

Patrícia Cristina Paiva Portes

O uso do álcool por motoristas
profissionais:
O caso dos transportes coletivos urbanos

BELO HORIZONTE
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Patrícia Cristina Paiva Portes

O uso do álcool por motoristas
profissionais:
O caso dos transportes coletivos urbanos

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Área de Concentração: Psicologia Social
Orientadora: Prof. Dra Maria Elizabeth
Antunes Lima

Belo Horizonte
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas

2006

Agradecimentos

- ❖ Ao Senhor Jesus, meu guia e mestre supremo na vida.
- ❖ Ao Daniel, que mais do que marido foi companheiro e o grande incentivador dessa difícil caminhada.
- ❖ À professora e orientadora Beth Antunes pela orientação e dedicação desde o princípio.
- ❖ À professora Vanessa Barros pelos incentivos pessoais e pelos ensinamentos tão importantes.
- ❖ Aos meus pais pela constante e preciosa ajuda.
- ❖ À Lílian, Henrique, Pedro e Mateus que sempre trazem alegria à minha vida.
- ❖ Aos meus amigos que, com incentivos e descontração, contribuíram para essa caminhada.
- ❖ Aos motoristas de ônibus coletivo urbano que se dispuseram e compartilharam comigo parte de suas vidas.

RESUMO

O presente estudo teve por objetivo identificar fatores que contribuem para o alto índice de alcoolismo entre motoristas de ônibus coletivo urbano. Esse alto índice foi apontado inicialmente por uma análise epidemiológica na qual os motoristas apresentaram 2,44 vezes mais chances de desenvolver alcoolismo do que as outras profissões identificadas. Essa alta incidência foi ainda confirmada em outros estudos sobre o tema. A metodologia utilizada baseou-se em dados biográficos dos sujeitos, observações diretas do trabalho e uma comparação entre dois casos de motoristas de ônibus urbano: um caso de *dependência do álcool* e outro de *bebedor-moderado*. A principal diferença constatada entre eles foi quanto às políticas empresarias bastante rígidas no primeiro caso e bem mais flexíveis no segundo. Isto levou à hipótese de que, sem desconsiderar fatores como características de personalidade e história familiar, o contexto de trabalho, sobretudo no que concerne às políticas de pessoal adotadas pelas empresas, pode ter um papel determinante no desenvolvimento, agravamento ou manutenção do alcoolismo constatado nessa categoria profissional.

Sumário

INTRODUÇÃO	7
A abordagem metodológica	11
CAPÍTULO I - O motorista profissional.....	15
1.1 Algumas pesquisas sobre motoristas no Brasil e no mundo.....	17
1.2 O motorista profissional e o Alcoolismo.....	23
CAPÍTULO II - O Cotidiano do Motorista de ônibus	27
2.1 As atividades diárias dos motoristas de ônibus.....	31
2.2 As formas de organização do trabalho do motorista.....	37
2.3 Vivências e Experiências cotidianas do motorista.....	45
2.3.1 Relacionamento com os passageiros.....	45
2.3.2 Os assaltos.....	50
2.3.3 As multas.....	53
2.3.4 O veículo.....	55
2.3.5 O relacionamento com a empresa.....	58
2.3.6 A jornada prolongada.....	60
2.3.7 O Trânsito.....	62
2.3.8 A carona.....	63

2.3.9 Os pontos finais.....	65
2.4 As implicações desse cotidiano na saúde física e mental do motorista.....	65
CAPÍTULO III - Estudo de caso.....	70
3.1 Caso 1 - O uso intensivo e nocivo do álcool	70
3.2 Caso 2 - O uso constante e controlado do álcool.....	79
3.3 Análise dos casos.....	87
CAPÍTULO IV - Problematizando o conceito do alcoolismo.....	92
4.1. Alcoolismo no contexto de Trabalho.....	103
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	109
BIBLIOGRAFIA.....	116
ANEXO: Observações de cunho ergonômico	122

INTRODUÇÃO

Este trabalho foi realizado com a intenção de compreender o uso do álcool por profissionais do transporte coletivo urbano, mais especificamente, por motoristas de ônibus coletivo urbano. O interesse por esta questão surgiu a partir de dados de uma pesquisa de maior amplitude realizada pela professora Maria Elizabeth Antunes Lima (LIMA 2002_a). Na referida pesquisa foi feito um levantamento dos quadros clínicos e das atividades profissionais exercidas por mais de 1.700 pacientes de hospitais e clínicas de psiquiatria na cidade de Barbacena – MG. O objetivo de tal levantamento foi o de identificar possíveis relações entre as atividades de trabalho anteriormente exercidas e os quadros psicopatológicos apresentados por esses pacientes.

A pesquisa revelou, entre outros resultados, que os motoristas profissionais, que compõem 1,9% da população economicamente ativa da região, representaram 4% da amostra obtida nas clínicas, sendo, portanto, mais do que o dobro daquela. Ou seja, nas clínicas psiquiátricas havia cerca de duas vezes mais motoristas entre os pacientes cujas profissões foram identificadas do que na população economicamente ativa da região onde foi realizada a pesquisa. Foi constatado também um alto índice de alcoolismo nessa categoria, (56,9% do total dos pacientes que exerciam esta profissão), sendo que, em relação às categorias identificadas como aquelas que apresentaram maior índice de alcoolismo, os motoristas ocuparam o segundo lugar com 2,44 vezes mais chances de desenvolver transtorno mental pelo uso do álcool.

Nosso estudo foi realizado em torno da relação entre o uso de álcool e o trabalho de motoristas de ônibus coletivo urbano. Mais especificamente objetivou-se verificar, através da análise das trajetórias de vida de cada sujeito e da organização de seu trabalho, as possíveis

causas do alto índice de abuso de álcool freqüentemente apontado nessa categoria profissional e que emergiu também nos resultados da pesquisa de Barbacena.

Mas antes de tratarmos do nosso estudo, consideramos essencial fazer um esclarecimento a respeito desses resultados. Os números produzidos na pesquisa de Barbacena não estabelecem por si uma relação causal entre a profissão do motorista e o alcoolismo. Trata-se de uma relação probabilística. O risco de “fetichizar” o índice estatístico e considerá-lo como definitivo é grande e por isto é necessário esclarecer, desde já, a distância existente entre os números e a vida concreta e cotidiana.

Segundo Besson (1995) “o trabalho estatístico consiste em desvendar regularidades empíricas. Na verdade, elas são apenas semi-satisfatórias porque o mundo não é aleatório. Entretanto, elas nos permitem agir porque sintetizam empiricamente outras variáveis, pelo menos por um tempo”. (BESSON, 1995:259).

Portanto, os primeiros resultados da pesquisa citada devem ser considerados como relativos e não como representantes de uma verdade absoluta ou como sendo um fim em si mesmos. Não é possível fazer afirmações definitivas, apoiando-nos somente nesses dados pelo fato de se tratarem de médias e de sínteses e não de situações particulares e reais. Na verdade é o sentido atribuído pelos sujeitos às experiências representadas em tais números, que nos permite compreendê-las melhor. E é exatamente por esta razão que realizamos o presente estudo como um desdobramento essencial da investigação, cuja primeira etapa serviu apenas para indicar um provável problema que precisa, antes de qualquer inferência, ser aprofundado.

Uma vez que nosso interesse como psicólogos encontra-se, sobretudo, no nível do indivíduo, é imprescindível que a investigação seja realizada também nesse nível. Dessa forma, qualquer número citado como expressão de uma dada realidade precisa ser analisado,

interpretado à luz das evidências cotidianas com o objetivo de “se passar por trás do espelho das cifras e das palavras para se restituir seu sentido”. (COMTE, 1995:95). Sentido este, fundamental para a compreensão e para a transformação, quando essa se fizer necessária, na realidade estudada.

A ação transformadora sobre a realidade é uma dívida da comunidade científica para com a sociedade. Pesquisadores têm se voltado continuamente para questões distantes das dificuldades vividas pela população, evitando encarar o fato de que precisamos nos envolver com problemas reais se quisermos contribuir para proporcionar ao homem uma vida mais digna. Apesar de estarmos distantes de efetivar essa proposta, é preciso não perdê-la de vista e nem nos contentarmos com ilusões, evitando encarar a penosa realidade que nos cerca.

Diante de tal realidade foi feito um trabalho com a intenção de apontar algumas dificuldades vividas por uma categoria de trabalhadores cuja gravidade pode alcançar a sociedade como um todo. Estamos cientes dos limites de um estudo como este, mas esclarecemos, desde já, que nossas pretensões foram modestas. Acreditamos que este foi um passo importante, uma vez que essa realidade tem sido sistematicamente ignorada.

Os números apresentados no levantamento epidemiológico, portanto, só são devidamente compreendidos quando remetidos à realidade cotidiana do motorista, ou seja, após o estudo qualitativo voltado para a análise das condições de trabalho dessa categoria e para as histórias de vida desses sujeitos, a fim de identificar a existência ou não do problema apontado e os fatores que estariam contribuindo para o mesmo. Ou seja, é apenas no nível individual que se torna possível identificar os mediadores que vão do exercício da atividade até o desenvolvimento do alcoolismo.

Demos, assim, continuidade à pesquisa citada, realizando este estudo que foi a segunda e fundamental etapa que consistiu em uma pesquisa qualitativa. Os resultados obtidos

na primeira etapa do estudo adquiriram um novo sentido através da análise em profundidade dessa categoria profissional. Isso porque, como foi dito, os dados quantitativos não alcançam a realidade em sua profundidade e não são capazes de estabelecer relações causais entre dois fatos, sendo, portanto, sempre necessário um trabalho posterior que os remeta à vida cotidiana e ao “drama humano”, no sentido politzeriano do termo.

É importante esclarecer, ainda, que a parte quantitativa da pesquisa foi realizada em uma região específica do estado de Minas Gerais – Campo das Vertentes - e com sujeitos que eram, em sua maioria, da mesma região. No entanto, outros autores nacionais e internacionais também apontam a profissão de motorista como propensa ao desenvolvimento do alcoolismo, sugerindo certo poder de generalização aos resultados de Barbacena.

Cabe apontar também que o termo ‘alcoolismo’ será utilizado em referência à chamada *Síndrome de dependência do álcool* pelo CID 10 e o termo ‘abuso do álcool’ se refere ao *Uso nocivo do álcool*, segundo a mesma fonte. A diferença entre os dois conceitos e a classificação mais exata dos mesmos serão expostas e discutidas mais adiante. No entanto, ambos os quadros são prejudiciais ao indivíduo, merecendo a mesma atenção no presente estudo.

Diante das possíveis relações entre o alcoolismo e as exigências impostas pelo trabalho – fato que será mais amplamente discutido posteriormente -, foi importante e até necessário verificar como isto ocorre, indo além de considerações de ordem geral e identificando aspectos mais concretos relativos à organização do trabalho e ao cotidiano da atividade laboral desses profissionais.

É necessário ressaltar ainda a importância do motorista profissional no nosso meio social uma vez que a maior parte do transporte de passageiros realizado no país – dentro e fora das cidades - é feita através da malha rodoviária. Dessa forma, a identificação dos fatores

relativos ao trabalho que contribuem para o quadro de alcoolismo entre esses profissionais, poderá contribuir também para a adoção de medidas preventivas que amenizem o problema.

Portanto, a pesquisa foi realizada no intuito de buscar, na realidade dessa categoria profissional, algumas das possíveis origens do problema do abuso de álcool e/ou do alcoolismo. Esperamos com isto ter produzido um material que – apesar de sua carência de maior amplitude a até mesmo de maior profundidade - possa contribuir para melhorar a qualidade de vida e de trabalho dos motoristas e da população como um todo, já que esta também sofre com as conseqüências do problema.

A abordagem metodológica

Diante do problema colocado e das perguntas postas tornou-se necessário estabelecer a forma como as respostas seriam buscadas. Como nada sabíamos a respeito dessa realidade era imprescindível, antes de tudo, nos aproximarmos dela para obter a melhor forma de compreendê-la. Assim, concluímos que só através do contato com o contexto do transporte coletivo urbano, com sua história e com seus atores é que poderíamos encontrar os meios mais eficazes de realizar a pesquisa.

Adotamos a proposta de LIMA (2002b), que consiste em articular a Análise ergonômica com a análise psicossocial, tendo o objetivo de compreender melhor como as condições de vida e de trabalho se integram no contexto psicológico.

De início, então, fomos conhecer o contexto geral de trabalho do motorista de ônibus, através das observações de cunho ergonômico, uma vez que uma análise ergonômica era impossível, devido às nossas limitações pessoais e de tempo. A finalidade foi a de delinear o cenário no qual eles atuam para tentar compreender de uma forma mais ampla as suas

dificuldades e facilidades pessoais. Realizamos, então, observações como parte de uma disciplina ministrada na pós-graduação em engenharia de produção da Universidade Federal de Minas Gerais.

Nessa etapa, acompanhamos o trabalho de um motorista de ônibus coletivo urbano e após algumas observações realizamos entrevistas de auto-confrontação com a finalidade de questionar ao próprio motorista a respeito de como realizava seu trabalho e como se sentia em relação ao mesmo. Por se tratar de uma empresa que é parte de um grupo empresarial que talvez seja o maior de Belo Horizonte neste setor, enfrentamos algumas limitações em relação a um acesso mais completo às informações e mesmo a um número mais amplo de motoristas, o que impediu a realização de um estudo em profundidade que levasse em conta todas as dimensões da atividade.

Tais observações foram feitas com base na Análise Ergonômica do Trabalho (AET), através de um método adotado pela Ergonomia francesa, e que possui, como uma de suas características, a observação direta do trabalhador no seu local de trabalho. Outra característica importante da AET é considerar, através das entrevistas de auto-confrontação, o ponto de vista do próprio trabalhador a respeito do seu trabalho, diminuindo assim as impressões equivocadas que o pesquisador possa adquirir a respeito do sentido de cada situação.

Mas, o que foi analisado especificamente? A atividade, conceito chave em ergonomia e foco da sua análise, que denomina o que se faz no trabalho, a forma como este é executado. Tudo aquilo que ele mobiliza física, cognitiva ou socialmente para realizar o que lhe foi proposto. O trabalho, para a ergonomia, é a soma da atividade com suas condições e seus resultados reais. (GUÉRIN, 1997). Através da atividade cotidiana dos motoristas e de suas

impressões pessoais sobre as mesmas, portanto, foi que tentamos compreender suas condições de trabalho para então apontar suas cargas e dificuldades bem como facilidades.

Precisávamos ainda de uma caracterização mais ampla a respeito do cotidiano do motorista de ônibus. Para isso, foram realizadas novas observações e entrevistas que não possuíam a pretensão de serem análises ergonômicas, mas sim de possibilitar uma melhor compreensão sobre o dia-a-dia desse profissional. Essas entrevistas foram gravadas e transcritas para que pudéssemos compreender melhor não só o seu cotidiano, mas também seus efeitos na sua vida.

Essa etapa da pesquisa foi realizada com quatro motoristas de uma empresa da região metropolitana de Belo Horizonte. Eles trabalhavam em diferentes horários, diferentes esquemas de trabalho e diferentes rotas, o que proporcionou maior riqueza na compreensão do contexto de trabalho que vivem. Eles foram acompanhados desde a chegada na garagem ou no ponto final onde a pesquisadora já esperava por eles até o fim da jornada quando iam embora para casa.

Foram entrevistados também outros quatro motoristas indicados pelo sindicato, por um hospital psiquiátrico de Belo Horizonte ou identificados através de contatos pessoais. Nesses casos, não foram realizadas observações nos ambientes de trabalho ou durante as jornadas de trabalho, sendo que as informações se restringiram àquelas obtidas pelas entrevistas.

As entrevistas foram feitas individualmente e sempre buscando a formulação de perguntas abertas diante das quais o sujeito pudesse discorrer sobre o assunto com maior liberdade. Era muito importante ainda explicar o teor da pesquisa e o anonimato da entrevista uma vez que era necessário que ele se sentisse completamente à vontade para responder e seguro de que seu emprego não seria comprometido pela pesquisa.

Diante da dificuldade em localizar e realizar entrevistas com motoristas alcoolistas como era nossa intenção inicial, optamos por analisar um caso ricamente relatado por SILVA (2004) em uma monografia do curso de especialização em Psicologia do Trabalho na Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFMG.

Esse caso foi confrontado com outro que tivemos oportunidade de realizar, a respeito de um motorista que faz uso do álcool, mas sem que, aparentemente, tenha desenvolvido um quadro de alcoolismo.

CAPÍTULO I

O motorista profissional

Para se falar no trabalho dos motoristas profissionais é imprescindível fazer uma análise sócio-econômica da importância de tais profissionais no desenvolvimento do país e na vida dos cidadãos em geral. Em reportagem da Revista Proteção (2001) podemos ver uma explicitação da importância deste trabalhador:

“o setor de transporte é reconhecidamente um gênero de primeira necessidade. Sem ele as pessoas não chegariam ao trabalho, crianças não iriam à escola, bens de consumo fabricados pela indústria e os gêneros primários provenientes da agricultura não teriam mercado para consumi-los. A atividade dos motoristas é crucial na medida em que são os responsáveis pela prestação de serviços essenciais à população.” PROTEÇÃO 2001

Encontramos um pequeno histórico do transporte coletivo em Belo Horizonte em Watanabe (1996). O TCUO (Transporte coletivo urbano por ônibus) teve início em Belo Horizonte na década de 20 do século passado. Naquele momento, ele tinha um papel complementar ao transporte realizado através dos bondes. As iniciativas de fornecer a possibilidade de locomoção através dos ônibus foram individuais. Pessoas que possuíam algum capital compravam seus próprios veículos e começavam o fornecimento do serviço. Desde então, foram estabelecidas regras de velocidade, paradas nos locais pré-determinados, uso de uniformes, etc. Nos anos 40, os ônibus ainda desempenhavam um papel complementar, mas já se iniciava a formação das primeiras empresas. Já na década de 50 as empresas começaram a crescer e o transporte coletivo passava a ser primordialmente por ônibus com o início da decadência do serviço dos bondes. Naquele momento já existia o Departamento de Bondes e ônibus que era responsável por assuntos municipais de transporte. Iniciava também a formação do Sindicato de Empresários de transporte de passageiros devido às várias greves por melhores salários que ocorriam entre os trabalhadores.

A partir daí, o transporte coletivo por ônibus em Belo Horizonte foi tomando uma forma mais organizada. Foi delimitado, na década de 80, o número de empresas que poderiam atuar no transporte e foram reestruturadas as redes de itinerários e os padrões operacionais que eram exigidos das empresas. Essa história, no entanto, sempre foi marcada por diversas lutas e reivindicações por parte dos trabalhadores. Através de greves e de outras formas de resistência eles conquistaram alguns direitos, embora haja muito a conquistar.

É interessante observar a forma criativa com que o sindicato dos trabalhadores em transporte lutou por seus direitos. Dentre as formas de luta adotadas está a greve total, quase sempre acompanhada de tumulto causado por usuários que se revoltavam pela falta de transporte ou por empresários que espalhavam boatos de demissão dos grevistas, causando divisão na categoria. Foram realizadas também “operações linguição”, nas quais os motoristas trafegavam somente na pista da direita cumprindo assim as normas estabelecidas e causando inúmeros engarrafamentos na cidade. Dessa forma, demonstraram que as exigências impostas a eles nem sempre condiziam com sua realidade. Foi utilizada também a operação sucata através da qual os motoristas e cobradores paravam com os veículos que estavam em condições precárias de funcionamento. O farol aceso era um indicador de greve na categoria e tal forma de comunicação foi combatida pelas empresas que, alegando motivo de segurança e visibilidade, obrigaram todos os motoristas a trafegar com os faróis acesos durante todo o tempo, como o fazem até hoje.

É importante apontar ainda a falta de apoio técnico e de treinamento desses profissionais para o cumprimento de suas tarefas e a realização de suas atividades, conforme atesta o ex-motorista e professor universitário de Engenharia e Segurança Gesni Ferreira da Silva, na revista Proteção:

“o motorista de ônibus é um dos raros profissionais que tem um diploma legal de trabalho sem ter curso algum para habilitá-lo, considerando que lida com vidas humanas. As empresas

simplesmente colocam estas pessoas a serviço de outras, taxando estas outras de usuários. Na verdade os usuários são é clientes, pois o que existe é a compra e venda de um produto, que se chama transporte coletivo. Motoristas e cobradores são vendedores de um produto sem ter, salvo honrosas exceções, qualificação para tal.” (PROTEÇÃO, 1990)

Apesar do alto grau de despreparo a maior parte dos acidentes de trânsito tem sua causa atribuída ao motorista que quase sempre arca com as punições financeiras e morais do mesmo. Mas o chamado “fator humano” como causa dos acidentes deve ser melhor analisado pois não considera a realidade do motorista. Em reportagem da Revista Proteção, o engenheiro Mauri Panitz faz uma importante análise sobre o problema quando diz que “há uma tendência ao exagero, transformando o motorista no grande bandido do trânsito, pois é mais fácil acusá-lo do que buscar soluções para os problemas”. (PROTEÇÃO 2001).

Na mesma reportagem o engenheiro chama a atenção para o fato que:

“fator humano inclui também os homens que não participaram diretamente do acidente e que por omissão podem dar causa a eles. ‘É o caso das autoridades e dirigentes de órgãos viários e de trânsito que, pelo seu despreparo para a função, não garantem a segurança do trânsito nas vias públicas’.” (PROTEÇÃO 2001).

1.1 Algumas pesquisas sobre os motoristas no Brasil e no mundo

Apesar de não serem muitas as pesquisas já realizadas com motoristas profissionais no Brasil, as que existem podem nos apontar um indesejado cenário de trabalho. A seguir veremos um pouco da realidade vivida por esses profissionais a partir de diversos resultados de estudos realizados aqui e em outros países.

Em uma pesquisa realizada na Holanda por KOMPIER *et al* (1990), os autores encontraram um altíssimo índice de absentéismo e de *turn over* na categoria de motoristas. Ao comparar esta profissão com outros servidores públicos, encontraram que o risco entre os motoristas de ficarem inabilitados para o trabalho “por desordens músculo-esqueléticas era 3,9 vezes maior; por desordens mentais era 2,2 vezes maior e por problemas oftalmológicos,

de ouvido e neurológicos 2,7 vezes maior”. A conclusão deste trabalho é que “dirigir ônibus urbanos é ocupação com elevados riscos para a saúde e bem estar”. Como já dissemos, tais números não dizem muito por si mesmos, mas farão mais sentido quando expusermos a realidade de trabalho dessa categoria a partir do nosso estudo.

CÂMARA (1999) em seu artigo a respeito do “risco de acidentes entre motoristas profissionais em função de estresse e fadiga” relata que, segundo 36 motoristas entrevistados no Rio de Janeiro, os principais problemas por eles enfrentados são “*baixos salários, o tráfego, calor, ruído e os passageiros*”.

Um estudo realizado em uma empresa de ônibus urbano por MENDES (1997) em Belo Horizonte, aponta alguns problemas enfrentados pelos motoristas de ônibus coletivo urbano em Belo Horizonte. A seguir apresentamos o quadro intitulado “Resumo das principais queixas dos motoristas quanto às condições de trabalho”, no qual Mendes (1997) descreve as queixa dos motoristas pesquisados:

Variáveis físicas	<p>Ruído: Motor, campainha, passageiros, porta automática, buzinas, trânsito</p> <p>Temperatura: motor dianteiro, vedação deficiente do motor, má circulação de ar, acúmulo de passageiros, temperatura externa, queda da temperatura e madrugada.</p> <p>Iluminação: reflexos do sol, iluminação noturna</p>
Status no Trabalho	<p>Auto-imagem</p> <p>Representação social</p>
Contato humano	<p>Excesso de contatos</p> <p>Conflitos e reclamações</p> <p>Imprevistos e cobrança de autoridade do motorista</p> <p>Falhas do sistema, condições do veículo</p> <p>Passageiros idosos</p>
Responsabilidade	<p>Transporte de vidas humanas</p> <p>Cobrança social</p> <p>Prejuízos em acidentes/ multas</p>
Desafio mental	<p>Sobrecarga psíquica e cognitiva</p> <p>Ambigüidade: grau de exigência/ qualificação</p>
Conforto e higiene	<p>Inexistência/ Inadequação de instalações sanitárias</p> <p>Ausência de água potável nos pontos terminais</p> <p>Ausência de privacidade</p>
Carga de trabalho	<p>Prolongamento da jornada/ hora extra</p> <p>Horários e horários de refeições</p> <p>Pausas entre viagens</p> <p>Férias</p>
Trânsito e riscos de acidentes	<p>Concentração de veículos no centro da cidade</p> <p>Comportamento de outros motoristas</p> <p>Responsabilidade financeira pelos acidentes</p>
Assaltos	<p>Passageiros agressivos</p> <p>Risco de assaltos</p>

Os mesmos problemas foram encontrados em quase sua totalidade através de nossa observação e entrevistas realizadas com motoristas. A dificuldade em lidar com passageiros, as responsabilidades financeiras em acidentes ou multas, a necessidade de rapidez de raciocínio e tomada de decisões às vezes em situações de pouco descanso, ou o medo de assaltos continuam. Vê-se então que, oito anos depois, a realidade de trabalho desses profissionais continua muito parecida e muito penosa.

A respeito das repercussões dessas condições de trabalho na saúde mental podemos citar a fala de um motorista entrevistado na mesma pesquisa de MENDES (1997:116) quando ele diz sobre alguns colegas: “Não doidinho do tipo de passar no médico e ele comprovar que você pirou. Mas dá pra você notar uma diferença entre uma pessoa normal e certas pessoas que trabalham nisso, no ônibus...”

Já no caso dos motoristas de Transporte Rodoviário de Cargas, alguns problemas apontados por CANÇADO (1992) são a responsabilidade pela carga e o perigo de roubo da mesma, a falta de conforto para dormir na cabine dos caminhões, a alimentação inadequada, e a distância da família.

Na fala de um profissional por ela entrevistado, Cançado (1992:99) retrata a situação de trabalho percebida por ele: “Se formos voltar uns cem anos atrás, ce vê que não evoluiu nada. Era um trabalho de servidão, hoje é servidão remunerada”.

E sobre algumas características apontadas pelos próprios profissionais:

“A sociedade normalmente rejeita o caminhoneiro, ele não é bem recebido nas cidades”. (CANÇADO 1992:100).

“O motorista, não adianta se a gente começar a tratar de benzinho... Ele tem de ser tratado como ele é; o motorista é grosso, é uma profissão grossa”.(CANÇADO 1992:121).

“O caminhoneiro é taxado de mulherengo, porque ele não encontra em outras pessoas alguma coisa, um papo para preencher aquele vazio que ele está sentindo”. (CANÇADO 1992:100).

Apesar de se tratar de motoristas de transporte de carga, podemos perceber semelhanças de tais descrições com características relatadas por motoristas de ônibus coletivo. Por exemplo, o estereótipo de homens grosseiros e mulherengos é o mesmo.

Em uma pesquisa realizada em Campinas com motoristas de ônibus coletivo da região, os autores, que eram médicos da UNICAMP, encontraram alterações como lombalgia, dorsalgia, vasculopatias periféricas, dermatoses de contato, déficit auditivo e transtornos psicológicos. O principal foco do estudo, no entanto, foram as alterações cardíacas e apesar do pequeno tamanho da amostra (25 sujeitos) em 23 deles, foram encontradas tais alterações. Também o índice de alteração na pressão arterial desses profissionais foi alto e notável. Segundo os autores tais alterações não determinam, por si só, a presença de doenças cardiovasculares, mas:

“(...) indicam, antes, estados funcionais alterados, decorrentes da atividade profissional que obriga o condutor do veículo a enfrentar trânsito muitas vezes crítico, levando os passageiros a seus destinos por trajetos pré-determinados, cumprindo horários e regulamentos rígidos.” (PINHO et al, 1991).

Desde o surgimento da profissão de motorista de ônibus urbano em Belo Horizonte podemos visualizar um cenário complicado e desgastante como aponta uma reportagem antiga do jornal Diário da Tarde. Na matéria intitulada “Uma fábrica de loucos”, um psiquiatra do Departamento de trânsito da época compara o trabalho do motorista com o trabalho intelectual e diz que como este, aquele deveria trabalhar apenas seis horas por dia. E como resultado aponta:

“Em qualquer cidade do Brasil o motorista trabalha em condições desumanas de 12 a 18 horas por dia. O resultado é a exaustão e a predisposição à neurose, ao fim de três meses. Afloram os traços negativos da personalidade: agressividade, explosividade, sadismo, etc... A culpa não é dos motoristas. Quando são admitidos nas empresas, eles passam por exames médicos, psicotécnico e habilitação rigorosa. Estão em condições excelentes. Mas se desgastam no trabalho penoso e excessivo.” (Diário da Tarde, 1969).

