



MALABARISMO NO TRÂNSITO: O TRABALHO DO MOTORISTA DO TRANSPORTE COLETIVO EM DUPLA FUNÇÃO

Cesar Augusto Matias¹

Mara Marçal Sales²

RESUMO: O presente estudo buscou analisar, sob a perspectiva de motoristas de transportes coletivos intermunicipais em dupla função, as variabilidades encontradas no cotidiano de trabalho e as renormalizações realizadas pelos profissionais para conseguirem cumprir as tarefas prescritas pela empresa. O transporte coletivo de passageiros ocupa um lugar de destaque no Brasil, pois faz a ligação entre a população dos centros urbanos e os serviços básicos e essenciais a ela. Um dos protagonistas do transporte coletivo de passageiros, o motorista, enfrenta diversos desafios no seu cotidiano de trabalho. Nesse sentido, justifica-se analisar de maneira mais profunda e crítica sua atividade laboral. No referencial teórico, foi abordado o contexto do transporte público coletivo no país, baseando-se em Sampaio e Lima Neto (2005). Relacionou-se a psicologia com o campo do trabalho a partir das contribuições da Ergologia, utilizando-se, para tal, autores como Yvez Schwartz (2010) e Viegas (2013), dentre outros. Para a coleta de dados, utilizou-se a pesquisa do tipo qualitativa. Foram realizadas quatro entrevistas com motoristas e também a observação participante durante algumas viagens nos ônibus. Os profissionais entrevistados concordaram em participar da pesquisa através da assinatura de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Para analisar as entrevistas, utilizou-se a técnica da análise de conteúdo. Constatou-se que há uma lacuna a ser preenchida entre o trabalho prescrito pelos empregadores e o trabalho real executado pelos motoristas, além da existência de diversos problemas em seu cotidiano profissional. Verificou-se também que as decisões acerca dos processos de trabalho se restringem às cúpulas organizacionais e às instâncias governamentais e legislativas, buscando soluções econômicas sem levar em conta as implicações na atividade dos trabalhadores e na qualidade da prestação do serviço no transporte coletivo como um todo.

PALAVRAS-CHAVE: Ergologia; Motorista de transporte público coletivo; Psicologia do trabalho.

ABSTRACT: The present study intends to analyze, under the perspective of intermunicipal collective public transport drivers performing dual function, the variabilities found in daily work and the renormalizations made by the professionals to get able to fulfill the tasks prescribed by the company. The public transport occupies a prominent place in Brazil, because it links the population from urban centers to essential basic services. One of the protagonists of the public transport, the bus driver, faces many challenges in his daily work. This justifies the more profound and critic analyzes of the bus drivers work. The bibliographic research contemplated of Brazil's public transport, based on the concepts of Sampaio and Lima Neto (2005). The Psychology was linked to this work from contributions of Ergology using authors like Yvez Schwartz (2010) and Viegas (2013), between others. For the data collect was used the qualitative research. Four interviews were conducted with bus drivers, also personal observations during some bus travels. The drivers interviewed agreed to participate in the survey by the Term of Free Consentiment. For the survey analyzes we used the content analysis technique. We found that there is a lack to be filled between the work expected of employers and the actual work performed by the bus drivers, in addition to the existence of many problems in their daily work. It was also verified that the decisions about the work process are restricted to organizational summits and legislative and governmental instances, seeking economic solutions without consider implications in the activities of bus drivers and the quality of the public transport service as a whole.

KEYWORDS: Ergology; Collective public transport driver; Occupational Psychology.

1 INTRODUÇÃO

Cotidianamente, o transporte coletivo faz a ligação entre a população residente nos centros urbanos e os serviços básicos e essenciais, como a saúde, a educação, o trabalho, o lazer e a cultura.

¹ Psicólogo formado pela PUC Minas – São Gabriel. cesaraugustomatias@yahoo.com

² Professora da PUC Minas – São Gabriel. milmaravilhas2002@yahoo.com.br

De fato, o transporte coletivo de passageiros ocupa um lugar de destaque no Brasil. Ele enseja a apresentação de reivindicações incisivas, pois a eficiência dos serviços prestados é, com frequência, colocada em xeque.

Um dos protagonistas do transporte coletivo de passageiros, o motorista, enfrenta diversos desafios em sua rotina de trabalho. Ele é um dos principais responsáveis pela integridade e segurança daqueles que são transportados. Porém, suas condições de trabalho e de saúde são, por vezes, ignoradas quando dos debates relativos à qualidade no transporte coletivo. Nesse sentido, justifica-se analisar de maneira mais profunda e crítica sua atividade laboral.

Os motoristas aqui abordados apresentam uma particularidade no que diz respeito à sua atividade: trabalham exercendo a dupla função. A dupla função se configura pela eliminação do cobrador ou agente de bordo, responsável pela cobrança das passagens e por várias outras tarefas, como o auxílio de variadas naturezas aos passageiros, a abertura e fechamento das viagens, o controle financeiro da linha, a checagem das portas antes da movimentação dos ônibus, etc.

O tema desse trabalho encontra-se no cerne de discussões contemporâneas no que se refere ao transporte público de passageiros no Brasil uma vez que várias cidades do país – como Belo Horizonte, São Paulo, Guarulhos, Rio de Janeiro, Curitiba e Rio Branco – têm analisado ou mesmo já adotado a dupla função nos ônibus que compõem os sistemas de transporte sob sua coordenação. Estes processos encontram-se em estágios variados e têm trazido decorrências diferenciadas.

