindicalistas. Dessas entrevistas apenas as dos motoristas é objeto de análise nesse artigo e são identificados no texto anonimamente pelas letras iniciais do alfabeto. Vale ainda destacar que encerramos as entrevistas com os motoristas quando verificamos através da análise do conteúdo das mesmas a reiteração dos temas e a saturação teórica das categorias, com o objetivo de “conhecer aquilo que está por trás das palavras sobre as quais se debruça” (BARDIN, 2010, p.45).

Seu Lisandro é um homem de meia idade, com 44 anos, e está no auge de suas capacidades produtivas. É motorista há vinte anos e já “rodou” por diversos estados do país como caminhoneiro. Seu Lisandro acorda às 3 horas da manhã, e sua esposa também, ambos trabalham logo cedo. Ele faz o café, abastece a garrafa e a coloca em uma valise – lá dentro coloca: toalha, marmitta, garrafa de água, garrafa de café e o apoio para as costas – acorda às 3 horas da manhã e, com exceção de sua mulher, ninguém o vê sair e, às vezes, dependendo do turno, ninguém o escuta chegar. Sua invisibilidade como trabalhador e ser social praticamente se limita a visibilidade no tipo de serviço que presta a sociedade: “as imperfeições da produção deixam se entrever no processo de [seu] trabalho [como motorista], [...] Uma faca que não corta, um fio que constantemente arrebenta etc., [faz-nos] lembrar do ferreiro A e do fiandeiro E” (MARX, 2013, p. 260). Ou seja, somente quando o passageiro se depara com um problema do ônibus, do transporte coletivo, dentro ou a espera dele, é que vê o motorista, normalmente reclamando ou xingando-o pelo problema enfrentado.

O percurso todo para o trabalho é feito pelo senhor Lisandro no seu carro, porque não há transporte ofertado pela empresa. A responsabilidade de chegar ao trabalho é apenas do trabalhador. Assim, deixa sua esposa no trabalho e segue em direção à garagem, ao chegar cumprimenta o vigia e segue até o fundo, no pátio, em direção ao ônibus. No caminho pega sua papeleta, confere seu itinerário do dia e o horário da “pegada” no dia seguinte. Chega no “carro” dá partida, ouve o barulho, testa a rampa/elevador de deficientes, verifica a calibração dos pneus, testa a catraca, testa as portas, regula os retrovisores e insere todas as informações provenientes da papeleta no *pinpad*⁷. Por fim, arranca com o veículo lento e corpulento em direção ao Terminal Saturno⁸. Seu Lisandro já está no terminal e são 4h 45 minutos, tempo suficiente para que ele faça o ritual – que não sabemos se poderá se repetir muitas vezes, em razão dos prazos sempre exíguos para os

7 O *Personal Information Number – Peripheral Adapter Device (pinpad)* é um equipamento acoplado ao painel do veículo constituído por teclado, visor e *software*, em que são inseridas as informações previamente geradas pelo controle operacional e entregues aos motoristas nas chamadas papeletas. Nesse documento constam informações como o nome da linha, o horário e partida e chegada. Além disso, o motorista deve iniciar todas as viagens com um cartão funcional, ou um bilhete de *Sitpass* específico para essa atividade.

8 Nome fictício.

motoristas cumprirem seu trabalho. Vai ao banheiro, bebe água, entra no “carro” e dá a partida mais uma vez, estaciona na plataforma, abre as portas traseiras e os passageiros entram. Em um gesto taciturno, quase impensado, ele cumprimenta as pessoas, verifica pela última vez o painel e, com um entreolhar destituído de qualquer afeição, observa os rostos dos passageiros, finalmente dando partida no ônibus.

Saímos do terminal em direção ao centro de Goiânia. Durante a viagem seu Lisandro, que é de poucas palavras, comenta que prefere trabalhar no primeiro turno e que percebe as horas passarem mais rapidamente, também diz que sente medo de trabalhar à noite, medo de assalto, medo da violência, pois muitos colegas já foram agredidos.

Levamos 1h40 no percurso, há poucos carros na rua e o trânsito ainda flui bem. O ônibus para nos pontos e entram os passageiros. Em uma das paradas um homem jovem alega não ter conseguido comprar o Sitpass e, ainda são 6h00 da manhã, ele quer pagar, mas senhor Lisandro não tem troco – apesar de receber uma gratificação de R\$138,00 pelas vendas a bordo, as vendas sempre são um problema –, então ele diz ao rapaz que lhe dê uma nota de R\$50,00 para que mostre à câmera acoplada ao seu lado esquerdo, acima de sua cabeça. Esse gesto é uma forma de permitir que o passageiro desça pela frente, sem que por isso o motorista seja penalizado; ao filmar ele está confirmando que não está cometendo fraude.

Chegamos novamente ao terminal, agora são 6h40 minutos, sua próxima viagem será em 10 minutos. Mais uma vez vai ao banheiro, agora toma café e conversa com um colega que está ali também esperando para retomar a viagem, a conversa é sobre o trabalho, os passageiros, o trânsito e os equipamentos. Às 6h50 começamos a segunda viagem e senhor Lisandro já se mostra cansado, boceja, mexe o pescoço, indicando algum incomodo. Em uma parada, acidentalmente, quase derruba uma mulher, isso se deve ao ônibus lotado e quente e, principalmente, pela falta de visibilidade, logo se houve uma torrente de gritos, entre eles muitos “xingamentos”. Seu Lisandro num gesto de desaprovação e decepção sacode a cabeça, agora sua expressão facial é de irritação, o trânsito já não é o mesmo de mais cedo e dessa vez levamos 2h10 minutos no mesmo percurso.