As cargas identificadas no trabalho dos motoristas são de diversos tipos. A seguir serão apresentados alguns estudos realizados sob o ponto de vista da Ergonomia ou não, mas

que apontaram diversas cargas de trabalho sofridas por esses profissionais. Também no capítulo referente ao cotidiano do motorista de ônibus, podemos perceber as cargas que serão aqui expostas. As cargas físicas podem ser exemplificadas com o excesso de ruídos, de temperatura e a má iluminação (MENDES, 1997), (CÂMARA, 1999) ou o excesso de tempo em uma mesma posição.

Já cargas afetivas como constante perigo de assalto, relacionamento com clientes, trânsito e riscos em relação a multas e acidentes, foram identificadas em nossas observações¹. Também um artigo escrito por CÂMARA (1999) apresenta estudos que apontam para cargas afetivas no trabalho dos motoristas: “... vários exemplos europeus apresentados sugerem que motoristas profissionais estão sujeitos a um ambiente de trabalho bastante hostil, especialmente se comparados com outras categorias profissionais”.

Em relação aos desgastes psíquicos sofridos pelos motoristas temos a denúncia realizada em uma reportagem da revista Proteção em Setembro de 2001 a respeito dos motoristas na qual o autor diz que “O ambulatório médico do sindicato dos motoristas de São Paulo registrava, além dos distúrbios físicos, também outros de caráter psíquico manifestados através de depressão, síndrome do pânico e alcoolismo”. PROTEÇÃO (2001:41).

Outros desgastes por nós percebidos aparecem nos conflitos familiares, na dificuldade de descansar e nos comprometimentos psíquicos.² CÂMARA, (1999) também apresenta alguns desgastes sofridos pelos motoristas, bem como algumas de suas conseqüências:

“Como classe profissional, motoristas de ônibus e de caminhão estão sujeitos a um grande nível de estresse, que pode, a longo prazo, afetar sua saúde mental, nível de concentração e assim aumentar a probabilidade ou o risco de acidentes.” CÂMARA (1999).

¹ Ver anexo “Análise do trabalho de motoristas profissionais de ônibus coletivo urbano”, observações realizadas na disciplina “Metodologia Qualitativa I: Análise Ergonômica do Trabalho”, no Departamento de Engenharia de Produção e sob orientação dos Professores Francisco Antunes Lima e Ada Ávila Assumpção.

² Idem 1

Um estudo sobre motoristas de ônibus foi realizado na cidade de Londrina por Queiroga (1999), que especificou algumas exigências a que estão sujeitos tais profissionais. Segundo o autor, aspectos como atenção constante, precisão, autocontrole, direção defensiva, levam a um desgaste emocional excessivo, que, somados a fatores econômicos, administrativos e sociais, podem aumentar a carga de estresse no indivíduo, gerando distúrbios orgânicos. Queiroga (1999) afirma ainda que nos centros urbanos as exigências são maiores do que nas rodovias, tanto do ponto de vista emocional quanto físico.

Sobre o alcoolismo, caso fique explicitada sua relação com a carga de trabalho dos motoristas podemos considerá-lo como uma consequência silenciosa que pode vir a apresentar seus efeitos apenas após longos anos. A carga de trabalho dos motoristas já apresentou algumas consequências negativas, como aquelas citadas acima. Investigamos, portanto, agora outras consequências como o uso abusivo do álcool.

1.2 O motorista profissional e o Alcoolismo

Desde o início, sabíamos que o dado apresentado pela pesquisa realizada em Barbacena e citado no início deste trabalho, sobre o consumo excessivo de álcool por esta categoria profissional carecia de outras evidências e de sentidos concretos. Mas ao buscar ressonâncias de tal dado na literatura nacional e internacional encontramos estudos que apontaram os motoristas como uma categoria profissional propensa a um alto consumo de álcool em relação a outras categorias. Alguns desses dados serão expostos a seguir, embora seja sempre importante lembrar a carência de um maior respaldo científico para a questão.

Alonso-Fernandez (1977) distingue dois grupos de atividades que predisporiam o indivíduo ao consumo excessivo de álcool: trabalhos relacionados com o comércio de bebidas

alcoólicas e profissões que impõem um distanciamento periódico ou freqüente como marinheiros, viajantes e motoristas profissionais. O mesmo autor diz que, em alguns países, já está demonstrada a relação entre alcoolismo e motoristas.

Também Rodriguez-Martos (1998) aponta algumas categorias com maior incidência de bebedores abusivos na Espanha: os trabalhadores da construção civil em primeiro lugar, os de transporte e comunicações em segundo e em terceiro lugar os metalúrgicos.

Em uma pesquisa relatada por Vaissman (2004), pesquisadores da Universidade de John Hopkins, analisaram dados epidemiológicos de populações clinicamente diagnosticadas com abuso ou dependência do álcool. O objetivo dessa análise era identificar associações entre o álcool e 101 ocupações específicas, bem como fatores envolvidos na aquisição no abuso ou na dependência do álcool. Ao salientarem 10 ocupações de alto risco, foi apresentado que quatro delas estavam associadas ao setor de construção, três com o setor de transporte e as outras eram: faxineiros, serventes e mecânicos de automóveis. Assim, temos mais uma confirmação do risco de alcoolismo no setor de transporte. MANDELL (1992) *in* VAISSMAN (2004).

A respeito do consumo de álcool por motoristas, Mendes (1997) afirma em sua dissertação que:

“As condições de trabalho vivenciadas pelos motoristas refletem-se em sua saúde física, saúde mental e no seu relacionamento ‘fora do trabalho’, com familiares e amigos, podendo levar até mesmo a comportamentos auto-destrutivos e de grande risco para a sociedade como o consumo de álcool”. (MENDES 1997: 112)

Na fala de um motorista entrevistado por Mendes (1997) podemos perceber o reconhecimento do uso do álcool pela categoria, atribuído a problemas familiares ou à exigência de paciência ao longo dos anos no transporte coletivo:

“Às vezes, muitas pessoas tem problemas na família, e problemas financeiros, às vezes ele não é controlado. O problema na família, com mulher, com filho. Isso aí pode atirar alguma coisa forte

na cabeça dele, ele que leva, ah, eu vou tomar uns goles para poder esquecer. A maioria faz assim. Pode ser que acontece isso ou esse serviço nosso exige muita paciência, não agüenta muito tempo no transporte coletivo”. (MENDES 1997: 118)

Outro fato importante relatado por Mendes (1997) é a associação da bebida com uma melhor qualidade de serviço prestado por alguns motoristas:

“Para te falar a verdade, eu mesmo conheci um cara que, ele, coitado, só trabalhava chapado. O dia que ele trabalhava são, ele batia o carro. Dia que ele trabalhava meio de fogo, ele trabalhava o dia inteiro, até dobrava o serviço. Mas se ele trabalhasse são, parece que um trem limpava a mente dele e ele ficava meio bobado”. (MENDES 1997: 121)

No trabalho dos motoristas os riscos do uso do álcool somam-se ainda a outros fatores próprios de seu trabalho. Nas palavras de Rodriguez-Martos temos que:

A condução e o manejo de máquinas sob os efeitos do álcool sempre traz um risco, mas este se multiplica na presença da fadiga advinda de um turno muito longo, da sonolência no trabalho noturno (...). O mesmo cabe dizer sobre a cadeia de montagem, a temperatura excessiva ou a luminosidade excessiva (sol ou faróis de carro). Nos caminhoneiros a fadiga e o sono se somam à monotonia e a solidão da estrada como perigosos companheiros do álcool. RODRIGUEZ-MARTOS (1998)³.

Em uma reportagem sobre a prevenção do alcoolismo realizada numa empresa de ônibus de Canoas/RS, pesquisadores obtiveram um resultado surpreendente. Ao utilizarem o bafômetro (instrumento de medição do nível de álcool ingerido), a empresa percebeu que 1% dos trabalhadores havia ingerido bebida alcoólica algumas horas antes, e apresentavam resultado positivo no teste. Tais sujeitos foram submetidos, então, a um tratamento para recuperação e só depois deste, voltaram a trabalhar. Sobre os problemas causados pelo álcool que afetam o trabalho do motorista, os autores citaram *delirium tremens*, alucinações visuais e auditivas, agressividade e tendência à conduta liberada, perda da memória, perda da capacidade motora, e perda de reflexos. Não há, no entanto, nenhuma referência, em tal

³ Tradução feita pela autora. No original: *La conducción y el manejo de máquinas bajo los efectos del alcohol entraña siempre un riesgo, pero éste se multiplica en presencia de la fatiga derivada de un turno demasiado largo, de la somnolencia del trabajo nocturno... Lo mismo cabe decir de la monotonia de una cadena de montaje, de la temperatura excesiva o del deslumbramiento lumínico(sol o faros de cara). Em los camioneros, a fatiga y el sueño, se suman la monotonia y soledad de la carretera como peligrosos compañeros del alcohol.* RODRIGUEZ-MARTOS, 1998, Pg. 39.

reportagem a respeito das causas desse índice de alcoolismo e do que estaria contribuindo para isso.

Apesar dos estudos aqui apresentados não foi encontrado um que realmente apresentasse uma análise do trabalho do motorista e de sua possível atuação na gênese ou agravamento do alcoolismo. Conforme dissemos, os números e as estatísticas necessitam sempre de uma relação com a vida cotidiana e com o “drama humano”. Por isso percebemos ser necessário estabelecer a relação entre os números apresentados e o dia-a-dia desses profissionais.

CAPÍTULO II

O cotidiano do motorista de ônibus – suas alegrias e seus dilemas

Quando se pensa a respeito de um motorista de ônibus a maior parte das pessoas logo traz à mente a imagem de um homem de meia idade, uniformizado, sentado em uma poltrona diante do volante. Temos também algumas idéias de como é a vida de um motorista de ônibus ou de como é passar um dia dirigindo um coletivo urbano. Isto acontece porque todos nós, de alguma maneira, entramos em contato com este profissional. Mas tais imagens pouco nos dizem a respeito desse profissional e não nos permitem fazer muitas inferências sobre ele. De onde ele vem? Como chegou ali? Como percebe essa ocupação? Como vive?

Seja como passageiro, pedestre ou como motorista de carro particular, sempre que saímos de casa nos deparamos com um ônibus coletivo urbano. Tal contato, no entanto, apesar de diário e constante, não nos permite conhecer verdadeiramente como é a vida de um motorista dentro e fora do trabalho. Conhecemos sim alguns estereótipos que lhes são imputados, mas e a realidade? Qual é a realidade de vida desses sujeitos? Boa parte das pessoas que dirigem carro particular ou mesmo que andam de ônibus em uma cidade como Belo Horizonte possui alguma reclamação a respeito dos motoristas. Alguns nutrem até mesmo raiva em relação a esse profissional e às suas atitudes, mas não conhecem sua realidade de trabalho e nem os motivos que os levam a tomar atitudes julgadas condenáveis.

Como nosso propósito era o de ir além de julgamentos superficiais e realizar uma pesquisa científica que demonstrasse o homem por trás do estereótipo, suas razões, seus desejos e seus desafios, foi necessária e extremamente enriquecedora uma aproximação maior da realidade, do concreto, da vida dos profissionais pesquisados. Isso só seria possível estando com eles, vivendo a realidade deles e conhecendo-a mais profundamente. Ainda que

conhecêssemos apenas alguns dias do que eles vivem em toda a vida. As portas se abriram então, para a convivência com cinco motoristas de ônibus coletivo urbano nas regiões de Contagem, Santa Luzia e Belo Horizonte, sendo que todos os percursos acompanhados incluíam o centro de Belo Horizonte e alguma parte de rodovia.

Ao todo foram realizadas entrevistas com dez motoristas de sete empresas da região metropolitana de Belo Horizonte. Mas apenas cinco desses motoristas foram observados durante a execução de seu trabalho desde o início até o final de cada jornada. Após as observações eram realizadas as entrevistas nas quais aprofundávamos na compreensão do trabalho executado. Os outros cinco motoristas foram contatados através do sindicato ou de pesquisas em hospitais e com esses, apenas as entrevistas foram realizadas.

É importante lembrar que, apesar de a profissão de motorista ser até hoje tipicamente masculina, o número de mulheres que tem se inserido nela é crescente e relevante. No entanto, essas ainda são minoria e não tivemos oportunidade de entrevistar nenhuma delas.

Uma vez que queríamos e precisávamos compreender um pouco mais profundamente o cotidiano desses motoristas, não bastava passarmos ali uns minutos ou poucas horas em sua companhia. Um olhar superficial pode nos enganar muito e apesar de saber que não pudemos ainda compreender na totalidade da experiência desses trabalhadores, sabemos também que conhecemos um pouco mais sobre ela. Para isso, foi necessário o acompanhamento de, pelo menos, duas jornadas completas com cada um dos motoristas pesquisados que pertenciam a duas empresas diferentes. Em alguns casos, chegamos a observar o trabalho de um único motorista por três ou quatro dias. Isto aconteceu com aqueles que tinham mais disponibilidade e se mostraram mais acessíveis para a pesquisa. Logo após essas observações foram realizadas entrevistas que tiveram o intuito de escutar dos próprios motoristas aquilo que eles pensavam e sentiam a respeito dos acontecimentos observados.

Durante sua jornada, acompanhamos os motoristas, desde a chegada ao local de início de suas tarefas até a saída do mesmo. Isso pôde ser realizado em duas empresas da região metropolitana de Belo Horizonte. Uma delas é uma grande empresa que possui uma frota atualizada e a outra é uma empresa menor que, embora pertença a um grande grupo, possui apenas duas linhas sob sua responsabilidade. Observamos que a organização básica do trabalho nas empresas não varia muito apesar da diferença de porte entre elas. O que varia é a política de pessoal que cada uma adota, envolvendo treinamento, confiança, flexibilidade da escala, etc.

Desde o início das observações constatamos que existem inúmeras nuances envolvendo o trabalho de um motorista de coletivo urbano. Uma delas é o tipo de linha – que pode estar no grupo das “linhas de elite” ou no de periferia. O trabalho difere nas duas linhas em relação ao perfil dos passageiros sendo que nas linhas de “elite” considera-se que haja mais reclamações e maior exigência quanto ao cumprimento dos horários e a satisfação do “cliente”. Já nas linhas de periferia, os veículos costumam ser mais velhos e os motoristas reclamam mais de pessoas que andam nos ônibus sem pagar. A expressão “linha de elite”, no entanto, não se refere exclusivamente a bairros que possuem alto poder aquisitivo. Tais linhas podem ser também as que apresentam menor índice de conflitos e as que percorrem itinerários mais tranquilos, ainda que não atendam a usuários de classe econômica mais elevada.

Outra variável poderia ser quanto ao itinerário percorrido. Este pode variar entre os mais longos que determinam um número menor de viagens por dia e os mais curtos. Ou ainda os que passam pelo centro da cidade ou os que circulam apenas nos bairros. A variável escolhida como ponto de partida, no entanto, foi aquela determinada pelo horário de trabalho que os motoristas cumprem, pois assim poderíamos acompanhar o seu dia cronologicamente, sem deixar de considerar as outras variáveis que possuem também grande importância na compreensão desse trabalho.

Não poderíamos falar sobre o que o motorista faz em seu dia a dia de trabalho, sem expor um pouco o caminho que os levou até essa profissão. Isso se faz necessário, pois irá ajudar a compreender a forma como eles lidam com as adversidades da vida que escolheram para si. De início, é importante dizer que a profissão de motorista de ônibus foi não só desejada por aqueles que observamos, mas também admirada na infância. Eles a descrevem de uma forma mágica, relatando uma fantasia em torno do ato de dirigir, da tecnologia e da potência dos veículos. É comum também haver um modelo na família, seja pai, tio ou irmão, ou seja, eles já conheciam outros motoristas e isto fez com que quisessem também exercer essa ocupação.

Os motoristas com os quais conversamos, não tiveram muita oportunidade de estudar ou não aproveitaram as chances que encontraram, decidindo por uma profissão mais técnica. No entanto, não estão insatisfeitos com o que conquistaram e reconhecem que, considerando sua baixa escolaridade, conseguiram alcançar metas importantes como a casa própria, o carro, o estudo para os filhos, etc.

O caminho mais frequentemente percorrido é aquele no qual o jovem inicia como cobrador e, a partir daí, vai conquistando seu espaço na empresa. Eles começam a trabalhar dentro das empresas de transporte através dessa ocupação e podem passar ainda para a vaga de manobrista interno da garagem, que é quem faz o transporte dos veículos dentro da mesma. Uma vez dentro da empresa, os que se interessam pela profissão, aguardam uma oportunidade de tirarem a habilitação para o ônibus ou de serem convidados pela própria empresa para fazerem a “escolinha”, que os treina para a condução dos veículos.

O sentimento de afeto pela profissão é comum entre a maior parte desses motoristas que dizem gostar do que fazem e que se sentem orgulhosos. Apesar das dificuldades que serão apresentadas adiante, eles sentem carinho pela ocupação que exercem e gostariam que a

população lhes desse o mesmo valor. O salário não é objeto de reclamações e boa parte deles se diz satisfeita com o que recebe.

Após conhecer melhor e vivenciarmos um pouco da riqueza de conteúdos do trabalho dos motoristas de coletivo urbano, decidimos descrevê-la de uma forma mais organizada. Para isso, dividimos as informações em três partes: primeiramente, será apresentado um dia normal com as tarefas comuns a qualquer motorista, independentemente do tipo de horário que cumpre. Em seguida, tomaremos como base de descrição, o tipo de jornada que eles cumprem que pode variar entre “horário”, “movimento”, “folguista” e “ferista”. Essa divisão será explicitada mais à frente, quando tratarmos das “formas de organização do trabalho do motorista”. Por fim, discutiremos alguns aspectos diariamente vivenciados pelo motorista e que só puderam ser constatados no convívio com os mesmos. Isso se dará no tópico “Vivências e experiências cotidianas do motorista”.

2.1 As atividades diárias do motorista de ônibus:

Existem algumas atividades e peculiaridades do trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano que são comuns e independem da empresa e da forma de trabalho de cada um. Não importa se ele faz todas as viagens de uma só vez (“horário”) ou se volta para casa depois das duas primeiras e retorna à tarde para as outras duas viagens (“movimento”), existem elementos comuns a todos. Assim, é possível expor, em linhas gerais, como se dá o dia a dia desses profissionais.

Antes mesmo de o dia chegar, quando o céu ainda não está claro e quando a maioria das pessoas ainda dorme, tem início o dia da maior parte dos trabalhadores em coletivo

urbano de uma grande cidade. Para que a população vá ao trabalho pela manhã esses profissionais acordam ainda de madrugada e iniciam sua jornada pela cidade escura.

Ainda é noite quando eles chegam ao local de trabalho e a forma como vão até lá varia entre os que moram perto ou longe da garagem. Existe a possibilidade de utilizarem meios particulares como motos, carros ou mesmo ir a pé. Este é o caso dos que moram mais perto das garagens ou dos PCs (pontos de controle) que são os pontos finais de cada linha e é de onde partem os ônibus que já saíram da garagem. Aqueles motoristas que moram mais distante utilizam ônibus comuns ou especiais das empresas e precisam de um tempo maior de deslocamento.

Existem dois pontos importantes que pesam na hora da escolha da forma de deslocar até o local de trabalho. Um deles é a economia financeira já que eles possuem o direito de não pagarem passagem e já que existem os especiais das empresas pelos quais eles também não pagam. Outro ponto importante é a economia de tempo. Uma vez que nem sempre os horários dos ônibus coincidem com os horários de chegada do motorista, este, às vezes, chega à garagem até uma hora mais cedo do que o necessário.

A disponibilidade de tempo, seja para estar com a família, seja para descansar do trabalho é um peso a favor dos meios particulares de locomoção. Apesar do gasto com combustível e manutenção dos mesmos, eles são preferidos por proporcionarem maior conforto e flexibilidade. Outro motivo para optarem por meios particulares ocorre no caso daqueles motoristas que, por dirigirem ônibus o dia inteiro, e ficarem nervosos com os acontecimentos da jornada de trabalho, evitam, sempre que podem, o uso do coletivo urbano.

Isso fica claro no seguinte depoimento:

“Venho de ônibus, esse ano eu tô andando de ônibus ainda, pra ir pro serviço e pra voltar, no ano que vem eu não tô mais não, eu falei com minha mulher e tô juntando um dinheiro aí pra comprar uma moto pra ir pro serviço todo dia. De carro não dá porque suga muito (...). Aí eu

vou comprar uma moto pra mim ir e voltar pro serviço se Deus quiser todo dia de moto. **O ônibus é só pra mim trabalhar, larguei o ônibus na garagem não quero saber de ônibus nem pra mim ir pro serviço e nem pra voltar**". (Silas)

É um direito dos trabalhadores em transporte coletivo urbano, utilizarem o mesmo sem pagarem a passagem. Para isso, devem estar devidamente identificados pelo crachá de suas empresas e indo ou voltando do serviço. Mas, apesar de estarem em um território tão familiar e tão bem conhecido para eles como é o interior de um ônibus, eles não possuem ali, a liberdade de sentar onde desejam. Por não terem o direito de circular na parte de trás dos ônibus, eles raramente podem se assentar quando estão indo ou vindo para o trabalho e isso é um motivo de insatisfação para alguns motoristas.

Mesmo com todo o cansaço de um dia de serviço, eles precisam ficar na parte da frente dos ônibus, pois é por ela que irão descer. No caso de passarem para a parte de trás da roleta, o motorista que está dirigindo fica sujeito a ser advertido pela empresa. Como existem várias pessoas - idosos, deficientes físicos e grávidas - que também possuem o direito de descerem pela porta da frente, são raros os lugares disponíveis para que os motoristas se assentem. Nesse momento pode se manifestar a solidariedade e o companheirismo de alguns deles que se arriscam ao permitirem que os colegas fiquem na parte traseira do ônibus e se assentem.

Após o percurso até o local de trabalho, o motorista encontra outros colegas, motoristas, chefes de tráfego e cobradores, um clima bastante descontraído. Entre eles, as brincadeiras e os bate papos são constantes e é de forma alegre que costumam, então, iniciar o dia de trabalho. Esse clima de amizade se mantém durante todo o dia na maior parte das duplas de motoristas e cobradores que recorrem um ao outro como companhia para a jornada.

O motorista tem duas possibilidades de início de jornada, uma delas é ir até a garagem e levar o carro ao ponto final para começar o percurso, e outra, é iniciar já no ponto final caso o veículo no qual vai trabalhar já tenha feito algumas viagens e esteja no mesmo.

A primeira tarefa do motorista na garagem é passar pela portaria e pegar a ficha que contém o número do veículo que irá conduzir. Essa ficha contém os dados do ônibus e tem por objetivo estabelecer uma comunicação entre a garagem e o motorista a respeito de possíveis problemas ou alterações que ocorram no veículo. Tal ficha fica fixada próxima ao retrovisor interno do ônibus e só é recolhida quando o veículo retorna à garagem.

Após encontrar o veículo no qual irá trabalhar, o motorista deve obedecer alguns procedimentos técnicos antes de sair da garagem. São eles: ligar o carro e esperar que o ar do motor complete oito libras no indicador do painel, pois de outra forma o ônibus não arranca; conferir o nível de água do radiador; conferir o estado da lataria do carro; o nível de óleo do freio e do motor, o estado dos pneus, as molas, o funcionamento das luzes e campainha internas e qualquer outra irregularidade que lhe possa ser imputada como responsabilidade. Durante esses procedimentos, alguns motoristas contam com a ajuda dos cobradores que se interessam pelo funcionamento dos veículos.

Quer pegue o veículo diretamente na garagem, quer o faça nos pontos finais, é tarefa do motorista conferir o carro para assegurar-se de que está saindo sem problemas pré-existentes. Isto porque, a partir do momento em que sai da garagem ou do ponto final, a responsabilidade sobre o que acontece com o carro recai sobre ele. Este fato provoca alguma tensão já que nem sempre os motoristas têm o tempo necessário para conferir o veículo completamente, pois quando uma viagem atrasa, por exemplo, é preciso que o carro seguinte saia imediatamente para compensar o tempo na próxima viagem.

A qualidade da conferência e o tempo gasto na mesma variam entre os motoristas. Alguns são bastante metódicos e conferem todos os detalhes dos ônibus, outros conferem apenas as coisas mais importantes como óleo de freio e óleo motor, e outros ainda não conferem o veículo e confiam que os colegas estão lhe passando o carro em perfeito estado. A fala seguinte é de um motorista que confere detalhadamente, todos os dias, o veículo no qual trabalhará e que demonstrou muito medo de ser responsabilizado por algo que não cometeu. Para conferir da melhor forma possível, ele leva ao trabalho, diariamente, um pequeno martelo com o qual bate nos pneus para verificar se estão cheios e se não estão vazando ar:

“Tem que conferir bem conferido porque depois que vai pro papel tem que ter um culpado do que aconteceu”. (Carlos)

Depois de conferir o veículo, o motorista sai da garagem e o leva até o ponto final, onde pega os primeiros passageiros e inicia a primeira viagem. Todas as viagens seguintes terminarão e iniciarão no mesmo ponto. Se o início da jornada for dado no próprio PC ele chega em horário mais próximo à saída de sua primeira viagem e confere o ônibus que estava com um colega.

O motorista deve obedecer então, ao itinerário pré-estabelecido para cada linha e não pode sair do mesmo. Deve cumprir ainda o tempo de cada percurso, havendo um tempo mínimo e um tempo máximo para realizar a viagem. Eles não podem parar em pontos que não sejam de sua linha, parar fora dos pontos, seja para embarque ou para desembarque, parar longe da guia do passeio, trafegar pela pista da esquerda, entre outras. Esses atos são proibidos embora possam trazer mais agilidade ou conforto para os passageiros ou para o motorista. Tais normas podem causar alguns problemas no dia a dia do motorista pela dificuldade que encontram em cumpri-las diante das situações reais que têm de enfrentar e que são, na maioria das vezes, desconhecidas pelos que as estabelecem.

Entre cada viagem está programado um intervalo de mais ou menos 10 minutos. Este é o tempo em que o motorista pode lanchar, ir ao banheiro ou distrair um pouco com os colegas que encontra no ponto final. Caso a viagem atrase, o intervalo fica mais curto ou deixa de existir e ele precisa “chegar virando”, ou seja, iniciando imediatamente a viagem seguinte. Isso prejudica sua alimentação ou o impede de ir ao banheiro e pode causar problemas de estômago, rins, dentre outros.

Outro acontecimento comum é a empresa pedir-lhes que dêem viagens a mais do que aquelas que foram programadas. Isto acontece quando algum colega falta ou atrasa a viagem. Os motoristas escalados para dar mais uma viagem são avisados quando chegam no PC onde há sempre um despachante que é encarregado de organizar e cuidar para que os ônibus saiam nos horários determinados. Normalmente, essas viagens são pagas como horas extras ou recebem folgas compensatórias. Mas podem causar problemas em alguns casos, pois muda, de repente, o planejamento do seu dia, uma vez que o motorista pode ter outros planos ou necessitar sair no horário normal. Por outro lado, o pagamento de horas extras é visto positivamente por alguns por complementar a renda mensal.

Ao fim da jornada, o motorista preenche a ficha do ônibus na qual deve escrever qualquer alteração observada na mecânica do veículo e o entrega na garagem ou o deixa no PC, sob responsabilidade do despachante para outro colega pegar. A partir daí, o importante é descansar e passar um tempo com a família. Para os que possuem filhos pequenos, o tempo com esses é muito precioso e fortalecedor. A família parece ser um alicerce na vida desses motoristas e os ajuda a suportar melhor o cansaço do dia a dia. O tempo livre também é usado para outros trabalhos como pequenos serviços na própria casa, oficinas mecânicas caseiras, etc. A prática de esportes é bastante estimulada nas empresas e alguns motoristas são adeptos também do futebol com os amigos.

São ainda obrigações do motorista: conduzir o veículo em velocidade constante; não movimentar o veículo com as portas abertas; obedecer aos locais definidos para pontos de embarque e desembarque sem exceções; não conversar com o veículo em movimento, exceto para prestar informações; não deixar de atender, em hipótese alguma, aos sinais de parada de passageiros nos pontos.

Um hábito freqüente entre os motoristas e os cobradores após a jornada de trabalho é o de se encontrarem em bares. Todas as garagens visitadas possuem pelo menos um bar bastante próximo que é freqüentado pelos empregados da empresa. Ali se encontram principalmente motoristas e cobradores que vão para jogar sinuca, conversar sobre as experiências vividas no dia de trabalho, beber (geralmente bebidas alcoólicas como cerveja e cachaça) e comer alguma coisa antes de irem para casa. Tais bares estão sempre cheios e freqüenta-los faz parte dos hábitos de boa parte dos motoristas. Isto pode proporcionar momentos de relaxamento após o desgaste da jornada de trabalho, mas também pode causar problemas para aqueles que perdem o controle sobre o uso da bebida, tornando-se alcoolistas, conforme veremos mais adiante.