Em Belo Horizonte, em especial, uma proposta a respeito foi aprovada pela Câmara Municipal. Em sua definição, o Projeto de Lei 1.881 autorizava “a instalação de mecanismos que facilitem o pagamento com créditos eletrônicos...” e revogava um artigo de lei que determinava a presença de um motorista e de um agente de bordo na operação dos veículos de passageiros (LEMOS, 2016). Posteriormente, a Prefeitura da capital mineira vetou essa proposta e encaminhou um novo projeto à Câmara Municipal garantindo os postos de trabalho dos agentes de bordo mesmo diante da implantação das novas tecnologias (HEMERSON, 2016). Porém, às empresas foi permitido manter determinadas linhas circulando sem a presença dos cobradores em horário noturno, domingos e feriados, amparadas na Lei 10.526, de 3 de setembro de 2012 (MENDES; FONSECA, 2016).

A capital mineira convive corriqueiramente com a dupla função em algumas das linhas metropolitanas. Isto ocorre, pois, duas cidades contíguas a seus limites – Sabará e Contagem – já adotam a proposta. Ônibus oriundos destes municípios transitam por Belo Horizonte. E é este sistema, exatamente, o que foi objeto de interesse na presente investigação.

2 PROBLEMA E OBJETIVO

2.1 O transporte público coletivo no Brasil

Segundo Sampaio e Lima Neto (2005), nas últimas décadas, a urbanização das grandes cidades tem ocorrido de maneira desorganizada, ocasionando o fenômeno nomeado como “dispersão urbana”. Esse evento, associado a outros problemas como a baixa renda de certa parcela da população, tem expulsado as camadas menos favorecidas financeiramente para as periferias, áreas muitas vezes desprovidas de serviços públicos. Estes grupos fazem uso ostensivo do transporte público coletivo. Dados do Departamento de Estradas e Rodagem (DER-MG) estimam que, de outubro de 2012 a outubro de 2013, cerca de 76,5 milhões de passageiros foram transportados no sistema coletivo intermunicipal da região metropolitana de Belo Horizonte (GOVERNO..., 2013). Oliveira (2004) afirma que os ônibus são os responsáveis por 96% do transporte público coletivo da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Um protagonista elementar para o funcionamento desse serviço é o motorista do transporte público. Apesar da sua importância, ele geralmente é ignorado quando dos debates sobre esse tema. A análise aqui apresentada pretendeu evidenciar alguns dos motivos pelos quais esse profissional deve ser colocado em destaque nessa discussão.

2.2 Interações entre a Psicologia e o mundo do trabalho a partir da Ergologia

Várias são as vias de apropriação das questões do trabalho por parte da psicologia, uma vez que há diversas perspectivas teóricas as quais ela abrange. A abordagem ergológica, utilizada como base teórica nesse estudo, é uma das vertentes que tem contribuído para a reflexão efetuada pela psicologia. Ela tem como referência e principal representante Yves Schwartz, professor de filosofia na Universidade de Provence, na França (VIEGAS, 2013). Tal proposta se fundamenta no intento de melhor conhecer o trabalho para intervir e transformá-lo, buscando contemplar a atividade humana em todas as suas dimensões e compreendendo-a como um universo instável de valores e normas, frequentemente reformulados e transgredidos em função de diferentes variabilidades (BENDASSOLLI; SOBOLL, 2010).

A Ergologia é composta por uma série de conceitos, dentre os quais se destacam aqui: a atividade, o trabalho prescrito e o trabalho real e a renormalização ou renormatização.

A noção de atividade é apresentada por Guerín et al. (2001) como o oposto da inércia. Ela compreenderia um conjunto de fenômenos que caracterizam o ser vivo cumprindo atos,

sejam eles psíquicos, psicológicos, fisiológicos, etc. A atividade humana se adapta a algum objetivo do homem, que para alcançá-lo, movimenta o conjunto que o constitui, seja seu corpo, pensamento, desejos, representações ou sua história. Em se tratando do trabalho, o objetivo a ser alcançado é socialmente determinado e sem a existência da atividade humana não há trabalho (GUÉRIN et al., 2001).

A abordagem ergológica leva em conta ainda que o trabalhador é convocado a intervir diante das imprevisibilidades do cotidiano de trabalho, já que considera a existência de um distanciamento entre o que é determinado para a execução de certa tarefa e a situação real de realização dessa tarefa.

Os conceitos de trabalho prescrito e trabalho real, aqui apresentados, têm origem na Ergonomia, que é umas das teorias que também subsidiam a Ergologia. As condições determinadas diferem das condições reais, pois o resultado previsto não é o resultado real. Somente o trabalhador que executa a atividade pode revelar de que maneira ela se dá. Portanto, uma análise do trabalho que não leve em conta a análise da atividade não é nada mais do que a análise do trabalho prescrito (GUERÍN et al, 2001). Assim, o trabalho prescrito diz respeito à tarefa a ser executada, às condições determinadas e aos resultados antecipados, enquanto o trabalho real está relacionado à atividade do trabalho, às condições reais de sua realização e aos resultados efetivos.

Conforme Bertoncini e outros (2011), visando compreender o essencial da atividade, Schwartz amplia o conceito de trabalho prescrito, desenvolvendo o de normas antecedentes. Entende-se por normas antecedentes prescrições como a descrição de uma atribuição profissional, os objetivos e metas a serem alcançados, os procedimentos predefinidos, as normas, instruções ou protocolos apresentados de maneira oral ou escrita, os meios técnicos acessíveis, o estabelecimento da divisão do trabalho, prazos definidos para o alcance das metas e as condições socioeconômicas.

Diante da impossibilidade de prever as variabilidades do cotidiano de trabalho e no intuito de lidar com as situações que escapam às normas antecedentes, o trabalhador é convocado a um debate das normas e à renormalização. Renormalizar é propriamente intervir nas normas prescritas, com o objetivo de preencher as lacunas do que não pode ser previsto no processo da atividade, com vistas a alcançar os objetivos do trabalho realizado. Para Schwartz (2010), a renormalização diz respeito à capacidade do indivíduo de criar histórias e microconfigurações, impossíveis de serem antecipadas por qualquer racionalidade normativa, por mais aperfeiçoada que seja, com a finalidade de assim preencher o verdadeiro conteúdo em penumbra da atividade.

