



# SER MOTORISTA DO TRANSPORTE URBANO DA CIDADE DE BETIM: O OFÍCIO E SUAS IMPLICAÇÕES COTIDIANAS À LUZ DA PSICOLOGIA DO TRABALHO

## BEING A DRIVER OF THE URBAN TRANSPORT OF BETIM CITY: THE OFFICE AND ITS DAILY IMPLICATIONS IN THE LIGHT OF WORK PSYCHOLOGY

Eucilene Ferreira do Nascimento Gomes<sup>1</sup>  
Elisiene Chaves Fagundes<sup>2</sup>  
Manoel Deusdedit Júnior<sup>3</sup>

**RESUMO:** O presente artigo tem como objetivo identificar e descrever como os motoristas de transporte público percebem seu cotidiano de trabalho. O estudo é o desdobramento de uma pesquisa realizada em 2018, com trabalhadores do transporte público de Betim., para o estágio básico I e II. Na referida pesquisa de natureza qualitativa, o meio utilizado para obter dados para análise foi através da entrevista semiestruturada, com um grupo amostral composto por 10 motoristas, de ambos os sexos, com idade entre 20 a 60 anos e atuação na profissão acima de 2 anos. Participaram da pesquisa 10 trabalhadores do transporte público. Os participantes relataram pelo menos um episódio de violência no trabalho nos últimos 12 meses, oriundas de assaltantes. Entretanto, outra violência foi mencionada por 97% dos trabalhadores, advinda dos usuários do serviço. Doenças crônicas e condições de trabalho foram associados a violências. Os relatos dos trabalhadores, diante da associação da violência com as condições de trabalho, podem ser utilizados como guia para direcionar diversas estratégias de prevenção pelos gestores do serviço público na cidade de Betim.

**PALAVRAS-CHAVE:** Saúde do Motorista; Psicologia do Trabalho; Condições de Trabalho.

**ABSTRACT:** This article, which aims to identify and describe how public transport drivers perceive their daily work, is the result of a survey conducted in 2018 with public transport workers from Betim. In this qualitative research, the means used to obtain data for analysis was through a semi-structured interview with a sample group consisting of 10 drivers of both sexes, aged between 20 and 60 years and working in the profession over 2 years. Ten public transport workers participated in the research. Participants reported at least one episode of workplace violence in the last 12 months from burglars. However, another violence was mentioned by 97% of workers, which comes from service users. Chronic illness and working conditions were associated with violence. Workers' reports on the association of violence with working conditions can be used as a guide to guide various prevention strategies by public service managers in the city of Betim.

**KEYWORDS:** Driver's Health; Work Psychology; Work conditions.

## 1 INTRODUÇÃO

Quando conversamos com pessoas em diversas situações cotidianas, percebe-se que muitas já passaram pela situação estressante de serem assaltadas durante a utilização de algum meio de transporte público urbano em Betim/MG. É possível notar, nas interações diárias, que usuários e trabalhadores do transporte público sofrem ameaças, coação, violência psicológica e/ou física por parte de assaltantes.

Esse ambiente de trabalho parece expor os trabalhadores a riscos que podem possibilitar o adoecimento psicológico e morte por fatores relacionados diretamente ao trabalho ou até

<sup>1</sup> Graduanda em Psicologia pela PUC Minas. eucilenefng@gmail.com

<sup>2</sup> Graduada e Mestre em Psicologia pela PUC Minas. elisiene.fagundes.ef@gmail.com

<sup>3</sup> Doutor em Psicologia pela UFMG. Professor adjunto da PUC Minas em Betim. madeusjunior@hotmail.com

mesmo contribuindo para surgimento de patologias físicas. Entre os problemas de saúde que afetam esses profissionais, destaca-se atualmente o estresse, que é considerado fator de risco para várias doenças ligadas ao trabalho.

O estudo da violência para com esses profissionais, com foco nos impactos psicológicos causados a eles, é um tema de importância para a área da psicologia, medicina do trabalho e o social. No âmbito da psicologia pode-se encontrar compreensão ao desencadeamento de distúrbios, como o transtorno de estresse pós-traumático (TEPT) que tem por característica principal a manifestação de sintomas específicos após o contato direto ou indireto com um “estressor traumático externo” (DSM-IV, 2002, p 448), e os assaltos estão relacionados como um desses estressores traumáticos.

Para a medicina, no trabalho pode-se encontrar justificativas para afastamentos e surtos cometidos durante o desempenho das atividades laborais. Na análise social o contato existente desses trabalhadores com vários usuários todos os dias necessita de atenção, já que é uma relação de troca. Considerando o exposto, será descrito um estudo que foi realizado com motoristas do transporte público da cidade de Betim/MG que buscou compreender essa atividade diante das violências do cotidiano.

Todas essas considerações colocam, de antemão, a necessidade de se investigar algumas bases teóricas científicas que, em alguma medida, possibilite entendimento sobre o assunto.

Isso posto, a problemática sobre esse tema surgiu através da observação de um grupo de acadêmicas do terceiro período, do curso de psicologia da PUC Minas<sup>4</sup>. Ao utilizarem o serviço do transporte público foi observado alguns relatos de funcionários dos ônibus e vans acerca da violência. Estes trabalhadores manifestavam seu descontentamento e revolta diante dos assaltos que sofreram e como a empresa se portava perante o ocorrido. Percebeu-se que eles estavam vivendo um momento conflituoso, devido as situações que lhes eram impostas, e que isso lhes acarretava, de certo modo, ônus financeiro e psicológico.

Battiston e outros, mencionados por Pereira (2014) discorrem que a atividade do motorista requer concentração e responsabilidade, com alto nível de exigência para esse profissional, uma vez que diversas vidas estão sob seu cuidado e qualquer desatenção pode gerar consequências fatais. Tem, ainda, outro fator que é citado por esses autores, o local de trabalho; ele é amplo, aberto e exige que o motorista interaja com diversos usuários ao longo do dia.

Diante disto, os trabalhadores do transporte de Betim poderiam estar propensos a ma-

---

<sup>4</sup> Em sua grade curricular, a Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais - unidade Betim apresenta aos alunos do curso de psicologia a obrigatoriedade de realizar uma pesquisa de campo. O projeto dessa pesquisa é desenvolvido no segundo período e a coleta e análise de dados são realizadas no terceiro período.

nifestar patologias físicas e mentais, uma vez que, para além dos assaltos, estava havendo por parte das empresas contratantes, mudanças na organização do trabalho preescrito; assim, seus auxiliares de bordo (os cobradores) estavam sendo retirados dos veículos. Desse modo, os motoristas passaram a ter sobrecarga de trabalho, pois experienciavam executar duas funções simultaneamente.

Tal demanda se apresentou não apenas como um elemento acadêmico, mas sobretudo como uma motivação social, visto que o desenvolvimento da pesquisa de campo com os trabalhadores permeia uma abertura a novas pesquisas, em maior profundidade, que busquem identificar as possíveis adversidades que os motoristas dos serviços de transporte de Betim, enfrentam durante a jornada de trabalho.

Assim, reforça-se mais a concepção dos pesquisadores de que, ao longo da jornada de trabalho, o motorista se encontra diante de uma tarefa muito estressante e exposto a muitas adversidades, contratempos e condições de trabalho precárias.