2.2 As formas de organização do trabalho do motorista:

Existem basicamente quatro formas de organização do trabalho de motorista em uma empresa de ônibus coletivo urbano: “folguista”, “movimento”, “horário” e “ferista”. Trataremos principalmente das três primeiras já que nenhum motorista “ferista” foi acompanhado na pesquisa. A decisão final sobre a alocação dos motoristas é sempre da empresa, dos chefes de tráfego, que coordenam todas as viagens, ou seja, que determinam quem irá utilizar cada veículo e dentro de qual itinerário. Mas cada motorista possui suas preferências pessoais a respeito dos horários ou das linhas e isso é, na medida do possível,

respeitado. Tais preferências são decorrentes de vários fatores pessoais como a distância de sua casa até a garagem e, portanto, o tempo gasto em deslocamento, a estrutura e o funcionamento da família, e os próprios hábitos de alimentação e de sono.

Os chefes de tráfego são aqueles que coordenam o trabalho a partir da garagem. Eles são os responsáveis pela escala de horários e isso lhes dá o poder de atender ou não às necessidades dos motoristas. No caso, por exemplo, de um motorista precisar faltar para ir ao médico ou precisar trocar de horário por causa de algum compromisso é com a compreensão e com o trabalho dos chefes de tráfego que eles precisam contar. Essa é, portanto, uma posição bastante importante no dia a dia do motorista. Em geral, os chefes de tráfego tentam atender às solicitações dos motoristas, mas isso nem sempre é possível dada a complexidade do quadro de horários e da disponibilidade de cada motorista, respeitando seu tempo de descanso.

Já no ponto final, quem direciona os motoristas são os despachantes. No caso, por exemplo, de um motorista não aparecer para o trabalho ou de acontecer qualquer imprevisto é ele quem resolve. É ele também quem solicita as viagens extras e o preenchimento de alguma falha na escala. Esse profissional também gerencia os horários e cobra o cumprimento dos mesmos.

➤ “Horário”

O motorista que faz o chamado “horário, é aquele que cumpre as seis horas e quarenta minutos de trabalho (mais as possíveis horas extras) de forma corrida no dia, ou seja, trabalha toda a jornada de uma vez. Ele possui um horário fixo de chegada todos os dias e fica até o fim da jornada. Dessa forma, diminui o tempo de deslocamento, já que ele precisa ir para a empresa apenas uma vez no dia. Isto se torna mais relevante no caso dos que moram longe do

local de início da viagem pois, para estes, o tempo gasto na ida e na volta do trabalho poderia ser melhor aproveitado no seu descanso ou no convívio com a família.

O motorista pega o ônibus na garagem ou no Ponto Final chamado por eles de PC. Confere o ônibus como já foi descrito e sai para a primeira viagem sempre voltando pra o PC, de onde sai mais duas ou três vezes. As viagens são seguidas e possuem um pequeno intervalo de mais ou menos 10 minutos durante os quais o motorista pode se alimentar ou ir ao banheiro, ou mesmo ficar no PC conversando com colegas, cobradores ou com o despachante até sair para a próxima viagem. Ao fim da jornada, ele entrega o ônibus na garagem ou no próprio PC para um responsável. Em seguida vai embora e só retorna ao trabalho no dia seguinte.

Um dos problemas que um motorista que faz o “horário” pode sofrer é que o tempo de trabalho pode englobar a hora de almoço ou começar pouco antes dela, interferindo no horário e na qualidade de suas refeições. A alimentação do motorista nesse intervalo de seis horas dependerá do tempo de rendimento de cada viagem. Desde que não haja atraso, ele tem alguns minutos para fazer geralmente um lanche ou ir ao banheiro. Este lanche é realizado em padarias, mercados ou mesmo bares que geralmente existem perto de cada PC e é feito de forma rápida já que o intervalo entre uma viagem e outra é curto. Os salgados, pães com salame e um cafezinho são parte constante do cardápio deles. Acontece freqüentemente de os motoristas saírem para a próxima viagem terminando de comer o lanche no volante. A sua alimentação durante o serviço é bastante precária e irregular, podendo prejudicar a saúde.

Há casos em que tais lanches são tudo o que eles comem durante o dia, sendo que só terão uma refeição mais consistente no jantar. Trata-se, portanto, de sete horas ou, às vezes, até mais de trabalho sem uma refeição substancial, o que pode acabar, ao longo de anos, ocasionando problemas gástricos, muito comuns na categoria. A conversa com os colegas ou

com os trabalhadores dos estabelecimentos onde comem fica sempre pela metade e será completada quando ele retornar.

É difícil também ingerir líquidos mais frequentemente, uma vez que o motorista fica pelo menos 50 minutos sem poder ir ao banheiro, que é o tempo mínimo para completar uma viagem. Dessa forma, eles evitam tomar muita água no trabalho já que ficarão muito tempo sem poder ir ao banheiro. Isto significa que, na prática, a ingestão de líquidos é programada em função da duração das viagens. No caso das viagens mais longas, como as que duram até duas horas entre a ida e a volta, fica difícil beber água com frequência.

Outro fato comum é a extensão dessa jornada que tem como base seis horas e quarenta minutos de trabalho, mas que normalmente se estende para oito ou até dez horas em casos como quando há a falta de um ou mais colegas. O dinheiro decorrente dessas horas extras é importante para alguns deles e é bem vindo, mas eles temem os problemas na coluna, rins, estômago, ou mesmo problemas mentais advindos da extensão das jornadas. No caso de quem está no regime do “horário” o quadro é mais problemático, pois o trabalho, dure quantas horas durar é realizado direto, sem grandes intervalos. Tal questão será tratada com maiores detalhes mais adiante.

Por outro lado, existe a vantagem de que ele não vai trabalhar todo o tempo em horário de pico de trânsito como ocorre com os motoristas que fazem “movimento”, pois parte de sua jornada se dá no intervalo entre os picos. Isto aumenta os intervalos entre as viagens, pois diminui a chance de atraso. Outra vantagem desse tipo de organização é que uma vez que o motorista faz seis horas de uma só vez, ele deve deslocar apenas uma vez de sua casa até a garagem, o que, em alguns casos, amplia consideravelmente o tempo para descanso.

As folgas de quem faz “horário” ocorrem uma vez por semana e não são em dias fixos. Elas vão seguindo os dias da semana. Se a folga ocorrer na segunda feira, na semana seguinte

ela vai cair em uma terça-feira e assim por diante. Isso prejudica em boa parte a vida social dos motoristas, mas nem todos se queixam desse fato.

➤ “Movimento”

Outra forma de trabalho é a do motorista que faz o chamado “movimento” cobrindo os horários de maior número de passageiros. Ele chega na empresa de manhã, por volta de 5:00 e trabalha por mais ou menos três horas, vai embora e volta à tarde para fazer o “movimento” da tarde que inicia por volta de 17:00, quando ele trabalha as três horas restantes da jornada.

O motorista que prefere esse esquema de trabalho, normalmente o faz pela possibilidade de conviver mais com a família durante o dia já que volta para casa pela manhã e sai de novo à tarde. Ele também tem maior possibilidade de se dedicar a outras atividades diurnas como alguns trabalhos domésticos – que podem variar desde mecânica com o próprio carro até a construção da própria casa. Alguns motoristas que fazem “movimento” também utilizam o intervalo entre as duas etapas do trabalho para descansar e resolver questões no comércio ou nos bancos. No entanto, o fato de preferir este ou aquele regime de trabalho não determina sua alocação no mesmo, uma vez que são os chefes de tráfego quem definem o horário de cada motorista. Ainda que alguns respeitem a preferência dos motoristas, nem sempre conseguem atender a todos.

Por outro lado, o motorista que trabalha em regime de “movimento” trafega apenas em horários de pico e, portanto, nas horas mais confusas e perigosas do trânsito. São mais passageiros por viagem, mais carros e mais pedestres nas ruas, o que exige um pouco mais de atenção.

O fato de andar com o carro bem cheio também é comum nesses horários, mas isso não costuma causar desconforto aos motoristas, pelo contrário, carro cheio é motivo de

satisfação pra eles, pois cumpre o sentido do transporte coletivo que é levar as pessoas ao lugar que elas desejam e também pelo fato de ser um meio de distração. Mesmo com a possibilidade de haver alguns problemas como discussões entre passageiros ou dificuldade de ver o retrovisor ou a parte traseira do ônibus eles parecem preferir que o carro esteja cheio de passageiros:

“Acho chique pra caramba, o ônibus cheio e tal. E distrai a gente também, sabe que distrai, né? Ônibus cheio. E vazio também não tem nada pra você ver, você vai ver banco? Não tem ninguém pra você olhar”. (Jonas)

“Você me perguntou se eu gostava de andar com o ônibus cheio. Pôxa, o objetivo do coletivo é carregar passageiro, então, o bonito é você transportar o passageiro, entrar o dinheiro que você tá recebendo daquilo ali”. (Carlos)

As conseqüências decorrentes do ônibus cheio serão melhor discutidas adiante. Mas é importante salientar, ainda que de passagem, que apesar de vários dos motoristas entrevistados terem expressado a preferência por rodar com muitos passageiros, existem dificuldades causadas por este fato que podem prejudicar o bem estar desse trabalhador.

Outro fator referente ao movimento é o fato de ser menor o intervalo entre a última jornada de um dia e a primeira jornada do dia seguinte, o que diminui um pouco o tempo de descanso durante a noite. Na maior parte dos casos o motorista sai do serviço por volta de 20:00, 21:00, chega em casa, toma um banho, às vezes, janta e vai dormir. Ele acorda no outro dia ainda de madrugada, entre 3:00, 4:00 da manhã e levanta para retornar ao trabalho. Para aqueles que moram longe da garagem e que precisam de maior tempo nesse percurso, o tempo de repouso é diminuído e faz-se necessário então um período de descanso durante o dia no intervalo entre as viagens da manhã e as da tarde.

Tanto o “movimento” quanto o “horário” permitem ao motorista estabelecer uma relação com os passageiros mais freqüentes, isto é, aqueles que pegam o ônibus no mesmo horário todos os dias. Isto é percebido por eles como um aspecto agradável do horário, além

de trazer certa tranquilidade por conhecerem melhor as pessoas. Permite também que eles conheçam melhor o itinerário, os problemas e as facilidades do percurso.

O esperado dia de folga do motorista que faz “movimento” é fixo e ocorre, geralmente, no fim de semana já que nesse período o número de passageiros para o “movimento” é bem menor do que de segunda-feira a sexta-feira. Alguns motoristas escolhem trabalhar no “movimento” por causa dessa folga no fim de semana que percebem como vantajosa por possibilitar maior facilidade de encontros sociais, bem como frequentar a igreja ou apenas ter mais tempo com a família e com os amigos.

➤ “Folguista”

Uma terceira forma de organização do trabalho do motorista de coletivo urbano é a do chamado “folguista”, ou seja, é o motorista que cobre os dias de folga dos colegas. Com esse tipo de organização, o trabalho se torna bastante variável, pois cada dia o “folguista” substitui um motorista diferente em um horário diferente, ou seja, ele não tem horário e nem itinerário fixos de trabalho ou mesmo um dia fixo de folga.

Dessa forma, o trabalho se torna mais impessoal, pois não é possível estabelecer relações com os passageiros ou mesmo conhecê-los já que a cada dia o motorista está em um horário e em uma linha diferente.

Outro complicador desse tipo de organização do trabalho é a dificuldade que o motorista enfrenta para conhecer todos os pontos ou mesmo lembrar-se do itinerário exato de cada linha. Mas este problema ocorre mais em empresas que possuem um grande número de linhas e uma forma de amenizá-lo é através da ajuda do cobrador quando este pertence à linha. O fornecimento de informações para os passageiros sobre o trajeto do ônibus ou os pontos mais indicados também fica dificultado por falta de conhecimento pleno destes.

Podemos perceber tal dificuldade na fala desse motorista que estava trabalhando no regime de “folguista”:

“Porque quando você fica fixo numa linha você pega todos os pontos porque o usuário, ele tem todos aqueles pontos, quando não é uma igreja é uma praça, quando não é uma praça é uma rua que tem aquele movimento contínuo. Então até você também já sabe.” (Carlos)

O fato de que nesse esquema de trabalho o motorista faz cada dia um horário diferente possibilita a ocorrência de situações nas quais o tempo de descanso é bastante curto entre um dia e outro. Ele corre o risco de deixar a garagem bem tarde e ter que voltar bem cedo no outro dia. Dessa forma, ele não terá o tempo necessário para descanso e recuperação, conforme fica claro no depoimento abaixo:

“É porque a gente que mora afastado da garagem, ô Patrícia, ter um horário fixo é melhor. Porque eu perco quatro horas no percurso, né? É duas horas pra vir e duas horas pra voltar.” (Carlos)

A programação de trabalho do motorista “folguista” também costuma ser diária o que impede um planejamento de seu tempo e de seu descanso, pois só fica sabendo em que horário vai trabalhar no dia anterior e não possui muitas formas de negociação quanto a isso. Nesse caso, o dia de folga varia muito e pode ocorrer tanto durante a semana quanto no fim dela. A folga também pode variar por dia da semana como no caso de quem faz o “horário”. Uma semana na segunda-feira, outra na terça-feira e assim sucessivamente.

➤ “Ferista”

O “ferista” é aquele motorista que cobre as férias dos colegas. Assim como no caso do “folguista” ele não possui um horário e um itinerário fixos em longo prazo. Normalmente, ele pega uma linha por mês e cumpre o horário do colega que está substituindo. Seu cotidiano de trabalho varia, então, em cada mês de acordo com o esquema ao qual pertencia o motorista que está de férias.

Neste caso, quando o motorista está se acostumando à linha e aos passageiros, é trocado de horário e de itinerário. Isso o impede, assim como no caso do “folguista”, de estabelecer relação com os passageiros ou habituar-se ao itinerário.

2.3 Vivências e Experiências cotidianas do motorista

2.3.1 Relacionamento com passageiros

Quanto ao relacionamento com os passageiros as opiniões variam de acordo com suas experiências e com sua forma de lidar com os mesmos. Existem aqueles que fazem questão de cordialidade e até mesmo estabelecem amizades com os passageiros e existem aqueles que preferem nem olhar no rosto de quem entra no ônibus. Mas o passageiro é sempre considerado o cliente da empresa e satisfazê-los é intenção dos motoristas como mostra a fala seguinte:

“A minha maior satisfação no coletivo é essa. É a razão. Você me perguntou se eu gostava de andar com o ônibus cheio. Pôxa, o objetivo do coletivo é carregar passageiro, então o bonito é você transportar o passageiro, entrar o dinheiro que você tá recebendo daquilo ali... O seu salário sai é do bolso deles. Agora você já imaginou, você fica pra lá e pra cá, eu me sinto assim, eu, né? Você pega o carro vazio e vai lá na cidade, você se sente, parece que você se sente rejeitado. Então, o carro tá ali pra você carregar o passageiro. Aquele passageiro que dá sinal, vai pagar a passagem e vai até onde ele precisa ir, mesmo que ele não vai te agradecer, eles tinham que agradecer pelo transporte seguro, mas...” (Carlos)

O fato de gostar do ônibus cheio, no entanto, não significa que esta situação deixe de ser desgastante mental e fisicamente. Existe a satisfação com o fato de entrar o dinheiro do qual recebem seu salário ou ainda de terem com quem conversar durante a viagem. Mas o desgaste sofrido com os fatores advindos do excesso de passageiros é maior do que nas viagens mais vazias, pois exige que o motorista pare o ônibus mais vezes para embarque e desembarque e o simples ato de parar no ponto e sair deste exige uma série de procedimentos que lhe demandam mais atenção e mais esforço. Há ainda a possibilidade de maior ocorrência

de conflitos com os passageiros ou entre eles, bem como a dificuldade de visibilidade causada pela aglomeração de pessoas na parte dianteira do veículo, ou ainda a maior facilidade de saída dos chamados “caronas”. Isso gera um cansaço maior ao final do dia e um maior desgaste tanto físico quanto mental, até mesmo entre aqueles que dizem preferir o ônibus cheio.

O relacionamento com os passageiros pode ser agradável ou não. Existe a possibilidade de fazer amizade com os passageiros mais assíduos e isto é agradável para a maior parte dos trabalhadores entrevistados que passam a ter companhia durante as viagens. A conversa e a brincadeira com esses passageiros fazem parte de seu dia a dia e também de sua satisfação. Por este motivo, é interessante para os motoristas que gostam de fazer amizade, manter o mesmo horário e mesma linha por já conhecerem as pessoas e por já haverem estabelecido um relacionamento amistoso com elas. Esses passageiros sentem falta dos motoristas quando mudam de horário ou recebem folga e logo que têm oportunidade perguntam por eles aos outros motoristas e reclamam sua falta.

Por outro lado, existem motoristas que evitam qualquer tipo de envolvimento com passageiros. Alguns preferem, por exemplo, virar o rosto para a janela do ônibus enquanto entram os passageiros para não precisar cumprimentá-los ou conversar com eles. Outros simplesmente cumprimentam, mas não se dispõem a conversar. É interessante apontar que um dos motoristas entrevistados que chegou a relatar que vira o rosto para não ver os passageiros ressaltou as atitudes hostis dos passageiros como reclamar do atraso, ou da parada longe do ponto, etc.:

“O usuário tá pagando a passagem, eles têm direito de reclamar o que for, e nós tem que ouvir e ficar calado.” (Carlos)

“Tem certos tipos de passageiro que eu vou falar com você: é doído, a mesma coisa que ele faz, ele te dá sinal fora do ponto, aí você pára pra ele fora do ponto, aí ele entra assim, aí motorista, muito obrigado ou se não ele usa até aquele termo, o sr é sangue bão. E quando

ele dá sinal lá atrás pra descer sendo o mesmo passageiro, você passar meio metro às vezes do ponto, ele te xinga lá atrás com a cara totalmente diferente. Ô motorista você não tá vendo o ponto aí não? Você não enxerga não? Entendeu? Eu dei campainha você não escuta não? Entendeu? Eles fazem isso e a gente, às vezes, pra não criar problema, tumulto com o passageiro, porque, às vezes, é aquele horário que você passa todo dia, praticamente 90% é os mesmo passageiro que vai com você de manhã, que volta com você do horário de serviço, pra você não criar um clima ruim entre você e o passageiro, você finge que não escuta, faz vista grossa, não ouve, não tá nem aí. Quando ele entra no carro, em vez de você cumprimentar, você sabe como é que é a pessoa você passa a virar pro espelho, finge que você tá olhando o retrovisor, entendeu? Não dá muita idéia.” (Silas.)

Alguns dos motoristas entrevistados que relataram esse estado de irritabilidade em relação aos passageiros já haviam sido ou ainda estavam afastados por “estresse”⁴. Este tipo de internação ou de afastamento é um fato bastante comum entre os motoristas e é motivo de preocupação por parte das empresas, do sindicato e dos próprios trabalhadores da área. Tal irritação pode ser demonstrada através do depoimento de um dos motoristas entrevistados que se encontra afastado pelo INSS há um ano:

“Não é que não gosto de dirigir. Não gosto de ter que lidar com pessoas (passageiros) que nos chamam de sem educação a todo momento e a toda hora. Todo momento, sem educação, sem educação e sem educação, todo momento, mas na verdade, no fundo no fundo, se eu tivesse uma câmara escondida hoje, se eu tivesse um gravador pra provar isso eu conseguiria provar que 80% da falta de educação não parte dos motoristas e sim do usuário.” (Wagner)

Esse relacionamento com os passageiros sofre influência do tipo de política adotado pela empresa para com o empregado. Uma vez que a empresa dá sempre razão ao passageiro em detrimento das razões do motorista, este se sente desvalorizado. O passageiro pode passar a ser visto como uma espécie de vilão que a qualquer momento vai denunciá-lo à empresa que o punirá arbitrariamente.

“Porque às vezes você espera um passageiro, por exemplo, que retardou o embarque dele e ao entrar dentro do ônibus ele ainda olha pra você e a gente, nós como ser humano a gente tem esse poder de saber se a pessoa tá olhando pra você com bom olhar ou não. Ele olha pra você praticamente ainda querendo te xingar, tá certo? E você não pode nem olhar pra

⁴ Não entraremos aqui na questão da concepção da palavra “estresse” que está definido, na literatura científica sobre o tema, de forma demasiadamente prolixa e confusa. Dentro de nossos interesses na presente pesquisa, é importante apenas saber que esses motoristas afastados por “estresse” demonstraram um estado mental extremamente nervoso e irritado, chegando a serem agressivos com passageiros, policiais ou com a família e tendo sido, em alguns casos, internados em clínicas psiquiátricas e afastados por esse motivo.

ele com a cara mais ou menos esquisita porque ele já vai te questionar o que você tá fazendo e se você retribuir ele na mesma altura, você tá errado". (Wagner)

Em pesquisa realizada no ano de 1996 sobre as formas de manifestação e regulação dos conflitos em empresas de transporte coletivo urbano em Belo Horizonte, WATANABE (1996) expõe a tensão existente entre motorista e passageiro como um reflexo da tensão capital X trabalho, sendo que, o motorista estaria no meio dessa tensão. Segundo a autora, de um lado, se encontram os usuários que pressionam para o cumprimento das normas e para o seu melhor atendimento, sendo estes apoiados e defendidos pelas empresas que buscam a satisfação do "cliente". Do outro, encontram-se os motoristas que precisam, em primeiro lugar, tentar amenizar essa pressão dos usuários, fazendo com que sejam atendidos irrepreensivelmente. Caso não consigam tal tarefa acabam sofrendo as conseqüências dessa tensão tentando fazer com que tanto a empresa quanto o usuário estejam satisfeitos, e só assim ele pode se ver livre das sanções como advertências, multas, reclamações de usuários, etc.

Por outro lado, houve outro motorista entrevistado, para o qual uma de suas maiores realizações durante um dia de trabalho é receber um elogio vindo de um passageiro. Esse trabalhador estabeleceu amizades com os passageiros habituais de seu horário e transformou suas longas viagens em divertidos bate papos com seus "amigos" que vão desde jovens adolescentes a senhoras de idade aos quais ele trata com o mesmo carinho e com a mesma consideração. Para esse profissional, desagradar um passageiro é algo muito incômodo e a satisfação dos mesmos é essencial.

Ele relata ainda a lembrança de um passageiro que rodou com ele durante dois anos e nunca o olhou no rosto ou lhe deu um "bom dia". E diz que isto o deixava um pouco chateado, pois ele não entendia essa atitude dizendo que, para o motorista, as amizades estabelecidas no ônibus acabam se tornando sua "segunda família". Ele deixa claro como esse tipo de atitude o afeta:

“Pode ter 100 passageiros que conversam, que te elogia, mas se tiver aquele que não fala um ‘a’, não te dá um bom dia, passa direto, aí já te incomoda, né? Ele é o que mais aparece”. (Anderson)

Outra reclamação recorrente em relação aos passageiros trata dos idosos. A dificuldade em ter paciência com estes que precisam de mais tempo para subir e descer nos ônibus ou que causam discussões pelo fato de terem a preferência nos assentos dianteiros, é freqüente e causa irritação em boa parte dos motoristas entrevistados. A fala seguinte é de um motorista que chega a atribuir aos idosos parte da causa dos freqüentes afastamentos na categoria:

“Você sabe porque o motorista afasta? É de ficar carregando idoso demais, porque tem uns idosos que eles vai até comprar um palito de fósforo, eles vão de ônibus. Aí estressa muito o pessoal, entendeu?” (Ivan).

“Porque costuma ter muito idoso na frente, começa um questionar a idade do outro. Você vê que ele tá perguntando com a intenção de se for mais novo que ele, dar o lugar pra ele. Mas tudo idoso, entendeu?” (Moisés)

Um fator que pode confirmar e reforçar a expressão do desgaste sofrido pelos motoristas no contato com os passageiros é o depoimento de um deles que aponta os dias de maior movimento como os dias mais pesados de trabalho. É interessante ainda ressaltar o fato de que é nesses dias que tal motorista relata a necessidade de ir para os bares próximos da garagem e, juntamente com os colegas, conversar sobre o dia de trabalho e fazer uso de bebidas alcoólicas para relaxar. Quando perguntado a respeito de quais os dias em que ele e seus colegas se encontravam no bar, a resposta foi:

“É só mesmo os dias mais pesados, dia de segunda feira é o dia que a gente carrega mais pessoal nervoso, pessoal tá agitado, (...), pessoal tá nervoso, tá agitado é os pessoal, os idosos, os pessoal deficiente, pessoal que tá doente, né?” (Jonas)

Outra estratégia utilizada por eles para evitar o conflito com os passageiros é a já relatada anteriormente de virar o rosto para a janela. Alguns motoristas preferem não olhar para os passageiros que entram para não ver as expressões de reprovação ou de indiferença em relação à sua presença. Tal estratégia reflete a constante tensão sob a qual vivem os

motoristas que percebem os passageiros como ameaças à sua segurança no trabalho já que têm o poder de agir contra eles nas empresas.

2.3.2 Os assaltos

Um perigo constante e bastante temido pelos motoristas de ônibus são os assaltos. Este medo é justificado e compreendido pelo número crescente de casos ocorridos na região metropolitana de Belo Horizonte e a situação torna-se pior nas linhas que fazem o transporte na periferia por passarem por áreas mais isoladas e perigosas. O assunto é constante entre eles, pois quase todos já foram assaltados mais de uma vez e os poucos que nunca viveram tal experiência ouvem vários casos relatados pelos colegas, alguns deles com terror e conseqüências traumáticas. Os assaltos geralmente são realizados com armas de fogo e é o motorista que quase sempre se torna o alvo, pois é a ele que os assaltantes ameaçam para que o cobrador entregue o dinheiro.

Apesar de estar em situação de risco em relação à própria vida, o motorista se preocupa ainda com a vida e com os bens dos passageiros durante um assalto, já que os assaltantes, pela dificuldade de arrombar o cofre dos ônibus, se dirigem muitas vezes aos passageiros, levando carteiras, bolsas e celulares.

O medo de serem assaltados coloca muitos deles em situações dissonantes. Boa parte já estabeleceu uma espécie de estereótipo do assaltante, fruto de experiências pessoais e de colegas. Seja pelas vestimentas, seja pelo lugar ou horário em que se encontram, os motoristas tentam identificar aqueles passageiros que, na realidade, seriam assaltantes. Mas eles se vêem diante de uma situação delicada, pois devem decidir se irão parar ou não para aquele possível “assaltante”. O risco de não parar o ônibus para o suspeito é que a pessoa telefone para a garagem e relate ter sido deixada no ponto, o que pode acarretar conseqüências tais como advertências ou outros problemas para o motorista na empresa. Caso não queira correr esse

risco, o motorista precisa parar para o “suspeito” podendo ser assaltado e colocar a própria vida e a de outros em perigo. O depoimento a seguir expressa o dilema enfrentado por ele no momento em que precisa tomar uma decisão que pode arriscar sua vida e a de outras pessoas:

“Porque à noite, escureceu, todo mundo que dá sinal de bonezinho pra gente é ladrão, entendeu? Bermuda, então, a gente prefere até tomar uma multa e não parar, conforme o lugar, né? Lá pra cá tem certos pontos lá que se tiver de bermuda e bonezinho, esse ficou pra trás, porque é o ladrão escrito, não carrega estrela na testa, mas é ele. É, é uma opção, a gente arrisca ter alguém do DER dentro do ônibus, né e fazer uma notificação, como é que você vai provar que não errou, né? Vai que ele não era ladrão, ou que era. É aquele detalhe, na dúvida não ultrapasse, ou na dúvida não pare, né?” (Moisés)

Mas o risco não acaba no momento do assalto, pois quando a polícia prende os assaltantes, precisa do depoimento e do reconhecimento do motorista. Isto gera o medo de que, por vingança, ele seja vítima de represálias, pois nem sempre a empresa troca o motorista de linha e este passa a ser visado e, às vezes, ameaçado de morte:

“O ladrão tá muito ousado, entendeu? Às vezes, a pessoa acaba de te assaltar e a polícia chega e prende ele, você como trabalha naquela linha, a empresa tem poucas linhas, e ele leva você pra reconhecer o ladrão, você não pode falar que é ele. Entendeu? Você não pode falar que é ele porque a gente que tá sentado no volante, a gente é alvo fixo, todo dia naquele horário” (Silas)

No momento de um assalto, a atitude dos motoristas é, geralmente, a de fazer a vontade do assaltante. Não faltam casos de agressão física e psicológica aos motoristas e aos cobradores e, por isto, alguns motoristas orientam seus cobradores a não reagirem e a entregarem o dinheiro sem reservas para que não haja maiores problemas:

“Agora, só que eu falo com os cobradores, eu aviso pra eles: quando apontar a arma e pedir dinheiro, o que tiver no bolso entrega. Pára de ficar fazendo folhinha (contando dinheiro) em sinal e bater boca com eles.” (Carlos)

O procedimento exigido pela maior parte das empresas é de que, após o assalto, o motorista comunique a ela e se dirija a uma delegacia para fazer a ocorrência. No caso do roubo ser inferior à quantia estipulada pela empresa (geralmente entre 30,00 ou 40,00), essa quantia não é exigida do cobrador, mas quando se trata de um valor maior, ele precisa

ressarcir a empresa já que não deveria circular com este dinheiro nas mãos. Isso porque ele deve colocá-lo no cofre do veículo sempre que ultrapassar essa quantia, permanecendo apenas com ela para efetuar os trocos. Em relação ao boletim de ocorrência do assalto, algumas empresas o consideram ineficaz e preferem que o motorista e o cobrador não o realizem quando o valor é inferior à quantia estipulada, isso por considerarem mais importante gastar este tempo com a realização das próximas viagens.