Chegamos ao terminal às 9h00, e é o intervalo para o almoço. Dirigimo-nos ao ponto de apoio e seu Lisandro fala que quem fez sua marmita foi sua esposa, na noite anterior. Ao entramos na sala, retira sua marmita e coloca no micro-ondas e, enquanto a comida aquece, faz questão de falar das melhorias: “Antes a gente tinha que esquentar a comida com álcool em uma latinha de alumínio, hoje as coisas estão bem melhores” (Motorista A, 2016).

As condições de trabalho dos motoristas podem até parecer melhores, como percebe seu Lisandro, entretanto, ainda faltam muitas melhorias para serem aceitáveis, como por exemplo: o banheiro coletivo no qual todos os motoristas daquele terminal têm acesso é contíguo a uma sala que mede menos de 10 m² e, neste espaço, ainda estão dispostos um lavabo, uma geladeira e um pequeno armário. Sentado à mesa ele se alimenta e faz isso rapidamente, e em 10 minutos já está a caminho do banheiro. Sai do banheiro e vai direto para o ônibus que agora é convertido em “dormitório”. Após o breve cochilo sua aparência é de visível cansaço, e são 10h40 minutos; faz alguns movimentos para botar o corpo em ordem, bebe um trago de café e caminha em direção ao “carro”. Às 11h00 começa o fim da jornada, isto é: se não ocorrer, ou não for pego por algum desvio no meio da cidade, com mais de um milhão de habitantes. Dá a partida pela última vez da plataforma, olha para trás e vê o ônibus lotado de pessoas. Estamos perto do horário de almoço e muitas crianças e adolescentes são passageiros nesse horário do dia. O calor da cidade de Goiânia – acima de 25 graus, quase sempre – aumenta e sua perna disposta ao lado do motor, que é dianteiro, com a vedação de calor já desgastada, recebe um calor de mais de 50°C. Ao seu lado a janela é aberta e o sol bate direto no seu rosto. Seu Lisandro só diz uma coisa durante essa viagem: “Eu já coloquei uma cortina aqui, mas fui ‘punido’, tomei uma advertência” (Motorista B, 2016). Nessa viagem, surge um cadeirante que precisa de seu auxílio para entrar. Seu Lisandro solta o cinto de segurança, deixa o carro em ponto morto puxa o freio de mão, sobe por cima do motor e passa pelos passageiros que não tem Sitpass e se acumulam entre ele o para-brisa. Ele finalmente desce e chega até a rampa: em um dispositivo acoplado à lateral do ônibus, saca o controle, baixa a rampa, acomoda o passageiro, sobe à rampa, o passageiro entra e então ele desce e recolhe a rampa, guarda o controle e retorna ao interior do ônibus. Seu Lisandro transpira, sua camisa está grudada ao

seu corpo. Ao chegar ao terminal, seu ônibus é fechado por um motociclista e senhor Lisandro freia bruscamente e, mais uma vez, é xingado. Felizmente não passou de um susto, mas o suficiente para deixá-lo estressado.

Adentramos o terminal e já são 13h15 minutos e a aparência de seu Lisandro é de alguém exaurido. Ele utiliza seu cartão, encerra o serviço no *pinpad* e parte em direção a garagem. Ao deixar o ônibus na garagem deve fazer um relatório para que os problemas do veículo sejam reparados e, especialmente, para não ter que pagar por um estrago cometido por outro colega. A empresa desconta do salário mensal as avarias do ônibus quando comprovado o dolo do motorista. Seu Lisandro então vai embora, já são 14h00 e ele acaba de sair da garagem e levará 50 minutos para chegar em casa. A essa altura já passaram 11 horas do dia de Seu Lisandro, determinado pelo trabalho.

Percebemos que durante um dia de trabalho de um motorista do transporte coletivo na cidade de Goiânia ocorrem inúmeros percalços e sofrimentos advindos das condições precarizadas de trabalho: 1) O calor excessivo dentro do ônibus; 2) A vibração da cadeira provocada pelo motor que fica junto da perna direita do motorista, que recebe todo calor produzido pelo motor; 3) As relações sociais estabelecidas pelos passageiros com o motorista que, em muitos momentos, são perpassadas por agressões verbais e, em alguns casos, físicas contra esse trabalhador; 4) As precárias condições das instalações físicas para alimentação e higiene dos motoristas, que basicamente são juntas; 5) A inexistência de lugares adequados para o descanso dos motoristas, que não sejam apenas bancos, cadeiras ou o próprio ônibus.

Essas condições de trabalho expressam em vários aspectos o processo de estranhamento e de exteriorização⁹ do trabalhador analisados por Marx (2009). Ou seja, as condições adversas, precarizadas, estranhadas em que ocorre o trabalho dos motoristas revelam um trabalho de auto sacrifício, de mortificação em que:

9 Há uma querela em torno do termo estranhamento que diz respeito a outro termo: alienação. Para algumas correntes do Marxismo, as duas categorias são equivalentes e isso torna a primeira dispensável. Nós partimos em sentido oposto, compreendendo que alienação e estranhamento são categorias distintas, não obstante, expressarem o mesmo conjunto de relações. Há uma bibliografia que argumenta no sentido do qual nos posicionamos (LESSA, 2002; RANIERI, 2011) e que compreendem estas duas categorias como formas de *ser*, determinações da existência, porém não as reputa a condição de sinônimas.

O trabalhador só se sente [...] junto a si [quando] fora do trabalho e fora de si [quando] no trabalho. Está em casa quando não trabalha e, quando trabalha, não está em casa. O seu trabalho não é, por isso, a satisfação de uma carência, mas somente um meio para satisfazer necessidades fora dele (MARX, 2009, p. 83).