Para alcançarmos o objetivo geral deste artigo, que é identificar e descrever como os motoristas de transporte público percebem seu cotidiano de trabalho, primeiramente descreveremos os métodos utilizados na pesquisa citada anteriormente; em seguida, faremos uma discussão sobre a relação entre comportamento, trabalho e violência e, por fim, traremos nossas discussões acerca da pesquisa, à luz dos pressupostos da Psicologia do Trabalho.

## 2 MÉTODOS

Trata-se de um estudo descritivo de natureza qualitativa realizado no ano de 2018 com trabalhadores do transporte coletivo urbano da cidade de Betim, estado de Minas Gerais. A proposta da pesquisa nasce no interior da disciplina ‘Práticas Investigativas’, do curso de psicologia da PUC Minas em Betim, e que tem como principal objetivo desenvolver nas discentes habilidades relacionadas ao exercício da pesquisa científica. Nesse sentido, além da formação teórico-metodológica, os alunos envolvidos foram orientados a tomar todas as medidas para assegurar princípios éticos, como obter o consentimento livre dos participantes, após estes terem sido esclarecidos sobre todos os aspectos ligados à investigação.

Baseado em informações obtidas com Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Público da Cidade de Betim e Microrregiões – SINTTRAB, identificou-se que, atualmente, nas empresas de transporte público em Betim o serviço prestado é composto basicamente por um profissional: o motorista. Isso posto, foram eles escolhidos como fonte de dados da pesquisa, com os quais foram realizadas entrevistas semiestruturadas.

Definiu-se essa estratégia de obtenção de dados, por se tratar de uma técnica que possibilita coletar dados e, ao mesmo tempo, permite a liberdade de expressão do entrevistado e a manutenção do foco pelo entrevistador (GIL, 2010). O roteiro de entrevista elaborado buscou contemplar aspectos sociodemográficos, a percepção dos motoristas quanto ao trabalho, aspectos relacionados à saúde, violência e condições de trabalho.

Os procedimentos de coleta foram previamente aferidos na etapa piloto através da entrevista com 3 profissionais/motoristas. A confiabilidade da entrevista foi realizada através de reaplicação do roteiro de entrevista utilizando de algumas perguntas selecionadas do roteiro original.

As entrevistas foram realizadas com um grupo de 10 motoristas, de ambos os sexos, com idade entre 20 a 60 anos e atuação na profissão acima de 2 anos. Os entrevistados foram abordados entre os dias 19 e 28 de março do ano de 2018. (Tabela 1).

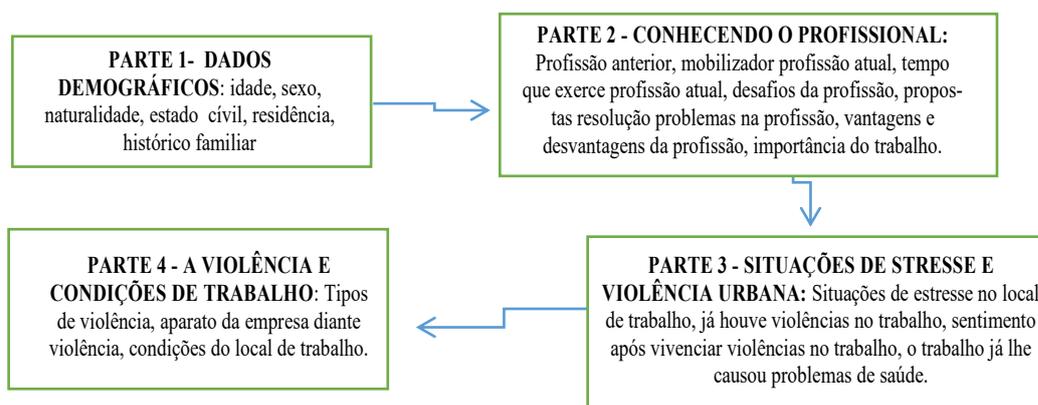
**Tabela 1 - Dados do Grupo Amostral**

| NOME            | IDADE   | ESTADO CIVIL | ESCOLARIDADE                | MORADIA | PESSOAS COM QUEM MORA      | TEMPO NA ATUAL PROFISSÃO | PROFISSÃO ANTERIOR                                 |
|-----------------|---------|--------------|-----------------------------|---------|----------------------------|--------------------------|--|
| Entrevistado 1  | 33 anos | Solteira     | Ensino médio completo       | Alugada | Mãe                        | 2 anos                   | Ajudante de carga e descarga no CEASA              |
| Entrevistado 2  | 27 anos | solteiro     | Ensino médio incompleto     | Alugada | Pais e duas irmãs          | 3 anos                   | Auxiliar do pai carreteiro                         |
| Entrevistado 3  | 38 anos | Casado       | Segundo grau completo       | Própria | Amásia e enteado           | 10 anos                  | Transporte Escolar                                 |
| Entrevistado 4  | 56 anos | Divorciado   | Ensino médio completo       | Alugada | Mora só                    | 7 anos                   | Técnico da EUGIN                                   |
| Entrevistado 5  | 45 anos | Casado       | Ensino médio completo       | Própria | Esposa e filhos            | 10 anos                  | Instrutor de auto-escola                           |
| Entrevistado 6  | 38 anos | Casada       | Ensino médio completo       | Própria | Esposa e filhos            | 3 anos                   | Faxineira, cobradora e manobrista na mesma empresa |
| Entrevistado 7  | 54 anos | Divorciado   | Ensino Fundamental completo | Alugada | Colega de quarto           | 20 anos                  | Cobrador   |
| Entrevistado 8  | 39 anos | Casado       | Ensino médio incompleto     | Própria | Esposa e 4 filhos          | 15 anos                  | Segurança da empresa                               |
| Entrevistado 9  | 47 anos | Casada       | Ensino médio completo       | Própria | Esposo, 3 filhas e 4 netos | 10 anos                  | Comerciante  |
| Entrevistado 10 | 51 anos | Viúvo        | Ensino médio completo       | Própria | Filhos e namorada          | 10 anos                  | Cobrador   |

Os profissionais foram ouvidos nos pontos finais de algumas linhas de ônibus (da concessionária) e das vans (da COOPERBET - Cooperativa de Transporte Alternativo de Betim). O período de descanso dos motoristas foi selecionado para a coleta de dados, pois é nele que se concentra a maioria dos ônibus/vans, das viagens e dos trabalhadores.

As entrevistas foram gravadas e posteriormente transcritas na íntegra. As respostas obtidas nas entrevistas foram analisadas pela técnica de análise de conteúdo com a modalidade de análise temática. As variáveis foram agrupadas para organizar um padrão de análise.

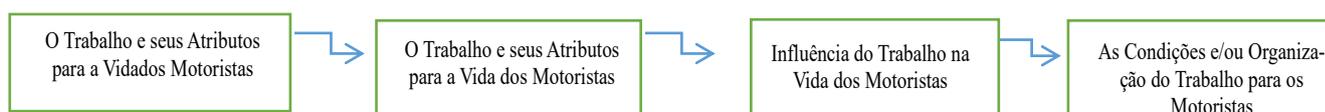
**FIGURA 1 - Modelo Hierarquizado para análise de dados**



Um levantamento de dados também foi realizado em fontes literárias e no SINTRAB, objetivando apreender aspectos das condições de trabalho e da violência urbana durante o período de trabalho desses profissionais.

De posse dos dados, foi realizada uma categorização dos mesmos, dividindo as respostas obtidas em quatro grupos.