Para a Ergologia, o trabalho se dá pelo uso de si pelos outros e pelo uso de si por si mesmo, diferenciando-se das correntes teóricas tradicionais que enxergam no processo de trabalho o mero cumprimento de normas e execução de tarefas, que abstrai o “si”, omitindo a presença da manifestação do sujeito que reelabora sua atividade de maneira constante (NEVES, 2009). Para fazer renormalizações, o indivíduo necessita quebrar os protocolos e regras estabelecidas por terceiros no cumprimento da atividade, deixando de seguir à risca os procedimentos heterodeterminados pelos outros (uso de si pelos outros) e passando a intervir na atividade de trabalho levando em conta a sua experiência, seus valores, sua história, agindo assim por conta própria no caminho de conseguir cumprir seus objetivos diante das variabilidades que encontra (uso de si por si).

A partir dessas premissas, a pergunta que orientou esse estudo foi: que renormalizações os motoristas em dupla função do transporte coletivo metropolitano de passageiros adotam para realizarem suas tarefas, diante das variabilidades encontradas no cotidiano de trabalho?

O objetivo geral visou analisar, sob a perspectiva de motoristas dos transportes coletivos intermunicipais em dupla função, as variabilidades encontradas no cotidiano de trabalho e as renormalizações realizadas pelos profissionais para conseguirem cumprir as tarefas prescritas pela empresa. Os objetivos específicos visaram: a) analisar, sob o ponto de vista do motorista de um seguimento específico do transporte coletivo de passageiros, os principais desafios encontrados na execução de suas tarefas e b) caracterizar o trabalho do motorista sob dupla função, verificando as renormalizações por eles criadas diante das variabilidades surgidas no exercício do trabalho real.

3 PROCEDIMENTOS

Elegeu-se como método de investigação a pesquisa qualitativa. Baseando-se em Minayo (2009, p.21), pode-se indicar que a pesquisa qualitativa “(...) trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes”.

O estudo realizado pode também ser caracterizado como um estudo de caso. Acerca dele, Goldenberg (2004) afirma que não se trata de uma técnica específica, mas de uma análise holística e mais completa possível para reunir o maior número de informações detalhadas, utilizando-se diferentes técnicas de pesquisa com o intuito de apreender a totalidade de uma situação, descrevendo a complexidade de um caso concreto.

A entrevista foi um dos instrumentos de coleta de dados utilizado, já que de acordo com Minayo (2009, p.64), ela “[...] tem o objetivo de construir informações pertinentes para um objeto de pesquisa, e abordagem pelo entrevistador, de temas igualmente pertinentes com vistas a esse objetivo”. Ainda dentro dessa perspectiva, o modelo adotado de entrevista foi o da semi-estruturada, que de acordo com a mesma autora “[...] combina perguntas fechadas e abertas, em que o entrevistado tem a possibilidade de discorrer sobre o tema em questão sem se prender à indagação formulada” (MINAYO, 2009, p. 64). Acredita-se que a entrevista aplicada nesses moldes permite que o sujeito submetido a ela não se atenha apenas a responder questões delimitadas, mas que se sinta confortável para expandir suas reflexões e, dessa forma, expressar os detalhes da sua relação com a atividade de trabalho.

Outro instrumento de coleta de dados utilizado foi a técnica da observação, por permitir angariar informações relativas ao exercício da função dos trabalhadores no momento da sua execução. Pretendeu-se observar o cotidiano do motorista no interior dos coletivos durante sua jornada de trabalho, verificando a maneira como ele exerce suas funções e seus comportamentos diante da variabilidade das situações ali vividas. De acordo com Marconi (2002)

A observação é uma técnica de coleta de dados para conseguir informações e utiliza os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade. Não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar fatos ou fenômenos que se deseja estudar. Portanto, a observação ajuda o pesquisador a identificar e a obter provas a respeito de objetivos sobre os quais os indivíduos não têm consciência, mas que orientam seu comportamento. (MARCONI, 2002, p. 88).

Adotou-se a modalidade da observação participante, pois ainda de acordo com Marconi (2002), ela permite que o entrevistador participe ativamente do processo e se envolva ao ponto de perceber na sua vivência algumas das situações ocorridas durante a pesquisa.

Foram entrevistados quatro motoristas de ônibus coletivos de uma linha específica do transporte intermunicipal da RMBH, trabalhando em dupla função. Foi realizado um contato inicial, abordando alguns motoristas durante a viagem e apresentando a intenção de se pesquisar o trabalho que exerciam. Aqueles que se interessaram, foram escolhidos. As entrevistas foram gravadas e posteriormente transcritas de maneira integral. As identidades dos motoristas foram mantidas em sigilo ao serem adotados nomes fictícios para os entrevistados. Todos assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido que estipulou os objetivos e condições da investigação e também garantiu o sigilo quanto às identidades dos participantes, bem como das organizações que, por ventura, viessem a serem citadas.

Como estratégia de análise de dados, definiu-se pela análise de conteúdo. Sua pertinência nesse tipo de pesquisa é sustentada por Moraes (1999) quando esse afirma:

A análise de conteúdo constitui uma metodologia de pesquisa usada para descrever e interpretar o conteúdo de toda classe de documentos e textos. Essa análise, conduzindo a descrições sistemáticas, qualitativas ou quantitativas, ajuda a reinterpretar as mensagens e a atingir uma compreensão de seus significados num nível que vai além de uma leitura comum (MORAES, 1999, p. 10).

A seguir, são apresentados e discutidos os resultados obtidos em campo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir dos dados recolhidos em campo e do diálogo com o referencial teórico, foram construídas as seguintes categorias de análise: a) o exercício da dupla função nos coletivos; b) problemas na atividade de trabalho do motorista e c) as normas antecedentes e o trabalho real dos motoristas no transporte coletivo de passageiros. Estas categorias serão descritas a seguir.