Portanto, voltar para casa é o éden do trabalhador! Ir para o trabalho é um ato de sacrifício. Mas, dadas essas condições de trabalho, como não ser uma atividade de auto sacrifício?

Contudo, verificamos que há, por parte das empresas, formas de minimizar os efeitos negativos do trabalho sobre o motorista, entretanto são meramente paliativas: são programas internos que visam recuperar a autoestima degradada dos trabalhadores e apresentam um duplo aspecto na organização/controle do trabalho – o discurso da qualidade total, que tem como fim a qualidade do produto do trabalho e a qualidade de vida no trabalho. Em ambos são perceptíveis o viés ideológico que busca a conformação dos trabalhadores em geral. Em especial no caso dos motoristas, o discurso da qualidade total aparece como as condições ótimas de convivência dos motoristas com o passageiro e, no que diz respeito à qualidade de vida no trabalho, expressa a submissão total aos protocolos e treinamentos que visam condicionar a prática do motorista à execução do seu trabalho. Desdobra-se daí que parte do estresse e do sofrimento causado pelo trabalho funda-se nesses mecanismos, porque eles impõem ao trabalhador prescrições estranhas ao seu cotidiano de trabalho. Nesse sentido, “a organização do trabalho, concebida por um serviço especializado da empresa, estranho aos trabalhadores, choca-se frontalmente com a vida mental e, mais precisamente, com a esfera das aspirações, das motivações e dos desejos” dos trabalhadores (DEJOURS, 1992, p. 51-52).

O discurso organizacional geralmente é inculcado aos trabalhadores nos treinamentos que são frequentes, e estes ocorrem antes da contratação, durante o processo de contratação e após a contratação, quando o motorista é submetido periodicamente a treinamentos. Nesses programas, em geral, não se considera o processo de saúde-adoecimento do trabalhador, ao contrário, são estabelecidos para o trabalhador modos de lidar com situações extraordinárias, por meio do envolvimento afetivo e emocional: o desenvolvimento de treinamentos que visam desenvolver simplesmente a empatia nos motoristas, colocando-os durante horas

sentados em cadeiras de rodas, com o intuito de que tratem com mais parcimônia pessoas com deficiência física, não obstante as condições adversas e estressantes a que os motoristas estão submetidos no cotidiano de seu trabalho. O aspecto positivo desses treinamentos reside no processo de envolvimento afetivo e emocional dos motoristas em relação às pessoas com deficiência em geral, porém o elemento negativo está na concepção de sujeito, escamoteado na figura da pessoa deficiente: o sujeito importa porque é cliente, e todos devem ser bem tratados porque são clientes, sobretudo as pessoas com deficiências¹⁰.

Embora possamos admitir a importância desses treinamentos ofertados pelas empresas aos motoristas de ônibus, como já assinalado anteriormente, é preciso aludir que elas apresentam poucos resultados no que tange a melhoria efetiva das condições do trabalho no cotidiano dos motoristas. Se considerarmos, como bem nos ensina Dejours (1992), a “Fadiga, carga de trabalho e insatisfação” dos motoristas de ônibus concretamente não se alteram em função dos treinamentos, ao contrário, é possível perceber no relato do senhor Lisandro, sobre o cotidiano do seu trabalho, uma sobrecarga de trabalho quando ele precisa descer da sua cadeira de motorista para auxiliar um passageiro com deficiência física, trabalho que poderia facilmente ser delegada a um ajudante de motorista, caso realmente as melhorias nas condições de trabalho fossem foco da empresa.

3 Adoecimento no trabalho dos motoristas do transporte coletivo

Os estudos que realizamos nos permitem afirmar que as repercussões da reestruturação produtiva, da “nova morfologia do trabalho” (ANTUNES, 2009), da utilização de tecnologias de comunicação no controle e processo de trabalho dos motoristas trazem consequências para o seu processo de saúde e adoecimento. Com esta orientação analítica, verificamos que os mais diversos estudos sobre o trabalho dos motoristas gravitam principalmente em torno da saúde desses trabalhadores e

¹⁰ Observamos e verificamos na pesquisa a existência desses programas de treinamento, do tipo “Viver Melhor” – ligado a HP Transportes. Sobre esse programa “Viver Melhor” verificar Siqueira (2012). O acesso às informações a esses treinamentos foram encontrados em documentos da RMTG-Goiania – Rede Metropolitana de Transporte Coletivo. Acesso em: 20/08/2016: Disponível em: <http://www.rmtcgoiania.com.br/novo/>.

aglutinam as múltiplas patologias que recaem sobre a saúde em três grandes grupos de doenças: 1) cardiovasculares; 2) musculoesquelético-osteomusculares; 3) mentais (estresse, sofrimento psíquico).

Na sociologia do trabalho em específico, há diversos autores com os mais variados temas cujo objetivo é desvelar as implicações do mundo do trabalho sobre a vida cotidiana, sobre a identidade do sujeito, sobre o processo de saúde e sobre a doença em geral. Nesta pesquisa trabalhamos com os seguintes autores: Ricardo Antunes (2009; 2011) e Giovanni Alves (2005; 2011), a respeito da ideologia neoliberal e do Toyotismo, como modos de destruição e esvaziamento de sentido do trabalho resultando na “captura da subjetividade” (ALVES, 2011) dos trabalhadores. De acordo com a análise de Antunes (2009; 2011), está em curso um processo de reestruturação produtiva imbricado ao avanço tecnológico e informacional, que traz no bojo formas estranhadas de sociabilidade. Desse modo, aquilo que poderia reduzir a jornada de trabalho e potencializar multilateralmente as capacidades humanas é utilizado para precarizar e dominar o trabalho vivo.

