

# **COMO ANDA A SAÚDE MENTAL DE MOTORISTAS DO TRANSPORTE PÚBLICO DE MATO GROSSO? UM RELATO DE EXPERIÊNCIA**

## **HOW IS THE PUBLIC TRANSPORTATION DRIVER'S HEALTH IN MATO GROSSO? AN ACCOUNT OF EXPERIENCE.**

Erica Casqueti  
Priscila Batista de Souza  
Thaysmara Barros da Costa  
Valdenice Elias dos Santos  
Rose Ângela Vieira Passos Bueno

### **RESUMO:**

Este estudo tem por objetivo apresentarmos a saúde mental dos motoristas de uma empresa de transportes de passageiros a partir do relato de experiência vivenciado durante o último ano do curso de Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande - Univag. Realizamos para tanto uma observação no qual nos possibilitou darmos significado e autenticidade, na realidade de como esses profissionais vivenciam a sua rotina de trabalho. A observação foi realizada no primeiro semestre do ano de 2020, na sede da empresa no estado de Mato Grosso. Durante as observações das atividades percebemos que a organização do trabalho talvez venha afetando a saúde mental e física do motorista, no cumprimento de suas tarefas. Devido a diversos aspectos ambientais e do trabalho, o profissional fica exposto a diferentes ocorrências no decorrer do seu exercício laboral, como: condições dos veículos, tráfego das vias públicas como buracos, semáforos, acidentes, assaltos, clima, escala de trabalho e duplicidade de tarefas, mesmo sendo remunerado. Concluímos que o nível de saúde mental do motorista é prejudicado, e ao longo do tempo este poderá apresentar transtornos mentais causados pelo trabalho. Espera-se que os resultados dessas observações tenham tido dados suficientes para que a empresa amplie o olhar para a saúde mental e provoque reflexões sobre a organização no trabalho, bem como os efeitos do mesmo para a saúde dos profissionais.

**Palavras-chave:** SAÚDE MENTAL DO TRABALHADOR, MOTORISTAS, PSICOLOGIA DO TRABALHO

### **ABSTRACT**

The purpose of this study is to showcase the mental health of drivers from a passenger transportation company through the account of experiences lived during the last year of the Várzea Grande University Center of Psychology - Univag course. For such, we have made observations, which enabled us to find meaning and authenticity in the reality of how these workers live their work routine. The observation was made in the first semester of the year 2020, in the company's headquarters, in the state of Mato Grosso. During the observation of the activities, we noticed that the organization of the work may be affecting the drivers' physical and mental health in the accomplishment of their tasks. Due to various aspects of the work and environment, the professional is exposed to different occurrences in the course of their laboural exercise: the vehicle's condition, traffic in public roads with potholes, traffic lights, accidents, robbery, weather, level and duplicity of work; even if it is paid. We concluded that the level of mental health of the worker is affected negatively, and as time passes, one might present mental health disorders caused by work. We hope that the results of these observations have enough data to make the company broaden their view on mental health and induce reflections about the organization of labour, as well as the effects of the same on the workers' health.

**Key words:** WORKERS' MENTAL HEALTH, DRIVERS, WORK PSYCHOLOGY

## INTRODUÇÃO

Este artigo é um relato de experiência vivenciado a partir da disciplina de Tecnologia, Trabalho e Subjetividade do Curso de Psicologia do Centro Universitário de Várzea Grande, localizado no estado de Mato Grosso. A partir da articulação de estudos bibliográficos que pretendemos identificarmos e analisarmos a saúde mental de motoristas de ônibus de uma empresa de Transporte de Passageiros no estado de Mato Grosso. O desenvolvimento desta experiência foi vivenciado através de observação das condições de trabalho dos motoristas, onde a tarefa é complexa, diante dos diversos aspectos, para o desenvolvimento de sua atividade.

Os fatores que nos levaram a escolha desse tema “Saúde Mental de Motorista de Transportes de Passageiros”, se deram pela escassez de literaturas sobre estes assuntos, e assim buscamos contribuir no aprofundamento desse objeto de estudo. Como afirmam os autores Ramos (1991) e Battiston; Cruz; Hoffmann, (2006) na literatura internacional, as pesquisas nesse tema não aparecem com tanta frequência em relação a outros trabalhadores. Apresentam em sua maioria, apenas a relação entre as condições de trabalho e o adoecimento. Para este estudo foram pesquisados cerca de catorze artigos, que buscamos em bases de dados como Scielo, Pepsic e algumas revistas e artigos onlines.

Considerando os autores Ramos (1991) e Battiston; Cruz; Hoffmann (2006), notam-se coincidências tanto em relação às causas de desgastes, quanto à importância para a saúde dos motoristas neste estudo. A investigação das condições de trabalho dos motoristas de transporte urbano é tarefa complexa, em decorrência dos diversos aspectos que caracterizam a atividade. Contrário de outros profissionais, o motorista exerce suas funções ‘externas’ da empresa, o que colabora para maior possibilidade de imprevistos e torna ampla a análise deste trabalho tornando-se justificável o estudo.