**FIGURA 2 - Modelo Categorização para análise de dados**



### 3 A RELAÇÃO ENTRE COMPORTAMENTO, TRABALHO E VIOLÊNCIA.

Comportamento origina-se da palavra “ethos”, que quer dizer conduta, costume. A psicologia é a ciência que se dedica a estudar o comportamento humano e as relações das pessoas com elas e com o meio. Ela o define como sendo qualquer ação, seja reflexiva (no limiar entre psicologia e fisiologia), seja os comportamentos considerados conscientes que envolvem experiências, conhecimentos e ações intencionais, e em um plano não observável diretamente, o inconsciente (LANE, 1981). De um modo geral a palavra comportamento está associada a

ações do verbo e esse associado ao indivíduo, sendo uma variante dependente da psicologia e seu objeto de estudo a ser entendido e pesquisado.

Para haver um convívio social, o homem se comporta de diversas maneiras e vários fatores podem influenciar seu comportamento. Tendo em vista que o indivíduo necessita trabalhar para sua sobrevivência, e que essa atividade exige algumas horas de dedicação, ele passa boa parte do seu tempo desenvolvendo essa atividade; considerando ainda que o trabalho é um influenciador na conduta do comportamento do sujeito, se faz necessário compreender como o trabalho influencia nessas mudanças de comportamento e como os fatores do ambiente de trabalho podem afetar, negativamente ou positivamente, as ações do trabalhador.

O trabalho pode ser considerado um elemento fundamental na vida do indivíduo, sendo ele um construto na identidade do trabalhador. O trabalho faz parte das necessidades humanas e surgiu junto com o próprio homem, que precisou trabalhar para sobreviver. E, assim como o ser humano, o trabalho também evoluiu (BUENO, 2015).

O trabalho possui diversas facetas, formas e diferentes métodos de execução, conforme a profissão, local, público atendido, tipo de empresa e política de gestão do empregador. No caso dos trabalhadores do transporte coletivo urbano, estes estão inseridos em uma realidade diferenciada de outras profissões no desempenho de suas atividades diárias; são funcionários que não atuam nos limites das empresas contratantes, onde os ambientes normalmente são salas, lojas ou galpões. Nesses locais há um mínimo de infraestrutura à disposição de seus funcionários, a saber; ar-condicionados e/ou ventiladores, cadeiras confortáveis que favorecem a ergonomia, materiais de trabalho em fácil acesso, vestiários com armários e sanitários em bom estado de higiene, refeitórios limpos onde é possível fazer refeições e lanches em horários pré-estabelecidos pela empresa.

A jornada de trabalho desses profissionais é, em média, de oito horas, em um ambiente restrito e delimitado (o ônibus), o que os coloca a mercê de muitas adversidades, trânsito caótico, fatores climáticos, trajeto em vias precárias ou obstruídas, usuários insatisfeitos com as condições do transporte, ônibus lotados, horários entre as viagens controlado com rigor, violência urbana (assaltos, vandalismo, insultos) e responsabilidade de manter a integridade física de muitos indivíduos. Aliado a esses fatores, alguns profissionais ainda precisam desempenhar dupla função, pelo fato das empresas muitas vezes, não permitir que se trabalhe em duplas (motorista e cobrador) no mesmo veículo.

Sundstrom & outros e Seligmann-Silva, citados por Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) afirmam que “diferentes situações de trabalho produzem diferentes efeitos psicológicos nos trabalhadores, como tensão, fadiga, medo e tristeza” (BATTISTON; CRUZ;

HOFFMANN, 2006, p.335). Dentre os inúmeros fatores que podem desencadear um adoecimento mental aos os motoristas do transporte público, pode-se destacar a violência urbana, já que se trata de uma modalidade que “vêm se constituindo uma das maiores preocupações sociais da sociedade brasileira contemporânea nas duas últimas décadas” (ADORNO, 2002, p.1)

A violência está presente no âmbito social, ético, estético, político e religioso; desta forma, ela “é uma questão social e, portanto, não é objeto próprio de nenhum setor específico” (SACRAMENTO; REZENDE, 2006, p.96).

Para Levisky,

A violência não é um estigma da sociedade contemporânea. Ela acompanha o homem desde tempos imemoriais, mas, a cada tempo, ela se manifesta de formas e em circunstâncias diferentes. Não há quem não identifique uma ação ou situação violenta, porém conceituar violência é muito difícil visto que a ação geradora ou sentimento relativo à violência pode ter significados múltiplos e diferentes dependentes da cultura, momento e condições nas quais elas ocorrem. (LEVISKY, 2010, p.6).

A violência no trabalho é mais um dos tipos de violência existente e, é a que tem relevância nesse estudo. Sendo ela um fator importante na saúde ocupacional dos trabalhadores. Estudos mostram que os grupos mais propensos a sofrer são os profissionais do transporte coletivo, agentes de segurança, militares, taxistas, agentes penitenciários, educadores, assistentes sociais. (ASSUNÇÃO; MEDEIROS, 2015).

Um estudo sobre esse tema foi uma pesquisa realizada por Assunção e Medeiros (2014), cujo foco foi a violência a trabalhadores do transporte urbano da região metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), obtendo-se relatos de que os atos violentos praticados a esses profissionais ocorrem mais em áreas com alto índice de vulnerabilidade social e que a RMBH registra alta taxa de mortalidade por violência, 17,3 por 100 habitantes.

Sobre o número amostral estudado, pode-se aferir os seguintes resultados:

Foram obtidos 1.473 questionários válidos (91,0%). Quase a metade (45,0%) dos entrevistados referiu ter vivenciado ao menos um episódio de agressão ou ameaça no trabalho nos últimos 12 meses. Destes, 33,0% referiram que os episódios ocorreram mais de uma vez (com frequência ou algumas vezes). Passageiros foram os responsáveis por 87,0% dos episódios de violência vivenciados; 13,0% foram praticados por pedestres, colega de trabalho ou chefe. (ASSUNÇÃO; MEDEIROS, 2015, p.4).

Desse modo, pode-se inferir que a violência é um fator importante que poderá contribuir em mudanças de comportamento dos trabalhadores do transporte público, uma vez que está ela parece estar presente no ambiente de trabalho desses profissionais.

#### 4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Após apuração dos dados foi aferido que os participantes relataram pelo menos um episódio de violência no trabalho nos últimos 12 meses, oriundas de assaltantes. Entretanto, outra violência foi mencionada por 97% dos trabalhadores, essa advinda dos usuários do serviço. Doenças crônicas e condições de trabalho foram associados a violências.

Desse modo os relatos obtidos com os entrevistados revelam que os assaltos não são o fator que mais causa desconforto e dificuldades no local de trabalho.

Soares (1992) afirma que o ato de trabalhar está acima de apenas obtenção de renda, sendo um movimento que correlaciona a realização pessoal, status social, relacionar-se socialmente e, por conseguinte permitir uma boa qualidade de vida. Diante dessa premissa, buscou-se interpelar os participantes da pesquisa sobre a importância atribuída ao trabalho na própria vida, e a maioria dos profissionais entrevistados disse que trabalho é fonte de obtenção de renda e fins para sobrevivência básica. Todavia, tem-se também a inferência de uma minoria dos entrevistados, para quem trabalhar é para além do sustento; assim, tal atividade é vista como possibilidade de distração, ambiente de promoção de laços sociais e também diz de quem somos para a sociedade.