Por analogia, evocamos o relato de um dos motoristas entrevistados (denominado de Motorista A) que concatena dois aspectos centrais propugnados por Antunes (2009; 2011), isto é: em primeiro lugar, a determinação do desenvolvimento das forças produtivas sobre a trajetória individual do entrevistado, ou seja, o paradoxo imanente da multilateralidade das forças produtivas e o lúgubre embrutecimento individual; e em segundo lugar, o estranhamento com o trabalho. Quando questionado acerca da satisfação que o trabalho lhe proporciona, o entrevistado concede uma resposta que evidencia consciência sobre sua condição de vida, determinada pela impossibilidade de desenvolvimento multilateral das capacidades humanas e, ao mesmo tempo, o quão sacrificante é ser motorista:

Eu já fui motorista de caminhão. Pois é, se eu deixar de ser motorista o que é que eu vou fazer hoje? Infelizmente, como eu te disse, tenho 55 anos, só tenho o curso [ensino] médio, não tenho uma formação profissional boa, então eu vou deixar de ser motorista e vou ser o quê? Vendedor? Vou ser o quê? Motociclista? Né! Eu não tenho nada contra o cargo de motorista, agora que é bastante difícil! O que eu tenho pagado e pago muito caro pra ser motorista, isso eu tenho! (Motorista A)

Para Dal Rosso (2008), o trabalho que assume essas características é intensificado porque desgasta o trabalhador, assim como é só mediante muito esforço que o trabalhador se apodera do trabalho e à medida que este exige maior

esforço para a realização da atividade laborativa, acentua-se o desgaste físico, mental, emocional e relacional. Por essa via é possível compreender “o preço” que o motorista A tem que pagar todos os dias para trabalhar, isto é, o envolvimento com o trabalho, subjacente na sua fala, é capaz de suscitar uma acentuada insatisfação com a sua condição profissional, ao mesmo tempo em que não vê nenhuma outra alternativa de trabalho à sua vida.

No depoimento do motorista A, a insatisfação com o trabalho só não é maior do que a compreensão de que a vida sem trabalho, na condição de desempregado, é ainda pior. Mas, quando a insatisfação e/ou a não realização no trabalho extrapola a capacidade de ajustamento do trabalhador, o trabalho torna-se perigoso para o aparelho psíquico, uma vez que “opõe o desejo do trabalhador à realidade do trabalho” (MARX, 2009). Isto é, a possibilidade da atividade livre e consciente corroída pelo sofrimento em decorrência da sobrecarga de trabalho. Isto como o preço “pago” pelo motorista A, que tem sua carga psíquica de trabalho aumentada porque sua liberdade de organização no trabalho diminui, transformando sua atividade em um trabalho fatigante. Dejours (1994), com o propósito de lançar luz sobre essa reflexão, compara duas ocupações: “datilógrafas de escritório” e “pilotos de caça” e conclui que embora as datilógrafas estejam em um espaço fechado e pouco expostas a riscos, a carga psíquica é maior, o que torna seu trabalho desequilibrante, principalmente quando o trabalho cessa, porque nessa situação precisam fingir que trabalham para não sofrerem sansões do chefe que caminha por entre as mesas, controlando seu trabalho. Ao comparar com o contexto dos pilotos de caça, Dejours (1994, p. 26) percebe que “apesar de uma carga de trabalho desmedida, que ultrapassa frequentemente as capacidades dos homens, (ao menos durante certas sequências críticas de voo) os pilotos são satisfeitos com seu trabalho e não acusam nenhuma fadiga”.

O exemplo anterior, tributário da comparação entre datilógrafas e pilotos de caça, aclara a discussão sobre as repercussões que a intensificação do trabalho causa sobre o processo de saúde-doença dos motoristas de ônibus, pois postula que o sofrimento psíquico é uma forma de obtenção de mais-trabalho e mais produtividade, com intenso controle.

No que se refere aos motoristas do transporte coletivo, verificamos que há um terceiro aspecto ilustrativo de sua penosa atividade laborativa: trata-se dos acidentes de trabalho. Longe de ser um epifenômeno, os acidentes de trabalho estão arraigados no cotidiano dos motoristas, de tal modo que interferem diretamente sobre sua percepção do trânsito, trazendo sérias consequências à sua saúde mental.

As fontes de dados no Brasil sobre adoecimento no trabalho são bastante limitadas, e isso exige, por conseguinte, estudos empíricos. Para Dal Rosso (2008), as bases de dados existentes são frágeis, notadamente a respeito da intensidade do trabalho, uma vez que não há uma metodologia apropriada para a coleta (DAL ROSSO, 2008, p. 90). Igualmente, o mesmo se percebe com relação às fontes atreladas ao Ministério do Trabalho e Emprego – Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) – porque não oferecem recursos para o estudo da intensidade do trabalho. Igualmente considerada é a debilidade das fontes de informação oficial.

Silva (2013, p. 81), procede à análise dos dados coletados pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social a partir do Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho (AEAT) e destaca a dissimulação das estatísticas, visto que os dados não declarados, ou não informados, baseados em estimativas, são superiores aos notificados. Na análise sobre os transportes terrestres observa-se que para cada mil trabalhadores há uma taxa de enfermidade de 2,23 pessoas, ao passo que a taxa para doenças não declaradas atinge o expressivo número de 6,28 pessoas. Também é verificada a maior taxa, em números absolutos, de doenças não notificadas:

[...] foram 4.408 casos no transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal e região metropolitana; 1.036 neste mesmo transporte, porém intermunicipal, interestadual e internacional; e assustadores 4.430 casos no transporte rodoviário de cargas. Somente a soma destas três atividades registra um total de 9.874 casos, [...] (SILVA, 2013, p. 81-82).