Cabe salientar que a C.B.O. (Classificação Brasileira de Ocupações), e a Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU,1999), apresentam fatores que tem contribuído como fator negativo na qualidade de vida e na saúde mental do motorista de ônibus, devido a diversos fatores ambientais e do trabalho estando exposto a diferentes ocorrências no decorrer do seu trabalho, como: condições dos veículos, tráfego das vias públicas como buracos, semáforos, acidentes, assaltos, clima, escala de trabalho e duplicidade de tarefas, mesmo sendo remunerado. Sendo assim

infere-se que o nível de saúde mental do motorista é prejudicado, e ao longo do tempo este poderá apresentar transtornos mentais causados pelo trabalho.

Assim a Psicologia Organizacional e do Trabalho vem contribuir, de acordo com Cruz (2005), pois busca descrever e explicar os diversos fatores e processos psicológicos que são exigidos na execução do trabalho a partir do meio técnico e social. Sem atuação humana não seria possível a psicologia pensar no trabalho, pois o objeto de estudo da mesma está exatamente nos fenômenos ou processos psicológicos na atividade do trabalho.

Este artigo está disposto em quatro partes assim organizadas: (1) a fundamentação teórica quanto à saúde mental de motoristas do transportes de passageiros, vinculada ao que foi verificado ao longo da elaboração do trabalho de conclusão de curso encontradas em revisões bibliográficas (2), metodologia (3) relato da observação participante, (4) análise da experiência e considerações finais.

## **FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

De acordo com a OPAS- Organização Pan-Americana da Saúde /OMS - Organização Mundial da Saúde (2016), o nível de saúde mental de um indivíduo é determinada e pode ser controlado por inúmeros fatores sociais, psicológicos e biológicos, pressões contínuas, pressões socioeconômicas, baixo nível de escolaridade, podem ser um risco para a saúde mental das pessoas.

O conceito de saúde para a Organização Pan-Americana da Saúde- OPAS e Organização Mundial da Saúde- OMS (2016), vai muito mais além que ausência de doenças, saúde significa poder estar em bom estado físico, mental e social, alterações no seu meio social, condições de trabalho estressantes, preconceitos de gênero, exclusão social, estilo de vida não saudáveis e violência aos direitos humanos, são fatores que colocam em risco a saúde mental dos indivíduos.

Os autores Carayon, Smith & Haims, (1999), em suas pesquisas afirmam que a organização do trabalho geralmente está ligado a pressões para produtividade, ameaças e relação abusiva entre supervisores e subordinados, discrepância entre o trabalho e descanso, insegurança no trabalho, são os principais causadores dos estressores ocupacionais.

O autor Lipp (1996), entende que para o estresse não avance para formas mais graves, é necessário que tenhamos meios de enfrentamentos, e que suas causas não se prolongue, tornando seu corpo vulneráveis a doença, que as respostas física e psicológica, vai depender do enfrentamento que o indivíduo vai utilizar.

Diante disto, podemos ver um estudo apresentado pela autora Lima (2003), ainda não conclusivo, traz em seu artigo a polêmica em torno donexo causal entre transtorno mental e trabalho nos faz refletir sobre o lugar do trabalho na compreensão dos transtornos mentais, oferecendo importantes elementos a respeito da polêmica a partir de alguns estudos estatísticos divulgados na mídia brasileira, de alguns resultados de estudos acadêmicos, concluindo que algumas categorias profissionais aparecem e desenvolvem sintomas reveladores das condições de trabalho as quais são submetidas, trazendo novos elementos que podem contribuir com a polêmica, afinal há nexocausal entre transtorno mental e trabalho?

O documento Plano de Ação Integral de Saúde Mental da OMS 2013-2020, é baseado em dados fornecidos por cento e setenta e sete (177) Estados Membros da Organização, representando 97% da população mundial, e mede até que ponto os países estão fortalecendo a liderança e a governança para a saúde mental; a prestação de cuidados de saúde mental e social integral; a implementação de estratégias para promover a saúde mental e prevenir problemas, além de fortalecer evidências e pesquisas – conforme descrito no Plano de Ação Integral de Saúde Mental da OMS. (MAZZAIA, 2018)

Lima (2003), acrescenta que existem duas correntes em torno do nexocausal entre transtorno mental e trabalho, a primeira seria psiquiatra representada pela inspiração politizeriana Louis Le Guillant, que dedicou a maior parte de sua profissão a pesquisas relacionadas a distúrbios mentais relacionados a certas categorias profissionais. A segunda tem no psiquiatra e psicanalista Christophe Dejours, que o cargo de trabalho é a divisão das tarefas e a divisão dos homens, ou seja as tarefas são modo operatório e descrito pela organização do trabalho, motivando e dando sentido e o interesse do trabalho para o sujeito, e a divisão dos homens entende a forma pela qual as pessoas são divididas em uma empresa/instituição e as relações humanas, sensibilizando os

investimentos afetivos, o amor e o ódio, a amizade, a solidariedade, a confiança, entre outros.

Com a inserção da psicologia Jacques (2007), aponta que na área da saúde do trabalhador, abre várias áreas de possíveis de atuação, dentre elas, o próprio nexos causal entre o adoecimento mental e o trabalho. Desta forma, o campo da psicologia implica numa compreensão humana que visa suas várias dimensões.