O medo dos motoristas em relação aos assaltos é praticamente unânime. Entre aqueles que já passaram por situações mais traumáticas ou de maiores riscos podemos encontrar um sentimento de insegurança e de desconfiança em relação aos passageiros que pode crescer e se tornar incontrolável. Durante a pesquisa analisamos alguns prontuários de motoristas em um hospital psiquiátrico, e frases recorrentemente encontradas são aquelas que remetem às marcas deixadas pelos assaltos sofridos. É muito significativa nestes prontuários, a frequência de frases como: “motorista com medo de tudo após assaltos”, “motorista com medo de passageiros após assaltos”. Podemos perceber então, que além dos efeitos imediatos sobre a saúde física que um assalto pode acarretar. Existem aqueles a longo ou médio prazo, que este estado de constante insegurança e medo pode causar sobre a saúde mental desses trabalhadores.

Histórias como a de um cobrador que foi esfaqueado covardemente durante um assalto sob os olhares do motorista são bastante divulgadas entre eles e causam temor mais visível entre as mulheres, sejam motoristas ou cobradoras. Os motoristas sentem-se, então, inseguros pela falta de segurança, principalmente nas vias menos movimentadas como as rodovias mais distantes da cidade.

2.3.3 As multas

Além de todos os fatores que já foram expostos, um outro problema no dia a dia dos motoristas são as multas que têm se agravado, uma vez que o controle se torna cada vez mais forte e intenso. Eles são multados pelo excesso de velocidade, paradas para embarque ou desembarque fora do ponto, avanço de sinal, trafegar na pista da esquerda, etc. As multas são emitidas por agentes da BHTrans ou do DER – no caso dos itinerários que incluem rodovias. Esses agentes são autorizados a emitir tais multas e ficam pelas ruas ou mesmo dentro dos ônibus, sem se identificarem de forma a flagrar os motoristas a qualquer momento sem que eles saibam de sua presença.

Esse controle permanente e não identificado é motivo de muita apreensão, pois em alguns momentos o motorista vê a necessidade de quebrar alguma regra para que não ocorra um acidente. Como exemplo, temos uma situação na qual o motorista atravessou um sinal vermelho pois estava numa descida e o ônibus que vinha atrás estava em alta velocidade. O motorista julgou que ele não conseguiria fazer a parada em tão pouco tempo e espaço e decidiu atravessar o sinal que acabara de ficar vermelho para evitar um possível acidente.

Nos casos dessas multas, o pagamento é feito pelo próprio motorista com o argumento de que a regra foi infringida por ele. Algumas infrações são “perdoadas” pelos fiscais, como rodar na pista da esquerda em algumas vias, mas quanto às outras, a multa é emitida e cobrada do motorista.

Outro motivo de apreensão concerne à possibilidade, de acordo com o novo código de trânsito, de esses motoristas perderem a licença para dirigir, já que a cada infração cometida são registrados alguns pontos na sua carteira de habilitação e caso atinja um determinado valor, poderá ser suspensa por alguns dias ou detida até que o motorista realize novos exames de habilitação. Tal temor é relatado na seguinte fala:

“Pressiona demais, toda hora que você tá ali, que você vê que tá prestes a acontecer alguma coisa você fica pensando: ‘meu Deus do céu, se eu perder minha carteira eu perdi a força dos braços pra trabalhar porque eu não sei fazer nada’”. (Silas)

No caso dessas irregularidades serem flagradas apenas por fiscais das empresas, o procedimento e a punição são outros e serão explicitados mais à frente.

Situações de possíveis multas podem trazer ao motorista um conflito em relação a qual atitude tomar. Ao mesmo tempo em que ele não pode parar para um passageiro que esteja fora do ponto de ônibus, alguns se sentem mal em deixar, por exemplo, mulheres com crianças, ou idosos que peçam para entrar em um sinal no qual estejam parados.

“Eu me ponho no lugar deles porque você ficar pra trás, esperar outro carro, não sabe se o carro vem cheio...” (Moisés)

Mas ainda que seja uma escolha do motorista, ele sente a necessidade de reconhecimento pelo risco que corre:

“Uma coisa que eu faço questão é quando pega fora do ponto a pessoa agradecer. Isso eu faço questão. Entendeu? Porque eu acho assim, eu tô quebrando o galho né? Tô arriscando tomar uma multa e a pessoa entra, acha que é obrigação minha, quando a pessoa não agradece, eu falo: ‘muito obrigado’. Entendeu?” (Moisés)

Os efeitos das multas sobre a saúde mental do motorista também são visíveis, uma vez que são motivos de uma revolta que pode incomodá-los por longo tempo. E o acúmulo de todas essas insatisfações cotidianas pode contribuir também para o adoecimento, como veremos no fechamento deste capítulo. Como exemplo disso podemos ler as palavras de um motorista que fala inconformado de uma multa que lhe foi cobrada e já havia sido paga há mais de um ano:

“Paguei a multa, foi descontado os pontos na minha carteira, e não concordo até hoje. Pra mim não passa de uma arbitrariedade”. (Wagner)

O impasse vivido por esse profissional é antigo como podemos ver em uma reportagem do jornal Diário da Tarde de 1969:

“Se os motoristas correm o DET multa, se andam devagar chegam atrasados ao ponto de embarque e os passageiros reclamam do atraso.” (Diário da Tarde, 29/01/1969).

2.3.4 O veículo

O veículo é o instrumento de trabalho do motorista e sua adaptação a ele é muito importante. Boa parte desses profissionais gosta muito da mecânica do carro e procura compreender e aprender sobre ela o máximo que puder. É a empresa que determina em qual veículo o motorista irá trabalhar a cada dia e isso pode causar alguns problemas no decorrer da jornada, pois sua adaptação ao veículo pode determinar um dia mais tranquilo ou mais tenso de trabalho.

Em primeiro lugar, a aparência do ônibus tem grande valor para eles, pois é o seu “cartão de visita”. Existem pessoas na garagem responsáveis pela limpeza dos ônibus, mas cada motorista faz questão de fazer sua parte ao carregar uma flanela e com ela limpar todo o painel. Um ônibus sujo ou muito velho incomoda não só os motoristas, mas também os passageiros que reclamam a respeito do estado do veículo:

“Ah, por que o ambiente da gente tem que trabalhar com ele limpo. Não pode trabalhar com ele sujo não. É a mesma coisa em casa a gente arruma casa, né? Se você chegar na casa da gente e tiver tudo bagunçado a pessoa vai olhar e nó, tá tudo bagunçado. Agora, se tiver a casa limpinha, aí você já viu é outra coisa, igual eles falam é outro cartão de visita. Mesma coisa do ônibus. Você sair nele sujo de graxa, por isso mesmo a gente já limpa ele. Você sai com ele limpinho aí os outros vai passar e tá limpinho, agora se sai com ele sujo: ‘nó o carro tá sujo, não tem lavador de carro lá na garagem não?’ Eles mesmos falam. Tem dia que não dá pra limpar.” (Ivan)

Em segundo lugar, é importante a adaptação do carro em relação às características físicas do motorista que vai guiá-lo. Existem ônibus maiores ou menores nos quais as distâncias entre o banco e os pedais também variam tornando mais fácil ou mais difícil o acesso às funções do veículo. O fato de o banco ser chumbado ao piso do veículo limita bastante a possibilidade de regulagem, o que pode fazer com que um motorista dirija o dia inteiro ou mesmo por vários dias, um carro grande demais ou pequeno demais em relação à sua altura. Isso causa problemas posturais e dores nas costas ou nas pernas.

“é, aí você não alcança e você já dirige mais desconfortável, porque dando espaço pra você acelerar belezinha, aí tranquilo, né. Agora que você acelera assim com a ponta do pé é ruim demais. Até pra fazer manobra, pra recostar... a perna da gente dói. Tanto que eu trabalhei com aquele carro de tarde de novo, aí, eu até conversei com o M. que é o cara do tráfego aí: ‘não, M. esse carro aqui oh, eu trabalhei com ele ontem e não agüentei de dor na perna’. Aí ele me deu outro carro.” (Ivan)

Essa troca nem sempre é possível. No caso acima ocorreu pela disponibilidade de carros na frota da empresa já que esta havia comprado alguns veículos recentemente. Não existe um carro adaptado para cada motorista e esses se esforçam para trabalhar da melhor forma possível com o que lhes for oferecido. Existem, no entanto, diferenças entre os carros de diversas marcas, o que permite, ainda que de forma bem restrita, algumas trocas de acordo com o tipo físico ou a necessidade do motorista.

Quanto à mecânica de cada veículo, alguns motoristas conhecem profundamente a capacidade e os riscos de cada tipo de ônibus. E a maior parte deles gosta e demonstra muito interesse pelo funcionamento do carro. Isso lhes dá maior segurança e lhes permite maior facilidade ao lidar com o veículo, pois interfere na forma de frear ou de acelerar, na forma de abrir e fechar as portas, etc. Auxilia também em ocasiões de estrago do veículo na rua, pois quando isso ocorre o motorista deve ligar para a garagem e se ele já souber qual é o problema apresentado, o socorro virá melhor equipado e as providências como substituição, se necessária, serão melhor avaliadas.

As outras funções do veículo tais como luzes, campainha, portas, etc, são também auxiliares do trabalho do motorista e, em alguns casos, como o da campainha e de sua luz, são meios de comunicação entre passageiro e motorista. Por esse motivo, essas funções devem estar sempre em bom estado. O mau funcionamento do sistema de abrir e fechar portas pode complicar o dia do motorista e causar problemas com os passageiros, o que, como já foi dito é bastante desagradável para eles. Da mesma forma, a campainha e as luzes quando não estão funcionando podem gerar discussões com os usuários.

“Aí, a campainha não dá nem pra ouvir, você tem que olhar a luz dela ali. Aí, tem que olhar pra ver se, pra parar direitinho, né? Porque se passar do ponto eles xingam, né? Aí, isso aí cansa muito a mente. Entendeu? Não é mais o corpo, é mais a mente.” (Ivan)

Uma forte frustração para os motoristas é necessidade de interromper uma viagem e isso ocorre, por exemplo, nos casos em que o veículo estraga. Isso é bastante desagradável para os motoristas que lamentam não completar o percurso e “perder a viagem” deixando os passageiros na rua ou causando atraso. Nesse tipo de situação, a agressividade de alguns passageiros se torna evidente, o que lhes causa constrangimento. Após uma situação em que o ônibus estragou e a próxima viagem saiu atrasada, alguns passageiros acostumados com o horário reclamaram do atraso com o motorista e este se sentiu bastante chateado com isso:

“Quando a viagem morre é um Deus nos acuda, é chato porque o passageiro vai perder, né? Horário. Vai ficar ali parado esperando, tem passageiro que fica todo dia, você viu quando a gente desceu ali os passageiros: ‘ah, não!’. Aí, aqueles que é seu amigo já compreende, fala o quê que é e ele compreende, às vezes aquele que já tava com um pouquinho de raiva não quer nem saber, ele vira a cara, não te cumprimenta.” (Anderson)

O veículo pode ser também um meio de controle bastante eficaz por parte da empresa. Através de instrumentos instalados ficam registradas várias ações do motorista durante a jornada. A velocidade é sempre registrada pelo tacógrafo que está instalado em todos os ônibus e é conferido todos os dias. O uso da embreagem também é registrado por alguns veículos, mas não por todos. O consumo de combustível é controlado e algumas empresas chegam a usar carinhas de várias cores como adesivos no pára-brisa do ônibus para indicar ao motorista como está seu consumo de combustível. As carinhas verdes e sorridentes indicam boa economia, as vermelhas e raivosas indicam excesso de uso de combustível. Existem ainda as empresas que instalaram câmeras filmadoras na cabine dos motoristas e, alegando motivo de segurança, elas controlam a saída de passageiros pela porta dianteira. Dessa forma, o motorista precisa estar atento à aceleração, à velocidade e ao uso da embreagem, dentre outras coisas que também solicitam sua atenção.

2.3.5 O relacionamento com a empresa

O tratamento dado aos empregados varia de uma empresa para outra. Algumas são menores e o tratamento é mais próximo, outras são maiores e lidam com os empregados de forma mais distante e impessoal. Existem ainda aquelas que, independentemente do tamanho, são mais democráticas e que investem mais nos seus empregados e outras que são mais alheias às suas necessidades, beneficiando-se da grande oferta de mão de obra no mercado.

A comunicação entre os motoristas é intensa e eles conhecem o que ocorre em cada uma das empresas do ramo, já possuindo um julgamento sobre as mesmas. Seja por experiência própria ou por relatos de colegas, cada motorista acaba conhecendo a realidade do transporte coletivo urbano e tenta escolher a empresa na qual deseja trabalhar.

Existe, no entanto, um sentimento comum entre eles que é a revolta gerada pela falta de confiança na sua palavra em casos de acidentes ou de reclamações por parte dos passageiros. Os motoristas se sentem injustiçados pela arbitrariedade das punições aplicadas pelas empresas e pela falta de direito de defesa por parte deles. Isso fica claro nas seguintes falas que expressam sua indignação:

“O usuário, ele manda e desmanda, dentro dos direitos dele e fora dos direitos dele também, porque quando eles não tão no direito, o que eles falam, a palavra deles vale muito, tá certo? E quando esse tipo de coisa acontece, você é chamado na empresa pra responder o porquê que você fez ou deixou de fazer. A sua palavra não vale, apesar de ser ouvido a sua palavra não vale porque você é punido. Sempre é punido, na maioria dos casos, são pouquíssimos os casos em que não é punido, tá certo? Então, fica muito difícil, se torna muito difícil trabalhar. Você não tem uma defesa. Existe uma defesa assim, a defesa que existe é ele te pegar na sua hora de folga, ele quando eu digo é o chefe de tráfego, aquele que tá abaixo dos empresários, ele te chama na sua hora de folga, ele não te chama na hora que você tá escalado pra trabalhar, pra você ir na empresa, pra fazer a sua defesa, que na maioria das vezes eu ainda não vi que vale alguma coisa”. (Wagner)

“é, passageiro tem razão de tudo o motorista não tem razão de nada. E se você ligar pra uma empresa de ônibus e qualquer coisa que você alegar com a chefia, no mínimo, eles querem te dar uma advertência, no máximo um balão de três dias e se ligar recente cinco dias e se tornar a ligar, rua. Não dão razão ao motorista de nada” (Silas)

Uma outra forma de controle adotado pelas empresas, além das multas emitidas pelos órgãos públicos, são os fiscais que ela contrata para ficarem nos pontos de ônibus anotando infrações dos motoristas. Nesses casos, não se aplicam multas, mas sim as advertências e os balões, que são suspensões de alguns dias com desconto no salário. O tamanho das suspensões varia de acordo com a gravidade do acontecimento.

“Se o fiscal da empresa pegar, você é punido. É onde estressa você. Coisinha boba, né? Você pode chamar a atenção na garagem e dizer ‘a empresa não quer que você faça isso’. Mas eles não usam esse termo eles chamam lá e... dão advertência ou suspensão, né?”
(Moisés)

As empresas, em Belo Horizonte, trabalham sob o esquema de concessão de licença da prefeitura para prestação do serviço. Dessa forma, ela fica sob o controle do órgão gerenciador dos transportes, o BHTRANS. Para decidir sobre a continuidade da licença ou da remuneração de cada empresa criou-se um índice de desempenho operacional, o IDO, que permite avaliar o serviço prestado. Tal índice é composto de 5 itens de avaliação que possuem diferentes pesos: índice de infração, índice de não cumprimento do serviço especificado, índice de viagem interrompida por falha mecânica, índice de reprovação na vistoria, índice de reclamação do usuário. Uma boa avaliação em tais fatores tornou-se o objetivo das empresas que, passaram a exigir o cumprimento dos mesmos por parte dos motoristas que são quem presta os serviços diretamente. Em um relatório de pesquisa, no entanto, a professora Moema Siqueira questiona a eficácia de tal instrumento já que este faz pressupor que “o cumprimento da regulamentação e das especificações definidas pelo órgão gestor poderiam determinar o desempenho ‘ótimo’ e ainda que “a especificação do serviço esteja adequada, ou seja, o dimensionamento da demanda, das condições viárias, das condições de tráfego, etc tenham sido efetuados corretamente e que cada empresa poderia estar operando em condições ‘ótimas’”. (SIQUEIRA, 1998). Sabemos que isso não ocorre pela dificuldade encontrada pelos motoristas em cumprir o que é exigido.

Dessa forma, os motoristas são submetidos a pressões por parte da empresa que advêm da necessidade do cumprimento de exigências que não levam em conta a realidade que enfrentam. E isso possui grande peso no cotidiano desses trabalhadores, pois a permanência da empresa no mercado depende do cumprimento dessas exigências. Assim, vemos que o motorista e o cobrador são pressionados por vários e fortes atores do sistema de transporte coletivo sendo que a empresa repassa a pressão sofrida pelos órgãos públicos aos seus trabalhadores.

Esse relacionamento, ao mesmo tempo frio e dependente (pela necessidade do emprego), entre a empresa e o motorista causa um sentimento de abandono por parte do motorista. Ao mesmo tempo em que seu empregador lhe dá um voto de confiança ao colocá-lo à frente de um ônibus que carregará centenas de pessoas e ela o deixa desamparado quando ocorre um acidente, uma multa, ou uma infração.

2.3.6 A jornada prolongada

Uma luta atual do sindicato dos trabalhadores em transporte coletivo é pela jornada reduzida. A jornada atual é de seis horas e quarenta minutos, e a luta é para diminuí-la para seis horas. Na realidade, porém, o tempo de trabalho dos motoristas está longe até mesmo das seis horas e quarenta minutos. Eles sempre fazem pelo menos sete horas de trabalho e, em alguns casos, o prolongamento da jornada chega a dez, doze horas de trabalho.

“Oh, eles falam que a jornada é 6 horas e 40, mas na verdade dá mais por causa das horas extras e por causa do percurso da viagem. Principalmente, dia de semana, conforme a linha, você dá três viagens e conforme o final de semana na linha diminui os motoristas e os horários dos carros aí você tem que dar 4 viagens pra cumprir os horários. Nada, nada final de semana dá de 11 a 12 horas de serviço e no meio de semana dá 9, 9 e meia, acima desse horário de 6 horas e 40, que é o movimento, entendeu? Quem trabalha 6 h e 40 ele paga como hora extra e a gente até gosta, trabalha mais e tal, mas é muito desgastante.”
(Silas)

Algumas vezes, quando a situação financeira aperta, o motorista pede para ser escalado por mais tempo, pois precisa de dinheiro e quer receber as horas extras. Outras

vezes, é a empresa que escala as viagens extras. Seja como for, essa situação possui duas faces, a da recompensa imediata, em forma de dinheiro e a do desgaste quase “invisível” que ocorre ao longo dos anos. A fala seguinte é de um motorista aposentado, com mais de trinta anos de serviço que ainda prolonga sua jornada:

“eu dobro ainda. Ainda dobro serviço, porque, às vezes, a gente precisa de um dinheiro a mais, quer dar uma reforma na casa, quer comprar uma cerâmica, quer fazer uma mudança na casa, e o salário não dá, então a gente dobra o serviço.” (Jonas)

Os riscos desse tipo de comportamento tão comum entre os motoristas de ônibus podem ser percebidos em uma entrevista dada por um professor do Departamento de Psicobiologia da Universidade Federal de São Paulo. Em um levantamento epidemiológico esse pesquisador demonstrou que os motoristas de ônibus interestaduais trabalhavam por, no mínimo, oito horas por dia, e tinham um período de descanso que não era suficiente para sua recuperação. Devido a isso, a maioria dos sujeitos da pesquisa apresentava “algum distúrbio do sono e tinha um grande índice de problemas relacionados aos ritmos circadianos”. Tais dados foram analisados e, como uma de suas causas, foi apresentada a escala de trabalho, que não respeitava a “individualidade biológica” e desconsiderava qualquer “base científica para a perfeita harmonia entre o organismo de cada indivíduo e seu desempenho profissional”. (MELLO, 2002) Para solucionar o problema o pesquisador sugeriu que, além das alterações na escala de trabalho, fossem adotadas medidas específicas para outras queixas apresentadas. Esse trabalho foi realizado com motoristas de ônibus interestaduais, mas acreditamos que os resultados não seriam muito diferentes entre os motoristas de ônibus urbano que trabalham no período noturno.

A aprovação da jornada reduzida de trabalho, que caiu de oito para seis horas e quarenta minutos já é uma expressão da penosidade do trabalho exercido pelos motoristas. Mas tal redução não é eficaz em relação à preservação de sua saúde desses trabalhadores uma vez que não é cumprida pelas empresas, pelo contrário, a jornada comumente excede até às

oito horas de trabalho chegando a doze horas diretas em alguns casos. Isso, por outro lado, traz um complemento importante para o salário dos motoristas que estão sim, satisfeitos com esse mas tal satisfação depende também do pagamento destas horas extras. Ainda que seja freqüente a reclamação em relação à contagem das horas realmente trabalhadas, esse acréscimo no salário se faz imprescindível em alguns casos.

2.3.7 O trânsito

O trânsito é um fator do qual os motoristas não podem fugir, ele faz parte do seu dia a dia quer ele queira, quer não. Não há como não enfrentá-lo e, para isso, os trabalhadores do transporte coletivo vão criando suas formas de lidar com os congestionamentos, com as leis de trânsito, etc.

O trânsito interfere no cotidiano do motorista de várias formas. Uma delas é fazendo com que as viagens atrasem e o seu tempo de intervalo para descanso ou alimentação fique incerto:

“igual eu te falei, segunda e sexta não tem como você contar com intervalo não. São os dias que o trânsito tá realmente congestionado.” (Moisés)

O trânsito intenso exige do motorista que ele dirija para si e para os outros, que ele enfrente a ousadia de carros particulares e a hostilidade de outros ônibus ou de táxis. O cansaço mental então, aumenta nos dias em que o motorista precisa dirigir em um trânsito congestionado:

“E conforme o trânsito, a cabeça, né? Se tiver muito congestionado, tenso. Ai, você chega em casa com a cabeça... (faz sinal com o braço indicando que a cabeça fica agitada). Às vezes, quando o trânsito tá bem congestionado, você fica tenso, né? O barulho, o calor”. (Moisés)

As formas de enfrentamento dessa realidade são conquistadas no dia a dia de trabalho. E é assim que os motoristas vão aprendendo macetes e vão criando cumplicidade com os cobradores que os ajudam em situações de pouca visibilidade.

“Porque eles treinam muito bem o cobrador também e isso faz parte, eles treinando bem o cobrador, aí, já ajuda muito o motorista. Porque, às vezes, você vai dar uma ré, vai fazer uma coisa que tem que olhar, porque ré tem que olhar mesmo”. (Ivan)

“No trânsito tem que ter muita maldade, não adianta você ficar com pressa...” (Ivan)

Outra questão em relação ao trânsito é o conflito entre o trabalho prescrito pelas regras de trânsito e o trabalho real no dia a dia do motorista. As inúmeras leis de circulação dentro e fora das cidades fazem com que o trabalho do motorista, caso obedeça a todas as regras, se torne praticamente inviável⁵. Leis quanto à velocidade, faixa de circulação e as regras para embarque e desembarque de passageiros fazem com que a viagem se torne muito mais demorada do que o tempo estabelecido pela própria empresa ou pelos órgãos gerenciadores de trânsito. Dessa forma, o motorista fica dividido entre a obediência à lei e o cumprimento das normas da empresa:

“Se eu for obedecer a legislação de trânsito correta, eu não consigo fazer no horário.”
(Wagner)

O trânsito dos bairros, no entanto, não é muito mais tranquilo do que no centro da cidade uma vez que a atenção precisa permanecer constante já que os imprevistos também ocorrem e os problemas enfrentados são diferentes, mas tão graves quanto os do centro:

“Porque no bairro você tem que preocupar com o carro, com as curvas, com os outros que ficam no meio da rua. Agora, o trânsito lá (no centro) já é mais certo, aí já não tem mais pedestre.” (Ivan)

2.3.8 As “caronas”

A “carona” ocorre quando uma pessoa - que não é sequer chamada por eles de passageiro - entra no ônibus e desce sem pagar a passagem. Isso pode ocorrer de diversas formas. A pessoa pode entrar e sair pela porta da frente sem apresentar documentos que a permitam fazer isso. Pode ainda entrar pela porta traseira sem que o motorista veja enquanto

⁵ Um exemplo bastante conhecido deste fenômeno é a realização de protestos através da “operação linguição”, que nada mais é do que a atitude dos motoristas de cumprir à risca a regra de não trafegarem em outra pista que não seja a da direita, ou seja, eles realizam a operação padrão. Tal cumprimento do trabalho prescrito inviabiliza os horários estabelecidos pela empresa, e causa ainda, o transtorno de vários engarrafamentos ao longo das principais vias de circulação da cidade.

desce um passageiro. E outra forma ainda, são aqueles que pedem ao motorista para descer pela porta da frente. Seja qual for a estratégia utilizada o fato é que a “carona” é um dos acontecimentos do dia a dia que mais incomodam e causam insatisfação ao motorista. É também um dos acontecimentos mais freqüentes e corriqueiros em sua jornada diária. A fala a seguir expressa a raiva de um motorista a respeito de um caso de carona mais explícita e imposta, que é o caso dos pivetes de um bairro de periferia:

“Eu vou ser sincero com você. Me incomoda e muito. Esse pessoalzinho que não gosta de pagar passagem e começa a falar gíria, só esses. 0800, eles incomodam qualquer um, Patrícia. Ninguém agüenta esse povo não, sô. Eles não pagam a passagem, eles param no degrau, eles falam palavrão. Tudo quanto há de coisa pesada eles falam pra atrapalhar. Não pagam passagem.” (Carlos)

As empresas condenam veementemente a carona ainda que ela não seja consentida pelo motorista. E outro fato que deixa os motoristas preocupados em relação a esse problema é a existência de fiscais contratados pelas empresas e não identificados que atuam nas ruas, nos pontos de ônibus ou dentro deles registrando a ocorrência de caronas:

“é, a garagem lá é o seguinte: acontece, às vezes, que o elemento entra sem dinheiro pra pagar passagem, aí, fiscal vai e escreve a gente, né? Aí manda o papel lá pro chefe, a ocorrência, aí, eles chamam a gente lá pra assinar uma advertência, pra advertir você pra não acontecer isso mais. Mas eles tão sabendo que existe muito a carona, existe muito isso, a pessoa não tem dinheiro direto pra pagar a passagem.” (Jonas)

Ainda com toda essa fiscalização os motoristas preferem fazer vistas grossas a enfrentar confusões e discussões dentro dos ônibus que afetariam outros passageiros:

“Outros já entram, sentam na frente e descem na porta da frente, não querem nem saber se vai pagar passagem nem nada, você entende? Só mesmo você caçar conversa com eles, eles xingar a gente, né? Dá até tumulto também, né? Eles brigam também, né? Por causa de carona, né?” (Jonas)

A respeito de um perigoso bairro de periferia, um dos motoristas relata os riscos maiores com pessoas perigosas que o conhecem e que sabem que ele continuará rodando no bairro todos os dias:

“Eles gostam muito de pedir carona, carona é direto. Agora tem uns que, muita gente também que entra e não pede carona, fala só que tá sem dinheiro. A gente que trabalha aí todo dia, se a gente ficar entortando ele é perigoso até pegar a gente quando passa aí e dar um tiro na gente ali e a gente que tem família pra cuidar pensa muito nisso, né?”. (Ivan.)