Sobre o processo de saúde-doença dos motoristas em âmbito nacional percebemos na investigação que as chances de um motorista desenvolver doenças mentais são proporcionais ao risco de contrair doenças osteomusculares. Na pesquisa, observamos que os pedidos de afastamento do trabalho, em razão de alguma enfermidade do tipo “transtornos mentais e/ou comportamentais”, são tão frequentes quanto aqueles relacionados às “doenças do sistema osteomuscular”. Embora tenhamos problematizado a fragilidade das estatísticas oficiais no que

tange ao método de coleta, é extremamente preocupante que num intervalo de sete anos (2008-2014), por exemplo, 73.691 motoristas foram afastados de seus postos de trabalho porque adoeceram ou porque se machucaram gravemente¹¹.

Esses dados suscitaram a análise de outros estudos com o intuito de problematizar e aprofundar a questão da relação saúde-adoecimento dos motoristas. Os estudos que ponderamos corroboraram os dados oficiais e revelaram um quadro no qual é possível sintetizarmos, em três eixos fundamentais, o processo de adoecimento dos motoristas: a) Cardiovasculares; b) Musculoesquelético-osteomusculares; c) Mentais (estresse, sofrimento psíquico). Este processo de adoecimento, em grande medida, pode ser explicado pelas seguintes questões: 1º) pela extenuante jornada de trabalho, ora por ser longa demais, ora por ser flexibilizada em diferentes jornadas diárias e; 2º) o medo, que constitui uma das dimensões da vivência no trabalho pelos motoristas Brasil afora, seja relacionado a violência urbana – sobretudo assaltos –, seja atrelado aos frequentes conflitos entre motoristas e passageiros.

Nossa pesquisa de campo mostrou outra dimensão do medo dos motoristas: o medo de matar alguém no trânsito. A possibilidade de um acidente – atropelamento, colisão com ciclistas, motociclistas ou carros – com vítimas fatais, desperta outra dimensão do medo: o sentimento de culpa. Esse, possivelmente, advém do entendimento de que ser motorista do transporte coletivo é assumir para si a prerrogativa de cuidado e manutenção das vidas que estão sob seu controle, ao menos temporariamente. Portanto, ser responsável por uma vítima fatal arruinaria esse entendimento, para o qual se reporta o reconhecimento e a responsabilidade com o seu trabalho. O medo de matar aparece de diversas formas nos relatos dos motoristas, tais como em expressões do tipo: “a gente faz uma manobra brusca para evitar um atropelamento”, “se você está dirigindo e dá uma freada brusca pra evitar matar alguém é xingado”(Motoristas A e B, 2016).

11 Dados levantados pelos autores, no Ministério da Previdência Social, por meio do Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. Observamos também que não se encontram disponíveis no sítio do Ministério da Previdência Social informações completas sobre o ano de 2008, e o mesmo acontecendo para o ano de 2014.

Quando questionando se teria procurado assistência psicológica por causa do seu trabalho, o motorista B justifica que uma das possíveis causas de uma eventual consulta seria um acidente com vítima fatal:

Assim, não aconteceu comigo, mas, por exemplo, no caso de um acidente com vítima, mesmo você estando correto, psicologicamente você fica abalado, né? Já têm colega meu que foi vítima de acidente de trânsito com vítima fatal aí ele foi procurar o atendimento (Motorista B, 2016).

Na pesquisa apenas um dos entrevistados afirmou nunca ter sofrido algum acidente de trânsito no trabalho, os demais confirmaram a tendência já identificada nas pesquisas em outras cidades, ao afirmarem que estiveram envolvidos em mais de um acidente nos últimos cinco anos.

Referente ainda a questão dos acidentes de trabalho, há algumas informações relevantes que devem ser explicitadas: o comunicado de acidentes de trabalho é realizado prioritariamente pela empresa por meio do RH (departamento de Recursos Humanos), quando isso não acontece o trabalhador pode recorrer ao sindicato ou ao médico de sua confiança nos primeiros 15 dias após a ocorrência do acidente. Esse é um dentre os mais variados motivos que mantém as estatísticas oficiais sob constante suspeita. Ademais, há outro aspecto que talvez explique as não notificações do adoecimento dos motoristas, que é de caráter econômico ou da ordem da subsistência do trabalhador: o salário de motorista não compõe todo seu rendimento mensal, além do salário direto há aquele que é definido como indireto, tais como o “*ticket* alimentação”; as gratificações convencionadas pela categoria a partir do tempo de serviço; a venda de Sitpass e a insalubridade, por exemplo. Quando o motorista é afastado do trabalho por adoecimento ele perde esses direitos ficando dependente apenas do auxílio doença, cujo valor é igual ao piso salarial da categoria.

O processo de adoecimento ocorre imerso a ocultações e quando a doença vem à tona torna-se, em si mesma, um gargalo de onde emana estresse e sofrimento para os trabalhadores em geral. A luta defensiva contra o adoecimento é motivada por pressões reais, uma vez que a empresa trata como inútil quem adoece e isso desestabiliza e abala os trabalhadores que passam a se sujeitar mais, a se sacrificar mais, dão mais de si e acabam por agravar mais a situação na qual estão imersos (DEJOURS, 1994; 2007).