## **METODOLOGIA**

A realização deste estudo tem como alicerce a observação participante que para Marconi & Lakatos (2002), é aquela em que o pesquisador observa e simultaneamente participa dos fatos com as pessoas observadas. Nela, o observador interage com o meio e na dinâmica que é objeto de estudo. Podemos dizer então, que está é um utensílio de pesquisa precioso, no qual observador e observado ficam frente a frente e ambos se influenciam.

Ressaltamos ainda, conforme Bleger (1998), que a observação participante possibilita a descoberta, detecção, identificação e a compilação de dados percebidos a partir do olhar e da escuta. Diante deste conceito, destacamos que ela só é possível mediante o uso da comunicação.

Antes de dar início a nossas observações, uma das alunas do nosso grupo que trabalha nesta organização tem contato com a diretoria desta empresa, e falamos da possibilidade de podermos fazer esta observação, no sentido de sabermos como seria rotina dos motoristas de ônibus daquela empresa. Em seguida, levou-se o termo de consentimento livre e esclarecido ao diretor que autorizou a observação.

## **APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS**

A empresa, onde se vivenciou o estudo é uma organização privada do estado de Mato Grosso visitada no primeiro semestre do ano de 2020. A organização atua no ramo de transporte de passageiros há dezoito (18) anos assim buscou -se conhecer sobre ela. A mesma nos informou sua missão, visão e valores que detalharemos a seguir.

Entende-se nesta organização, que sua missão consiste em buscar permanente qualidade e satisfação dos clientes do transporte coletivo através de ações estratégicas e

criativas comprometidas com a ética e a cidadania visando conquistar e fortalecer o conceito de qualidade.

Sua visão é buscar ser reconhecida no estado de Mato Grosso como a melhor e mais pontual empresa de transporte de passageiros, buscando diariamente a melhoria de seus profissionais com treinamentos, palestras educativas e modernização da frota, proporcionando melhor qualidade de vida aos nossos clientes.

Tem entre seus diversos valores a honestidade, lealdade e respeito além da manutenção contínua na qualidade do serviço prestado aos seus usuários gerando satisfação com o cumprimento de suas atividades de forma ética e eficiente. Apresenta como política de qualidade a busca de excelência no atendimento aos usuários, qualidade e pontualidade com o poder concedente, concorrentes e usuários.

De acordo com o manual da empresa, a mesma foi fundada no ano de 1999, sendo voltada exclusivamente para locação de ônibus para turismo, e posteriormente, com a abertura de licitações para transporte coletivo, a empresa, juntamente com seus representantes legais, fez parte da licitação, concorrendo com mais seis empresas, da qual foi vencedora, passando a operar com transporte coletivo em 01 de Julho de 2002, com uma frota de vinte e cinco (25) ônibus, e aproximadamente cento e trinta (130) funcionários, operando em cinco bairros da cidade.

Em função da criação de um terminal de integração na cidade em que é instalada, a empresa foi ampliada, pois estudos realizados apontavam a necessidade da melhoria do atendimento dos usuários, como também a necessidade de novos bairros a serem atendidos com uma só passagem, integrando assim o sistema municipal e intermunicipal.

Em 2006, com a abertura da licitação do sistema intermunicipal a empresa concorreu e foi vencedora, operando assim entre os municípios. Atualmente a empresa opera com cento e sessenta (160) ônibus, em trinta e dois (32) linhas com fluxo de aproximadamente 80 mil passageiros diários e com um quadro de duzentos e cinquenta e quatro (254) motoristas, sendo duzentos e trinta e três (233) ativos e vinte e um (21) afastados por licença médica pelo Inss - Instituto Nacional do Seguro Nacional.

A estrutura organizacional da referida empresa é dividida em três grandes setores, conforme segue abaixo:

### **Tráfego:**

Gerente de Tráfego, Planejamento de Ponto e Escala de Trabalho, Atendimento de Reclamação 0800, Whatsapp e AGER, Planejamento de Estatística e Confecção de Tabela Horária, Inspetor de Atendimento a Acidentes, Encarregado de Tráfego, Monitores de Rua, Fiscais, Monitoradores de câmeras, GPS e Telemetria, Auxiliares de Tráfego, Gerente Operacional, Vistoriadores e Motoristas.

### **Manutenção:**

Manutenção (Gerente de Manutenção Noturno, Gerente de Manutenção Diurno, Coordenador de Pátio Noturno, faxineiro de Pátio, Copeira, Líder de Lavadores Noturno, Lavadores, Manobristas, Mecânico, Funileiro, Lubrificador, Eletricista, Borracheiro, Auxiliares de Planejamento de Manutenção e Preventiva, Compras, Almoxarifado, Frentistas.

### **Administração:**

Recursos Humanos, Departamento Pessoal, Auxiliar Administrativo, Financeiro, Recepção, Jurídico, Ouvidoria, Copeira, Assistência Social e Sesmt (Cipa e Técnico de Segurança), Médico do Trabalho, Diretores Administrativo e Operacional.