*Pra mim, como meu pai dizia, o trabalho dignifica o homem. A pessoa tem que trabalhar pra ser alguém. Não sou só o Toninho. Sou o "Toninho, motorista do 3220". É assim que as pessoas te conhecem quando você trabalha. Querendo ou não você passa a ter mais importância para a sociedade. (ENTREVISTADO 8).*

Para Maslow, citado por Silva e Tolfo (2012), os indivíduos, através do trabalho, satisfazem ou frustram as suas diversas necessidades na vida, já que trabalhar é dos motivadores que sustenta o comportamento do homem. Todavia, se as expectativas colocadas em tal ato não forem alcançadas, poderá ser fonte de frustração, desânimo e tristeza para o trabalhador. Já Ciampa (1986) afirma que trabalhar diz aos outros o que somos, uma vez que somos influenciados por aquilo que fazemos. Desse modo, podemos inferir que o trabalho pode ser considerado um elemento fundamental na vida do indivíduo.

Segundo Bastos e outros (1995), o trabalho é uma estrutura para a existência humana, assim:

*A estrutura geral do conceito [...] envolve três grandes domínios: a centralidade do trabalho, as normas sociais do trabalho, e os resultados e objetivos valorizados do trabalho, [...]. A centralidade do trabalho é definida como o grau de importância geral que o trabalho possui na vida de um indivíduo em determinado momento inde-*

pendentemente das razões às quais se atribui tal importância " (BASTOS; PINHO; COSTA, 1995, p. 22-23).

Foi possível notar que os entrevistados, como estes autores mencionados acima, também significam o trabalhar muito além de um elemento de manutenção das necessidades físicas e materiais, havendo uma significância que permeia esses parâmetros acerca do trabalho e elevam tal ato com um construto da subjetividade humana, na medida em que ele é um contribuidor para o autoconceito e a identidade, tal como concebida por Coutinho, Krawulski e Soares (2007).

A maioria dos trabalhadores do transporte público de Betim que participaram do estudo, quando indagada sobre a profissão, suas vantagens e desvantagens relata que os fatores relacionados às condições de trabalho oferecidas pelas concessionárias da cidade de Betim são principais motivadores de descontentamento. Dessa forma, têm-se relatos de salários ruins, ônibus em péssimas condições de conservação e manutenção, diversos equipamentos precários e/ou sucateados, falta de segurança, necessidade de pagar por eventuais prejuízos causados pelos usuários (marginais).

Já quando foi pesquisado sobre os desafios enfrentados no cotidiano de trabalho, percebeu-se que são diversas as respostas apontadas por eles, como sendo "*os maiores desafios*". Assim tem-se: horários extremamente rigorosos, cobranças para manter as viagens sem atrasos, mesmo diante de inúmeros contratempos, intempéries do clima e por último destaca-se o fator da violência. E ainda, para esta questão, houve uma unanimidade nas repostas dos entrevistados sobre as adversidades do trânsito fatigante, atenção maior ao tráfego, pois existem motoristas "ruins" nas vias, engarrafamentos e/ou acidentes e agressividades oriundas dos usuários.

Nota-se que as condições de trabalho representam um elemento recorrente nos relatos desses profissionais, sendo de importância elementar. Dejourns (1998) salienta que condições de trabalho se constituem de múltiplos fatores, tais como físicos, químicos e biológicos e que estes, estando inadequados, atentam contra o físico do trabalhador.

Isso posto, é possível correlacionar que um ambiente de trabalho mais próximo de um modelo ideal, ou seja, aqueles que são recomendados por órgãos reguladores, pode vir a ser um mantenedor de saúde física e mental para esses motoristas. Ainda para esse autor, é preciso preocupar-se com os aspectos relativos à organização do trabalho, sendo o trabalho prescrito um fator essencial e urgente de atenção e/ou reformulação, uma vez que este assunto circunda a integridade física e psíquica dos funcionários de uma empresa.

A organização do trabalho exerce sobre o homem uma ação específica, cujo impacto é o aparelho psíquico. Em certas condições emerge um sofrimento que pode ser atribuído ao choque entre uma história individual, portadora de projetos, de esperanças e de desejos e uma organização do trabalho que os ignora”. (DEJOURS, C., 1987; p. 64).

Desse modo, vê-se a importância de uma avaliação de como o trabalho prescrito e condições de trabalho influenciam na saúde dos operadores dessa atividade.

Dejours (2008) afirma que a organização do trabalho é definida como a divisão das tarefas e dos homens. Sobre ela, o autor existir duas diferentes maneiras de se organizar o modo de trabalho. Há um trabalho prescrito, ou seja, o conjunto de atividades previamente planejadas e organizadas pelas empresas e que deve ser posta em prática pelos trabalhadores, resultando na forma como essas atividades são exercidas (o trabalho real). O trabalho real seria, para esse autor: “aquilo que em uma tarefa não pode ser obtido pela execução rigorosa do prescrito” (DEJOURS, 1997, p. 43).

Sobre esse aspecto, no caso dos motoristas, podemos destacar o controle do tempo das viagens, o controle das solicitações dos usuários, a longa jornada, cumprimento de horários e movimentos repetitivos. Para Bezerra e outros, mencionados por Moraes e outros (2017), tais fatores correspondem a uma organização do trabalho com impacto à saúde desses profissionais.

Diante disto, esses trabalhadores precisam criar estratégias que permitam executar o que lhes é pedido; todavia, para que isso ocorra, eles passam por diversas situações que os deixam expostos a fatores prejudiciais à saúde:

*[...] As desvantagens são muitas: violências, trânsito muito pesado, máquinas não tão boas, cobrança demais; você trabalha sozinho o tempo todo; você tem a mesma responsabilidade de um médico; eu acho que não, porque a minha é muito maior, porque o médico ele opera uma pessoa por vez: eu carrego 40, 50, 70; as vezes 100 pessoas dentro de um ônibus [...]. (ENTREVISTADO 6)*

*[...] a cada tempo são mais regras, sabe? somos exigidos, coisa boa sai e coloca que nem sempre é eficiente para o serviço. [...] somos cobrados o tempo todo, gente que entra e sai e xinga a gente como se eu fosse o dono de tudo; assim, se o carro é velho, tipo carroça, se tá atrasado, se tá cheio, se não tem troco, pelo calor, pelo engarrafamento: a culpa é sempre do motorista. A empresa não tem feito melhorias nas condições de trabalho; só quer que a gente chegue no horário e faça tudo direito. (ENTREVISTADO 10)*

Quando os entrevistados são interpelados quanto ao apoio recebido ante a violência urbana (os assaltos), são obtidas afirmativas de que não há, por parte da empresa, nenhum suporte e/ou preocupação com o estado psicológico, quando eles são acometidos por ações de marginais. Dessa maneira, a única atitude da empresa é exigir que se faça um boletim de ocor-

rência junto às autoridades competentes, de modo a haver o ressarcimento dos prejuízos oriundos desses assaltos.

Lamentavelmente, a percepção desses profissionais é de que a empresa visará em primeira instância, seus interesses diante de qualquer adversidade, e que os trabalhadores não são notados quando ocorrem quaisquer eventos durante a execução de suas atividades.