Portanto, os acidentes e também as enfermidades – provocadas pelas condições e intensidade do trabalho – são partes do mundo do trabalho dos motoristas e também o ponto de partida de variadas formas de sofrimento psíquico, notadamente o estresse, sobretudo quando da ocorrência de acidentes com vítimas fatais. Quando o motorista se machuca gravemente e, ao retornar ao trabalho, precisa enfrentar o trânsito, locus onde desenvolve o processo de trabalho, rememora o acidente (COSTA *et al.*, 2003; PAES-MACHADO; LEVENSTEIN, 2002; BUEAS; GONÇALVES, 2011).

Ademais, encontramos em diversos trabalhos abordagens similares das repercussões das condições de trabalho ou ambientais sobre a saúde dos trabalhadores rodoviários. Dos aspectos relevantes dois são prementes: 1) o conflito entre trabalhadores e organização do trabalho e; 2) a jornada de trabalho diária.

Como é possível apreender no cotidiano de trabalho dos motoristas a contradição presente entre organização do trabalho e sentido do trabalho? As respostas poderiam partir da alienação do trabalho, do estranhamento e da “captura da subjetividade” (ALVES, 2011), porém, responderemos a partir da jornada de trabalho. Por quê? Porque é na jornada de trabalho que são possíveis tais ocorrências, isto é, durante a jornada de trabalho é que o trabalhador se confrontará diretamente com a organização do trabalho, prescrita e determinada pelo capital, cujo fim último consiste na erosão da “vida mental e individual dos trabalhadores que é útil para a implantação de comportamento condicionado favorável a produção” (DEJOURS, 1992, p. 96).

A exploração do sofrimento mental é o caminho para a servidão do corpo. Os motoristas são submetidos à pressão do tempo, são obrigados a controlar o tempo estabelecido por outrem e estão subordinados a tais determinações, que os atingem diretamente, isto é: se falharem no desempenho desta tarefa perdem os intervalos entre as viagens; e, se for do interesse das empresas, os atrasos são acumulados e distribuídos em pequenas jornadas. Os atrasos intervêm diretamente na fluidez das viagens, essa condição obriga o motorista a realizar até três viagens consecutivas, perfazendo 6 horas sem ir ao banheiro ou beber água. Ao ser questionado acerca dos desdobramentos relacionados aos atrasos entre as viagens, o Motorista B responde de forma pontual, porém esclarecedora.

Geralmente se tiver muito passageiro no terminal, por exemplo, [porque] eu trabalho é de terminal para terminal... Se tiver muito passageiro... Se eu chegar lá e tiver muito passageiro no embarque, lá eu faço a outra viagem. Agora, se não tiver, aí tudo bem! Mas, se tiver, eu faço às três viagens [sem pausa]. Só nessa condição (Motorista B, 2016).

A ação descrita pelo Motorista B é rotineira e ressalta dois elementos principais: a) o motorista se esforça para cumprir à risca a tarefa descrita na papeleta; b) se porventura houver passageiros a espera no embarque, as pausas que são previstas na papeleta devem ser ignoradas e o motorista deve iniciar a viagem seguinte. Para Dejours (1992, p. 103), “vigiar-se” constantemente, “manter-se” sempre atento e, sobretudo, sujeitarem-se as determinações da organização do trabalho expressam “mecanismos de defesa” utilizados pelo trabalhador (motorista) para preservar seu emprego, ao passo que para a empresa são expedientes utilizados para obtenção de produtividade e mais-trabalho.

A situação dos motoristas do transporte coletivo em Goiânia e Região Metropolitana não se distancia em nada do quadro nacional e de outros centros urbanos, como vimos em vários estudos¹², uma vez que são verificadas as mesmas condições degradantes para a saúde dos trabalhadores. Em nossa pesquisa, o adoecimento e o sofrimento também são praticamente inerentes a esta profissão, nesse sentido, o sofrimento tributário das condições de trabalho, assim como também o equilíbrio e satisfação no trabalho, podem ser explicados à luz de Dejours (1992; 1994). Este autor salienta o caráter duplo do trabalho: de um lado, o equilíbrio e satisfação e, de outro, o desequilíbrio e o medo.

Já para Dal Rosso (2008), a intensidade do trabalho é o fio condutor que possibilita “decifrar sinais de um padrão distinto de manifestação da relação trabalho-saúde que começa a se manifestar ou está efetivamente em pleno desenvolvimento em decorrência das consequências das condições de trabalho sobre a saúde dos trabalhadores” (DAL ROSSO, 2008, p. 135). Essa afirmação sustenta-se em virtude das transformações tributárias da reestruturação produtiva do capital, que engendra um novo padrão de acumulação, a acumulação flexível, que degrada as condições de trabalho da sociedade industrial, assentada nos pressupostos do

12 Verificar os seguintes autores: Paes-Machado, Levenstein (2002), Costa *et al.* (2003), Santos (2003), Lemos (2004), Teixeira (2005), Battiston *et al.* (2006), Dorigo (2009), Nascimento *et al.* (2009), Pettengill (2010), Bueas, Gonçalves (2011), Alquimim *et al.* (2012) e Cunha (2012).

taylorismo-fordismo. Ademais, há, a partir dessa nova estrutura do mundo do trabalho, o processo acelerado de intensificação do trabalho, sob as mais diversas circunstâncias e em diferentes setores, tal como na agricultura, na indústria e nos serviços. Essa nova morfologia do trabalho é precária por excelência, apoia-se na intensificação do trabalho sem necessariamente ampliar a jornada de trabalho, porém, pressupõe e impõe um trabalho “mais denso, mais intenso, mais produtivo, [que] aumenta a geração de mais trabalho e de valores” (DAL ROSSO, 2008, p. 136).