Em razão desta empresa ser considerada prestadora de serviço essencial, os horários dos departamentos são divididos da seguinte forma:

<b>Departamentos:</b>	<b>Horários:</b>
Administração	07:00h às 11:00h/13:00h às 17:00
Manutenção	07:00h às 11:00h/13:00h às 17:00 e 17:00h às 04:00h (com horários e folgas alternadas).
Motoristas	42 horas semanais, folgas rotativas em dias alternados.

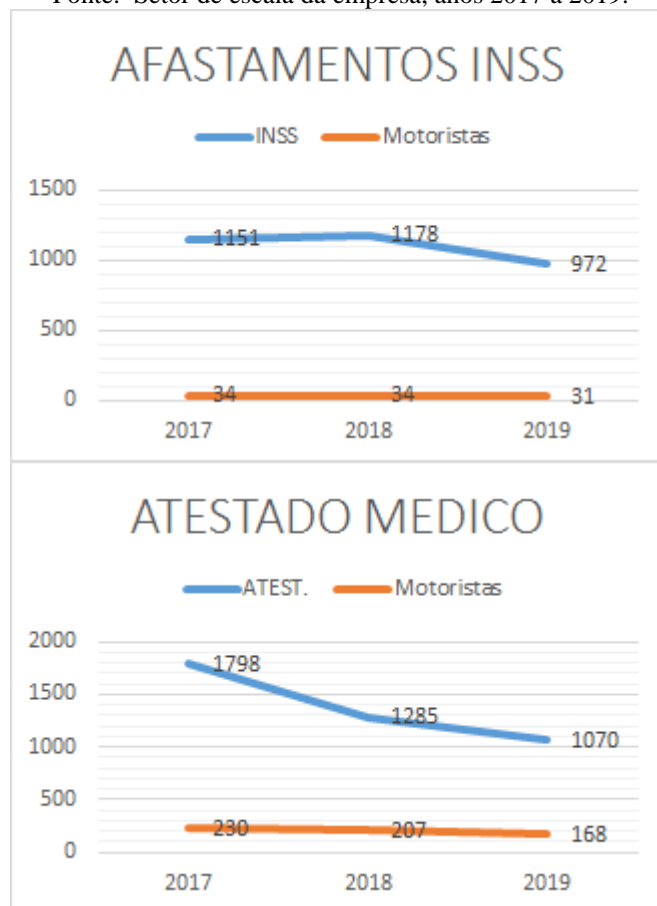
Verificou-se que o departamento de Recursos Humanos não tem políticas bem definidas e parece que desempenha apenas atividades essenciais como admissão e demissão. As demais políticas de RH são estabelecidas pela CLT - Consolidação das Leis Trabalhistas e outras normas trabalhistas convencionadas pelo sindicato dos trabalhadores da área. No processo de admissão utiliza como etapas do processo seletivo

para motoristas: requisição de pessoal, avaliação de curriculum, documentos necessários (condutor de passageiros e CNH - Carteira Nacional de Habilitação- categoria”), referências profissional (Carteira de Trabalho), Teste prático de motorista, curso de treinamento de operação do veículo, normas e procedimentos e estágio para reconhecimento dos itinerários (bairros).

O responsável pelo recebimento dos atestados médicos é o setor de Ouvidoria/Disciplina que encaminha à Assistente social para avaliar se há necessidade ou não de ser fazer uma visita ao colaborador. Quando o motorista apresenta atestado superior a quinze dias é encaminhado ao departamento pessoal para que se faça o afastamento do mesmo. Conforme relatório disponibilizado pelo setor de Departamento Pessoal, atualmente vinte e um (21) motoristas encontram-se afastados pelo INSS (Instituto Nacional de Seguro Social), sendo: um (01) por Acidente vascular cerebral, dois (02) problemas cardíacos, seis (06) coluna, três (3) depressão, três (3) insuficiência renal, dois (02) síndrome do pânico.

Conforme relato da Ouvidoria/Disciplina, atualmente não há acompanhamento e nem controle das doenças informadas pelo (CID) Código Internacional da Doença) pelo qual o colaborador se afastou. Na figura abaixo é possível verificar um levantamento realizado através de relatórios apresentados referentes a quantidade de atestados médicos e afastamentos dos anos de 2017, 2018 e 2019.

Fonte: Setor de escala da empresa, anos 2017 a 2019.



Fonte: Setor de escala da empresa, anos 2017 a 2019.

A remuneração dos funcionários da empresa é estabelecida de acordo com a convenção coletiva da categoria entre o Sindicato dos Trabalhadores de Transporte Urbano, com intermediação do Ministério do Trabalho com data base 01/05/2004. Todos os funcionários recebem mensalmente cesta básica, vale alimentação e trimestralmente vale gás, gratuidade da passagem de ônibus dentro de Cuiabá e Várzea Grande, convênio de clínica médica e Farmácia, é importante ressaltar que motoristas recebem porcentagem por passageiros que o mesmo transporta e recebe em dinheiro ao longo de sua jornada, em folha de pagamento na quantidade de passageiros transportados.