4.1 O exercício da dupla função nos coletivos

No sentido de apresentar os motoristas entrevistados, foi elaborada a tabela a seguir:

Tabela 1 – Entrevistados

NomeFictício	Tempo de Trabalho comoMotorista
José	20 anos
João	19 anos
Matheus	13 anos
Lucas	20 anos

Fonte: Dados da pesquisa

Inicialmente, buscou-se conhecer as normas prescritas pela empresa, a partir do ponto de vista dos trabalhadores, questionando-os quanto às suas tarefas diárias no exercício da sua atividade. Destacamos o relato de Lucas, que detalhou:

Na hora em que eu chego na empresa, pra minha jornada de trabalho, eu tenho 10 minutos pra eu poder fazer uma averiguação no veículo, ver se tá tudo ok, pneu, água, óleo, é... parte elétrica e eu vou lá e regulo, né, o banco, a direção... Vejo que tudo tá funcionando, aguardo o horário da minha primeira viagem e... pé na estrada. É, minha primeira viagem começa 17:23 horas. São 3 viagens, de segunda a sexta, no final de semana altera, que é um pouco mais de viagens. E o itinerário... garra a primeira... só a primeira viagem que tem... no decorrer, o único transtorno que eu te-

nho assim é só na primeira, que garra, devido ao horário maior de movimento, 17 horas, né, é, o fluxo de trânsito é bastante intenso. Então, é onde que eu tenho que ter mais atenção, né, pra não causar nenhum problema, não causar um problema pra mim, não trazer um problema pra empresa, né, que vai causar outros aborrecimentos. Depois, nas duas viagens seguintes, a segunda é 20 horas, a terceira 22:00, são viagens tranquilas, sem nenhum assim problema aparente. (Lucas).

O entrevistado descreve sua rotina ao chegar à empresa e a checagem feita no veículo antes de sair para trabalhar, uma norma imposta pelo seu empregador. Além disso, ele enfatiza a busca pelo cumprimento do tempo determinado pela empresa.

De fato, a observância à questão do tempo está muito presente no transporte coletivo. De acordo com Pinto e Neves (2009), as viagens têm determinado prazo para serem cumpridas e, na maioria das vezes, as variabilidades que podem ocorrer em função de algum fator imprevisto são desconsideradas. Os motoristas entrevistados têm um intervalo médio de quinze minutos entre uma viagem e outra, em condições normais da atividade. Porém, se algo sai do previsto, esse intervalo diminui e pode até mesmo se esgotar.

Ocorre que a rotina destes profissionais é suscetível a grande variedade de situações. Elementos como a chuva, os congestionamentos e o excesso de passageiros nos embarques e desembarques nos horários de pico são frequentemente desconsiderados. São também subestimados os problemas mecânicos nos veículos operados, dentre outros elementos que levarão a um aumento na duração do período determinado para o cumprimento da rota.

A literatura especializada evidencia que a função dos motoristas exige uma pluralidade de habilidades. Uma delas é a atenção que, conforme Oliveira e Pinheiro (2007), significa, na prática, lidar com ocorrências presentes em seu entorno mais imediato (o ônibus em si) e no trânsito, de modo a reagir às demandas específicas da condução do veículo. Isso envolve estar atento aos outros veículos com os quais divide espaço nas vias, à sinalização para evitar colisões e acidentes, às más condições de uso de algumas ruas que apresentam buracos, desníveis, estreitamentos, entre outros, sempre levando em conta que ele conduz um veículo de grande porte.

De acordo com Abrahão (2000), a variabilidade do trabalho decorre da diferença entre o que é prescrito e a realidade, levando-se em consideração as características do trabalhador em suas dimensões inter e intraindividual, bem como a organização do trabalho, no que diz respeito aos equipamentos/materiais e procedimentos.

As variabilidades que se apresentam no cotidiano dos motoristas de ônibus tornam-se ainda mais significativas nos contextos em que eles exercem a dupla função.

A dupla função é uma opção que beneficia economicamente as empresas. Conforme Faria (2016), no cenário mineiro, os motoristas que exercem mais atribuições recebem uma bonificação de 20% sobre o salário bruto, o que equivale a R\$ 350,00. Isto evidencia o lucro das empresas ao adotarem essa medida, já que o salário pago aos cobradores girava em torno de R\$ 920,00 por mês. Tal despesa era ainda acrescida pelos custos de contratação. Os cortes representaram a extinção de 50% desses postos de trabalho no transporte metropolitano de Minas Gerais somente no ano de 2015 (FARIA, 2016). O motorista Lucas expõe sua visão acerca disso:

Sim, a empresa tá ganhando, sim, uai. Agora, os custos dela reduziram, ué. Quando compra um carro adaptado para o motorista dirigir e cobrar a questão da empresa é a redução de custo. (Lucas)

A experiência anterior como cobrador parece ter favorecido o estabelecimento da dupla função para Mateus:

Olha, eu trabalhei cinco anos de cobrador, antes de eu ser motorista, antes de eu ser promovido, e quando eu vim pra trabalhar dirigindo e cobrando a passagem, eu vou falar pra você, não senti diferença assim não. [...] Tem muita gente que tem dificuldade... Já aconteceu aqui já, com motorista, é, esses rapazes que trabalham interno, que é manobrista, [...] nunca passou assim, num setor de cobrador, que vai de manobrista e é promovido a motorista, já vem direto cobrando e dirigindo, eles têm mais dificuldade que a gente, a gente percebe. Atrasa mais a viagem, tem mais dificuldade de dar o troco. (Mateus)

José elenca os problemas trazidos pela necessidade de conseguir troco quando está exercendo a dupla função:

É o troco (risos)... É. É pior que passageiro enjoado. Igual aqui, a passagem é de 3,95, aí cinco centavos é muito difícil, e eles vêm com cinco, dez reais ou vinte e não dá os cinco centavos. Aí a gente não tem os cinco centavos guardados, aí tem que tá correndo atrás pra arrumar esses cinco pra poder dá pro passageiro. Aí eu pego e quando não tem, eu dou dez centavos e saio perdendo cinco. (José)

No relato de José, percebe-se a dramática do uso de si por si mesmo, quando ele tem que adotar uma estratégia a partir de seus recursos para conseguir lidar com a variabilidade de não ter o troco para o passageiro. Por iniciativa própria, ele volta um valor maior do que deveria e desconta do próprio bolso para evitar conflitos, numa “atividade vital como resposta do trabalhador às imposições do meio” (BERTONCINI et al, 2011, p. 158).