Considerações finais

Postulamos que para ser trabalhador é preciso antes ser sujeito físico, ou seja, a produção da vida é, em última instância, o momento predominante da reprodução social. Para compreender essas duas dimensões, deve-se considerar que o trabalho é a mediação ontológica entre o ser social e o ser orgânico, é “a mediação do eterno metabolismo do homem com a natureza” (LUKÁCS, 2013, p. 255), afirmação válida tanto para todo o gênero humano quanto para o sujeito individualmente.

Vale dizer que os “atos do trabalho apontam necessária e ininterruptamente para além de si mesmos” (LUKÁCS, 2013, p. 159) e somente após o conhecimento dos momentos de positividade e negatividade engendrados pelo trabalho poderíamos afirmar que é sob o comando manipulatório do modo de produção capitalista que “o trabalho, em diferentes circunstâncias, preside à construção de formas de desgaste mental e mal-estar” (SELIGMANN-SILVA, 2011, p. 35). Nesse sentido, o desgaste mental e o mal-estar estão atrelados às relações de produção capitalistas, ou seja, as mudanças tecnológicas e a forma de organizar o trabalho, sob a égide do capital, são centrais para o desenvolvimento de patologias relacionadas ao trabalho, embora o foco principal de nossa análise aqui seja particularizado no processo de saúde-doença dos motoristas de ônibus em Goiânia e na região metropolitana de Goiânia, notadamente, a saúde mental relacionada ao trabalho.

Trata-se, dessa maneira, de uma reflexão que propugna que vivemos em um contexto econômico, social, cultural e político que possui traços universais, engendrados pela mundialização do capital e determinados pela reestruturação produtiva que tem singularidades que uma vez apreendidas “nos possibilitam

resgatar aquilo que é típico” (ANTUNES, 2009). Dessa forma, é importante reter a concreção das particularidades, verificadas nas transformações, no processo de trabalho dos motoristas em Goiânia, bem como suas tendências e legalidades mais gerais subordinadas ao processo de valorização do capital, que compreendem, dentre outros aspectos, mudanças na organização do trabalho, por meio da implementação, como por exemplo, do Sitpass e a reorganização das empresas que exploram o transporte coletivo na cidade em torno de um Consórcio e da unidade sistêmica entre Estado e empresariado (capital) no planejamento e empreendimento do transporte coletivo que, conseqüentemente, afeta o trabalho dos motoristas.

Quais, portanto, os caminhos necessários à mudança do atual estado de coisas? Elaboramos, baseado nos resultados alcançados em nossa pesquisa, quatro eixos listados abaixo, que poderiam produzir melhorias ao trabalho dos motoristas em particular e ao transporte coletivo em geral: 1. Estatização do transporte coletivo: esse seria o primeiro passo, uma vez eliminado o princípio do lucro, o transporte público e o trabalho do motorista poderiam ser concebidos a partir de necessidades humanas; 2. Democratização: participação dos motoristas na elaboração dos itinerários e das linhas. Reduzir a extensão das linhas para que a pressão em relação ao tempo seja mitigada; 3. Jornada de Trabalho: redução da jornada de trabalho e fixação de uma jornada diária; 4. Condições de trabalho: implementar mudanças nos pontos de apoio, com intuito de garantir a higiene, separar o banheiro do espaço em que se fazem refeições; Construir espaços de descanso adequados tendo em vista os motoristas que trabalham nas primeiras horas do dia e têm que se levantar às 3 horas da manhã; a substituição dos veículos com motores dianteiros por outros com motores traseiros, com intuito de reduzir a emissão de calor e o ruído que acometem os motoristas.

Temos clareza de que o atendimento desse conjunto de medidas suscitadas nesse estudo não será aplicado ao transporte coletivo e, tampouco, à vida dos motoristas entrevistados. Isso porque para o capital a prioridade e o fundamental não é vida, tão pouco as necessidades humanas, ao contrário é o lucro, que secundariza a vida e prioriza a morte.

Diferentemente do monstro Quimera, morta por Belerofonte, no mito de Homero, a Quimera do trabalho cotidiano do motorista do transporte coletivo em

Goiânia e região metropolitana de Goiânia necessita ser enfrentada todos os dias, enquanto durar a priorização do lucro em detrimento da vida saudável e digna dos trabalhadores.

O critério no qual nos amparamos deriva da atividade prática e consciente dos indivíduos abordados em nosso estudo, *conditio sine qua non* para formulamos as propostas acima que, se objetivadas, poderíamos, talvez, ser conduzidos no transporte coletivo com mais segurança e por trabalhadores mais saudáveis.

Bibliografia

ALQUIMIM, Andréia Farias; *et al.*. Avaliação dos fatores de risco laborais e físicos para doenças cardiovasculares em motoristas de transporte urbano de ônibus em Montes Claros (MG). *Ciência e saúde coletiva*, Rio de Janeiro, v. 17, n. 8, p. 2151-2158, ago. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232012000800025&script=sci_arttext>. Acesso em: junho, 2020.

ALVES, Giovanni. *O novo e precário mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo*. São Paulo: Boitempo, 2000.

ALVES, Giovanni. *Trabalho e subjetividade: O espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório*. São Paulo: Boitempo, 2011.

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho*. Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo Editorial, 2009.

ANTUNES, Ricardo. *O continente do labor*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *Estud. psicol. (Natal)*, Natal, v. 11, n. 3, p. 333-343, dezembro de 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000300011>. Acesso em maio de 2020.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 2010.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *Estud. psicol. (Natal)* [online]. 2006, vol.11, n.3 [citado 2020-06-24], pp.333-343. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-294X2006000300011&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: Junho, 2020.