A empresa é fiscalizada por um órgão regulamentador, sendo AGER-MT competente para regular e fiscalizar todos os serviços públicos do estado, dentre eles, o transporte Intermunicipal, conforme dispõe a Constituição Federal, o transporte municipal é de competência dos municípios e o interestadual, da União. Esta última entidade federativa faz a regulação deste importante serviço por meio de Agência Reguladora - a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres.

O setor de tráfego administram os setores de monitoramento de câmera, telemetria, GPS, planeja escalas, tabelas horária e estatística, controla cartão de ponto, e controlam horários na soltura da frota de veículos supervisionam atividades de motoristas e auxiliares; checam e inspecionam documentação de motoristas e de veículos, em caso de acidentes providenciam atendimento e assistência às vítimas, bem como controla o recolhimento da frota, de acordo com as tabelas horárias.

Antes da coleta de dados acompanhamos os motoristas e relatamos que faríamos uma observação do cotidiano deles para o nosso tcc, e que descreveremos um relato de experiência para posterior análise. Na preservação do sigilo e anonimato, optou-se por nomes fictícios. Escolhemos para o estudo neste artigo, a observação participante, durante a jornada de trabalho por dois motoristas no período matutino e vespertino.

### **A viagem de Marcos**

Marcos, motorista do “carro 1” do primeiro turno, provavelmente acorda às 3 horas da manhã para trabalhar e isso se deve ao horário que precisa estar no ponto para pegar a manobra. Os motoristas desta empresa são trazidos por manobra (ônibus da própria empresa que passa para pegar o motorista), onde os mesmos aguardam no ponto mais próximo de sua casa, passando por vários bairros até pegar todos os motoristas.

Às 4 horas e 40 minutos da manhã a manobra chega na garagem, este motorista em específico, se apresenta ao seu Gerente de Tráfego que o informa de sua escala de trabalho, recebe a tabela horária (horário para cumprir durante sua jornada) e ordem de serviço (registra possíveis avarias encontradas no carros e defeitos que possam ocorrer durante a jornada de trabalho). Em seguida toma café da manhã oferecido no refeitório da empresa, e assim localizar e vistoria o veículo, (verificando pneus e latarias), abre na catraca o início de jornada utilizando seu cartão magnético e adiciona um pendrive de telemetria (todas as vezes que o motoristas opera o veículo de maneira inadequada soa um alarme) e assim Marcos dá início a jornada de trabalho. Precisamente às 04 e horas 50 minutos, posiciona o banco, regula retrovisores, verifica o painel, liga o carro, escuta o barulho do motor, espera o aquecimento e dá partida. Marcos inicia seu trajeto com destino ao Terminal e por volta das 06 horas e 50 minutos inicia horário de pico, onde algumas pessoas vão ao trabalho. Outros para escolas, faculdades etc. A campanha começa a tocar em quase todos os pontos, para desembarcar os passageiros. Devido a tanta demanda e um trânsito congestionado, o motorista não consegue realizar todos os

horários previstos e passa a se atrasar causando inúmeras reclamações e xingamento por parte dos passageiros. A expressão do motorista modifica em relação a cada viagem, comentando com um outro motorista que está de passageiro, que o tempo de interjornada (intrajornada é uma pausa voltada para o repouso e alimentação), está insuficiente para tomar água e ir ao banheiro.

Ainda no horário de pico, além de dirigir precisa cobrar a passagem, exercendo duas funções: de motorista e cobrador. Entra um passageiro e paga a passagem em dinheiro com uma nota de R\$50,00. Assim, o motorista afirma não possuir troco ao passageiro, e precisa levá-lo mesmo assim. Depois terá de justificar na empresa, pois tem câmeras dentro do ônibus e as imagens podem levar a pensar que o motorista está dando “carona”.

E assim, se seguem as viagens percorrendo o mesmo itinerário até que em uma curva, o motorista é fechado por um outro ônibus de outra empresa sendo obrigado a frear bruscamente. Soa um barulho dentro do veículo, como se fosse uma buzina, o motorista ficou apreensivo e alguns passageiros caíram, outros gritaram com o motorista, mas percebeu-se que ele foi obrigado a tomar aquela atitude para evitar um acidente de maior gravidade.

O motorista para o carro e pergunta se alguém se machucou e solicitada o nome e telefone de três testemunhas e anota na Ordem de serviço, o colaborador já sabe que deverá justificar sua freada no setor de telemetria, para que não pontue negativamente, fazendo com que o mesmo tenha a possibilidade de ganhar a premiação mensal da telemetria.

Em seguida ao acontecido, o motorista percebe que está atrasado para chegar ao ponto final, (abrindo e fechando sua Tabela Horária), onde fica um fiscal que controla o horário de chegada e saída, ou seja, o cumprimento da tabela horária. Marcos constata que chegou três minutos atrasado e assim foi chamado pelo fiscal e solicitado ao mesmo que quando terminasse seu turno, procurasse o setor de disciplina para justificar seu atraso. E assim o fez.

Por volta das 10:00 horas da manhã, fora do horário de pico, ficou mais tranquilo, foi quando o motorista fez um lanche (pastel) rápido dentro do veículo mesmo, no ponto final.