Lucas lista uma série de exigências e consequências da atividade em dupla função:

[Há uma exigência] Física porque você tem o desgaste, você não consegue acomodar no banco de acordo, você tá sempre mexendo, estica pra cá, estica pra lá, né. Psicológica tem, tem essa cobrança, você não pode tomar um prejuízo, porque senão você paga, sai do seu bolso também. Se você tomar um prejuízo, você vai ficar preocupado, chateado com aquilo ali, onde vai afetar, vai te causar um estresse, né. Dá desgaste, dá desgaste também! Sinto dor, dor nas costas né, por causa da postura. Você passa a não ter uma postura correta, cê tá sempre... entorta daqui, entorta dali, estica daqui [...] e aí tem, todo motorista tem isso. (Lucas)

Deve-se destacar que os motoristas estão sujeitos a outros agravos a sua saúde. Os veículos operados muitas vezes apresentam problemas como desconforto e ruídos (emitidos pela campainha acionada pelos passageiros e também pelas buzinas e pelo trânsito). O motor dos ônibus, além de ser mais uma fonte excessiva de ruídos, expõe os motoristas a elevadas temperaturas (MENDES, 1997). Costa et al. (2003) afirmam que as precárias condições de trabalho afetam largamente a saúde dos motoristas contribuindo para o desenvolvimento de obesidade, hipertensão arterial, dores osteomusculares, problemas gastrointestinais, auditivos, do sono, entre outros. Dorigo (2014) estudou o adoecimento mental de motoristas de ônibus coletivos em função das suas condições de trabalho. Segundo a autora, o contexto laboral dos motoristas pode produzir sintomas como irritabilidade, emotividade exagerada e, em alguns casos, alucinações e delírios persecutórios.

4.2 Problemas na atividade de trabalho do motorista

Os motoristas se queixam dos conflitos gerados entre eles e os passageiros e atribuem a estes as maiores dificuldades no trabalho. Afirmam que as reclamações e ameaças são constantes, mas nem sempre consistentes, e que os incidentes com os passageiros refletem-se em seu bem estar e na qualidade do serviço prestado.

Questionados acerca dos problemas enfrentados no cotidiano de trabalho, todos os motoristas destacaram a insegurança em relação à violência como algo que os incomoda. Lucas, por exemplo, afirma que trabalhar em dupla função expõe mais o motorista:

Na dupla função, eu estou mais vulnerável, que eu tô com dinheiro na mão, o ladrão vai vir direto em mim, né? O dinheiro atraí. (Lucas)

Ele relata a experiência de ser assaltado enquanto trabalhava e fala também de como se sente diante de passageiros que considera suspeitos:

É, é chato, viu. Seu dia fica horrível, dá vontade até de ir embora, afeta.[...] A pessoa já entra já, a hora que cê vê que ela tá com uma má intenção, geralmente ele já senta

aqui na frente, aí essa aí cê tem que ter mais assim, mais, tem que saber lidar... Cê não pode ser amigo delas, mas inimigo [...] muito menos! Sentar aí (na frente), cê pode saber, ué... A pessoa que tá com intenção de chegar, de pagar a passagem, já chega, já te cumprimenta, te dá um “bom dia”... Agora a pessoa de má intenção, eles já chega, já senta. [...] Cê fica naquela, segurando: “Nó, será que a pessoa vai assaltar?” (Mateus)

Lucas afirma que, ao avistar determinados passageiros no ponto, acaba não parando:

Vou passar por ele, e dependendo de quem, da pessoa que eu ver no ponto, eu não paro pra ele, que eu sei que é uma pessoa suspeita, pelas características generalizadas, né, o tipo de pessoa, né, eles já usam, tem uma característica, eles usam bonés, são na maioria menores de idade, gostam de vestir roupas que tampa todo o corpo, blusão, mesmo numa época de verão, né, em pontos escuros, onde eu não tenha boa visão. Mas tirando isso, tirando essas pessoas, e tendo uma outra pessoa que eu não veja ela como uma ameaça pra mim, eu paro, normal. A empresa ela, ela... como é que eu posso dizer pra você... ela... espera a situação acontecer. Se eu digo hoje, uma gíria nossa, que é “janelei” um suspeito de assalto [...]. Deixei de pegar porque eu vi naquela pessoa um suspeito de assalto e essa pessoa não reclamou, pra empresa tá tudo bem, ela saiu ganhando! Não houve o assalto e não perdeu um passageiro. Agora, se eu me engano, pensando que ela é um suspeito, um assaltante e ela vem a reclamar, a empresa vai tirar satisfação de mim. (Lucas)

Deve-se notar que o motorista se baseia em estereótipos para avaliar quem seria perigoso, renormalizando em nome de sua segurança, mas partindo de uma avaliação suscetível a discriminar os passageiros pela sua aparência e forma de se vestir.