*Eles não estão nem aí, a gente não tem apoio nem de empresa, não tem apoio de autoridade, por que quando acontece um assalto a gente vai até eles, eles sabem quem são as pessoas, mas não correm atrás, a única solução é a gente pagar o assalto e pronto, só que isso nunca aconteceu comigo, eu tenho tanta fé em Deus que realmente não acontece, eles me assaltar, só assaltaram os passageiros. (ENTREVISTADO 4).*

Mendes (2004) nos aponta que ser motorista de ônibus é uma profissão onde há envolvimento para além das relações empregador-empregado, pois esse profissional se relaciona com os usuários do transporte público e com o tráfego, sendo estas variáveis de difícil controle e geradora de adoecimentos psíquicos e físicos.

Para Dejours (1994), o adoecimento psíquico de um trabalhador pode estar associado à inabilidade ou incapacidade dos gestores de uma empresa ao tratarem dos multifatores necessários à vivência do funcionário no contexto relacionado à execução de suas atividades. Dessa forma, o autor também afirma que sofrimentos ligados ao trabalho podem ocorrer conforme o posicionamento do gestor, e que o sujeito inserido na organização necessita ser reconhecido pela chefia e por seus pares. Esses gestores poderiam criar meios que visem incentivar um melhor desempenho do sujeito em suas ações e relações no âmbito de trabalho. A resolutividade para as questões apresentadas pelos funcionários também é colocada por Dejours (1994) como um fator importante para um engajamento do trabalhador à execução de suas atividades.

É possível inferir que a postura do gestor perante os seus subordinados é um fator primordial ao bom andamento das atividades dos funcionários e também para os aspectos relacionados a prazer-saúde e insatisfação-doença. Vale enfatizar que essas dimensões estão diretamente ligadas ao trabalho por meio da subjetividade e das possibilidades do sujeito de movimentação frente à realidade que lhes é apresentada no contexto organizacional. Ressalta-se ainda que é de grande valia para a empresa que o gestor estabeleça uma relação com este trabalhador, que possibilite diálogo mútuo, uma vez que ele é o protagonista do transporte dos passageiros; ou seja, é ele é o mantenedor da relação de consumo existente nesse setor.

Os motoristas trouxeram, na pesquisa, que já sofreram alguns tipos de agressões físicas ou verbais oriundas dos usuários do transporte público, e poucos fizeram alusão a assaltos.

Diante dessa realidade, nota-se a necessidade de compreender essa percepção que eles têm acerca da violência, observando e há mais de um significado para esse fenômeno. Isso pode ser verificado em relatos obtidos nas entrevistas, no momento em que trabalhadores narram episódios em que se sentem agredidos:

*Uai o desafio é de terminar o dia vivo, rsrs. [...] a gente as vezes é agredido porque atrasa o ônibus, então assim, o desafio é terminar o dia vivo, rsrsrs. Se eu chegar em casa vivo é um bom começo. Rsrs (ENTREVISTADO 3).*

*[...] o pessoal xinga a gente queria bater na gente, aquela mais que a gente trate bem o usuário eles se alteram com a gente cada vez mais, só que a gente sempre tira de letra. Entendeu? Ah! Por que tipo assim, o atraso, teve um acidente lá na BR aí o trânsito agarrou, aí quando a gente vai render o colega o cara já chega atrasado aqui, a gente já sai atrasado, chega lá que começa as agressões, eles ficam querendo agredir a gente xingar, quer xingar um monte de coisa da empresa, que a empresa é isso, a empresa é aquilo. (ENTREVISTADO 4).*

Ao relacionar violência ao trabalho, Nunes e Oliveira (2008) consideram a violência no trabalho como toda ação voluntária de um indivíduo ou grupo contra seus pares que venha causar danos físicos ou psicológicos, ocorrida no ambiente de trabalho; e isso é notado nos relatos dos motoristas, uma vez que estes dizem se sentirem humilhados, e muitas vezes impotentes, diante das situações vivenciadas.

Não se excluem aqui as formas mais explícitas de violência. Chauí (1985) descreve a violência como uma medida de forças, ou seja; trata-se de uma correlação de poder. Assim:

*Entendemos por violência uma relação determinada das relações de força tanto em termos de classes sociais quanto em termos interpessoais. Em lugar de tomarmos a violência como violação e transgressão de normas, regras e leis, preferimos considerá-la sob dois outros ângulos. Em primeiro lugar, como conversão de uma diferença e de uma assimetria numa relação hierárquica de desigualdade com fins de dominação, de exploração e de opressão. Isto é, a conversão dos diferentes em desiguais e a desigualdade em relação entre superior e inferior. Em segundo lugar, com a ação que trata o ser humano não como sujeito, mas como uma coisa. Está se caracteriza pela inércia, pela passividade e pelo silêncio, de modo que quando a atividade e a fala de outrem são impedidas, há violência. (CHAUÍ,1985, p.35)*

Na pesquisa foram enfatizadas situações de assaltos no transcorrer do período de trabalho, sendo que alguns dos participantes foram vítimas de ações dos “*marginais/bandidos/noiados*”.

Aqui se estabelece uma relação de poder, já que o assaltante está na condição de dominador, fazendo emergir em suas vítimas o sentimento de medo e submissão, utilizando-se muitas vezes de armas de fogo, objetos perfuro-cortantes e agressões físicas. Alguns relatos dos trabalhadores (motoristas) entrevistados, ilustram isso:

*Ah, sim! Já assaltaram o ônibus que eu tava dirigindo... Foi ali perto da Fiat... Os bandidos entraram, pagaram a passagem, passaram a roleta... e quando estava chegando na Fiat deram voz de assalto para os passageiros, foi horrível! Nossa! E eu não podia fazer nada... Levou celular, bolsa, carteira, correntinha de todo mundo. Ainda bem que ninguém reagiu... Gritaram para eu seguir e depois para eu parar lá perto da Fiat... e saíram tranquilão... maior cara de pau... Depois disso, todo mundo que entra no ônibus pra mim é suspeito... fico atento o tempo todo... é muito estressante.... [...]. (ENTREVISTADO 8)*

*Ah, sim. Meu carro já foi assaltado umas duas vezes no turno da noite. Fiquei com muito medo; esses moleques metem bala por nada; fuma um baseado e ficam cheios de coragem para qualquer coisa. Graças a Deus foi até tranquilo. Uma vez eles se dividiram, entraram no ponto final, uns ficaram na frente e dois foram para o fundo do carro. Quando peguei a BR eles anunciaram o assalto, mandaram continuar a dirigir, pegaram todo o dinheiro e os de traz fizeram a limpa nos passageiros; perto de um matagal pediram para diminuir a velocidade e abrir a porta, pularam. Na outra vez foi meio violento, bateram em um passageiro que não queria dar dinheiro e celular antes de pedirem para parar no ponto e descer. (ENTREVISTADO 9)*

Caldeira mencionado por Alves e Paula (2009) ressalta que os assaltos são práticas comuns no transporte intermunicipal e interestadual, caracterizando um amplo problema social da contemporaneidade. Diante disso, os trabalhadores do transporte público se tornam vítimas vulneráveis, pois, diferente de outras profissões, não possuem um local de trabalho fechado, reservado e de acesso controlado. Com isso, aponta-se para a necessidade das empresas se voltarem para a saúde dos motoristas.

Visando ampliar a compreensão do modo como esses trabalhadores narraram perceber sua atividade profissional, buscou-se, dentre suas narrativas, se eles são impactados para além do local de trabalho. Nessa ótica, notam-se falas de uma perda do convívio social, por se sentirem cansados e fatigados, uma vez que suas escalas diárias nas atividades laborais são pesadas. Eles disseram que, nos dias de folga buscam permanecer em casa, e que há outro fator que dificulta o convívio social: a necessidade de estar sempre à disposição da empresa, pois a mesma poderá chamá-lo a qualquer momento para suprir falhas na escala de funcionários.