Na viagem das 10 horas e 30 minutos, tudo recomeça, volta o horário de pico e seu Marcos já não dirige com a mesma vitalidade do início da jornada, parecendo estar cansado de estar sentado na mesma posição, e incomodado com o banco.

Nessa viagem é solicitada a parada em um ponto de ônibus para embarque de um cadeirante e assim o motorista parou o veículo para acionar a rampa de cadeirante e embarcar o passageiro, mais reclama com um amigo que está dentro do veículo, fala do motorista: “preciso de alguém para me auxiliar, muitas vezes fico inseguro de operar esta rampa sem ajuda.

Por fim, o motorista encerra a última viagem às 13 horas e 15 minutos, três minutos depois do previsto na escala, fecha seu turno, recolhe o pen-drive da telemetria, desvinculando o carro do seu nome, vistoria o veículo para entregar para seu colega, assina a Ordem de Serviço com registros de possíveis reparos que possam ter, vai até a cabine na MTU mais próxima para prestar contas dos passageiros que transportou durante sua jornada.

No final da jornada de trabalho o SR. Marcos apresentava estar cansado, mancando até conseguir se alongar, parecia que precisava daquele espreguiço para andar.

### **A viagem de José**

O motorista José, do “carro 2”, segundo turno, diferente do primeiro, pega o veículo com seu parceiro no terminal ou ponto final. Em seguida o procedimento se repete: consulta a escala, retira a tabela horária com o fiscal do terminal ou ponto final, vistoria veículo, abre turno, coloca pen drive da telemetria e dá início ao trabalho com três minutos de atraso e sem poder reclamar pois precisa cumprir a Tabela horária, quando chega no ponto final quase não dá tempo de ir ao banheiro e precisa retornar para o bairro e reclame ao fiscal a que pegou o carro já com atraso, mais o fiscal do ponto final relata que precisa colocar o horário em ordem se não daqui a pouco o pessoal do GPS vai começar a encher o saco dele, sempre pergunta porque o motorista está atrasado, solicita que o motorista retorne fazendo seu itinerário para ver se até o próximo horário de pico o mesmo consiga regularizar a tabela horária, caso não consiga terá que se justificar no setor de ouvidoria.

Por volta das 18:00 horas, começaram novamente o horário de pico aumentando o fluxo de passageiros, e novamente o trânsito estava congestionado. Os passageiros

impacientes reclamando e cansados pela demora para chegar em casa. Percebeu-se que o motorista ao embarcar idosos. Outro fator observado é a impaciência do motorista sempre resmungando ao parar no ponto de ônibus para recarga do cartão transporte da cliente, atrasando seu horário da tabela horária prevista.

As 20 horas 15 minutos, em um ponto antes do ponto final, um rapaz deu sinal para o motorista parar, o motorista aparentava estar com medo e patrolando o ponto (Não parou), pois o lugar era escuro, e alguns passageiros comentaram que já havia acontecido alguns assaltos naquele local.

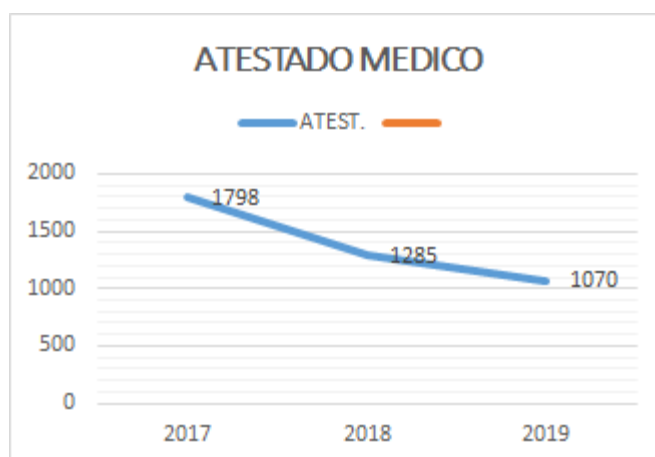
As 20 horas 30 minutos, horário previsto de recolhimento para a garagem, vistoriou o veículo, fechou o turno, desvinculou o pen-drive da telemetria, fechou a janelas do ônibus, assinou a Ordem de Serviço do veículo, entregou ao setor de Tráfego, foi prestar conta no financeiro dos passageiros que havia transportados, aparentava uma expressão física cansada, andava meio curvado.

## **ANÁLISE DOS RESULTADOS**

As múltiplas tarefas desenvolvidas que foram observadas durante este estudo, no percurso do desempenho das atividades laborais dos Motoristas Marcos e José, mostraram como o trabalho desses profissionais sofre influências de diversos meios para sua execução, precisando estar atento a todo momento, além de dirigir, ainda fica exposto com possibilidades de imprevistos tais como: exigências dos passageiros, do trânsito, condições das vias, acidentes, embarque e desembarque de passageiros, as condições do veículo, a temperatura e a insegurança, assaltos entre outros. De acordo com Sadir e Lipp (2009), por se tratar de um trabalho que demanda auto exigência com necessidade de adaptação e mudança, o nível de estresse desse profissional, pode prejudicar suas relações interpessoais no âmbito do trabalho afetando não somente o corpo e a saúde mental, mais a qualidade de vida e profissional, que poderão ser percebidas na falta de produtividade, absenteísmo, dependências de químicas e depressão.