Nas entrevistas, problemas relacionados às pessoas que viajam e desembarcam pela porta da frente sem pagar a passagem também foram citados por todos os motoristas. Além de se sentirem constrangidos por essa situação, esses trabalhadores também têm receios. Acerca disso, Lucas relata:

É, entra, pode acontecer de entrar um passageiro que não pague a tarifa, não gosta de pagar, ele desce... é um transtorno, um aborrecimento também que causa, ele vai descer na frente sem pagar e a gente fica é, é, chateado com isso porque, na maioria das vezes, não tem algo que impeça, a gente não tem o poder de impedir isso, não posso agir como polícia, não posso obrigar o cara, a pessoa, né, e ele se sente ali ó, livre pra fazer isso e não tem uma punição pra ele. (Lucas)

José também relata sofrer constrangimentos quanto às pessoas que desembarcam irregularmente sem pagar, identificadas como “cerol” na gíria utilizada pelos trabalhadores do transporte coletivo. Ele afirma que a empresa orienta o motorista a fazer a cobrança e monitora a movimentação interna no veículo através de câmeras. Apesar disso, ele prefere não cobrar a passagem dessas pessoas, temendo por sua segurança:

Ah, tem coisa que, igual, por exemplo, esses “cerol” aí que entra na frente e eles quer que cobre a passagem deles, mais aí ocê num pode tá querendo muito porque aí é perigoso é pra gente mesmo... Eu já vi acontecer muito caso desse jeito, de você ir cobrar deles e eles tira o revólver e mete fogo na gente...(risos). É, e aí eu não faço isso não. Se quiser pagar, paga. Se não quer... [...], tem a câmera aí. Ah, eles (os empregadores) falam pra cobrar, não cobram assim pra dar advertência, isso não. (José)

A fala do motorista mostra que ele se encontra diante de uma situação em que deveria agir segundo o que a empresa determina (uso de si pelos outros). Porém, existe um debate de valores e, diante da sua história de vida, sua experiência e conhecimento acumulados na atividade exercida, ele renormaliza o que é prescrito agindo segundo sua própria consciência (uso de si por si).

4.3 As normas antecedentes e o trabalho real dos motoristas no transporte coletivo de passageiros

Como visto nos relatos anteriores, o cotidiano de trabalho dos motoristas no transporte coletivo de passageiros se distancia muito do que é prescrito pela empresa. As variabilidades da atividade de trabalho escapam à previsibilidade de quem pensa as tarefas a serem exercidas pelos trabalhadores e os mesmos são convocados a um constante debate das normas e à transgressão de várias delas. Nesse sentido, os motoristas foram questionados quanto à existência de regras que eles achavam difíceis ou impossíveis de seguir à risca.

José, por exemplo, fala da determinação do uso do cinto de segurança, muitas vezes ignorada por alguns colegas de trabalho:

É, algumas coisa a gente tem que fazer que tem motorista que não gosta de fazer e aí eles chama a atenção, né, mais aí, né... Igual, por exemplo, cinto de segurança, tem que ser livre, aí eles vai e fica amarrando o cinto (deixando ele preso na cadeira), aí eles chama a atenção, né [...]. Tem umas coisas que a gente tem que andar certo e eles num anda, né... É... Tá prejudicando eles mesmo e eles tá fazendo errado. É, tem que coisa que num dá pra gente fazer do jeitinho que eles querem. (José)

Nesse exemplo, José fala sobre motoristas que, além de não usarem o cinto de segurança, amarram-no à cadeira. Este equipamento é obrigatório e tem a finalidade de prevenção em caso de acidentes. Mas ele, todavia, também reduz a mobilidade dos profissionais. E, ao exercerem a dupla função, os motoristas precisam de grande mobilidade: eles se movimentam em diversas direções para enxergarem os retrovisores internos e externos, se esticam para alcançar a gaveta do compartimento do dinheiro e têm que abandonar seu posto de trabalho para, por exemplo, auxiliarem o embarque e desembarque de um cadeirante. Dessa maneira, a

regra de uso do cinto acaba por ser transgredida, muito embora o trabalhador possa sofrer advertência verbal ou até receber uma multa de trânsito.

Segundo o condutor Lucas, a empresa determina que a cobrança das passagens seja feita com o ônibus parado. No entanto, ele relata a impossibilidade de seguir essa determinação, em função do tempo que seria gasto:

A empresa pede pra gente cobrar com o carro parado. Mas isso só funciona na teoria, porque o horário que você tem pra fazer as viagens nem sempre vai coincidir com eu parar o carro todas às vezes, o passageiro entrar, eu esperar ele tirar o dinheiro... Se entrar cinco passageiros aqui, eu ter que cobrar de todos cinco, esperar que eles retirem o dinheiro da bolsa, vai procurar o dinheiro... Ali vai demorar 5 minutos, 10 minutos, e num horário de movimento, isso não dá. Eu vou chegar sempre atrasado, eu não vou ter tempo de fazer as minhas necessidades biológicas, não é? [...] Então, a gente cobra a passagem com o carro em movimento pra ganhar tempo, estratégia nossa. Eles sabem disso, mas não fazem nada, porque sabem que, também, no meu modo de entender, eles sabem que também não vai ter jeito de cobrar de todo mundo com o carro parado. Então, desde que não aconteça nenhum problema, pra eles, tá tudo bem! (Lucas)

A partir da observação participante, relatou-se para Lucas acerca de uma situação observada durante uma viagem. Um motorista da mesma linha teve que fazer uma manobra numa entrada de marginal em curva, segurando o volante com uma das mãos e se equilibrando para voltar o troco de um passageiro com a outra, o que levou a uma perda momentânea do controle do veículo, ocasionando o toque de um dos pneus dianteiros na guia da calçada. Lucas faz então uma pequena análise do ocorrido:

Ó, cê viu aí que o motorista foi um malabarista, né? (risos) Ele tem que se contorcer de um lado, equilibrar do outro, pra poder dar conta de fazer os dois serviços. Ninguém, motorista nenhum consegue esperar que o passageiro entre, até ele retirar o dinheiro, passar pro motorista, o motorista dar o troco... Nisso, nesse espaço de tempo aí, pode demorar de 1 minuto a 5 minutos. Passageiro não vem preparado pra isso. Ele não tem culpa também disso, né. O motorista ele quer fazer, quer ter a sensação de que dá conta de fazer duas coisas ao mesmo tempo, na cabeça da gente, a gente pensa que dá, dá pra equilibrar isso aí. Um deslize, às vezes acontece, igual nesse caso aí, ele foi descuidado pelo que aconteceu. Se estoura um pneu, a culpa é dele. Provavelmente, ele vai ter que pagar o pneu. (Lucas)

Analisando essa situação à luz da ergologia, percebe-se que as renormalizações feitas (cobrar as passagens com o ônibus em movimento) são complexas, e seu resultado pode ser desastroso – por exemplo, um acidente de trânsito com vítimas. Os riscos não envolvem somente quem está no interior do ônibus, mas também pedestres e outros motoristas. Neste sentido, Schwartz citado por Trajano e Cunha, afirma que “a negociação dos usos de si é sempre problemática, sempre lugar de uma dramática” (TRAJANO; CUNHA, 2011, p. 123).