Vê-se um reflexo das situações vivenciados no trabalho e suas consequências já postas para a vida pessoal e social desses indivíduos; pode-se refletir, com as narrativas, que já ocorre em certa medida, um adoecimento físico e psíquico diante das condições de trabalho a eles impostas, pois estão expostos a circunstâncias degradadas e degradantes nos ambientes de trabalho. Conforme Dejours (1996, p. 137): “O sofrimento é inevitável e ubíquo. Ele tem raízes na história singular de todo sujeito, sem exceção. Ele repercute no teatro do trabalho ao entrar numa relação, cuja complexidade já vimos, com a organização do trabalho”. No caso dos entrevistados, esse sofrimento é evidente em suas falas:

*Aaaa tô muito mais cansada, indisposta para qualquer coisa, sair; assim, fico né? Muito tempo sem sair, sair na noite, fazer alguma coisa; porque sempre muito cansada, estressada; eu só quero ficar em casa e dormir. (ENTEVISTADO 1)*

*Háaaa, minha família nem sempre entende quando chego tarde, cansada e sem paciência. Esse trabalho exige muita concentração e paciência com as pessoas, senão acabo batendo o ônibus ou mandando um passageiro, sabe? Para “aquele lugar”. Eles brigam com o motorista por qualquer coisinha. Quando vou para casa, tem vez que não quero nem conversar, ou em outros momentos quero falar, falar e falar para desabafar um pouco. (ENTREVISTADO 9)*

*Muita coisa, dona! Já vivi muitas coisas nesse serviço; fiquei bravo, estressado, brigando quando chego em casa; minha família não é culpada, mas a gente chega em casa nervoso. Fiz tratamento médico com o doutor de cabeça tomei remédio, fiquei um tempo afastado. É tenso trabalhar aqui; e a gente leva sem querer para casa tudo. (ENTREVISTADO 3).*

Dejours (1996), em seus estudos sobre Psicodinâmica do Trabalho, traz essa concepção de que é preciso o indivíduo ressignificar o sofrimento para que haja uma transformação em sua vida.

A organização do trabalho exerce sobre o homem uma ação específica, cujo impacto é o aparelho psíquico. Em certas condições emerge um sofrimento que pode ser atribuído ao choque entre uma história individual, portadora de projetos, de esperanças e de desejos e uma organização do trabalho que os ignora. (DEJOURS, 1987).

Este autor também afirma que o trabalhador tem um papel ativo diante das exigências da empresa, fator que possibilita transformação real no contexto de trabalho, possibilitando benefícios para saúde mental destes. Dejours e Abdoucheli citados por Mendes (1995) fazem menção de que o trabalhador, diante do sofrimento no ambiente de trabalho, usa de criatividade, e pode converter tal problemática em ações prazerosas, sendo esta estratégia, um recurso defensivo dos profissionais.

Percebeu-se, ainda, relatos de problemas de saúde física decorrentes do ambiente de trabalho, sendo a queixa mais comum as enfermidades na coluna (dores e hérnias são as mais citadas), e dois narram apresentar disfunções renais. Dores no joelho, ombro e pressão arterial elevada são mencionadas por dois operadores como possíveis de estarem relacionadas a suas atividades.

*Muita dor nas costas tem problema renal, tem que ficar segurando para ir no banheiro porque não pode parar para ir no banheiro toda hora também não. Eu tenho muito problema renal por conta disso; só pode parar para ir no banheiro quando a empresa deixa. (ENTREVISTADO 3)*

*Já, estou com a hérnia na coluna; tô lutando muito, porque infelizmente eu não consegui o afastamento; aí tô trabalhando com o colete; e hoje eu estou fazendo, a cada umm, durante 6 meses vou fazer uma aplicação de uma injeção pra dar uma segu-*

*rada, porque dói muito; então, assim, eu venho dar faxina que é lavar ônibus com baldes pesados, eu venho do abastecimento que você tem que abastecer o ônibus com água também, você coloca o ônibus pra abastecer, você tem que conferir o pneu, você tem que subir com o balde com água e encher o reservatório de água, aí aí é muito tempo sentada; então, eu tô com a coluna muito ruim. (ENTREVISTADO 6)*

*Por causa do trabalho... de motorista? Dor nas costas, no joelho, tenho pressão alta, mas num sei se é por causa do serviço.... acho que não... ou é .... sei lá... acho que tudo contribui um pouco, né?... a idade também. (ENTREVISTADO 7)*

Eles foram também questionados sobre sua avaliação do próprio estado emocional decorrente do trabalho; houve respostas diversas e praticamente de igual proporção entre os profissionais; assim sendo, obteve-se a fala de que há sentimentos de insatisfação e revolta com as situações do trabalho, muito estresse, ansiedade e por último, relato de cansaço e falta de ânimo.

*Ué, a gente se sente incapaz, não pode fazer nada; se a pessoa trabalha para comprar uma coisa e outra que não trabalha pode levar [...]. (ENTREVISTADO 3)*

*[...] deixa a gente estressado demais, é isso aí, desrespeito de carro pequeno com a gente, [...]. Então, isso aí éee acaba com o dia da gente; se você trabalha, você já tá na pressão e você trabalha num nível mais alto, você já fica, ee tem diferença de passageiro para passageiro também. (ENTREVISTADO 5)*

*Não sei se tudo é do trabalho, mas aqui tem dia que a gente passa muita raiva; não pode ir ao banheiro a hora que tem vontade, não bebe muita água por falta de banheiro. (ENTREVISTADO 10)*

Dessa forma, é preciso uma reflexão sobre o que leva esses profissionais a declararem um comprometimento físico e emocional decorrente de suas atividades laborais; para tal, tem-se estudos de Balbinot e Tamagna (2002) sobre a transmissibilidade da vibração em bancos nos coletivos utilizados por essa categoria profissional, sendo possível a esse autor afirmar que, para um trabalhador do transporte coletivo com uma jornada de trabalho prolongada e assentado haverá prejuízo a sua saúde. Outros estudiosos, como de Costa, Koyama, Minuci & Fischer citados por Silva (2005), associaram que há uma relação entre condições de trabalho e os sintomas de morbidade autodeclaradas para essa categoria profissional, fato que é recorrente dentre esses entrevistados.

Neste mesmo estudo, esses autores afirmam que as razões para o estresse é um fator de correlação com muitas variáveis do ambiente, fisiológicas e das condições que são apresentadas pelas organizações durante o período de trabalho. O ato de dirigir, por si só, já causa fadiga e, para ser bem executado, o sujeito se encontra a mercê de intempéries ambientais, sejam elas climáticas, outros veículos, vias precárias e relacionamento com outrem.

Diante do que foi exposto até aqui, foi possível entender que os trabalhadores percebem que a atividade que eles realizam é causadora de muitos desafios e descontentamentos no âmbito do trabalho. Eles não percebem nem tão pouco acreditam que haverá mudanças que viabilizem grandes transformações para ao que vivenciam mediante sua profissão. Eles vislumbram poucas possibilidades, uns dizem que o único anseio que lhe resta é conseguir se aposentar ou sair da profissão assim que possível.