O número de caronas em um dia de trabalho do motorista é tão grande que não há como ele combatê-las sozinho. Seria uma tarefa a mais, dentre tantas que ele já exerce e isso lhes aborrece muito:

“Eles querem fazer do motorista um policial. Eles querem fazer de você, eles querem que você faça a profissão, exercer aquela profissão que é conduzir um veículo, respeitar todas as leis de trânsito que você tem que respeitar, mas eles querem que você faça um serviço de policial que é a cobrança junto ao usuário de identificação, né? É, cobrança de passagem quando o pessoal não passa, quando não quer pagar, né? Eles querem que você seja correto 100% em tudo”. (Wagner)

2.3.9 Os pontos finais - PCs

Em relação a alguns PCs existe uma queixa dos motoristas. Nem todos possuem estrutura para abrigá-los durante os intervalos. Em alguns casos, eles precisam de favores dos donos de bares ou mercearias próximos aos PCs para poderem utilizar os banheiros. Alguns motoristas não se sentem incomodados com isso, já outros gostariam de ter um lugar próprio para fazer suas refeições ou ir ao banheiro.

Essa medida, por vezes, não é tomada por parte da empresa pelo fato de que alguns PCs estão em constante mudança de lugar, o que os impede de construir uma sede fixa. Isso é compreendido pelos motoristas, mas não os isenta do desconforto provocado por tal situação.

2.4 As implicações desse cotidiano na saúde física e mental do motorista

A partir do que foi exposto a respeito do dia a dia do motorista de ônibus, podemos compreender que trata-se de uma realidade desgastante e difícil de ser suportada por longos períodos. Constatamos como vários fatores como o medo, os conflitos, as raivas, os

sentimentos de injustiça, o cansaço físico, a impaciência, mas também as satisfações, e as manifestações de reconhecimento se confundem durante sua jornada, fazendo com que um emaranhado de sensações o atinjam em intervalos relativamente curtos. Se em um momento há um passageiro agradecendo pelo serviço prestado, instantes depois há um outro – se não o mesmo – reclamando por uma falta que julga ter sido cometida pelo motorista.

Dessa forma, o cotidiano desse profissional se encontra repleto de exigências, às vezes, incompatíveis que, ao longo dos anos, são capazes de causar danos importantes na sua saúde. Trabalhar submetido a fortes pressões e exposto aos mais diversos tipos de sentimento (medo, injustiça, raiva) pode se tornar, para alguns motoristas, a condição perfeita para o adoecimento:

“(...) então se torna um emaranhado de problemas e isso em um dia não é nada pro ser humano, acredito, né? Mas isso durante 10 dias, um mês, um ano, dois anos, três anos, a vida toda, você acaba ficando meio desnordeado, você acaba perdendo o controle de tudo porque você é pressionado, muito pressionado mesmo, você tem que ser 100% e não consegue, infelizmente não consegue, ainda mais no mundo que nós estamos vivendo.”
(Wagner)

Em reportagem do jornal Diário da Tarde de 1969 é possível percebermos que os motoristas estão há muitos anos, submetidos a condições penosas de trabalho. Na matéria chamada “Ônibus, essa máquina de fazer neuróticos”, o autor da reportagem aponta para a diferença no humor do motorista ao iniciar e ao terminar sua jornada de trabalho:

“Às cinco horas da manhã quando pega o seu ônibus, ele está calmo e tranqüilo, obedece os sinais, anda na mão, não corre nem buzina. Quando vai chegando a hora de largar o serviço depois das treze horas ele está nervoso e faz tudo o que é contrário às normas de trânsito.” (Diário da Tarde, 20/10/1969)

Em uma monografia realizada no curso de Psicologia da PUC/MG, a autora entrevistou um motorista profissional que estava afastado da profissão e ao ser questionado sobre os fatores que contribuíram para seu afastamento ele responde:

“Primeiro é a pressão da empresa, da BHTRANS e do usuário, o segundo é a violência e o terceiro, a longa jornada de trabalho”. (in MARTINS, 2005)

A soma de todos esses fatores e a frequência com que ocorrem, podem favorecer um ambiente de trabalho hostil, diante do qual, o profissional precisa criar estratégias de auto-regulação ou fazer uso das que já são correntes no seu meio profissional para conseguir manter sua saúde psíquica e física.

Tais estratégias são eficazes e suficientes para alguns, mas nem todos conseguem fazer uso delas de forma a manter sua saúde, o que explica o alto nível de adoecimento observado na categoria, seja por “estresse”, seja por uso intensivo do álcool, seja por doenças orgânicas como hipertensão, problemas renais e estomacais. Vale lembrar que o número de internações desses profissionais em hospitais psiquiátricos é grande e o fator mais citado é o “estresse”.

O alcoolismo, que é nosso objeto de estudo, também parece ser um problema bastante comum entre os motoristas. Todos os entrevistados admitem que muitos colegas fazem uso intensivo da bebida alcoólica e que alguns chegam a se tornar dependentes. Seja como for, o álcool é um dos recursos mais frequentes que esses profissionais adotam ao tentar combater o desgaste provocado pelo trabalho.

No entanto, tivemos a oportunidade de encontrar motoristas que, após dedicarem boa parte da vida a essa atividade, conseguiram manter uma boa saúde física e mental. A partir daí, pudemos identificar algumas das estratégias de regulação adotadas por eles para conseguirem se adaptar às exigências da profissão.

Uma estratégia utilizada é a interação com os colegas de trabalho, sejam motoristas, sejam cobradores. Nos bares e nos pontos finais eles conversam sobre trivialidades e sobre os acontecimentos do dia de trabalho. Dessa forma, podem expressar seus sentimentos e encontrar apoio nos colegas que conhecem bem os assuntos e entendem suas razões. Os encontros ocorrem também no clube da categoria ou em ocasiões esportivas como aqueles que se reúnem para jogar futebol ou sinuca, sendo, este último, o mais frequente.

Outra estratégia também importante e nem sempre positiva a longo prazo é a do uso do álcool. Nos mesmos encontros com os colegas nos bares em arredores das garagens, alguns fazem uso do álcool para relaxar. Este uso pode permanecer sob controle por toda a vida e pode ser um instrumento de auto-regulação bastante eficaz já que um motorista entrevistado disse fazer uso dele em dias mais pesados de trabalho tentando obter um alívio do desgaste sofrido. No entanto, existe sempre o risco de se perder o controle sobre o uso do álcool e aí surgem os relatos daqueles que precisavam beber cada vez mais para conseguir trabalhar, tornando-se dependentes. Isso fica claro na fala de um despachante referindo-se a um motorista:

“Tinha dia que você via a mão dele ele tava assim (gesto tremendo). ‘Você vai dirigir desse jeito?’ ‘Não, vou tomar um refrigerante aqui’ ‘refrigerante? Traz aqui que eu vou beber com você’. Tinha que ser assim porque era viciado. Costuma aposentar por causa disso, encostar”. (Luís)

Assim, surgem aqueles que burlam as regras e criam maneiras de fazer uso do álcool durante o trabalho seja de forma escondida nos banheiros ou nos bares. A tolerância com este tipo de comportamento já foi bastante grande. Há relatos, de alguns anos atrás, quando motoristas chegavam a consumir bebida alcoólica na companhia dos próprios donos das empresas antes de começarem a jornada de trabalho ou de pessoas que escondiam cachaça nas garrafas de café individuais para beber durante os intervalos das viagens. Isso pode ser identificado na seguinte fala do mesmo despachante:

“Já teve caso aí que ele chegou no final parou e falou ‘Luís, eu tô indo no banheiro’. E eu costumo às vezes ir ou ir depois e quando eu cheguei lá ele tava pondo um copo de cachaça na boca: ‘mas cachaça?’ Ele: ‘não, é água’. ‘Eu gostaria de cheirar o copo por favor’. Teve caso de gente assim e infelizmente esse dia ele não desceu a última viagem só porque eu peguei um outro motorista coloquei no lugar dele, não comuniquei à garagem porque eles iam mandar ele embora e ele tinha além da família dele uma outra família que ele cuidava. Aí, ele foi embora eu falei se acontecer de novo eu vou ter que falar”. (Luís)

Hoje, no entanto, a fiscalização em relação a este tipo de comportamento é muito grande e não há tolerância para pessoas que bebam em serviço. Por esse motivo, o hábito

continua, mas na maior parte dos casos, após o horário de serviço e, de preferência, em algumas empresas, sem estar vestindo o uniforme das mesmas.

Para aqueles que conseguem manter o controle da quantidade de bebida alcoólica, esta pode se tornar um meio eficaz de combater o cansaço e a irritação causados pela jornada de trabalho. Dessa forma, alguns deles passam anos e anos, às vezes toda a vida sem apresentar sintomas de um problema mais sério. Ao contrário, conforme vemos no depoimento abaixo, a “parada” no bar com os colegas, pode reduzir, inclusive, os impactos do desgaste provocado pelo trabalho nas relações familiares:

“Olha, é importante porque caso algum motorista, igual você falou assim, passageiro entra no carro, nervoso por causa de carona, então pra pessoa evitar de chegar em casa, vamos supor assim, discutir com a mulher, discutir com o filho, tem uma vassoura ali, a mulher não varreu, tem um pano aqui sujo, a mulher não pegou na poltrona, tá tudo sujo, então o cara lá no barzinho lá, tomando uma cerveja, jogando sinuca, ri, distrai, conversa, sai numa boa, chega em casa numa boa, toma banho, vai deitar e vai dormir, não é isso mesmo?”(Jonas)

Diante do quadro exposto, fica clara a importância de se compreender melhor o trabalho desses profissionais para, dessa forma, compreender também suas atitudes. Como usuários ou como condutores de carros particulares, lidamos com eles todos os dias e quase nunca atentamos para sua realidade e para simples gestos que podem ajudar a melhorar o dia de um motorista de ônibus. Além disso, foi apenas a partir de uma aproximação maior da realidade vivida por eles, que fomos capazes de compreender um pouco mais o lugar que o álcool ocupa em suas vidas. É sobre esta questão que pretendemos nos deter nos próximos capítulos.

CAPÍTULO III

Estudo de caso

Faremos aqui uma discussão baseada em dois diferentes casos. Um deles é o de um motorista encontrado e entrevistado por nós, e que admitiu o uso do álcool durante anos revelando a função do álcool na sua vida pessoal e profissional sem cair, no entanto, em uma situação descontrolada de alcoolismo, ou seja, sem que o uso do álcool aparentemente viesse a lhe causar maiores danos.

O segundo caso foi relatado por Silva (2004) em sua monografia de especialização e possui uma caracterização clara de alcoolismo explicitando os danos causados pelo hábito de beber na vida de um motorista de ônibus coletivo urbano.

Ambos os nomes foram trocados para evitar a identificação dos sujeitos. Os nomes utilizados no caso relatado por Silva (2004) foram mantidos da forma como a autora os utilizou.

3.1 Caso 1 - O uso intensivo e nocivo do álcool

As informações seguintes a respeito do motorista de ônibus, que chamaremos de Daniel, foram extraídas da monografia de especialização de Priscilla Simões F. Silva⁶, e consistem no resumo do caso por ela analisado. Já as discussões a seu respeito e as comparações do mesmo com o outro caso aqui apresentado serão realizadas por nós.

⁶ SILVA, P. S. F., “*Alcoolismo e trabalho: estudo de caso de um motorista do transporte coletivo urbano em Belo Horizonte*”. Monografia de Especialização em Psicologia Organizacional e do Trabalho. UFMG. Belo Horizonte. (2004)

Daniel nasceu em Belo Horizonte, mas mudou-se bem cedo para São João Del Rei onde estudou até o exame admissional (necessário na época para ingressar na 5ª série do 1º grau). Por não ter sido aprovado nesse exame, interrompeu os estudos nessa época, apesar do desejo da mãe de que não parasse de estudar até se formar. Logo em seguida, a família retornou a Belo Horizonte e ocorreu a morte do pai de Daniel, o que trouxe uma certa desestruturação (inclusive financeira) na sua família. Sua mãe, então, precisou trabalhar para prover o sustento da casa. Enquanto ela trabalhava, Daniel ocupava-se dos serviços domésticos e também de seus quatro irmãos.

Apesar do trabalho da mãe, a necessidade financeira fez com que Daniel, aos 14 anos, precisasse também começar a trabalhar e assim ele iniciou fazendo pequenos “bicos” como catar esterco na rua, carregar mercadorias no mercado central e engraxar sapatos. Apesar das dificuldades, ele já começava a gostar de trabalhar.

Desde esse tempo, Daniel relata que fazia uso de bebida alcoólica com amigos:

“... tomava uma pinguinha, de brincadeira com os amigos, nos fins de semana, bebendo socialmente. O que eu não sabia é que, mais tarde, teria o vício da bebida”. (Daniel)

Nessa época, aos quatorze anos, Daniel iniciou um trabalho em uma oficina mecânica, a princípio como auxiliar e mais tarde como lavador de peças de automóveis. Após sair dessa oficina, deu início ao seu trabalho no setor de transporte coletivo. Conseguiu, com certa dificuldade, um serviço como cobrador de ônibus e mais tarde tirou sua carteira de habilitação. Iniciou o trabalho de motorista em Kombis na mesma empresa onde seria, mais tarde, empregado como motorista de ônibus. No momento em que chegou a esse cargo, sentiu-se realizado por ter conseguido atingir o alvo de ser motorista profissional.

O salário de motorista, um dos melhores para o nível de escolaridade de Daniel, foi muito importante para a melhoria de sua qualidade de vida, pois com ele pôde iniciar a

construção de sua casa e ter um pouco mais de conforto e segurança. Dessa forma, casou-se aos 24 anos e, separando-se mais tarde dessa primeira mulher vive com a segunda com quem possui dois filhos. Essa segunda mulher, Daniel considera como sua grande companheira por ter sido ela quem o apoiou e quem o ajudou nos seus momentos de crise.

Em relação à sua saúde, relata ter sido bastante saudável até os 49 anos quando passou a ter problemas como depressão, hipoglicemia, diabetes e taxas de colesterol elevadas, sendo que, estes dois últimos problemas encontravam-se controlados na época da pesquisa.

Em relação à sua vida pessoal, ele relata que o tempo de lazer com a família sempre foi prejudicado pelo trabalho como motorista de ônibus. No tempo em que não estava à disposição da empresa, realizava passeios com os filhos, mas estava sempre muito cansado. Após o agravamento do problema da bebida, diz que “só queria saber de ficar no boteco” e passou a ter outros dois problemas, a conta do bar que ficava bastante alta e a falta de tempo para passar com as crianças.

Sobre o dinheiro gasto na conta do bar, Daniel relata:

“Eu bebia para esquecer os problemas e acabava criando um outro ainda maior: a conta do boteco sempre era alta demais”.⁷

Como motorista de ônibus, sua história teve início em 1972 e, como na maioria dos casos dos motoristas, girou em torno de vários empregos em diferentes empresas de transporte coletivo, mas sempre neste ramo até o afastamento por problemas de saúde em 1990.

Daniel relata que as condições de trabalho do motorista não mudaram muito desde que começou no ramo. Ele fala a respeito dos problemas já expostos e bastante discutidos no capítulo anterior como o medo de assaltos, o aumento do trânsito, os baixos salários e o risco

⁷ A respeito desse problema um dos motoristas entrevistados por nós relata a história de colegas que perdem todo o salário em contas de bares e chegam a perder a família por não poderem mais pagar o aluguel de casa, obrigando a esposa a voltar a morar com os pais levando os filhos do casal.

de desemprego. Aponta ainda essas dificuldades como fatores que contribuem para o elevado uso do álcool por parte dos motoristas, seja em grande ou em pequena quantidade.

O primeiro trabalho de Daniel como motorista foi na Viação Cruzeiro, onde ele aprendeu as exigências do trabalho e as formas de realizá-lo. Ali descobriu que teria de conviver com as jornadas prolongadas de trabalho, com as mudanças de horários nas escalas, com a precariedade do estado de alguns veículos e de algumas vias de circulação. Mas ainda assim, louva a postura dessa empresa que, ao contrário de outras nas quais trabalhou posteriormente, fornecia ao motorista um tempo de 10 minutos para que pudesse fazer refeições à noite.

Nesse ponto, o seu casamento já vinha sendo desgastado e a separação aconteceu na mesma época da troca de emprego. Daniel atribui o término do casamento aos problemas gerados pelo seu uso da bebida. E atribui a intensificação do uso da bebida aos problemas sofridos no trabalho.

No segundo emprego, na Viação Amazonas, percebeu que o efeito do álcool era relaxante diante das pressões sofridas por um trabalho no qual era vítima de exploração e até maus tratos. Ele estabelece, então, uma relação entre o ato de beber e as condições de trabalho nas quais vivia, o que faz com que se sinta revoltado. Nesse momento, aos 25 anos, o uso do álcool ainda era esporádico. Ele ainda precisava ajudar sua mãe financeiramente para contribuir na criação de seus irmãos.

O trabalho na segunda empresa foi bastante intermitente já que ele saiu do emprego e retornou a ele várias vezes. Esse fato pode estar já relacionado ao uso do álcool que se intensificou durante o trabalho nessa empresa. De qualquer modo, ele relata que não bebia constantemente, conseguindo parar ou reduzir por alguns dias:

“eu tinha um poder muito grande de recuperação do álcool, podia beber pouco, aí depois bebia muito, tornava a beber pouco, por uns dez ou quinze dias e depois bebia muito novamente, então acho que isso fazia com que eu pensasse que controlava a bebida, mas eu já estava começando a ter o problema [com a bebida] nessa época, que corresponde aos anos de 1973 e 1974”.

O fato de que o uso da bebida era uma prática bastante comum entre os motoristas, fez com que a empresa o recebesse de volta nas suas idas e vindas. Outro fato importante é o de que Daniel fazia uso do álcool apenas fora do horário de trabalho. Todos na empresa tinham conhecimento disso já que ele morava perto da empresa. Naquele momento, no entanto, não tinha preocupações em relação ao vício, pois não se considerava um alcoólatra, isso apesar de ficar, às vezes, uma semana sem trabalhar por causa do uso intensivo do álcool.

Nessa época, Daniel teve um delírio, cujo conteúdo era o pai que já havia falecido. Ele demonstra uma forte identificação pessoal com a história de seu pai que também bebia muito e, apesar de não possuir um emprego fixo, sofria explorações no trabalho assim como ele estava sofrendo, além de passar por dificuldades financeiras como ele passava.

Sobre o relacionamento dos empregados com a segunda empresa na qual trabalhou, Daniel relata que os chefes só conversavam com os empregados na presença de um policial que pudesse realizar até mesmo prisões caso o motorista, por exemplo, se recusasse a assinar alguma ocorrência. Isso demonstra a falta de confiança da empresa em relação a seus empregados, problema do qual, como visto no capítulo anterior, os motoristas se ressentem profundamente. Ele é, provavelmente, uma das causas da revolta manifestada por Daniel.

Em 1978, Daniel saiu da Viação Amazonas e passou a trabalhar para a Viação Santa Edwiges onde encontrou rigidez ainda maior na organização do trabalho e por isso permaneceu apenas um ano na empresa. Ele havia conseguido ficar seis meses sem consumir bebida alcoólica, mas voltou a fazê-lo após se deparar com uma realidade tão penosa. Nessa

empresa, Daniel não tinha folga aos domingos e tinha uma jornada bastante extensa: das cinco da manhã às oito da noite.

Ainda sobre essa empresa, ele afirma que não recebia um salário fixo, sendo pago pelo número de passageiros e de forma irregular já que a empresa nunca pagava o que lhe era devido. Ainda assim, permaneceu no emprego por precisar trabalhar para garantir seu sustento e a ajuda à sua mãe.

O uso de bebida é então atribuído por ele à necessidade de “relaxar, de aliviar as tensões sofridas no trabalho e de esquecer a falta de dinheiro”. Daniel relata que muitos colegas tinham o hábito de beber e que eles se reuniam após o serviço em bares próximos à garagem para “conversar sobre as condições de trabalho, a família e pensar na vida”.

Após esse ano na Viação Santa Edwiges, Daniel conseguiu um emprego na Viação Nova Suíça, onde trabalhou por seis anos. Durante esse tempo, o uso exagerado da bebida era freqüente e ele chegou a ser impedido de trabalhar por estar alcoolizado:

“Era uma humilhação muito grande. A gente ficava em fila e o chefe olhava um por um pra ver se tinha bebido [Daniel disse que eram muitos os casos de alcoolismo]. Na época, eu achava aquilo um crime, uma falta de respeito com o motorista, mas hoje sei que ele estava certo (...). Eu não entendia porque ele sempre parava em mim, mas era porque já existia o grupinho das pessoas suspeitas, aquelas que provavelmente estavam alcoolizadas. Entendi depois de muito tempo que não era marcação não”.

Apesar das melhores condições de trabalho que encontrou nessa empresa, Daniel afirma que sua rigidez também era muito grande, até mesmo em relação à aparência física dos empregados, mas principalmente na falta de liberdade mesmo em relação às conversas com outras pessoas da empresa. O controle era intenso e qualquer conversa que não agradasse aos chefes era motivo para assinar um livro de ocorrências. Daniel chega a comparar a Viação Nova Suíça com uma instituição militar e afirma ter sido nela que o uso do álcool ficou ainda mais intenso.

Diante da realidade enfrentada em seu trabalho como motorista de ônibus, e da dificuldade em lidar com ela, Daniel adquiriu o hábito de beber afirmando que:

“(...) na impossibilidade de brigar pelos direitos, por uma condição mais justa e mais humana, a única saída que encontrei foi a de tomar umas pra relaxar”.

Seu último emprego como motorista foi na Viação Euclásio. Nessa empresa ocorreram as suas maiores crises em relação ao alcoolismo, pois já havia perdido completamente o controle sobre a bebida. A respeito das condições em que se encontrava e dos efeitos da dependência em seu período mais crítico, Daniel relata que:

“(...) 87, 88 e 89 foram os anos mais críticos da minha vida porque, por exemplo, em 87 e 88, no volante do carro, eu não agüentava mais tirar um horário de trabalho, largava serviço e ia beber. (...) pra trabalhar eu tinha que ‘tomar uma’. 89 foi a fase mais crítica, porque aí eu ficava direto bebendo. Na [Viação] Nova Suíça eu tive uma fase meio crítica também. Lá ainda conseguia beber só fora da jornada de trabalho. Quando chegava no trabalho, tinha que ‘tomar uma’ pra agüentar trabalhar. Tinha dia de largar serviço até com o olho meio bambo porque não tinha tempo pra descansar, de sono e de cansaço porque não tinha dormido à noite”.

Uma vez que Daniel aponta como principais responsáveis pelo seu alcoolismo, as condições e a organização de seu trabalho, iremos agora, expor quais os fatores ele aponta como sendo os mais críticos e os que mais contribuíram para o seu desgaste no trabalho. No entanto, não discutiremos profundamente tais fatores já que, a maior parte deles, já foi exposta e analisada no capítulo sobre o cotidiano do motorista de ônibus.

Entre as queixas de Daniel em relação à Viação Euclásio, que foi onde intensificou o seu uso do álcool e onde viveu sua fase mais crítica em relação a este, estão:

- a falta de apoio da empresa para o trabalhador nas situações em que sofria algum tipo de acusação
- a falta de tempo para utilização de banheiro
- a cobrança em relação ao tempo das viagens

- a longa jornada de trabalho
- o grande número de assaltos
- a reposição, pelo próprio motorista, de peças danificadas
- o controle das atividades do motorista através de aparelhos eletrônicos instalados nos veículos
- os “caronas”
- os salários baixos
- os conflitos com os passageiros
- o trânsito intenso

Durante os anos em que teve mais problemas com alcoolismo, Daniel estabelece uma clara relação entre esse cotidiano de trabalho e o desenvolvimento de seu vício. E rejeita qualquer relação entre o uso da bebida e os problemas familiares ou que tal uso estivesse estritamente relacionado com a busca por prazer. De acordo com a autora, ele usava a bebida para:

“ajudá-lo a enfrentar as más condições de trabalho, a humilhação que todos os motoristas sofriam da chefia, a falta de dinheiro, de compreensão da empresa, sendo também uma forma de relaxar da tensão acumulada pelas longas jornadas de trabalho.” (SILVA 2004).

Além disso, sua única forma de lazer era a bebida:

“Que outro divertimento você tem? Você tem que estar à disposição da empresa no mínimo onze horas (...), você não consegue dormir direito, nos padrões de oito horas por noite. No seu dia de folga, eles usam de sacanagem ainda de colocar você num determinado dia de tarde e te escalam ainda pra você pegar serviço no dia seguinte mais cedo. Então, acaba que você fica de folga no máximo só umas dezessete horas ao invés de vinte e quatro, ainda tem essa exploração da empresa. Quer dizer que você não tem nem tempo de conviver com a sua família. Eu pegava serviço mais ou menos meio dia e largava às dez, onze horas da noite (...) A partir da hora em que você começa a ficar alto, você não lembra que tem que trabalhar, que tem família pra sustentar, que tem compromisso...”

Ele justifica assim o uso do álcool, relacionando-o claramente com o alívio de tensões advindas do trabalho:

“Quando você larga serviço, você quer relaxar, quer descontrair, esquecer de tudo o que você fez e a melhor forma que eu encontrei foi através da bebida. (...) Então, eu tenho certeza que ir pelo caminho da bebida é uma maneira de esconder toda aquela tensão vivida diariamente e eu acredito nisso piamente até que me provem o contrário, senão vou me achar um fraco, um sem-vergonha, e isso, eu tenho certeza que não sou. O problema é que chega um determinado momento que você vê a bebida como uma luz no fim do túnel”.

A respeito do uso comum de bebida alcoólica na categoria de motorista profissional e sobre algumas de suas causas ele expõe:

“(...) quando chegava o horário de trabalhar eu estava revoltado contra o sistema porque tinha uma espécie de repressão em cima da gente. Impõe-se que você faça tal coisa e se não fizer é punido, é despedido. E então, como havia muito pouca compreensão da empresa, eu me entreguei à bebida, que era e ainda é uma coisa muito comum entre os motoristas. Mas alguns bebem menos e outros bebem mais. Eu bebia mais. A minha revolta era contra o meu campo de trabalho. Lá a gente não tinha voz, ficava à mercê de todos os que comandavam o sistema, os chefes e donos de empresa”.

Sobre os efeitos do uso intensivo do álcool, Daniel relata os ganhos como o esquecimento de problemas e o estado mais relaxado em que ficava, mas fala também dos problemas que sofreu como a discriminação por parte de colegas que se afastaram dele, e ainda da dificuldade em controlar o dinheiro:

“(...) eu usava a bebida como uma forma de relaxar do trânsito, da fiscalização, da polícia, da Metrobel [atual BHTrans], eu não tinha com quem conversar, desabafar (...). Com o mesmo ganho que eu tinha antes, eu não conseguia ter o ritmo de vida que eu tenho hoje porque se na verdade eu recebia R\$ 250,00 por uma semana, R\$ 200,00 eu deixava no boteco, quer dizer, eu não conseguia ter um padrão de vida mínimo pra comprar nada pra mim e nem pra minha família. Olha só o ponto que a bebida me prejudicou...”

Foi a partir do momento em que entrou para o sindicato de sua categoria profissional que Daniel conseguiu escrever uma história diferente em sua vida, pois não estava mais subjugado à rigidez do trabalho, mas lutava agora para ajudar outros colegas a conhecer os direitos que possuíam, direitos estes que ele mesmo só veio a conhecer após sua entrada no sindicato. Após essa conquista, ele se orgulha de poder conversar com os patrões “de igual pra igual”.

É interessante constatar que, no mesmo ano em que entrou para o movimento sindical, Daniel afastou-se definitivamente da bebida. Dessa forma, podemos pensar que só após conseguir lutar por seus direitos e conseguir se fazer ouvir, ele pôde resolver melhor as questões que o levavam a beber. Encontrou, na luta sindical, uma outra forma de enfrentar a dura realidade do motorista profissional. Agora, ele não mais se submetia aos patrões, mas podia enfrentá-los e conquistar novos direitos além de fazer cumprir os antigos.

Sua história sugere que o álcool teve um papel bastante negativo na sua vida. Podemos entender ainda, como ele próprio fala abertamente, que as pressões sofridas no trabalho tiveram um papel muito importante na manutenção e no agravamento do seu problema. Isso porque apesar de fazer uso do álcool desde garoto, Daniel expressa que foi após alguns anos na profissão de motorista, que ele realmente começou a perder o controle da bebida.

Outro fator importante é que não existe, em sua vida pessoal, um fato relevante que também coincida com o momento de maior uso do álcool. A separação da primeira esposa, como ele mesmo expressa, foi consequência e não causa do uso exagerado do álcool. Só podemos, então entender que, o fator propulsor do alcoolismo na sua vida foi o conjunto de exigências impostas pela sua profissão, ou seja, a forma de organização de seu trabalho.