Diante da possibilidade de diminuição da produtividade do motorista por suas atividades diárias estressantes remetemos ao levantamento feito sobre os afastamentos ocorridos na empresa como citado aqui anteriormente.

Podemos perceber que entre os anos de 2017 a 2019 a quantidade atestados médicos diminuíram, indicando que pode ter havido tal redução mas devemos levar em consideração que no ano de 2019, a empresa possui cem (100) motoristas a menos em relação ao quadro de motorista do ano de 2017 o que pode ter alterado os resultados.



Fonte: Setor de escala da empresa, anos 2017 a 2019.

Se avaliarmos os atestados médicos entre os anos de 2017 e 2019, a redução é de 728 (setecentos e vinte oito dias) dias de atestados médicos que afastaram trabalhadores do labor, conforme mostra no gráfico. Já ano de 2017 para o ano de 2018 a redução fica em 528 dias. No ano seguinte a diferença cai para 215 dias afastados. No entanto, ressalta-se que a empresa não realiza uma análise quantitativa e nem qualitativa para mensurar trata-se de um número alto ou baixo de afastamentos, mas nos remete a indícios sobre como anda a saúde física e mental dos trabalhadores.

Os dias de absenteísmo em média, para cada motorista que a empresa possui é 7,8 indicando ainda que a organização parece ter uma queda na produtividade, aumento nos custos e descontinuidade na rotina de trabalho uma vez que precisa contratar outros trabalhadores para substituição dos afastados.

Diante dos dados de tal empresa, podemos inferir que a organização de trabalho dos motoristas de ônibus, podem levar ao desenvolvimento de doenças psicossomáticas, os afastando do trabalho. Segundo Lima (2003), há uma polêmica em torno do nexos causal entre transtorno mental e trabalho nos fazendo refletir sobre o lugar do trabalho, a organização e como afeta a sanidade mental dos trabalhadores.

Outro fato que nos chamou atenção são os atrasos, quando o motorista não consegue cumprir o horário da tabela horária prevista, o mesmo é chamado no setor de disciplina para justificativa plausível como por exemplo: acidente de trânsito, problemas gerais no trânsito. Caso não tenha como justificar esse atraso, acordo com o manual de procedimento da empresa, se foi a primeira vez é orientado, se segunda advertido e terceira suspenso e dependendo da gravidade pode ser demitido por justa causa. Um estudo realizado pelo autor Mendes (1999), afirma em suas pesquisas que os principais fatores que no dia a dia faz um clima permanente de nervosismo, para o motorista de ônibus, é o trânsito, o risco de assaltos e agressões e as pressões sofridas de exigências de cumprimento dos horários, e que o principal fator de desgaste é o contato com o passageiros.

Hoffmann (2000) afirma que as pressões que os motoristas sofrem, tem origens externas e internas sendo a primeira atribuída ao trânsito, que tem como regras, o nível de tráfego, semáforos, acidentes existem também as condições do clima (ambiente). Já nas pressões internas podem ser destacadas, as condições ergonômicas do veículo. Os motoristas trabalham para empresa de uma forma específica e esse aspecto se diz referente ao cumprimento das normas da empresa que são rígidas e fiscalizadas, no que diz respeito aos cumprimentos de horários, isto é, independentes do que o motorista passou em sua rota. Além da responsabilidade enorme que o mesmo tem sobre os indivíduos que está levando, também o cuidado com o veículo e a diversidade de comportamentos que encontra no seu dia-a-dia. Isso parece gerar no motorista um estresse muito grande por que, o trabalho que traz sustento, crescimento e dignifica o mesmo, também pode ser causador de sofrimento e adoecimento.

Nisto percebemos que, a inter-relação saúde mental e trabalho pode abranger, portanto, do mal-estar ao quadro psiquiátrico, incluindo o sofrimento mental. O sofrimento mental, pode ser concebido como a experiência subjetiva intermediária entre doença mental descompensada e o bem-estar psíquico. A não-caracterização do papel do trabalho como agravante ou desencadeante de distúrbios psíquicos ocasiona prejuízos não só à qualidade e à eficácia do tratamento, como aos direitos legais do trabalhador, que deixa de usufruir de benefícios previdenciários aos quais eventualmente tenha direito. (DEJOURS, 1986).

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Todos os fatos observados e os dados compilados a respeito da saúde mental do motorista do transporte de passageiros possibilitou o levantamento de reflexões acerca do tema proposto. Consideramos, ao término da análise, inferindo que devido ao acúmulo de tarefas, escala de trabalho, procedimento de tarefas que precisam cumprir, bem como também a cobrança acarretada aos profissionais há uma grande tendência ao adoecimento físico e mental.