*aaa ééé a gente pensa em mudar, né? de uma profissão, mas caba que a gente já tá velha, já não tem dinheiro para fazer um estudo para tentar mudar de profissão, não tem tempo, não tem dinheiro; então, fica difícil, mas é né? Tentar mudar de funcionar uma ideia quem sabe, talvez é alguma coisa que ali é coisa de dirigir, mas não ônibus, não coisa que lide diretamente com passageiro. (ENTREVISTADO 1).*

De modo geral, se vê nos relatos desses profissionais entrevistados, uma vontade de abandonar a profissão de motorista de ônibus; todavia, eles apontam vários aspectos que os desestimulam a criar movimentos em prol disto. Esse comportamento pode ser explicado por diversas perspectivas e estudiosos. Vários teóricos, como Karl Max, Foucault, Otto Maduro, Pierre Bourdieu dentre outros, buscam compreender as relações existentes dentro do sistema do capitalismo e de poderes entre as classes sociais.

Tais problemáticas já foram, em alguma medida, mencionadas neste estudo, sendo entendido que estas são geradoras de desafios e adversidades as classes subordinadas, que na lógica do capitalismo são as com menor poder econômico. Para um público, há uma necessidade urgente e básica do honorário mensal recebido na relação de trabalho, sendo este ordenado, muitas vezes, o provedor à sobrevivência desse profissional e de seus familiares. Assim, fica complicado se pensar em investimento de vida para além do trabalho, uma vez ir para a universidade, buscar qualificação técnica e/ou profissional na perspectiva de migrar para outra atividade profissional é muitas vezes financeiramente inviável.

E mesmo quando isso for possível, através de sistemas de bolsas educacionais, por exemplo, o trabalhador terá dificuldades, já que possui uma carga de horas nas empresas extensa e exaustiva. Há também a questão da idade citada pelos entrevistados, uma vez que é perceptível na sociedade um estigma de que só o jovem é favorecido com oportunidades na vida.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para a temática acerca do trabalho, sua importância e desafios para os indivíduos, há uma gama de estudos científicos já realizados ou em andamento. Muitos deles demonstram que algumas adversidades, experienciadas no âmbito do trabalho, podem ser um desencadeador de adoecimento psíquico, individual ou coletivamente, para os sujeitos que se encontram expostos.

Partido do pressuposto de que os profissionais do transporte urbano fazem parte de um grupo de trabalhadores que executam suas atividades em locais de vulnerabilidade, uma vez que se trata de ambientes de livre acesso, foi possível, a partir da análise dos dados coletados, compreender alguns aspectos sobre as questões estabelecidas para a problemática gerada na pesquisa.

As percepções dos trabalhadores do transporte coletivo urbano da cidade de Betim, acerca de seu cotidiano no trabalho, se estabelecem através de diversos sentimentos e sensações: humilhação, impotência, desrespeito, fragilidade, medo, ansiedade e falta de aparato do setor público/privado. Portanto, é possível aferir que as possíveis situações adversas encontradas por esse grupo de profissionais no trabalho provocam, em alguma medida, impactos em suas vidas pessoais e sociais.

Ressalta-se que, nas narrativas dos trabalhadores, evidenciam-se as afirmações para os fatos mencionados anteriormente, e que também se constatou verbalizações que possibilitaram compreender como esses profissionais percebem sua atividade. Para eles, o incômodo maior está nas agressões advindas dos usuários dos serviços.

Trata-se de xingamentos e atitudes agressivas que sofrem durante a jornada de trabalho, sendo um fator desestimulante e gerador de estresse durante a jornada de trabalho. As concessionárias de ônibus oferecem serviços precários à população e esta transfere a revolta e insatisfação para aquele profissional, já que ele é a ligação existente entre as empresas e esse público.

Percebe-se que os motoristas fizeram menção a uma necessidade de se banalizar as ações violentas às quais estão expostos, havendo uma urgência em acostumar-se a violência, já que eles necessitam desse trabalho. É assustador pensar que atitudes de violência e agressões são percebidas por alguns segmentos da sociedade contemporânea como uma situação inevitável de ser vivenciada e praticamente improvável à resolutividade. Analisar a violência como algo *corriqueiro* poderá trazer agravos à saúde das pessoas, uma vez que não permitirá uma elaboração de ações verdadeiramente efetivas no combate a essa prática.

Os motoristas analisam que as empresas não proporcionam mudanças nas condições de trabalho, pois, não há ações efetivas por parte dessas. Elas não criam intervenções que possibilitem amenizar as situações de vulnerabilidade do ambiente de trabalho, nem tampouco procuram dar apoio psicológico aos que passam por situações de agressões e/ou violências, fato que gera uma fragilidade para com a saúde e o bem-estar do trabalhador. Existe também, a percepção dos motoristas de que eles são de certo modo, penalizados quando são vítimas de assaltantes, pois, se não fizerem boletim de ocorrência são obrigados a arcar com os prejuízos. Eles também se sentem muito desmotivados com as condições de trabalho oferecidas pelas concessionárias de transporte coletivo, é possível verificar um nível de estresse e o descontentamento dos motoristas quando narram sobre a conduta dos empregadores.

É importante ressaltar que o descaso das empresas com os trabalhadores as violências sofridas durante a jornada de trabalho causam impacto na vida dos motoristas e de seus entes, existindo angústia dos familiares diante da possibilidade de violências no ambiente de trabalho. Apareceu também nos relatos desses profissionais, a menção de que o trabalho está sendo fonte de adoecimento físico, pois, a ergonomia que há no ambiente de trabalho vem sendo prejudicial para a coluna dos profissionais; ainda existe a exigência deles em cumprir regras e/ou horários que dificultam eles atenderem até suas necessidades fisiológicas.

Considerando que os motoristas pesquisados se encontram em um ambiente de trabalho de periculosidade e vulnerabilidade, pode-se considerar, através da análise dos dados, que há riscos iminentes deles desenvolverem adoecimento físico, psíquico e ainda pior, riscos de morte real, já que eles narram que os assaltantes usam de agressão e portam, na maioria das vezes, armas de fogo.

Para aprofundamento de algumas questões seria importante fazer uma nova pesquisa, de validação, com esse grupo amostral. Poderia-se através desse novo estudo compreender, em maior profundidade, qual a abrangência das condições de trabalho, do adoecimento psíquico e físico para a subjetividade dos motoristas.

## REFERÊNCIAS

ADORNO, Sérgio. **O Monopólio estatal da violência na sociedade brasileira contemporânea**. In: O que ler na ciência social brasileira; Volume IV. Organizado por Sérgio Miceli, 2002. Disponível em: <http://nevusp.org/blog/2002/08/09/o-monopolio-estatal-da-violencia-na-sociedade-brasileira-contemporanea/>. Acesso em: 31 Setembro de 2019.

ALVES, Camila Renata da Silva; PAULA, Patrícia Pinto de. Cadernos de Psicologia Social do Trabalho. **Violência no trabalho: possíveis relações entre assaltos e TEPT em rodoviá-**

**rios de uma empresa de transporte coletivo**, 12, n. 1, junho. 35-46, 2009. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/cpst/v12n1/a04v12n1.pdf>>. Acesso em: 31 Outubro de 2019.

ASSUNÇÃO, Ada Ávila; MEDEIROS, Adriane Mesquita de. **Violência a motoristas e cobradores de ônibus metropolitanos, Brasil**: Revista de Saúde Pública. Rev. Saúde Pública vol.49 São Paulo 2015 Epub Feb 27, 2015. Disponível em:<[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102015000100207&script=sci\\_arttext&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102015000100207&script=sci_arttext&tlng=pt)>. Acesso em: 20 outubro de 2019.