3.2 Caso 2 - O uso constante e controlado do álcool

A História pessoal

Jonas nasceu no ano de 1949, na cidade de Santa Cruz do Escalvado, no interior de Minas Gerais, onde morou até por volta de cinco anos com seus pais e três irmãos dentre eles duas mulheres e um homem. De lá, mudou-se com a família para São Pedro dos Ferros,

também no interior de Minas Gerais. Em relação às datas exatas, ele se confunde um pouco e dá sempre aproximações das idades nas quais aconteceram as mudanças na sua vida.

Em 1958, Jonas veio para Belo Horizonte juntamente com seus irmãos e seus pais que pretendiam tentar uma vida melhor. Ele é o segundo filho e o homem mais velho dentre os irmãos. Dez anos após a vinda da família para a capital, seu pai faleceu em um acidente de trabalho na construção do Parque de Exposições da Gameleira. Sendo o irmão mais velho, Jonas passou a ajudar a mãe, juntamente com a irmã mais velha no sustento, nos estudos dos outros irmãos e no pagamento de uma dívida contraída pela família que havia acabado de comprar um lote para ser pago em prestações. Nesse momento, tinha 19 anos e cursava a terceira série do primeiro grau, mas interrompeu os estudos para dobrar o horário de cobrador de ônibus e ajudar sua família.

A respeito de sua infância, Jonas diz que foi muito sacrificada, que ele não tinha condições de ter muitas coisas, mas se orgulha do que pôde dar aos filhos apesar de achar que eles não valorizam.

Casou-se durante o tempo em que trabalhava como cobrador de ônibus e vive até hoje com a esposa com quem tem três filhos que ainda moram com eles. Jonas hoje se encontra aposentado, mas ainda trabalha na mesma empresa e na mesma linha de ônibus.

A trajetória profissional

Os primeiros trabalhos de Jonas foram “bicos” que ele realizava logo quando chegou a Belo Horizonte. Ele não dá muita importância para essas atividades e diz que apenas de vez em quando vendia algumas frutas, engraxava sapatos, fazia faxinas.

Aos 14 anos, iniciou seu primeiro trabalho de carteira assinada. Já no transporte coletivo urbano, trabalhou como trocador de ônibus por mais ou menos sete anos, relatando

que foi nesse tempo que começou a gostar da profissão e a querer continuar na área tornando-se motorista. Às vezes, o patrão lhe dava uma flanela e ele ficava até tarde limpando o ônibus porque já gostava muito de mexer com carro:

“(...) eu era trocador de ônibus, eu adorava, foi onde que eu puxei muito a profissão. Eu adorava. Tinha dia que eu chegava em casa meia noite e no outro dia levantava cedo pra ir trabalhar, eu tinha um prazer. Então o patrão me dava uma flanela pra eu limpar o ônibus todinho assim por fora, limpava o ônibus todo dia, eu gostava de mexer com carro.”

Depois desse tempo como cobrador, saiu da empresa e trabalhou por mais ou menos quatro meses com táxi. Segundo ele, isso lhe seria útil mais tarde por conhecer a cidade, aprender a trabalhar dirigindo, conhecer o funcionamento de carros e os perigos do trânsito. No entanto, não gostava de trabalhar como taxista e logo quis sair, pois queria mesmo era trabalhar com ônibus.

Após esses quatro meses trabalhando como taxista, Jonas retornou à empresa de transporte coletivo para exercer o cargo de manobrista dentro da garagem de ônibus, permanecendo nesse cargo por dois anos, pois na época havia muitos motoristas de ônibus disponíveis no mercado e por isso demorava a surgir uma vaga. Após esse tempo, em 1975, começou a dirigir ônibus e permanecendo até hoje nesse emprego.

Desde o início como cobrador, Jonas trabalhou na mesma empresa que foi vendida e mudou de nome várias vezes nessas três décadas. A princípio, chamava-se Viação Barreiro, que passou a ser Viação Tiradentes, depois Barreiro de cima, Transamazonas e hoje foi comprada pela Saritur. A respeito da empresa, ele diz que sempre foi boa para trabalhar, que sempre foi muito bem tratado pelos chefes e que não tem muitos motivos para se queixar. Relata ainda nunca ter tido vontade de mudar de empresa, e que a maioria dos chefes sempre o tratou muito bem.

Nesses trinta anos, trabalhou sempre no esquema de “movimento” e diferentemente de alguns colegas, uma das partes do trabalho de que mais gosta é o relacionamento com os passageiros. Segundo ele, o ônibus cheio o distrai, pois assim tem com quem conversar. Ele faz questão de cumprimentar os passageiros, e quando percebe, seja pela fisionomia, seja pelo modo de subir no ônibus, que algum deles não está muito bem ou de bom humor, logo “puxa conversa” para tentar saber qual o problema ou faz uma brincadeira para alegrar a pessoa. Segundo ele:

“A gente faz uma gracinha, a pessoa vai e dá um sorriso, né? A pessoa sorri e tal e a gente começa a conversar com ele e tal e aquilo, procurar entender a dele, né? E ele também a da gente também. Então, a pessoa fica alegre, você entende? A pessoa não pode, o passageiro não pode ficar assim triste”.

Em relação aos conflitos com os passageiros, Jonas não nega que eles existam, mas diz que quando isso acontece por qualquer motivo, ele pode até ficar triste no momento, mas logo a tristeza passa e ele não fica pensando no que aconteceu:

“Fica assim (triste), mas ele desceu, (a tristeza) também foi embora, passa até uma coisa assim, um vento na cara da gente, pronto acabou, esqueceu tudo, é a mesma coisa de tá começando assim na parte da manhã, tudo de novo”.

Quando perguntado sobre como consegue esquecer esses problemas, Jonas não sabe explicar muito bem, mas diz que é só não pensar naquilo, distrai com outra coisa e quando passa ele nem se lembra mais do que aconteceu. Ele relata ser assim em todas as instâncias de sua vida. Seja em casa, seja no trabalho, não “esquenta a cabeça” com nada.

Dentre as formas encontradas por ele para distrair e evitar o estresse estão as conversas com os passageiros, a sua criação de pássaros, a bebida e o encontro com os colegas nos bares. A respeito desses últimos trataremos mais à frente.

Essa é a explicação de Jonas também para o tempo em que se manteve na profissão sem apresentar nenhum problema grave de saúde. Segundo ele, o importante nesse tempo foi não ficar nervoso com os desgastes da profissão e gostar de exercê-la. Ele consegue esquecer

dos problemas, não ficar pensando neles e assim cria formas para distrair e se manter tranqüilo. Sobre como lida com os problemas com passageiros, por exemplo, Jonas diz que:

“Ah, não lembro não. Esqueço. Não lembro não. Porque se a pessoa xingar, passageiro xingar a gente e tal e for lembrar disso, a gente fica até meio assim, pôr tudo na cabeça? A gente fica meio estressado, não fica? Então acho que a pessoa não pode ligar muito pra essas coisas não. E passageiro, você sabe que a gente carrega muitos passageiros por dia e cada um tem a sua, como é que fala? É, cada um tem a sua opinião, né? Quando viaja dentro do ônibus, uns falam bom dia, outros falam boa tarde, outros falam boa noite, outros entram de cara fechada e passa a roleta, outros já entram, sentam na frente e descem na porta da frente, não querem nem saber se vai pagar passagem nem nada, você entende?”

Mas, segundo ele, o fator mais importante para o seu não adoecimento é o fato de gostar da profissão. Isso é extremamente enfatizado por ele que diz gostar muito de dirigir e de transportar passageiros. Para Jonas, o trabalho é também uma diversão e por isso ele consegue esquecer os aborrecimentos que acontecem e não achar a profissão tensa:

“Eu esqueço, vou trabalhar, uai. Você vai divertindo trabalhando, o serviço também é uma diversão porque eu gosto da profissão”.

Quando perguntado sobre o que lhe trazia chateações no trabalho, Jonas responde:

“Você quer que fala qual tristeza que é? É no dia que meu carro quebra e não tem carro pra trabalhar, você acredita? Aí eu fico lá sentado vendo televisão assim e tal e o carro tá lá na oficina pra arrumar, né? Pensa: ‘eu não vou trabalhar hoje não, não vou mexer hoje não?’ dá uma tristeza na gente. Fica triste, uai. Não dá pra transportar passageiro, o carro tá quebrado. Você fica na reserva lá até arrumar o carro. Vai embora mais cedo, né?”

E ainda sobre o orgulho que tem da profissão:

“A gente fica assim com aquele orgulho de carregar o passageiro, de deixar ele assim aonde que ele vai descer, com todo carinho, né? Com todo carinho, com todo respeito, poder chegar assim no ponto dele e vou continuar a viagem”.

Ele ainda trabalha longas jornadas que em ocasiões especiais chegam a 11, 12 horas por dia e isso também, segundo ele, só é possível por que gosta da profissão e assim consegue trabalhar tanto tempo sem se sentir cansado.

A saúde de Jonas sempre foi estável. Hoje, tem colesterol e triglicérides em níveis elevados, mas controlados e não apresenta outros problemas de saúde. Diz que nesses 30 anos

de profissão levou apenas cerca de sete atestados médicos à empresa e sempre por problemas simples como mal estar intestinal, por exemplo.

A respeito da profissão, expressou várias vezes seu prazer em realizá-la. Em todo o tempo, ele ressalta o fato de gostar da profissão e mais especificamente de gostar de dirigir e do contato com os passageiros. Hoje, Jonas encontra-se aposentado, mas continua a trabalhar na mesma linha de ônibus.

O álcool na vida de Jonas

Jonas começou a beber com cerca de 17 anos de idade, quando era cobrador. Ele relata que sempre bebeu com os colegas de profissão do setor de transporte coletivo. No início da carreira de cobrador, era convidado pelos colegas após acertar as contas do dia na empresa para ir ao bar tomar algumas cervejas. Assim, começou o hábito que continua até hoje.

Na sua família, não havia o hábito de beber. Segundo ele, seu pai bebia muito pouco e sua mãe não bebia nada. Dessa forma, só mesmo com os colegas de profissão era que Jonas fazia uso de bebida alcoólica. Após casar-se, o hábito de não beber em casa continuou, a não ser em dias de festa como aniversários, natal, etc. Sua esposa não consome nenhum tipo de bebida alcoólica.

Para Jonas, o fato de freqüentar o bar perto da garagem é uma distração a mais, mas segundo ele, se não puder ir, também não faz falta. O costume de ir ao bar nos dias mais pesados de trabalho aponta para o fato de que, apesar de dizer que não fica nervoso ou estressado com a profissão, o uso do álcool constitui uma estratégia para reduzir o desgaste causado pela sua atividade. Nas palavras do próprio Jonas:

“Lembra que eu falei pra você que é segunda, quarta e sexta, os dias mais agitados que tem? Terça, quinta sábado e domingo é mais tranquilo, é mais devagar. (...) É nesses dias que o

pessoal vai, procura mais (o bar), né? Pra distrair a cabeça, descansar um pouquinho da mente, dos problemas que aconteceu pra trás, nas oito horas trabalhadas, né?”

Segundo ele, segunda, quarta e sexta são os dias mais pesados de trabalho pelo fato de transportarem mais pessoas e assim aumentar o número de embarque e desembarque e, conseqüentemente o número de vezes em que precisa parar o ônibus. De acordo com Jonas, também são os dias em que as pessoas parecem mais agitadas por causa do trabalho. Ele carrega também nesses dias um número maior de idosos e deficientes, o que exige mais atenção e paciência para esperar o seu embarque e desembarque.

Dessa forma, o bar é também um espaço onde os motoristas e os cobradores têm a oportunidade de conversarem sobre o trabalho e sobre os acontecimentos do dia. Isso também foi apontado por Jonas como uma forma de ajuda para aqueles que se sentem mais cansados e mais nervosos. A bebida, então, acompanha as conversas e os jogos de sinuca no caso de Jonas. Assim, eles passam algumas horas no bar e ao final dividem a conta da bebida e das fichas de sinuca. Segundo ele, o valor costuma ser em torno de R\$3,00 ou R\$4,00 para cada um e o seu consumo individual, em torno de 3 garrafas de cerveja e 3 doses de cachaça em cada dia em que vai ao bar.

Segundo ele, o efeito do álcool sobre alguns de seus colegas é de torná-los mais nervosos, saem xingando e brigando com as pessoas. No seu caso, no entanto, sente-se mais tranqüilo e mais relaxado após passar no bar. Ao chegar em casa, relata que costuma jantar, tomar banho e ir dormir até o dia seguinte quando levanta para retornar ao trabalho.

Para Jonas, há uma forma de perceber o momento em que deve parar de beber. Segundo ele, quando fica meio “zoad”, é hora de ir pra casa. A forma encontrada por ele para realizar esse controle é bastante interessante. Ele relata perceber quando está começando a ficar tonto através de mudanças em seu comportamento como, por exemplo, ele passa a falar demais, a gesticular muito e a levantar da cadeira para contar casos, mas existem também as

mudanças biológicas sentidas como, por exemplo, o rosto queimando ou um tremor no corpo.

Sobre o momento em que percebe que precisa parar de beber e ir embora pra casa, ele relata:

“Dá uma reação. Costuma dar uma tremura no corpo da gente aí, opa! Agora tenho que parar. Se não, come e dorme. Tem isso também, tem demais também. Igual aqueles caras que bebe no bar aí senta na poltrona roncando, dormindo, roncando na mesa. Aí é feio demais, uai.(...) é, aí tem que parar. (...) não, é igual o cara que bebe demais, é assim, a pessoa bebe muito, a pessoa bebe demais, bebendo, bebendo, bebendo, só tomando todas que tem direito. Chega um limite que a pessoa vai, quer ir no banheiro e tal, vai levantar, dá nele um ‘trik-trik’, você entende? Aí ele já tá tonto. Já passou da hora de parar já. Já passou da hora de parar. Ele não pode beber mais. É onde que dá o desacerto na casa da pessoa, dá o desacerto com o dono do bar”.

Ao longo dos anos, Jonas tem conseguido também controlar a frequência e a quantidade de bebida consumida. Em mais de trinta anos fazendo uso constante de bebida alcoólica, ele manteve a sua saúde física e nunca teve problemas com isso na empresa. Mas isso não significa que em todo o tempo mantenha esse controle. Ele relata ocasiões isoladas de festas nas quais chegou a beber muito e ficou alcoolizado, mas não parece ter tido problemas com isso.

A respeito dos motivos para o uso do álcool, ele diz:

“oh, em relação a isso, o cara não precisa beber por causa de ficar nervoso, não é mesmo? Igual meu caso, eu tô lá assim pra socialmente, batendo um papo e tal e isso e aquilo, evitando de cabeça doer, de estresse, igual eu falei pra você não é isso mesmo? É assim.(...) é socialmente. Agora se eu for beber assim, for tomar assim, segunda a segunda, segunda, terça, quarta, quinta, sexta, sábado, domingo, não vou trabalhar mais, a cabeça dói o fígado incha, um punhado de coisa, entendeu? É isso que eu tô falando com você.”

Quando perguntado sobre a frequência de consumo alcoólico na sua categoria de trabalho, respondeu:

“Realmente, o motorista de transporte coletivo e transporte de caminhão, eles bebem muito, eles bebem mesmo. É igual eu tô falando com você, né? A pessoa fica nervoso no trânsito, fica nervoso com a carga, com o frete, com o caminhão que fura o pneu, o caminhão que tá velho, tá na hora de trocar e não tem condições de trocar, entra ano e sai ano. (...) no coletivo é passageiro, passageiro, tal, o pagamento também, até entra nessa questão também, o pagamento é o seguinte, o cara trabalha, trabalha, trabalha, chega no fim do mês ele pensa que vai receber um tanto e não recebe. Já aconteceu isso muitas vezes.”

É importante notar nesse caso, então, que ainda quando realizado com controle, o uso da bebida está relacionado com a tentativa de aliviar algumas tensões do trabalho de

motorista. Para Jonas, o álcool é uma das estratégias utilizadas por ele e pelos colegas no combate às pressões sofridas, mas ele consegue controlar o seu uso de forma a não se tornar um alcoolista. Parte da explicação para esse controle, ele atribui ao fato de gostar da profissão, mas outro fato que teria também um papel importante, é o de “ter a cabeça boa”, ou seja, uma personalidade tranqüila que consegue manter a calma nos momentos tensos e resolver os problemas sem se afligir.

3.3. Análise dos casos

Os dois casos apresentados possuem algumas similaridades e algumas diferenças. A princípio é necessário ressaltar que a diferença entre as organizações do trabalho encontradas na trajetória de Daniel e de Jonas é muito importante. Os dois motoristas estavam sujeitos a dificuldades semelhantes no que é inerente ao trabalho no coletivo urbano, mas havia diferenças significativas no tratamento dado pelas empresas aos seus empregados.

A empresa na qual Jonas trabalha parece ser bem menos rígida do que as empresas nas quais Daniel esteve empregado. A primeira tinha um tratamento de caráter mais pessoal com os trabalhadores uma vez que Jonas relata um relacionamento mais próximo e menos tenso com os chefes e mesmo com seus proprietários. Um exemplo disso foi a ocasião em que seus patrões deram-lhe uma demonstração de confiança da qual ele muito se orgulha. Isso ocorreu quando um gerente chamou-o para assinar o aviso prévio de sua demissão e os donos da empresa o obrigaram a rasgar esse aviso dizendo que era Jonas quem “carregava a empresa nas costas” e que ele não seria demitido. Já Daniel se queixa do distanciamento e da rigidez nas exigências e nas políticas das empresas nas quais trabalhou.

Isso fica claro quando ele chega a comparar uma dessas empresas a uma instituição militar enquanto Jonas relata que nunca teve vontade de sair da empresa na qual trabalha permanecendo nela por toda a vida de motorista, inclusive após sua aposentadoria. Ou seja, além das dificuldades causadas pelas condições de trabalho vividas por qualquer motorista de ônibus como o risco de assaltos, o relacionamento com os passageiros, etc, Daniel enfrentava alguns agravantes: a rigidez, a impessoalidade, as humilhações da chefia, etc.

O que encontramos nos dois casos, a princípio, é o hábito, bastante comum entre os motoristas, de se encontrarem em bares próximos às garagens para beber, conversar, jogar alguma coisa como sinuca ou cartas e relaxar após o horário de serviço. Mas o que precisamos compreender aqui é o diferencial que fez com que um deles se tornasse um alcoolista e tivesse muitos problemas advindos disso até mesmo o afastamento, e o outro, conseguisse manter o controle sobre a quantidade de bebida consumida durante anos.

Em ambos os casos, não foi possível relacionar o uso da bebida com algum fator pessoal, sendo sempre o trabalho e as tensões que ele causa, os fatores aos quais eles atribuem esse hábito. Os dois motoristas queixaram-se ainda da falta de opções de lazer por causa da profissão. Assim sendo, Daniel encontrou na bebida a única forma de distração. Já Jonas relata que além da bebida e do encontro com os colegas, como opções de lazer ele possui sua criação de pássaros e a televisão que também o distrai.

Uma semelhança em relação a ambos no que concerne ao hábito de beber é o local em que o fizeram. Nos dois casos, esse hábito estava ligado ao costume, muito comum nessa categoria profissional, de passar em bares próximos às garagens e tomar bebidas alcoólicas com colegas de trabalho, fossem motoristas ou cobradores. Isto vem sendo combatido pelas empresas de transporte coletivo que têm proibido seus empregados de beberem nos bares

próximos à garagem para que a população não os veja ali. No entanto, sabemos que esse controle serve apenas para camuflar o problema, impedindo que se explicita.

Apesar desse aspecto comum, há uma diferença entre os relatos dos dois sujeitos pesquisados em relação ao uso do álcool. Jonas relaciona o consumo de bebida alcoólica não só ao encontro com os colegas, mas às conversas nos bares, ao jogo de sinuca, enfatizando a importância do seu efeito relaxante. Já Daniel refere-se mais ao ato de beber isoladamente. Apesar de realizá-lo também junto com colegas de trabalho, ele parece atribuir mais importância à bebida em si do que ao encontro e às conversas com esses colegas. Enquanto Daniel descobriu no álcool um recurso essencial para suportar seu cotidiano, Jonas não faz uso dele todos os dias e parece não sentir a mesma necessidade de beber.

De qualquer modo, Daniel estabelece uma relação direta entre o seu trabalho e o desenvolvimento do seu alcoolismo sendo que Jonas também relaciona o uso de álcool com o trabalho quando afirma que sente maior vontade de ir ao bar nos dias mais “pesados”.

Mas quando observamos a forma pela qual cada um recorre à bebida, constatamos uma importante diferença no que diz respeito à frequência e à regularidade no seu uso. Enquanto Daniel reconhece que fazia uso exagerado do álcool, Jonas mantém, há muitos anos, o hábito de consumir uma quantidade controlada de bebida que não é pouca, mas que aparentemente não lhe causa problemas.

Dessa forma, Daniel já chegou a ser flagrado indo trabalhar alcoolizado, pois bebia antes de ir para o trabalho. Já Jonas, se manteve bebendo sempre após a jornada e nunca foi trabalhar alcoolizado. Essa diferença pode estar relacionada, entre outras coisas, ao fato de Daniel estar submetido a uma pressão maior nas empresas em que trabalhou, fazendo com que necessitasse do álcool não só para relaxar após o serviço, mas também para conseguir realizá-lo.

Outra diferença em relação à vida profissional dos dois sujeitos é o fato de que Daniel mudou de emprego várias vezes, revelando sua insatisfação e os problemas que enfrentou, enquanto Jonas tem permanecido por toda a vida de trabalho na mesma empresa. Isso sugere tanto uma maior satisfação do segundo quanto uma maior insatisfação e maiores problemas enfrentados pelo primeiro. Alguns desses problemas foram causados pelo uso que fez do álcool, que segundo seu relato, era diretamente influenciado pelas políticas adotadas pelas empresas nas quais trabalhou.

Por fim, podemos considerar Jonas como um “bebedor moderado”, de acordo com a classificação do Ministério da Saúde em 1991⁸ já que apesar do uso contínuo do álcool ele não apresenta dependência ou problemas decorrentes do uso da bebida. Já Daniel, parece ter caído na “dependência do álcool”, segundo a mesma classificação. Ambos relacionam o uso da bebida com as exigências do trabalho, mas Daniel parece ter sofrido uma pressão muito maior, o que pode tê-lo impedido de encontrar saídas menos danosas à sua saúde.

Parece clara a diferença entre os efeitos das políticas adotadas pelas empresas nas quais Daniel trabalhou e aquela na qual Jonas encontra-se por mais de trinta anos. Este, no entanto, não nos parece ser o único fator capaz de explicar a diferença apresentada na forma de utilizar o álcool pelos dois sujeitos. Outras possíveis explicações estariam nas diferentes trajetórias de vida e nas características de personalidade que delas resultaram.

Jonas parece ter conseguido desenvolver estratégias que o ajudaram a lidar melhor com as situações difíceis impostas pela profissão, enquanto Daniel não relata nada nesse sentido. Isto sugere diferenças individuais no modo de enfrentar as dificuldades. No entanto, o fato de Daniel ter conseguido superar grande parte dos seus problemas assim que suas condições de vida se transformaram, nos conduz a pensar que tais condições são mais

⁸ Essa caracterização será exposta no capítulo sobre o Alcoolismo.

determinantes do que suas vulnerabilidades pessoais, como ele próprio constata no seu depoimento.

Diante das pressões sofridas pelos dois sujeitos, foi necessário que eles desenvolvessem estratégias que lhes permitissem enfrentá-las e manterem-se da melhor forma possível no seu trabalho. O uso do álcool foi uma delas. Sem negligenciar as diferenças de personalidade, parece que foi, sobretudo, o tipo e a intensidade dessas pressões que determinaram a escolha dessa estratégia.

No caso de Jonas uma estratégia é a de esquecer as dificuldades cotidianas para não se desgastar demasiadamente com as mesmas. Dentre os meios para obter esse esquecimento ele cita a bebida. Outra estratégia era a de procurar se distrair para não ficar pensando nos problemas do trabalho. Para isso, utilizava, além da conversa com os amigos nos bares, a sinuca, a criação de pássaros etc. Embora recorresse ao álcool, ele conseguiu desenvolver paralelamente outras estratégias. Além disso, encontrou formas de controlar a bebida e conseguiu, assim, o hábito de beber, aproveitando seu efeito relaxante e sem ter de suportar suas conseqüências mais danosas.

Mas pode ser que Jonas tenha sido bem sucedido nessas estratégias exatamente porque estava submetido a uma situação menos desgastante. A diferença entre as penosidades das organizações do trabalho vividas por ele e por Daniel pode ter também possibilitado que desenvolvesse uma relação mais positiva com a profissão.

Assim, tudo indica que as formas diferentes de lidar com o álcool não decorrem fundamentalmente das diferenças de personalidade e sim das condições de trabalho às quais cada um esteve submetido. O fato de Daniel ter conseguido superar seu problema ao entrar para o sindicato e transformar a correlação de forças com a empresa, sugere fortemente que essas condições têm primazia sobre as vulnerabilidades pessoais, podendo até reduzi-las.

CAPÍTULO IV

Problematizando o conceito de alcoolismo

O álcool é uma substância psicoativa que pode ser usada em diferentes quantidades e frequências. Desde a antiguidade a relação do homem com o álcool passou tanto pelo seu uso medicinal quanto pela sua total proibição (FORTES 1975). O uso intenso do álcool é reconhecido como um problema antigo e difundido em quase todas as civilizações, mas ainda é também uma questão complexa cujas definições e explicações passam por diferentes abordagens e sofrem diversas influências culturais e econômicas.

Vários modelos foram estruturados na tentativa de compreensão do alcoolismo. O primeiro deles foi o modelo moral segundo o qual o sujeito que fazia uso abusivo de substâncias em geral era alguém a quem – por um desvio moral - faltava controle de si mesmo, não conseguindo resistir aos seus impulsos. Tal visão foi popularmente compartilhada sob influências de correntes filosóficas, religiosas e políticas (FORTES, 1975), e alcançou seu auge nos Estados Unidos ao final do século XIX quando valores morais eram prioridades incondicionais da sociedade cristã americana.

Os partidários do modelo moral eram rigorosos em suas propostas para combater o alcoolismo defendendo até mesmo a extinção da produção, comercialização e distribuição de bebidas alcoólicas. Tal extinção chegou a ser feita nos Estados Unidos conseguindo reduzir a violência no curto prazo, mas fracassando no longo prazo com o retorno da mesma e o crescimento do mercado clandestino (FORTES 1975).

Já na década de 40 do século passado, a classe médica ficou dividida em relação à concepção moral sendo que parte dela passou a defender a tese de que o alcoolismo é uma doença geneticamente transmitida ou segundo seu próprio slogan: “a intemperança é uma

doença” (FORTES 1975). Esta tese do alcoolismo como doença orgânica ganhou força ao longo dos anos, mas sua fundamentação científica deixa a desejar.

Em recente artigo publicado pela Folha de São Paulo, José Reis faz uma síntese de alguns estudos sobre a relação entre alcoolismo e genética. O autor relata o caso de dois cientistas que publicaram a descoberta de um gene responsável pela propensão ao alcoolismo. O D2, como o gene foi chamado, teria sido encontrado em 69% dos 35 cadáveres de alcoólicos analisados e em apenas 20% dos 35 cadáveres de não alcoólicos. Na mesma reportagem, no entanto, tal afirmação é criticada por autores que apresentam outras pesquisas nas quais o resultado foi diferente e apontam ainda, a falta de controle étnico suficiente já que outro resultado mostrou que os negros possuem maior probabilidade de serem portadores do referido gene. Tal artigo explicita a confusão dentro da própria classe médica a respeito do tema.

Essas explicações biológicas compõem o modelo médico, que atribui a etiologia do alcoolismo a fatores que seriam geneticamente transmitidos. Em alguns países, razões financeiras contribuíram para a adesão e a proliferação desse modelo já que boa parte da classe médica possuía clínicas nas quais esses pacientes poderiam ser tratados com altos custos financeiros (FORTES 1975:16). Isto apesar da resistência de outros grupos – religiosos, por exemplo – que se opunham ao alcoolismo como doença, apegando-se ao modelo moral e influenciando a população em geral.

Existem ainda outras teorias que explicam o desenvolvimento ou não do alcoolismo como dependente de características biológicas inatas. Segundo Ramos e Bertolote (1997) vários processos fisiológicos como alterações do metabolismo celular já foram apresentados para explicar a alta ingestão de álcool. Mas ainda segundo os mesmos autores, corroborados

por Formigoni e Monteiro (1997) a contribuição genética para o desenvolvimento do alcoolismo não resulta em predisposição orgânica e sim em

“Diferentes probabilidades de as pessoas fazerem uso contínuo do álcool, que é condição necessária embora não suficiente, para o desenvolvimento do alcoolismo”. (FORMIGONI E MONTEIRO, 1997:38).