A questão dos riscos que envolvem a dupla função deve também considerar a trajetória seguida pelos ônibus. Na pesquisa aqui apresentada, parte considerável do trajeto percorrido pelos motoristas - cerca de 50 km a cada viagem - se dá ao longo do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, uma via expressa da grande Belo Horizonte, que se inicia na região nordeste e termina na região oeste da capital. Atualmente, ele recebe um fluxo diário de cerca de 120 mil veículos, dos quais 25 mil são de carga (MAIS..., 2015). Conforme a Secretaria de Estado de Defesa Social (SEDS), 21 % dos acidentes fatais ocorridos entre 2013 e 2014 em Minas Gerais se deram no Anel Rodoviário, o que correspondeu a 337 mortes. Em função desses dados, ele é considerado a via mais perigosa do estado (VALE, 2015). Exercer a dupla função neste contexto constitui-se, então, como um constante desafio à perícia dos motoristas.

É em um debate de conflitos entre a segurança no transporte e o “dar conta” de realizar a atividade que os motoristas enfrentam em seu cotidiano. Nessa relação entre quem determina e quem deve seguir a determinação, o motorista parece ter a consciência de que, se algo em sua ação não sair como ele prevê, causando prejuízo para quem o emprega, ele é quem sofrerá as consequências.

Para o motorista, a empresa, em primeiro lugar, visará seus interesses em toda e qualquer situação. Se ele ou algum de seus colegas sofrerem consequências mais graves em função das tarefas exercidas, impossibilitando-os de trabalharem, eles serão facilmente substituídos, pois são descartáveis para a organização:

Eu posso ter prejuízos, danos à saúde. Eu sou descartável, ué. [...] Se eu adoecer, se eu passar mal, eles vão procurar colocar um outro no meu lugar. “A linha tem que continuar” (rindo ironicamente), rodando comigo ou sem. (Lucas)

Finalizando, é importante registrar que a possibilidade de implantação da dupla função nas linhas que compõem o sistema municipal de transporte coletivo de Belo Horizonte gerou forte mobilização por parte da categoria dos trabalhadores. Em abril de 2016, 70% da frota da capital foi paralisada, com o objetivo de pressionar o prefeito para que o mesmo vetasse o projeto de lei que permitia a substituição dos cobradores por mecanismos eletrônicos para a cobrança das passagens (PARANAIBA, 2016).

Por outro lado, a população aparenta não ter a real noção das consequências geradas por tal medida, tal como os riscos de acidentes, o aumento no tempo das viagens e a precarização do serviço prestado de modo geral. Contudo, uma decisão amparada por argumentos econômicos, como os sustentados pelas empresas, pode trazer consequências ampliadas para a sociedade e – no limite – ampliar os problemas do transporte coletivo urbano.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte público coletivo de passageiros é de fundamental importância no Brasil. Porém, as condições de funcionamento desse sistema ainda são muito precárias, com rotas longas, horários irregulares, número insuficiente de veículos para absorver toda a demanda de passageiros, ônibus em péssimo estado de conservação, vias caracterizadas por má qualidade e por congestionamentos, dentre outros problemas.

No presente estudo, verificou-se que as variabilidades se multiplicam quando os profissionais trabalham em regime de dupla função como motorista/cobrador. As entrevistas demonstraram que, por vezes, o motorista se vê diante do conflito entre seguir o que é estabelecido - até mesmo pela legislação de trânsito - e transgredir as normas e leis, renormatizando em função de alcançar os resultados exigidos.

Verificou-se que a adoção da dupla função provoca alterações consideráveis na configuração das atividades dos motoristas. Mas estes profissionais não têm sido chamados a opinar sobre este novo modelo. Convém destacar, por certo, que a vida em sociedade é complexa, e as discussões estratégicas no campo do trabalho geralmente ficam limitadas à cúpula gerencial das organizações, ou seja, dificilmente os operadores podem influir na definição de elementos centrais de sua atividade. No caso da dupla função, as decisões passam também por instâncias governamentais e legislativas.

Resta, contudo, melhor compreender se a população que utiliza o transporte coletivo está suficientemente informada e consciente quanto às implicações associadas à adoção da dupla função.

Por fim, é preciso indicar que os dados aqui apresentados não podem ser generalizados, pois são representativos de uma realidade circunscrita. É necessário um maior aprofundamento na complexa realidade do transporte brasileiro. A extensão das entrevistas a mais motoristas, a outros profissionais do transporte coletivo (como fiscais e despachantes de linha), a sindicatos da categoria, bem como a passageiros que utilizam as linhas que funcionam em dupla função poderá trazer uma maior riqueza de informações. E, em sentido amplo, esta ampliação do foco de investigação poderá auxiliar a construir estratégias voltadas à melhoria do funcionamento de todo sistema.

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Júlia Issy. Reestruturação produtiva e variabilidade do trabalho: uma abordagem da ergonomia. **Psicologia: teoria e pesquisa**, v. 16, n. 1, p. 49-54, 2000.

BENDASSOLLI, Pedro. SOBOLL, Lis A. **Clínicas do trabalho**: novas perspectivas para a compreensão do trabalho na atualidade. São Paulo: Atlas, 2010.