BUEAS, Caroline S.; GONÇALVES, Júlia. Sentidos do trabalho e do afastamento por problemas de saúde mental para motoristas de transporte coletivo urbano: um

estudo de caso. *Cadernos Psicologia Social do Trabalho*. Vol. 14, n. 2, p. 195-210, fev. 2011.

BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia grega*. Vol. 3. Petrópolis: Vozes, 1987.

CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

CHESNAIS, François. Novo capitalismo intensifica velhas formas de exploração. *Folha de S. Paulo*. São Paulo, 2 nov, 1997. Caderno Especial, p. 4.

CHESNAIS, François. (Org.). *A finança mundializada*. Raízes sociais e políticas, configuração, consequências. São Paulo: Boitempo, 2005. Trad. Rosa Marques e Paulo Nakatani.

CMTC. Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos. Gerência Operacional. Goiânia, 2014.

COSTA, Leticia B.; KOYAMA, Mitti Ayako Hara; MINUCI, Elaine Garcia; FISCHÉ, Frida Marina. Morbidade declarada e condições de trabalho: o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo, v. 17, n. 2, p. 54-67, Junho 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392003000200007>. Acesso em: junho, 2020.

CUNHA, Debora Ferreira da. A concessão dos serviços de transportes coletivos da Região Metropolitana de Goiânia. *Conjuntura Econômica Goiana*. Nº 23, dez. 2012.

DAL ROSSO, Saddi. *Mais trabalho!* A intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008.

DEJOURS, Christophe. *A Loucura do trabalho*. Estudo de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Cortez, 1992.

DEJOURS, Christophe; ABDOUCHELI, Elisabeth; JAYET, Christian. *Psicodinâmica do trabalho*. Contribuições da escola Dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho. Coordenação de BETIOL, Maria Irene Stocco. São Paulo: Atlas, 1994.

DEJOURS, Christophe. *A banalização da injustiça social*. 7ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

DORIGO, Júlia Nogueira. *Trabalho e o adoecimento mental*: Uma análise no setor de transporte coletivo urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte. 2009, 125 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte.

HARVEY, David. *O neoliberalismo*: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2014.

HOMERO. Livro VI. In: *Ilíada*. Brasil: eBookBrasil, 2009.

LEMOS, Gardenia de Souza Furtado. *Transporte Coletivo em Goiânia: Um Estudo das Representações Sociais*. 2004, 103 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Universidade Católica de Goiás (PUC-GO), Goiânia.

LESSA, Sérgio. *Mundo dos homens*. São Paulo: Boitempo, 2002.

LUKÁCS, György. *Para uma ontologia do ser social II*. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl. *Manuscritos econômico-filosóficos*. São Paulo: Boitempo, 2009.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.

MÉSZÁROS, István. Marx, nosso contemporâneo, e seu conceito de globalização. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2014. Vol. III. 1.

NASCIMENTO, Rejane Prevot; *et al.*. Estresse Ocupacional: Um estudo de Caso com Motoristas de Transporte Urbano do Município do Rio de Janeiro. *RAUnP - Revista Eletrônica do Mestrado Profissional em Administração da Universidade Potiguar*. Natal, v. 8, n. 1, p. 19-30, jun. 2015. Disponível em: <<http://www.spell.org.br/documentos/ver/40791/estresse-ocupacional--um-estudo-de-caso-com-motoristas-de-transporte-urbano-do-municipio-do-rio-de-janeiro>>.

PAES-MACHADO, Eduardo; LEVENSTEIN, Charles. Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 5, p. 1215-1227, Outubro 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2002000500014&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: junho, 2020.

PETENGILL, Elaine Cristina da F. Costa. *Qualidade de vida no trabalho: a fala dos motoristas de ônibus urbano*. 2010, 182 f. Dissertação. (Mestrado em Psicologia) Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, MS.

PDTCU. Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano da Grade Goiânia. Goiânia, 2006;

PDSTC. Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo. Goiânia, 2007.

RMTC-Goiânia – Rede Metropolitana de Transporte Coletivo. Acesso em: 20/08/2016: Disponível em: <<http://www.rmtcgoiania.com.br/novo/>>.

RANIERI, Jesus. *Trabalho e Dialética: Hegel, Marx e a teoria social do devir*. São Paulo: Boitempo, 2011.

SANTOS, Éber Assis dos. De que adoecem e morrem os Motoristas de ônibus? Uma revisão da literatura. *Revista Brasileira de Medicina do Trabalho*. Belo Horizonte, v. 1, n.2, p. 138- 147, out. 2003. Disponível em: <<http://www.rbmt.org.br/details/244/pt-BR/de-que-adoecem-e-morrem-os-motoristas-de-onibus--uma-revisao-da-literatura>>. Acesso em: junho, 2020.

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. A flexibilização da jornada de trabalho e seus reflexos na saúde do trabalhador. In: *Averso do Trabalho III*. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

SIQUEIRA, Rosane Cunha de Lima. *Análise da exposição ao ruído e dos principais sintomas auditivos e extra-auditivos em motoristas do transporte coletivo de Goiânia*. 2012, 110 f. (Dissertação) Mestrado em Ciências Ambientais e Saúde, Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC), Goiás.

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

TEIXEIRA, Mônica La Porte. *Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999*. 2005, 144 f. (Dissertação). Mestrado em Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Recebido em: 14 jul. 2020.

Aceito em: 18 set. 2020.

MARTINS, Lucinéia Scremin; BARROS, Rafael Aparecido Mateus de. Dirigindo a Quimera: Trabalho e adoecimento dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia e Região Metropolitana. *Latitude*, Maceió, v.13, n. 2, p.206-232, 2019.