Ainda a respeito da determinação genética, Masur (1988) apresenta uma visão mais cuidadosa:

“A determinação genética tem sido considerada apenas em relação à capacidade diferenciada para metabolizar o álcool, determinando maior ou menor tolerância à bebida”. (MASUR, 1988).

Com base nesse modelo, a indústria laboratorial oferece alguns medicamentos que teriam a capacidade de fazer com que um alcoolista abandone o vício. No caso de Daniel, ele relata que sua mãe chegou a colocar remédio em sua comida esperando que os efeitos do remédio o levassem à abstinência. No entanto, tal expediente não deu resultado uma vez que só depois da mudança em suas condições de vida, ele pôde abrir mão da necessidade que sentia do álcool.

Consideramos que o modelo médico possui pretensões ainda não corroboradas pelas pesquisas científicas na área. As pesquisas atuais não nos permitem fazer afirmações categóricas a respeito da influência dos fatores biológicos no alcoolismo e por isso concluímos que embora possam ter influência na sua determinação, não podem ser considerados como os únicos determinantes do alcoolismo.

Outro modelo existente é o modelo de comportamento adictivo, segundo o qual o comportamento desadaptativo é aprendido e o indivíduo é capaz de modificá-lo a partir da identificação de seus determinantes e do controle dos mesmos. Esse modelo possui o risco de uma nova regressão ao modelo moral uma vez que também culpabiliza o indivíduo por sua

situação já que se ele não possui o controle da aquisição do comportamento, parece tê-lo quando se trata de modificá-lo.

Outro problema do modelo de comportamento adictivo é o fato de considerar pouco importantes os fatores subjetivos e a interação desses com os fatores objetivos, como a diferença de personalidade exposta no capítulo anterior entre os dois casos explicitados.

Dentro das teorias psicológicas encontramos diversas explicações para o fenômeno do alcoolismo. Acreditamos que, assim como no modelo médico, nenhum modelo psicológico, por si só, é capaz de dar subsídios para a compreensão de um caso específico ou mesmo para o seu tratamento. Tudo indica que, somente através de uma perspectiva mais ampla e cuidadosa, que considere também fatores além dos psíquicos e que permita compreender a história e o contexto no qual se deu o uso do álcool, é que será possível adquirir essa compreensão mais completa. Isso também ficou claro no estudo dos casos aqui realizado onde o contexto teve um papel essencial no desenvolvimento e na manutenção do uso do álcool.

No entanto, dentro das explicações psicológicas temos algumas perspectivas mais conhecidas e julgamos importante expor algumas delas.

Na linha do modelo do comportamento adictivo, está a concepção cognitivo-comportamental. Segundo tal concepção, a dependência do álcool é um comportamento aprendido através dos reforços e das percepções fornecidos pelo ambiente ao sujeito. Tal comportamento pode também ser modificado através da transformação dos mesmos reforços e percepções (ou crenças) no próprio ambiente levando em consideração o meio em que o indivíduo vive, a função do álcool em sua vida e os reforços positivos e negativos que ele possui com a mudança do seu comportamento.

Encontramos ainda, no campo da psicologia, teorias a respeito do álcool e do seu papel na vida do indivíduo influenciadas pela psicanálise ou elaboradas por psicanalistas. Tais concepções podem variar de acordo com a linha psicanalítica adotada.

Segundo SANTIAGO (2001), a interpretação da obra de Freud a respeito do alcoolismo em “Luto e Melancolia” é a de que este:

“É considerado uma embriaguez alegre, na qual o que está em jogo é a mesma operação de *Underdrückung*: o dispêndio de recalque obtido por meios tóxicos. Trata-se, conseqüentemente, de uma repressão dirigida a uma inibição, até mesmo a uma suspensão do dispêndio, devida ao recalque, ou ainda, à diminuição da crítica, repousando sempre no controle do princípio metapsicológico do prazer”. SANTIAGO (2001).

Já PACHECO aponta a visão de Freud sobre a intoxicação em “Mal estar na civilização”, quando afirma que ela é:

“(…) uma das formas mais rústicas (grosseiras), mas, ao mesmo tempo mais eficazes de anestesiar os homens diante do fardo imposto pela vida em civilização. Trata-se de respostas técnicas que servem como meio para o manejo dos problemas colocados pela civilização. A vida em civilização exige renúncias pulsionais. Cada um, a seu modo, afirmará Freud, deve encontrar uma forma de estar a salvo na civilização”. PACHECO (1998:106).

Outra explicação que se apóia na psicanálise é a proposta por KAPLAN *et al* (1997), ao afirmarem que “os indivíduos com superegos rígidos e autopunitivos voltam-se para o álcool como um modo de diminuir seu estresse inconsciente”. Dessa forma, pessoas fixadas no estágio oral poderiam diminuir sua ansiedade através do consumo (pela boca) de álcool. Segundo a mesma fonte, existem autores psicodinâmicos que descrevem a personalidade do alcoolista como “tímida, isolada, impaciente, irritável, ansiosa, hipersensível e sexualmente reprimida”. Dentro dessa perspectiva, o álcool pode ainda ser usado como modo de redução de tensões, ansiedades e vários tipos de dor psíquica.

A respeito de um tipo de personalidade própria do alcoolista, Alonso-Fernandez (1977) fala de alguns traços comuns, mas diz que em outros aspectos a personalidade dessas pessoas é bastante diferente não podendo falar-se, portanto, de uma personalidade pré-

alcoologista, mas sim de uma constelação básica de tal personalidade. Já Ramos & Bertolote (1997), defendem que os estudos realizados no sentido de identificar diferenças de personalidade em dependentes de álcool não foram conclusivos para afirmar que essas existam.

Sobre os efeitos do álcool, podemos dizer que, para a maior parte das pessoas eles são de caráter relaxante. No entanto, é importante citar KAPLAN (1997), quando ele diz que a variedade de efeitos causados pelo álcool parece depender um pouco da personalidade, mas existe um componente social, pois “(...) *peças com problemas relacionados ao álcool freqüentemente relatam que o álcool diminui seus sentimentos de nervosismo e as ajuda a lidar com os estressores da vida cotidiana*”. KAPLAN (1997)

Não se pode negar a influência social sobre o hábito de consumir bebidas alcoólicas. Ela fica evidente quando se observa algumas sociedades como a comunidade muçulmana na qual esse consumo é completamente condenado, ou a comunidade judaica na qual ele é permitido apenas em comemorações religiosas, ou mesmo outros países nos quais, independentemente de questões religiosas o uso do álcool só é bem visto pela maioria da população quando relacionado às refeições. O maior consumo entre os homens quando comparado ao das mulheres, também aponta para um fator social e cultural no uso do álcool. Outro indicador dessa influência são os estudos que apontam algumas profissões com maior índice de uso do álcool do que outras.

Para Edwards (1998) *in* Nassif (2002), o ato de beber é um comportamento social, pois é aprendido e praticado com outras pessoas da mesma cultura. Dessa forma, Edwards estabelece o conceito de **atmosfera social** “*referindo-se às diferentes formas de se encarar o uso de bebidas, de compreender os problemas relacionados com esse consumo, e de definir medidas apropriadas para lidar com eles*”.

Dessa forma, fica clara a importância de se considerar, na tentativa de compreensão do alcoolismo, os fatores sociais que permeiam e que às vezes até definem o consumo de álcool. Segundo Bertolote (1997), só a partir da segunda metade do século XX os cientistas sociais abordaram o alcoolismo com maior seriedade. Isto trouxe uma grande mudança, pois apesar de não deixar de ser considerado como uma doença, o alcoolismo passou a ser visto também sob uma perspectiva sócio-histórica. Passou-se a pensar então, mais cuidadosamente, qual seria o efeito do ambiente social sobre o surgimento do alcoolismo.

Essa mudança na perspectiva do alcoolismo trouxe várias e importantes contribuições para sua compreensão, pois os fatores até então considerados não vinham sendo capazes de, isoladamente, fornecer explicações para muitos casos. Trazer à luz questões como a influência da cultura, do grupo, da família e mesmo do ambiente de trabalho, é essencial para facilitar a compreensão do problema.

Foi graças a essa mudança que se introduziu o conceito de *problemas relacionados com o consumo de álcool*. Dentre tais problemas, Bertolote (1997) cita os listados por Genevieve Knupfer, a saber:

- a) problemas familiares;
- b) problemas legais;
- c) problemas no trabalho;
- d) problemas de saúde
- e) problemas econômicos

Após a inserção dos cientistas sociais na discussão sobre o alcoolismo, podemos falar de uma última e importante forma de concepção desse problema, que vai além do âmbito da

psicologia. Trata-se do modelo biopsicossocial, segundo o qual não existe uma causa única para o consumo abusivo do álcool ou para o alcoolismo, mas vários fatores criam as condições para que ele ocorra. Assim, são considerados fatores culturais e sociais bem como fatores de personalidade e biológicos. Esse modelo pareceu-nos o mais adequado já que abrange fatores objetivos e subjetivos na tentativa de compreensão do problema apresentado. No entanto, é importante compreender a forma como eles se articulam e que tipo de primazia uns possuem sobre os outros.

Nos casos expostos, embora os fatores biológicos não tenham sido considerados, aqueles relativos ao meio e à personalidade de cada sujeito, assim como sua articulação, foram em parte analisados. Além disso, a primazia do fator social sobre as características individuais parece ter ficado clara.

A partir das diversas formas de se entender o fenômeno aqui analisado, fica evidente sua complexidade e a indefinição do próprio conceito. Isto não nos exime da necessidade de fazer uma escolha. Assim, concluímos ser o modelo biopsicossocial o mais adequado por articular as diversas dimensões do problema, mesmo que esta articulação não tenha sido, ainda, satisfatoriamente esclarecida, pela literatura especializada, em suas sobreposições e primazias. Consideramos que os fatores sociais (dentre eles o trabalho), bem como os orgânicos e os psíquicos são de grande importância para a abordagem do tema. É necessário, no entanto, apresentar com mais clareza, através de novos estudos, qual o papel de cada um desses fatores no alcoolismo. Além disso, vimos que os fatores biológicos ainda não estão devidamente esclarecidos pelas pesquisas.

Os estudos têm revelado que não se pode ater a apenas um determinante sob o risco de cair em algum tipo de viés, seja biologizante, psicologizante ou mesmo sociologizante. Fica evidente que fatores biológicos ou psicológicos ou mesmo sociais não são capazes de,

isoladamente, esclarecer o surgimento do uso do álcool e a sua evolução. Para compreendermos a diferença entre os dois casos analisados por nós foi necessário que considerássemos a totalidade dos fatores envolvidos. Dessa forma, pudemos perceber como a articulação entre o contexto de trabalho e os fatores relativos à personalidade resultou em diferentes formas de lidar com o álcool.

Os estudos de caso aqui realizados apontam, não para uma exclusividade, mas para uma primazia do fator social sobre os outros fatores. Não podemos dizer, é claro, que o mesmo irá ocorrer em todos os casos de alcoolismo ou de uso excessivo do álcool, mas também não podemos deixar de apontar para a emergência do fator social nos dois casos estudados uma vez que eles sugerem fortemente que as diferentes condições de vida às quais cada um foi submetido foram as principais responsáveis pela diferença no consumo do álcool apresentado por eles.

É importante ressaltar também que a dependência do álcool não possui dois extremos de dependente e não dependente. Existe um contínuo no qual há uma gradação com limites imprecisos e difusos sendo que o sujeito, em geral, possui pouca percepção sobre o estado no qual se encontra. Neste contínuo várias gradações foram propostas chegando-se a dizer da impossibilidade de defini-las dado seu grande número. A própria mudança da nomenclatura de alcoolismo para síndrome de dependência do álcool, que será apresentada adiante, busca representar este conceito de gradação já que uma síndrome é um conjunto de diversos sintomas que podem ser gradativamente adquiridos. Isso é corroborado por VAISSMAN (2004) que explica um pouco mais o processo de surgimento do alcoolismo quando diz que *“(...) o alcoolismo crônico (...), instala-se lenta e insidiosamente ao longo de, em média, quinze anos de uso contínuo, diariamente ou quase, numa quantidade acima de 40g de álcool absoluto por dia, de acordo com a Organização Mundial de Saúde”*. VAISSMAN (2004).

Esse fato aparece na história de Daniel que acreditava ainda ter o controle sobre a bebida quando já o havia perdido e expressa, na fala seguinte, como não tinha noção de em que ponto do continuum do alcoolismo sua vida se encontrava:

“eu tinha um poder muito grande de recuperação do álcool, podia beber pouco, aí depois bebia muito, tornava a beber pouco, por uns dez ou quinze dias e depois bebia muito novamente, então acho que isso fazia com que eu pensasse que controlava a bebida, mas eu já estava começando a ter o problema [com a bebida] nessa época (...)”. Daniel in SILVA (2004).

Uma distinção proposta é entre o alcoolismo primário e o secundário. Essa questão surge a partir da grande associação do alcoolismo com psicoses. Chama-se de alcoolismo primário àquele que não é antecedido por problemas psicóticos, sendo essa a maior parte dos casos, e de alcoolismo secundário àquele que é relacionado a uma personalidade psicótica. No entanto, casos de depressão e mesmo de delírio e alucinações podem ocorrer no desenvolvimento do alcoolismo primário e podem ser causados por este, sendo de extrema importância a identificação da causa real destes acontecimentos. Segundo SCHUKIT (1985), o alcoolismo primário representa 70% dos casos de alcoolismo.

O caso apresentado, então, parece tratar-se de um alcoolismo primário já que não possui nenhum histórico de psicose anterior ou posterior ao mesmo. Daniel relata um delírio que tem como conteúdo o pai, mas esse parece ter sido em função do próprio uso do álcool que, como visto, é relativamente comum no quadro de alcoolismo.

A respeito da nomenclatura dada ao alcoolismo, muitas foram as mudanças desde Magnus Huss que em 1849 estabeleceu o conceito de “alcoolismo crônico”, visto então certamente como uma doença. Vários anos depois a Classificação Internacional das Doenças iniciou suas publicações incluindo definições sobre o alcoolismo e suas decorrências. Foi um longo caminho - e sabemos que ainda não está terminado – até chegar no que hoje a décima edição da CID classifica a respeito do uso do álcool.

É importante esclarecer as duas categorias expostas na CID 10 como diferentes formas de uso do álcool. A saber, F10.1- *Uso nocivo*, e F10.2 - *Síndrome de dependência*. Isto pelo fato de que essas duas substituem antigos nomes que foram até aqui utilizados. A primeira delas, *Uso nocivo de álcool*, substitui a expressão *abuso de álcool* e traz a seguinte definição:

“Um padrão de uso de substância psicoativa que está causando dano à saúde. O dano pode ser físico (como nos casos de hepatite decorrente de auto-administração de drogas injetáveis) ou mental (p. ex., episódios de transtorno depressivo secundário a um grande consumo de álcool)”. (Organização Mundial de Saúde, 1993)

O uso nocivo do álcool é caracterizado em termos qualitativos, com um padrão comportamental característico e, sobretudo com repercussões em nível físico, mental, social ou profissional para o indivíduo.

Já o segundo termo, a *Síndrome de dependência de álcool* (F10.2), classificação que inclui o alcoolismo crônico é definido como:

“Um conjunto de fenômenos fisiológicos ou comportamentais e cognitivos, no qual o uso de uma substância (álcool neste caso), ou de uma classe de substâncias, alcança uma prioridade muito maior para um determinado indivíduo que outros comportamentos que antes tinham maior valor. Uma característica descritiva central da síndrome de dependência é o desejo (frequentemente forte, algumas vezes irresistível) de consumir drogas psicoativas (as quais podem ou não terem sido medicamente prescritas), álcool ou tabaco. Pode haver evidência de que o retorno ao uso da substância após um período de abstinência leva a um reaparecimento mais rápido de outros aspectos da síndrome do que ocorre com indivíduos não-dependentes”. (Idem)

A classificação da CID prioriza os fatores biológicos e intrapsíquicos em relação aos componentes sociais e comportamentais. Foi exposta, no entanto, por sua importância no meio médico e por ter proposto a diferença entre o uso nocivo do álcool e a síndrome de dependência alcoólica.

Outra conceituação a respeito do alcoolismo é a que foi realizada pelo Ministério da Saúde no Brasil através de suas “Normas e procedimentos na abordagem do abuso de drogas” segundo o qual existem três classificações de pessoas que fazem uso do álcool:

“o bebedor moderado, alguém que utiliza a bebida alcoólica sem dependência e sem problemas decorrentes de seu uso; o bebedor-problema, alguém que apresente qualquer tipo de problema (físico, psíquico ou social) decorrente do consumo de álcool; e o dependente do álcool, alguém que apresente estado psíquico e/ou físico caracterizado por reações que incluem uma ingestão excessiva de álcool, de modo contínuo ou periódico, para experimentar seus efeitos psíquicos e/ou para evitar o desconforto de sua falta” (Ministério da Saúde/SNAS, (1991) in Vaissman (2004).

Se formos considerar essa classificação, poderíamos dizer que Jonas é um “bebedor moderado”, enquanto Daniel seria o que chamam de “dependente do álcool”.

4.1 Alcoolismo no contexto de Trabalho

Ao se voltarem para as questões do uso do álcool no trabalho, alguns estudos apontam para o alto nível de estresse como um fator de estímulo ao uso de bebidas alcoólicas. No entanto, a maioria das análises termina por cair numa visão simplista ao tratar dessa questão. Várias têm sido as perspectivas que tratam com superficialidade o problema em questão, como podemos ver nos programas de combate ao alcoolismo realizados pela maioria das empresas que os adotam. Propusemos então uma análise que fosse além dessas perspectivas que atribuem o uso do álcool a fatores como a disponibilidade da bebida ou a falta de supervisão direta.

Portanto, a questão do alcoolismo no trabalho tem sido estudada, mas com poucos avanços e pouca profundidade. Apesar disso, tivemos acesso a alguns estudos mais elaborados, cujos resultados são sugestivos da existência de uma relação entre o alcoolismo e certas formas de organização do trabalho. Segundo Laranjeira & Pinski (1997), um número muito maior de pessoas passou a consumir álcool constantemente a partir da Revolução Industrial Inglesa. Mais do que o maior acesso à substância pode-se pensar na hipótese de que a modificação do modo de vida e de trabalho tenha provocado essa elevação do consumo.

Também de acordo com Fortes (1975), desde os séculos XVIII e XIX, em países da Europa e da América, o alcoolismo crescia em decorrência da industrialização e de suas conseqüências como o aumento das populações em condições precárias de vida, a mecanização do trabalho e o aumento dos pontos de distribuição da bebida. Ele aponta, portanto, para a mecanização do trabalho - agravada pela industrialização - como um possível fator causal do aumento de consumo de bebidas alcoólicas.

O mesmo autor relata ainda uma pesquisa realizada na França por Villermé que dedicou-se, no início do século XIX, ao estudo dos hábitos de ingestão alcoólica de franceses em trabalho no campo. Diante do que encontrou, o autor deslocou o enfoque (que nesse século -XIX- ainda era dado às questões puramente biológicas) para outras questões, propondo então a prevenção da ociosidade, a educação do povo e a higiene do trabalho como alternativas para combater o uso do álcool. Tudo isso aponta para uma visão menos biologicista do uso do álcool, bem como para uma conexão, ainda que precária, entre o uso do álcool e as condições de trabalho.

Segundo Seligmann-Silva (1994), o uso do álcool por trabalhadores pode possuir várias explicações atribuídas por eles mesmos às necessidades impostas pelo trabalho. Algumas delas são: “busca de satisfação compensatória”, “anestesiando o sofrimento psíquico”, “evitar a tomada de consciência de uma realidade penosa para o sujeito” ou “dar coragem”. Tudo isso, no entanto, carece de sentido concreto, pois depende de condições específicas de trabalho. Foi tal sentido que tentamos encontrar nos casos analisados.

O Ministério da Saúde do Brasil, no manual de Doenças Relacionadas ao Trabalho, publicado em 2001, reconhece o trabalho como um dos fatores de risco para o alcoolismo crônico estabelecendo assim um nexo epidemiológico:

“O trabalho pode ser considerado como fator de risco, no conjunto de fatores de risco associados à etiologia multicausal do alcoolismo crônico. Trata-se, portanto de umnexo epidemiológico, de natureza probabilística, principalmente quando as informações sobre as condições de trabalho forem consistentes com as evidências epidemiológicas disponíveis”. (BRASIL, 2001:176).

O referido manual aponta ainda dois fatores pelos quais o indivíduo faz uso do álcool: para garantir sua inclusão no grupo ou para viabilizar a execução do trabalho devido aos efeitos farmacológicos do álcool. Tais fatores, no entanto, não são suficientes para a caracterização do uso patológico de álcool. Pode-se encontrar também nessa publicação ocupações com maior frequência de alcoolismo. Dentre elas, estão as de transporte coletivo ou as que envolvem viagens frequentes como é o caso de alguns motoristas profissionais. Tal ocupação está incluída por ser caracterizada como situação de trabalho perigoso. Outro aspecto do referido manual merece ser destacado: o alcoolismo pode ser considerado relacionado ao trabalho não apenas quando existir uma relação de causalidade direta, mas também quando o contexto laboral contribuir para manter ou agravar um quadro pré-existente.

Em recente reportagem sobre o uso de drogas e álcool por trabalhadores, a revista VEJA (01/03/2006) apresentou uma pesquisa realizada pela Universidade Federal de São Paulo na qual os autores relatam que 15% dos trabalhadores brasileiros são dependentes de drogas e álcool no trabalho ou os consomem com frequência. A mesma reportagem cita dados do Ministério do Trabalho segundo os quais esses trabalhadores possuem três vezes mais faltas ao trabalho, 30% menos produtividade e cinco vezes mais riscos de acidentes do que os demais empregados. Além disso, a reportagem apresenta um quadro no qual os autores do estudo expõem as profissões que apresentam maior incidência de abuso de drogas bem como as substâncias às quais cada profissão recorre com mais frequência. Dentre as categorias citadas, encontra-se a de motorista de ônibus e caminhão, sendo as anfetaminas e álcool as drogas mais utilizadas por eles.

Conforme o estudo que acabamos de citar, além de muitos outros, os prejuízos com o consumo do álcool relacionado ao trabalho são inúmeros. Para o trabalhador, os riscos vão desde acidentes de trabalho – que no caso dos motoristas podem ser fatais para eles e para outras pessoas – até o agravamento de conflitos em suas relações profissionais ou pessoais. Para a empresa, os prejuízos também são inúmeros, como o aumento do índice de absenteísmo e as perdas por pequenos ou grandes acidentes de trabalho. Lembramos que no caso dos motoristas as perdas por acidentes recaem em sua maior parte sobre os mesmos já que são responsabilizados pelos danos materiais e morais causados.

Depois de décadas buscando soluções para o problema do alcoolismo e o abuso de substâncias em geral nos contextos de trabalho é passada a hora de aprofundar na compreensão de suas causas. Já é clara na bibliografia a respeito do tema a importância de trabalhar em prevenção e não só no tratamento do abuso de álcool (CAMPBELL & GRAHAM, 1991 e RODRIGUEZ-MARTOS, 1998). Mas para fazer prevenção, é necessário entender quais são as verdadeiras causas do fenômeno. Como estamos tratando de um problema complexo, multideterminado, consideramos essencial ver o lugar que a atividade profissional ocupa no seu desencadeamento, manutenção ou agravamento.

Situações como aquelas vividas por Daniel nas diversas empresas em que trabalhou, precisam ser mais compreendidas nas suas conseqüências. Ainda no caso de Jonas, que não chegou a desenvolver um quadro de alcoolismo como o de Daniel, é preciso refletir sobre o fato de que a bebida é uma escolha feita não somente pelo prazer que a mesma traz ou pelo momento com os amigos, mas também pela necessidade de relaxar diante das tensões do trabalho. Mesmo no seu caso, ela não parece resultar apenas de uma escolha pessoal, mas de uma necessidade imposta pelo trabalho.

No caso dos motoristas, acreditamos que a situação esteja hoje, um pouco mais velada do que há alguns anos atrás. Isto, pelo fato de que, hoje, o hábito de beber já é mais combatido pelas empresas. Existem ações empresariais desde aquelas que simplesmente proíbem os empregados de beber nos bares mais próximos da empresa, hábito muito mais comum há algum tempo atrás, até aquelas – principalmente nas empresas de ônibus intermunicipal – que implicam no uso do etilômetro (instrumento de medida do teor alcoólico no sangue) todas as vezes que os motoristas vão iniciar um dia ou uma noite de trabalho. Nesses casos, não se procura compreender as causas do problema para combatê-las, mas apenas camuflá-lo.

Outra medida que algumas empresas adotam é a relatada por Daniel, na qual um encarregado observa todos os empregados para ver se exibem algum sinal de embriaguez ou de consumo de álcool nas últimas horas.

Percebemos que o alcoolismo é mais velado hoje porque ouvimos relatos de motoristas que há alguns anos atrás, chegavam a beber juntamente com os chefes da empresa poucas horas antes de iniciarem a jornada de trabalho. Ou mesmo de motoristas que bebiam durante o serviço, mas usavam de expedientes como mascar cravos da índia para disfarçar o cheiro de álcool da boca. Sabemos que, ainda hoje, existem aqueles que bebem durante o serviço, no entanto, o controle é maior sobre esse ato e também o medo de serem identificados cresceu. Além disso, vários motoristas entrevistados disseram conhecer colegas alcoolistas, que bebem durante o trabalho ou não, mas quando solicitamos um contato com essas pessoas, todas demonstravam medo e se recusavam temendo represálias das empresas.

É importante ressaltar ainda que não foi encontrado, em nenhuma das empresas pesquisadas, qualquer programa de recuperação do alcoolista ou algum trabalho de investigação de suas verdadeiras causas. Todos os casos detectados eram simplesmente encaminhados para clínicas psiquiátricas ou para o afastamento pelo INSS.

Tememos, portanto, que a falta de visibilidade desse problema esteja escondendo um número importante de pessoas que recorrem ao álcool para suportar as exigências do trabalho. Isso é preocupante não só pelos danos causados à saúde física, mental e ao convívio social desses profissionais, mas também pela possibilidade de ocorrência de acidentes no meio de transporte coletivo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho teve por objetivo inicial identificar alguns mediadores entre a atividade do motorista de ônibus coletivo urbano e o alcoolismo observado com bastante frequência nessa categoria profissional. Tendo em vista o elevado número de motoristas identificados no levantamento epidemiológico, mas também em outros estudos sobre alcoolismo e trabalho, consideramos a possibilidade de compreender melhor o problema.

Na busca por sujeitos para a pesquisa nos deparamos com diversas dificuldades. Em primeiro lugar, o acesso limitado às empresas de transporte coletivo urbano que, por trabalharem em regime de concessão da prefeitura, são muito receosas a respeito das informações que possam ser extraídas a seu respeito. Ainda assim, conseguimos que algumas portas fossem abertas, mas nos dois casos, empregados da própria empresa definiam com quais motoristas iríamos conversar e quais iríamos observar. Isto não criou grandes problemas na caracterização do cotidiano de trabalho, mas dificultou o acesso mais aprofundado à realidade dessas empresas.

Outra dificuldade encontrada foi o fato de que, a partir das empresas, não tínhamos a possibilidade de encontrar casos de motoristas alcoolistas, já que estas dificilmente assumiriam a presença de alguém com esse tipo de problema no seu quadro de funcionários ativos. Dessa forma, todas alegavam que os motoristas alcoolistas que já haviam sido identificados encontravam-se afastados e não poderiam ser localizados por motivos de sigilo. Por último, enfrentamos o medo da exposição entre os próprios motoristas, pois, conforme já dissemos, entre os entrevistados houve alguns que disseram conhecer colegas alcoolistas que estavam em exercício da função, mas estes se recusavam a participar da pesquisa por medo de serem identificados pela empresa.

Dado, portanto, o limite de tempo para realizarmos este trabalho, além da necessidade de finalizá-lo dentro do prazo e a dificuldade em encontrar sujeitos para a pesquisa, resolvemos realizar uma análise dos dados que havíamos coletado comparando-os com outro estudo feito anteriormente com a mesma finalidade. Optamos, então, por utilizar um caso já analisado em uma monografia de especialização, comparando-o com um outro caso, estudado por nós, de um motorista que tem mantido seu hábito de beber, de forma controlada e constante, por mais de trinta anos. Tal opção deveu-se não apenas à necessidade de cumprir os prazos, mas também à conclusão de que esse paralelo poderia trazer elementos importantes para a compreensão do problema.