BERTONCINI, Judite Hennemann; PIRES, Denise Elvira Pires de; SCHERER, Magda Duarte dos Anjos. Condições de trabalho e renormalizações nas atividades das enfermeiras na saúde da família. **Trab. educ. saúde (Online)**, Rio de Janeiro, v. 9, supl. 1, p. 157-173, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1981-77462011000400008&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 06 abr. 2015.

DORIGO, Júlia Nogueira. Transtorno de estresse pós-traumático e trabalho: um estudo de caso de um motorista de ônibus adoecido pelas condições de trabalho. In: FONSECA, João César de Freitas; SALES, Mara Marçal; VIEIRA, Carlos Eduardo Carrusca;(orgs.). **Psicologia do trabalho e das organizações**: encontros, olhares e desafios. Curitiba: Editora CRV, 2014.

FARIA, João Renato. Dupla função de motoristas gera transtorno e risco para usuários. **O Tempo**, Belo Horizonte, 11 fev. 2016. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/dupla-fun%C3%A7%C3%A3o-de-motoristas-gera-transtorno-e-risco-para-usu%C3%A1rios-1.1232649>>. Acesso em: 07 jul. 2016.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar**: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. 8. ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

GOVERNO de Minas realiza audiência pública para licitação de linhas intermunicipais. **Agência Minas Gerais**, 2013. Disponível em: <<http://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticias/governo-de-minas-realiza-audiencia-publica-para-licitacao-de-linhas-intermunicipais/>>. Acesso em: 19 ago. 2014.

GUERÍN, F. et al. **Compreender o trabalho para transformá-lo** (trad. Giliane Ingratta e Marcos Maffei). São Paulo: Edgard Blücher, 2001.

HEMERSON, Landercy. PBH veta proposta para substituir cobradores de ônibus por bilheteria eletrônica. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 25 mai. 2016. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/05/25/interna_gerais,766329/pbh-veta-proposta-para-substituir-cobradores-de-onibus-por-bilhetagem.shtml>. Acesso em: 29 jul. 2016.

LEMONS, Thiago. Motoristas e cobradores fazem paralisação nesta segunda-feira em Belo Horizonte. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 24 abr. 2016. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/04/24/interna_gerais,756060/motoristas-e-cobradores-fazem-paralisacao-nesta-segunda-feira-em-belo.shtml>. Acesso em: 07 jul. 2016.

MAIS um primeiro passo do Anel. **O Tempo**, Belo Horizonte, 04 set. 2015. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/mais-um-primeiro-passo-no-anel-1.1103040>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

MARCONI, Marina Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2002.

MENDES, Alessandra; FONSECA, Renato. Sem cobradores nos ônibus, acúmulo de função de motoristas de BH pode gerar passivo para empresas. **Hoje em dia**, Belo Horizonte, 23 ago. 2016. Disponível em: <<http://hojeemdia.com.br/horizontes/sem-cobradores-nos-%C3%B4nibus-ac%C3%BAmulo-de-fun%C3%A7%C3%A3o-de-motoristas-de-bh-pode-gerar-passivo-para-empresas-1.408785>>. Acesso em: 28 nov. 2016.

MENDES, Luzia de R. Condições de trabalho no transporte coletivo: desgaste e responsabilidade do motorista de ônibus. **ENEGEP** (Belo Horizonte), 1997.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 28.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MORAES, Roque. Análise de conteúdo. **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999. Disponível em: <http://cliente.argos.com.br/~mgos/analise_de_conteudo_moraes.html>. Acesso em: 18 fev. 2015.

NEVES, Tatiane Pereira das. As contribuições da ergologia para a compreensão da biossegurança como processo educativo: perspectivas para a saúde ambiental e do trabalhador. **O Mundo da Saúde**, São Paulo, v. 32, n. 3, p. 367-375, 2009.

OLIVEIRA, ACF de; PINHEIRO, José Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. **Psicologia em Estudo**, v. 12, n. 1, p. 171-178, 2007.

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. O transporte público de Belo Horizonte em seu contexto metropolitano. In: **XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**. 2004..

PARANAIBA, Guilherme. Greve de ônibus paralisa 70% da frota em Belo Horizonte. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 25 abr. 2016. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/04/25/interna_gerais,756170/greve-de-onibus-paralisa-70-da-frota-em-belo-horizonte.shtml> Acesso em: 31 jul. 2016.

PINTO, Francinaldo do Monte; NEVES, Mary Yale. A gestão da atividade do motorista de ônibus: um olhar ergológico. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 9, n. 2, p. 493-511, 2009.

SAMPAIO, Breno Ramos; LIMA NETO, O. Transporte público de passageiros em regiões metropolitanas- estudo comparativo visando à formulação de um novo quadro institucional para a RMR. **Anais da ANTP**, 2005.

SCHWARTZ, Yves. Manifesto por um ergoengajamento. In: BENDASSOLLI, Pedro. SOBOLL, Lis A. **Clínicas do trabalho**: novas perspectivas para a compreensão do trabalho na atualidade. São Paulo: Atlas, 2010.

TRAJANO, Ana Rita Castro; CUNHA, Daisy Moreira da. Processo de trabalho no samu e humanização do sus do ponto de vista da atividade humana. **Trab. educ. saúde** (Online), Rio de Janeiro, v. 9, supl. 1, p. 113-136, 2011. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1981-77462011000400006&lng=pt&nrm=iso>.

VALE, João Henrique do. BH registrou o maior número de acidentes fatais no estado entre 2013 e 2014. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 16 jul. 2015. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/07/16/interna_gerais,669213/bh-registrou-o-maior-numero-de-acidentes-fatais-no-estado-entre-2013-e.shtml>. Acesso em: 31 jul. 2016.

VIEGAS, Moacir Fernando. Histórico e conceitos da Ergologia: entrevista com Yves Schwartz. **Reflexão e Ação**, v. 21, n. 1, p. 327-340, 2013.