Notamos que muitos trabalhadores se afastam por uma quantidade razoável de dias do labor o que nos faz pressupor uma fragilização da saúde mental e possível interferência inclusive na vida pessoal, relações familiares, sociais e profissionais-

Como psicólogos deixamos a reflexão como contribuição à organização em estudo bem como propostas de intervenção em relação a saúde mental o que promoveria um aumento da qualidade de vida e maior produtividade à empresa.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Nemésio Dario Vieira de. **Contemporaneidade X trânsito reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano**. *Psicol. cienc. prof.*, Brasília, v. 22, n. 3, p. 62-69, Sept. 2002. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98932002000300010&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932002000300010&lng=en&nrm=iso)>. access on 23 Apr. 2020. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932002000300010>.
- BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano**. *Estud. psicol. (Natal)*, Natal, v. 11, n. 3, p. 333-343, Dec. 2006. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-294X2006000300011&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000300011&lng=en&nrm=iso)>. access on 04 Apr. 2020. <https://doi.org/10.1590/S1413-294X2006000300011>.
- BEZERRA, S, A. *et al.* **A Influência das Condições e Organização do Trabalho sobre a Saúde de Motoristas**. Campina Grande - V. 11, número 16 - Janeiro/Junho 2011. Disponível em: [file:///C:/Users/User/Downloads/75-249-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/75-249-1-PB%20(1).pdf). Acesso em: 08 Abril de 2020.
- BLEGER, J. **Temas de Psicologia: entrevista e grupos**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho**. Decreto-Lei nº 5.442, de 01.mai.1943.
- CODO, W.; SAMPAIO, J. J. C.; HITOMI, A. H. (Orgs.). **Indivíduo, trabalho e sofrimento**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1988.
- HOFFMANN, M. H. (2000). **Áreas de intervenção da Psicologia do Trânsito**. *Revista Alcançe-CCS, UNIVALI*, ano VII, 2, 26-36.
- JACQUES, M.G. **“O nexso causal em saúde/doença mental no trabalho: uma demanda para a Psicologia”**. MENDES, Luiza, R.; **Condições de Trabalho no transporte coletivo: Desgaste e Responsabilidade do Motorista de Ônibus**. 2007. Disponível em: [http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep1997\\_t2403.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep1997_t2403.pdf)
- LIMA, M. E. A. **A polêmica em torno do nexso causal entre distúrbio mental e trabalho**. *Psicologia em Revista*, v. 10, n. 14, p. 82-91, 2003. Tente links no: Google.
- MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M.; **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- MARTINS, Franciele de Fraga; LOPES, Regina Maria Fernandes; FARINA, Marianne. **Nível de estresse e principais estressores do motorista de transporte coletivo**. *Bol. - Acad. Paul. Psicol.*, São Paulo, v. 34, n. 87, p. 523-536, dez. 2014. Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1415-711X2014000200014&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-711X2014000200014&lng=pt&nrm=iso)>
- MAZZAIA, Maria Cristina. **Necessidades em saúde mental e pesquisa**. *Rev. Bras. Enferm.*, Brasília, v. 71, supl. 5, p. 2077-2078, 2018. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-71672018001102077&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71672018001102077&lng=pt&nrm=iso)>.
- MENDES, L. R. O Trabalho do motorista de ônibus: reflexões sobre as condições de trabalho no transporte coletivo. In: SAMPAIO, J. R. (Org.). **Qualidade de vida, saúde mental e psicologia social: estudos contemporâneos II**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 1999, p. 153-180.
- MINICUCCI, A. **Psicologia aplicada à administração**, 5. ed. São Paulo: Atlas S.A,
- MURTA, Sheila Giardini; TROCCOLI, Bartholomeu Torres. **Avaliação de intervenção em estresse ocupacional. Psic.: Teor. e Pesq.**, Brasília, v. 20, n. 1, p. 39-47, Apr. 2004. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-37722004000100006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-37722004000100006&lng=en&nrm=iso)>. access on 29 Apr. 2020. <https://doi.org/10.1590/S0102-37722004000100006>.
- OPAS- **Organização Pan-Americana da Saúde**, Setor de Embaixadas Norte, Lote 19, 70800-400 Brasília, DF, Brasil, Caixa Postal 08-729, 70312-970 - Brasília, DF, Brasil, disponível em: [https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5263:opas-oms-](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5263:opas-oms-)

apoia-governos-no-objetivo-de-fortalecer-e-promover-a-saude-mental-da-populacao&Itemid=839

PINTO, Francinaldo do Monte; NEVES, Mary Yale. **A gestão da atividade do motorista de ônibus: um olhar ergológico. Estud. pesqui. psicol.**, Rio de Janeiro , v. 9, n. 2, set. 2009

. Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1808-42812009000200015&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-42812009000200015&lng=pt&nrm=iso)>. acessos em 28 abr. 2020.

RAMOS, R. E. B. (1991). **Condições de trabalho dos motoristas de ônibus uma Contribuição a uma abordagem interdisciplinar com estudo de caso no Rio de Janeiro.** Dissertação de Mestrado em Psicologia. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ.

ZANELLI, J. C.; BORGES-ANDRADE, J. E. & BASTOS, A. V. B **Psicologia, organizações e trabalho no Brasil**, Porto Alegre: Artmed, 2004.