BALBINOT, Alexandre; TAMAGNA, Alberto. **Avaliação da transmissibilidade da vibração em bancos de motoristas de ônibus urbanos**: um enfoque no conforto e na saúde. In: Revista Brasileira de Engenharia e Biomédica. p.31-38; jan./abr, 2002. Disponível em:<<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/49439/000334243.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 20 outubro de 2019.

BASTOS, Antônio Virgílio Bittencourt; PINHO, Ana Paula Moreno; COSTA, Clériston Alves. **Significado do Trabalho: Um Estudo entre Trabalhadores Inseridos em Organizações Formais**. 1995. RAE - Revista de Administração de Empresas São Paulo, v. 35, n. 6, p. 20-29 nov./dez. 1995. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/ver/12598/significado-do-trabalho---um-estudo-entre-trabalhadores-inseridos-emorganizacoes-formais>>. Acesso em: 09 Setembro de 2019.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano**: Estudos de Psicologia (Natal). Estud. psicol. (Natal) vol.11 no.3 Natal Sept. /Dec.2006. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-294X2006000300011](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000300011)>. Acesso em: 20 outubro de 2019.

BOURDIEU, Pierre. **Bourdieu e a sociologia**. In: LOYOLA, M. A. Pierre Bourdieu: entrevistado por Maria Andréa Loyola. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2003. p. 63-86

BUENO, Chris. **O Trabalho e o Homem: o ser humano é o único que consegue transformar a natureza através de seu trabalho**. Revista Pré.Univesp, nº 61 universo, dez.2016/jan.2017. Disponível em:<http://pre.univesp.br/o-trabalho-e-o-homem?fbclid=IwAR1QNZRumhaV4Aqgx8AHXyXkjD6AkIgSr8Uv9t6hvW2C15-5cj-FHWjQlzlI#.V7Xp5ZgrKuk>. Acesso em 20/10/201

CHAUÍ M. **Participando do debate sobre mulher e violência**. In: CARDOSO, R. (Org.) Perspectivas antropológicas da mulher n. 4. Rio de Janeiro: Zahac, 1985. p. 23-62

CIAMPA, A. Costa. **Identidade**. In: LANE, S. T. M.; CODO, W. Psicologia social: o homem em movimento. São Paulo: Brasiliense, 1986. p.58-75.

COUTINHO, Maria Chalfin; KRAWULSKI, Edite; SOARES, Dulce Helena Penna. **Identidade e Trabalho na Contemporaneidade: Repensando Articulações Possíveis**. In: Psicologia & Sociedade; 19, Edição Especial 1: 29-37, 2007. Disponível em:<<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v19nspe/v19nspea06.pdf>>. Acesso em: 25 Setembro de 2019.

DEJOURS, Christophe. A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Cortez, 1987.

DEJOURS, Cristophe. **Psicodinâmica do trabalho**. São Paulo: Atlas, 1994.

DEJOURS, Cristophe. **Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações**. Em CHANLAT, Jean-François (Coord.). *O indivíduo na organização: dimensões esquecidas*. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 1996.

DEJOURS, Cristophe. *O fator humano*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1997.

DEJOURS, Cristophe. **A loucura do trabalho: estudo de Psicopatologia do Trabalho**. São Paulo: Cortez, 1998.

DEJOURS, Cristophe. **Avaliação do trabalho submetida à prova do real. Críticas aos fundamentos da avaliação**. São Paulo: Bluncher, 2008.

DSM-IV-TR . Manual diagnóstico e estatístico de transtornos mentais (4ª ed.). Porto Alegre: Artmed. (2002).

FOUCAULT, Michael. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**, 5ª Ed. São Paulo, Editora Atlas, 2010.

LANE, *Silvia T. Maurer*. **O que é Psicologia Social**. 22. ed. São Paulo: Brasiliense, v. Primeiros Passos, 1981; pp. 39.

LEVISKY, David Léo. **Uma Gota de Esperança**. In: *A Violência na Sociedade Contemporânea*, 2010. Organizado por Maria da Graça Blaya Almeida. – Dados eletrônicos. Porto Alegre: EDIPUCRS, 161 fls. Disponível em: <http://ebooks.pucrs.br/edipucrs/violencia.pdf/>. Acesso em: 30 setembro 2019.

MENDES, A. M.; CRUZ, R. M. **Trabalho e saúde no contexto organizacional: vicissitudes teóricas**. In: Tamayo, A. Et al. *Cultura e saúde nas organizações*. Porto Alegre: Artmed, 2004; pp. 39–52.

MENDES, Ana Magnólia Bezerra. **Aspectos psicodinâmicos da relação homem-trabalho: as contribuições de C. Dejours**. 1995. In: *Psicologia Ciência e profissão*, Psicol. Cienc. Prof. vol. 15 no.1-3, Brasília. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98931995000100009](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931995000100009)>. Acesso em: 01 de Setembro de 2019.

MORAES, Thiago Drummond et all. **Considerações Sobre o Ofício de Dirigir Ônibus no Brasil: Uma Revisão de Literatura**. . *Estudos Interdisciplinares em Psicologia*, Londrina, v. 8, n. 1, p. 76-99, jun. 2017. Disponível em: <[pepsic.bvsalud.org/pdf/eip/v8n1/a06.pdf](http://pepsic.bvsalud.org/pdf/eip/v8n1/a06.pdf)>. Acesso em: 01 de Setembro 2019.

NUNES, Mônica de Oliveira; OLIVEIRA, Roberval Passos de. **Violência Relacionada ao Trabalho: uma proposta conceitual**. 2008. Disponível em: <<https://scielosp.org/pdf/sausoc/v17n4/04.pdf>>. Acesso em: 01 de Outubro de 2019.

PEREIRA, Bruno Silva. **Condições de Trabalho dos Motoristas de Transporte Coletivo Urbano: O Impacto da Dupla Atividade na Saúde Mental do Trabalhador.** Monografia Pós-Graduação Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Engenharia de Produção. 2014. Disponível em: [http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/BUBD-9ZBHVX/monografia\\_ufmg\\_final\\_bruno.pdf?sequence=1](http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/BUBD-9ZBHVX/monografia_ufmg_final_bruno.pdf?sequence=1). Acesso em: 01 de Setembro de 2019.

SACRAMENTO, Lívia de Tartari e; REZENDE, O Manuel Morgado. **Violências: Lembrando alguns conceitos.** Aletheia, n.24, p.95-104, jul./dez. 2006. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/pdf/aletheia/n24/n24\\_a09.pdf](http://pepsic.bvsalud.org/pdf/aletheia/n24/n24_a09.pdf). Acesso em: 25 Outubro 2019.

SILVA, Narbal; TOLFO, Suzana da Rosa. **Trabalho significativo e felicidade humana: explorando aproximações.** 2012. Rev. Psicol., Organ. Trab. vol.12 no.3 Florianópolis dez. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1984-66572012000300008](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572012000300008). Acesso em: 25 setembro de 2019.

SOARES, Celia Regina Vasconcelos. **Significado do trabalho: um estudo comparativo de categorias ocupacionais.** 1992. In: Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Departamento de Psicologia Social e do Trabalho, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_nlinks&ref=000248&pid=S0080-2107201200040000300028&lng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000248&pid=S0080-2107201200040000300028&lng=pt). Acesso em: 25 Setembro de 2019.