Optamos pelo resgate biográfico dos sujeitos, bem como da realidade objetiva em que viviam, na tentativa de identificar os fatores que explicavam as diferentes formas de lidar com o álcool. Apesar de todo o esforço empreendido nessa direção estamos cientes de que não foi possível identificar muitos mediadores conforme pretendíamos no início deste estudo, mas acreditamos ter avançado um pouco nessa direção.

Quanto aos primeiros anos de vida dos dois sujeitos pesquisados, percebemos algumas semelhanças importantes. Ambos nasceram em famílias pobres e encararam, desde muito jovens, a morte do pai e, portanto, a necessidade de realizar pequenos trabalhos para ajudar no sustento das famílias. A origem do interior do estado de Minas Gerais e o pouco estudo são também características comuns aos dois sujeitos. Observamos ainda, em ambos, um interesse e certa admiração, desde bastante jovens, pela profissão de motorista no transporte coletivo urbano.

Portanto, outra semelhança constatada é essa visão inicial positiva da profissão, expressa pelos dois motoristas. Tal visão permaneceu forte na vida de Jonas, mas foi abalada no caso de Daniel em consequência da realidade mais penosa que vivenciou ao longo de sua

carreira profissional. A melhora das condições financeiras também foi percebida nos dois casos logo que iniciaram o trabalho como motoristas de ônibus.

Mas é importante ressaltar também as diferenças em suas histórias no período anterior ao início do trabalho em coletivo urbano. O hábito de beber de Daniel, por exemplo, começou antes do seu trabalho como motorista. Ele relata que, aos quatorze anos, já “tomava uma pinguinha com os amigos no fim de semana”. Jonas, por outro lado, só começou a beber depois que começou a trabalhar com coletivo urbano e o faz apenas com os colegas de profissão. Outra diferença é o fato de que o pai de Daniel, com quem ele desenvolveu uma forte identificação, era também alcoolista enquanto, na família de Jonas, não havia casos de alcoolismo.

Quanto ao período posterior à entrada na profissão, a diferença mais significativa foi em relação ao tratamento que Jonas e Daniel receberam nas empresas em que trabalharam. Enquanto Jonas praticamente não tem do que se queixar em relação à empresa na qual trabalhou por toda a vida e onde permanece até hoje, Daniel expõe uma realidade bastante diversa. As empresas onde atuou adotavam políticas muito rígidas com os empregados, e ele chega a comparar uma delas a uma instituição militar. Esta parece ter sido a principal diferença entre os contextos de trabalho vividos pelos dois sujeitos, podendo ter sido um dos fatores determinantes nas formas diferentes com que ambos lidam com a bebida.

Conforme Kaplan (1997), embora as diferenças de personalidade possam ter influência no uso do álcool, a maior parte das pessoas consideradas alcoolistas relata que a bebida diminui o “*nervosismo e as ajuda a lidar com os estressores da vida cotidiana*”. Assim, é possível admitir que, apesar das diferenças de personalidade entre Jonas e Daniel, ambos buscavam no álcool um alívio para o nervosismo provocado pelo seu cotidiano de trabalho.

Sabemos que não avançamos, neste trabalho, no sentido de apontarmos claramente os mediadores entre o trabalho de motorista de ônibus e o alcoolismo. Estamos cientes ainda de que os resultados aqui expostos são ínfimos diante do caminho que ainda deve ser percorrido para se compreender o fenômeno do alcoolismo nos contextos de trabalho. Consideramos, no entanto, que nosso estudo já permite levantarmos algumas hipóteses sobre tais mediadores. Parece-nos, por exemplo, que algumas exigências impostas aos motoristas além do tipo de política adotado pelas empresas podem exercer um papel importante no desenvolvimento ou manutenção do alcoolismo entre esses profissionais.

O investimento dos sujeitos dessa pesquisa e o sentimento positivo que ainda nutrem em relação ao seu trabalho estão bastante claros nos seus relatos, sendo visíveis no orgulho, e na admiração que expressam ao se referirem ao trabalho de motorista.

No entanto, se considerarmos a “contabilidade psíquica do oferecido e do recebido” (LE GUILLANT, 1984), veremos que o resultado pende para o oferecido, sobretudo no caso de Daniel. Poderíamos pensar, então, que o álcool ajudaria a amenizar ou a anestesiar as frustrações decorrentes desse desequilíbrio? Daniel, por exemplo, deixou evidente seu sofrimento diante das injustiças e humilhações que sofreu nas diversas empresas onde trabalhou. Além disso, não podemos deixar de constatar um conflito entre seu investimento na profissão, o forte sentido que ainda percebe nela e o fraco retorno que esta lhe proporcionou. Isto pode ser observado em dois momentos do seu relato. O primeiro deles é quando afirma que não pretende abandonar a profissão e que espera a liberação do INSS para poder retornar ao trabalho como motorista expressando ainda orgulho na profissão que escolheu. Tal orgulho fica patente na descrição que fez sobre o início de sua carreira:

“Eu me lembro quando tirei minha carteira de motorista, existia uma festa quando a gente tirava carteira de motorista. Você está fazendo porque gosta, porque precisa, porque necessita fazer aquilo, você definiu que a sua vida, a sua profissão, vai estar definida assim como aquilo que você escolheu fazer na faculdade (...). Então era a mesma coisa com o motorista de

antigamente. Era um ponto de honra, quando ele punha a carteira de motorista nas mãos, era um diploma, como se fosse um motorista profissional”.

O segundo momento é quando admite que essa atividade para a qual deseja retornar impunha a ele a necessidade de recorrer à bebida para esquecer as tensões que vivia:

“Quando você larga serviço, você quer relaxar, quer descontrair, esquecer de tudo o que você fez e a melhor forma que eu encontrei foi através da bebida. (...) Então eu tenho certeza que ir pelo caminho da bebida é uma maneira de esconder toda aquela tensão vivida diariamente”.

Parece-nos assim, que o desequilíbrio entre seu forte investimento no trabalho e o fraco retorno que este lhe oferecia, sobretudo no âmbito das empresas onde trabalhou, gerou em Daniel a maior necessidade de recorrer à bebida. Podemos verificar isto no seguinte trecho de seu relato:

“(...) Quando chegava o horário de trabalhar eu estava revoltado contra o sistema porque tinha uma espécie de repressão em cima da gente. Impõe-se que você faça tal coisa e se não fizer é punido, é despedido. E então, como havia muito pouca compreensão da empresa, eu me entreguei à bebida, que era e ainda é uma coisa muito comum entre os motoristas (...). A minha revolta era contra o meu campo de trabalho. Lá, a gente não tinha voz, ficava à mercê de todos os que comandavam o sistema, os chefes e donos de empresa”.

Vimos que Jonas também fez uso desse recurso para fazer frente aos desgastes que o trabalho como motorista lhe impunha, mas tudo indica que o fato de ter permanecido todos esses anos em uma empresa que lhe oferecia muito mais retorno pessoal ajudou-o a recorrer ao álcool de forma mais controlada. Assim, a bebida reduz os efeitos de um cotidiano de trabalho que também lhe impõe um retorno inferior ao investimento que realiza, mas em menor escala do que ocorreu com Daniel. Além das diferenças individuais que, sem dúvida, devem ser consideradas quando se analisa o problema do alcoolismo, é possível pensar também que o fato de Daniel ter recorrido mais intensamente à bebida decorreu do desgaste adicional que sofria ao ser exposto a políticas empresariais mais injustas e despóticas.

Entre as queixas e as dificuldades apontadas pelos motoristas de ônibus urbano, o relacionamento com as empresas nas quais trabalham merece ser ressaltado. Questões como a falta de confiança por parte das empresas em seus empregados, a falta de possibilidade de

defesa dos mesmos diante de reclamações de usuários, a rígida cobrança de multas e de prejuízos com os ônibus, a exigência de um bom comportamento dos motoristas diante, até mesmo, das atitudes agressivas dos usuários, além das exigências contraditórias como cumprir o tempo previsto para cada viagem, mas sem ultrapassar certos limites de velocidade, parecem se constituir em mediadores importantes para o problema aqui tratado. Ou seja, embora não seja possível generalizar para toda a categoria, nos dois casos analisados os sujeitos usam o álcool para combater os efeitos negativos desses fatores, sugerindo que eles têm um papel importante no desenvolvimento ou manutenção do alcoolismo.

Como já citamos anteriormente, Seligmann-Silva (1994) afirma que o uso do álcool nos contextos de trabalho pode ser explicado pelas necessidades que ele impõe. Algumas delas como “*busca de satisfação compensatória*”, “*anestesiando o sofrimento psíquico*” e “*evitar a tomada de consciência de uma realidade penosa para o sujeito*” parecem fazer sentido no contexto dos motoristas de ônibus coletivo urbano. Isso apareceu, por exemplo, quando os dois sujeitos disseram que o álcool os ajuda a esquecer os problemas do trabalho. Tudo indica, então, que a bebida alivia o sofrimento psíquico resultante da jornada desgastante de trabalho e proporciona uma compensação, ainda que passageira, pela insatisfação sentida.

Entendemos, portanto, que as dificuldades cotidianas impostas pela profissão de motorista, agravadas pelas rígidas políticas empresariais, podem estar contribuindo para gerar, manter ou agravar o problema aqui analisado. Salientamos, dentre essas dificuldades, o peso duplamente imposto a essa categoria. Em primeiro lugar, existe o peso inerente ao exercício da própria profissão, como a necessidade de lidar com os usuários, de enfrentar o trânsito congestionado ou, em certa medida, com a constante possibilidade de sofrer um assalto. Em segundo lugar, a sobrecarga imposta pelas empresas que agem de forma rígida e intransigente

com seus empregados adicionando mais fatores de desgaste como o autoritarismo e a desconfiança.

No entanto, estamos cientes de que essas conclusões não são definitivas e, portanto, não podem ser generalizadas, exigindo novas pesquisas. Esperamos, assim, que resultados mais esclarecedores e consistentes permitam a identificação dos mediadores entre o trabalho e o alcoolismo, possibilitando compreender melhor essa questão, e servindo de norteadores para intervenções que realmente transformem um contexto de trabalho visivelmente penoso e desgastante.

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO-FERNANDEZ, F. *Fundamentos de la psiquiatria actual*. 3.ed. Madrid: Editorial Paz Montalvo, 1977.
- AMERICAN PSYCHIATRIC ASSOCIATION. *Diagnostic and statistical manual of mental disorders: DSM IV*,4.ed. Washington: APA, 1994.
- BESSION, J.(org.). *Nem tanto excesso de honra, nem tanta indignidade*. In: A Ilusão das Estatísticas. São Paulo: UNESP, 1995.
- BRASIL. Ministério da Saúde. *Doenças Relacionadas ao Trabalho – Manual de Procedimentos para os serviços de saúde*. Brasília, 2001. p.175 - 178
- CÂMARA, P. O risco de acidentes entre motoristas profissionais em função de estresse e fadiga. *Revista Abramet – Associação Brasileira de Medicina do Tráfego*, nº 30, p. 31 – 35, mai – jun, 1999.
- CAMPBELL, D., GRAHAM, M. *Drogas e álcool no local de trabalho*. Rio de Janeiro: Nórdica, 1991.
- CANÇADO, V. L. *Relações de trabalho entre motoristas de transporte rodoviário de cargas e a empresa XPC*. 1992. 214p.Dissertação (Mestrado) – Mestrado em Administração, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- COMTE, M. *Três milhões de desempregados*. In: BESSION, J.(org.). A Ilusão das Estatísticas. São Paulo: UNESP, 1995.
- DIÁRIO DA TARDE. *Motorista, se correr o DET pega, se parar o bicho come*. Belo Horizonte, 29 jan. 1969. p.2

_____ *Ônibus, essa máquina de fazer neuróticos*. Belo Horizonte, 20 out. 1969. p.9

_____ *Uma fábrica de loucos*. Belo Horizonte, 20 out. 1969. p.9

FORMIGONI, M. L. O. S., MONTEIRO, M. G., *A etiologia do alcoolismo*. In: RAMOS e BERTOLOTE *Alcoolismo hoje*. Porto Alegre: Artes Médicas, 1977.

FORTES, J. R. A. *Alcoolismo*. São Paulo: Sarvier, 1975.

GONÇALVES, M. da G. M., *A psicologia como ciência do sujeito e da subjetividade: a historicidade como noção básica*. In: BOCK, A. M., GONÇALVES, M.G.M., FURTADO, O. *Fundamentos teóricos da Psicologia Sócio-Histórica*. São Paulo: Ed Cortez, 2001.

KAPLAN, H. I., SADOCK, B. J., GREBB, J.A., *Compêndio de Psiquiatria – Ciências do comportamento e psiquiatria clínica*. Tradução: Dayse Batista – 7ª Edição. São Paulo: Artes Médicas, 1997.

KOMPIER, M. *et al. Absence behaviour, turnover and disability: a study among city bus drivers in the Netherlands*. Work and Stress, London, 1990.

LAURELL, A. C. e NORIEGA, M. *Processo de Produção e Saúde – Trabalho e Desgaste Operário*. São Paulo: Editora Hucitec, 1989.

LARANJEIRA, R., PINSKY, I. *O alcoolismo*. São Paulo: Contexto, 1997.

LE GUILLANT, L. *Quelle psychiatrie pour notre temps ?*. Paris : Érès, 1984

- LIMA, M. E. A., *A relação entre doença mental e trabalho – elaboração de um perfil epidemiológico em hospitais psiquiátricos de Barbacena e de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2002_a. (Relatório de Pesquisa)
- _____. Esboço de uma crítica à especulação no campo da saúde mental e trabalho. In: JAQUES, M. G., CODO, W. (Orgs). *Saúde Mental & Trabalho: leituras*. Petrópolis: Vozes, 2002_b.
- MANDELL, W., EATON, W. W., ANTHONY, J. C. & GARRISON, R., *Alcoholism and Occupations: A Review and analysis of 104 occupations*. *Alcoholism: Clinical and experimental research*, v. 16:734-746, 1992.
- MASUR, J. *O que é alcoolismo*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- MARTINS, C. M. P. S., *O adoecer psíquico do trabalhador de transporte coletivo de Belo Horizonte*. Monografia (graduação). Graduação em Psicologia pela PUC/MG – Unidade São Gabriel. Belo Horizonte, 2005.
- MELLO, M. T., Distúrbios do sono: conheça as conseqüências nos trabalhadores de turno e motoristas *Revista CIPA*, n^o.271, p.42-49, Jun 2002. CIPA Editora, São Paulo.
- MENDES, L. R., *Serviço essencial X trabalho penoso: análise das condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte*. 1997 Dissertação (mestrado) – Mestrado em Administração, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria Nacional de Assistência à saúde/SNAS. *Normas e procedimentos na abordagem do abuso de drogas*. Brasília, 1991. In VAISSMAN, M., *Alcoolismo no trabalho*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

- NASSIF, L. H., *Uma contribuição da Psicopatologia do trabalho para o estudo do alcoolismo no trabalho: estudo de caso em uma instituição pública de ensino superior*. 2002. Dissertação (mestrado) – Mestrado em Psicologia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. *Classificação de Transtornos mentais e de comportamento da CID 10*. Descrições clínicas e diretrizes diagnósticas. Porto Alegre: Artes Médicas, 1993.
- PACHECO, L. V. *Não pense, acredite e faça: sobre as estratégias de construção da subjetividade nos alcoólicos anônimos*. 1998. Dissertação (mestrado) – Mestrado em Psicologia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- PINHO, C., FIGUEIREDO, M. J. O., EBERT, M. F., BITTENCOURT, L. A. K., *Alterações cardiovasculares em motoristas de ônibus*. Revista brasileira de saúde ocupacional n°. 73, vol. 19, Abr, Mai, Jun, 1991.
- POLITZER, G. *Crítica dos Fundamentos da Psicologia*. Brasil: Livraria Martins Fontes, 1975.
- QUEIROGA, M. R., *Influência dos Fatores Individuais na Incidência de Dor Músculo-Esquelética em Motoristas de Ônibus da Cidade de Londrina - PR*. Tese de Dissertação apresentada no Curso de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal de Santa Catarina, 1999. In: OSÓRIO, E. L. N., TEMPONI, H. G., REZENDE, M. C. V., JUSTINIANO M. J. C. *Condições do exercício profissional dos motoristas do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais*. 2001. 25 pgs. Monografia (Especialização em Medicina e Enfermagem do Trabalho) – Curso de Especialização em

Medicina e Enfermagem do Trabalho da Faculdade de Ciências Médicas de Minas Gerais, Belo Horizonte.

REVISTA PROTEÇÃO. *Cotidiano Problemático*. Novo Hamburgo: MPF Publicações, n.º 117, p.33, set. 2001.

RAMOS, S. P., BERTOLOTE, J. M. *Alcoolismo hoje*. Porto Alegre: Artes Médicas, 1997.

REIS, J. *Gene do alcoolismo*. Folha de São Paulo, São Paulo, 13 maio de 2001. Mais!, p.27.

REVISTA PROTEÇÃO. *Empresas devem exigir um melhor serviço de ônibus*. Novo Hamburgo: MPF Publicações, v. 02, n.º 07, p.33, mar. 1990.

REVISTA VEJA, *Empregados do Vício*. Editora Abril. Edição 1 945, ano 39, n.º 8., 2006.

RODRIGUEZ-MARTOS, A. *Problemas de Alcohol em el ámbito laboral*. Madrid: Fundación de Ayuda contra la Drogadicción, 1998.

SANTIAGO, J., *A droga do toxicômano – uma parceria cínica na era da ciência*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001

SELIGMANN-SILVA, E. *Desgaste mental no trabalho dominado*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.

SILVA, P. S. F., “*Alcoolismo e trabalho: estudo de caso de um motorista do transporte coletivo urbano em Belo Horizonte*”. Monografia de Especialização em Psicologia Organizacional e do Trabalho. UFMG. Belo Horizonte. (2004)

SIQUEIRA, M. M., *Transporte Coletivo II – Belo Horizonte*: Universidade Federal de Minas Gerais, 1998 (Relatório de Pesquisa).

SCHUKIT, M. A. *Drug and alcohol abuse*. New York, Plenum Press, 1985. In: FORTES, J.

R. A. *Alcoolismo*. São Paulo: Sarvier, 1975.

VAISSMAN, M., *Alcoolismo no trabalho*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

WATANABE, *A grande família, o cachorro e o linguirão: formas de manifestação e de regulação de conflitos em empresas de transporte coletivo urbano por ônibus de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, CEPEAD/FACE/UFMG. 1996. (Dissertação de mestrado).

ANEXO

ANEXO**Observações de cunho ergonômico do
trabalho de um motorista profissional de
ônibus coletivo urbano**

Observações realizadas no curso da disciplina
Metodologia Qualitativa I: Análise
Ergonômica do Trabalho, oferecida pelo
Departamento de Engenharia de Produção.

**Anna Paula Sant'Anna Amorim
Patrícia Cristina Paiva Portes**

Belo Horizonte

2004

SUMÁRIO:

1. DEMANDA	125
1.1. Análise da Demanda	125
2. OBJETIVO	125
3. HIPÓTESE	125
4. MÉTODO	125
5. ANÁLISE DO TRABALHO.....	125
6. EXIGÊNCIAS AFETIVAS.....	127
6.1. Fatores Afetivamente Desgastantes.....	127
6.2. Conseqüências das Exigências Afetivas.....	131
7. LITERATURA E DISCUSSÃO	132
8. BIBLIOGRAFIA	135

1. DEMANDA: Queixas referentes ao “cansaço mental” e “estresse” freqüentemente apresentadas. Tal demanda foi verbalizada em vários momentos pelo motorista, sendo reafirmada pelo despachante da linha na qual se realiza o trabalho e pelo sindicato dos trabalhadores em transporte da região metropolitana de BH.

1.1 Análise da Demanda: Sabemos que o termo “estresse” é dado a uma inúmera gama de sintomas e de manifestações por vezes até mesmo diferentes umas das outras. Também o nome “cansaço mental” pode parecer vago ao leitor. Partindo das percepções dos motoristas e de suas falas, portanto, entendemos, por estresse e cansaço mental, o conjunto das reações relatadas pelos entrevistados como: irritabilidade ou falta de paciência no trato com as pessoas (família, colegas, passageiros), aumento do risco de acidentes, etc. Tomamos especificamente como estressantes as situações que persistem e que de alguma forma desequilibram o estado emocional do sujeito causando as reações acima apresentadas.

2. OBJETIVO: Pretendemos analisar parte do trabalho de motorista profissional para identificar e compreender as dificuldades que possam estar contribuindo para o chamado cansaço mental.

3. HIPÓTESE: o cansaço mental é causado principalmente pelas exigências afetivas oriundas de diversos fatores e peculiaridades do trabalho do motorista.

Foram percebidos também outros fatores de desgaste físicos e cognitivos, mas para essa análise foi escolhido o desgaste afetivo por ser o mais relevante na origem dos problemas apresentados.

4. MÉTODO: estudo de cunho ergonômico segundo o referencial da Análise Ergonômica do Trabalho. Foram realizadas observações sistemáticas da situação de trabalho de motoristas, entrevistas de confrontação e entrevistas com outras pessoas da empresa.

5. ANÁLISE DO TRABALHO

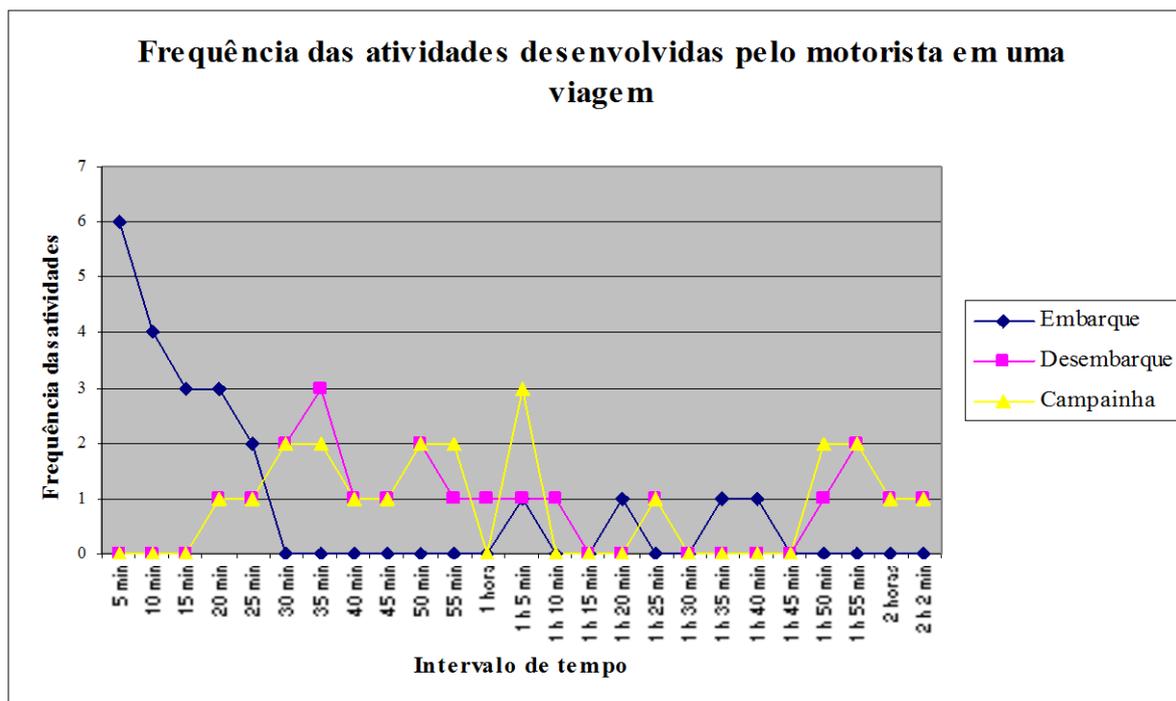
A missão do motorista profissional é transportar o cliente com segurança, rapidez e conforto. Sua tarefa consiste em conduzir bem o veículo e estar atento a possíveis falhas do equipamento. O motorista de ônibus precisa estar sempre atento aos pontos de embarque e desembarque e aos retrovisores, respeitar o limite de velocidade e o código de trânsito, conhecer a forma ideal de operar o veículo.

Algumas operações executadas pelo motorista profissional são: operar o câmbio, abrir e fechar portas, operar os diversos dispositivos (freio motor, farol, iluminação interna), controlar pedais (acelerador, freio, embreagem), conferir o painel (sinalizadores de temperatura, pressão, etc.), reduzir a marcha do veículo antes de pará-lo. Algumas de suas obrigações são: cumprir a escala de trabalho, não pegar passageiro fora do ponto, não deixar o passageiro nos pontos de embarque. Já as regras para o desempenho de seu trabalho foram explicitadas como: recolher o veículo à garagem em caso de irregularidade com o mesmo, comunicar à garagem qualquer irregularidade com o veículo, operar todos os veículos da mesma forma (cuidados).

Acompanhamos, junto a um motorista, uma viagem no início da manhã, em horário considerado de grande movimento, porém, em período de férias escolares, o que julgamos ter diminuído o número usual de passageiros. O percurso durou 2 horas e 2 minutos – sendo o mínimo estipulado pela empresa 2 horas e 10 minutos.

Na relação motorista e passageiros, muitas vezes foi observado o embarque e desembarque fora do ponto a pedido do passageiro gerando transtornos para o motorista que podem ir desde pressões dos clientes até multas caso seu pedido seja atendido. *“Difícil lidar com o povo... Arrebenta a gente... Eles não querem saber de nada... A gente tá sempre errado...”*.

Através do gráfico que segue, foram descritas as frequências de embarque e desembarque, por entendermos que estes representam o contato entre motorista e passageiros, ponto percebido como possível fonte de conflito. A campanha foi avaliada considerando a queixa do motorista de que esta era fonte de irritação. É importante verificarmos, com base nos dados apresentados pelo gráfico acima, como são frequentes e às vezes em pequenos intervalos as ocorrências das situações analisadas. Por exemplo em um intervalo de 10 minutos – 1 h a 1h e 10 min – a campanha é acionada por três vezes. E também num intervalo de 10 minutos – 30 min a 40 min – ocorreram 11 embarques e desembarques de passageiros 11 vezes, o que significa mais contato com os mesmos e, portanto, maior possibilidade de conflito.



6. EXIGÊNCIAS AFETIVAS:

É impossível separar o afeto nas relações e nos conflitos do trabalho do motorista. O tempo todo ele é afetivamente solicitado, por exemplo quando passageiros pedem para descer fora do ponto por justificativas às vezes de cunho emocional, ou quando o motorista se sente ignorado, mal tratado pelos passageiros, etc. A impossibilidade de administrar ou amenizar alguns destes sofrimentos é fonte de conflito afetivo para o motorista.

6.1 Fatores Afetivamente Desgastantes:

→ Problemas com os horários

Foram relatados alguns problemas com o horário de trabalho do entrevistado. A forma como a escala é formulada possibilita furos de horário que sobrecarregam o motorista. Segundo a convenção coletiva de trabalho da categoria em BH, afirmada em 2003, deve haver um intervalo de no mínimo 12 horas entre uma jornada e outra. Como o caso estudado trata de um “folguista”, ou seja, aquele trabalhador que cobre as folgas dos outros, ocorre pelo menos uma vez por semana de um intervalo com apenas 6 horas de descanso. Isso aumenta o cansaço do trabalhador e em sua irritabilidade. Tal fato é decorrente de um conflito entre diferentes lógicas, a saber, a lógica da empresa que pretende funcionar com o menor número de trabalhadores possível e a lógica do trabalhador e do sindicato que apontam a necessidade de

um intervalo maior entre as jornadas, ainda que isso demande aumento do número de funcionários e de veículos.

“E⁹: Esse horário de ontem, o sr acha que é o pior?”

Pr: Ah, é, não tem igual não. Você não tem o descanso, né? O descanso é pouco, e praticamente... igual eu saí de casa 10:30, né? Saí sem almoço, aí com esse calor, trânsito ruim, aí você fica, naquele estado. Hoje por exemplo eu to... (faz sinal com o braço expressando irritação) igual eu falei com você aquele dia que eu estaria... tem dia que ta mais calmo, tranqüilo, né? Mas hoje...” (referindo-se a um dia onde teve o descanso de apenas 6 horas)

→ Perigo de assalto

Um forte fator de risco e promotor de cansaço e de estresse é o perigo de assaltos. O motorista trabalha sob constante tensão pela possibilidade de ser assaltado ou mesmo agredido por assaltantes e por vezes arrisca ser advertido ou suspenso para não ser assaltado. A decisão de não parar para um possível assaltante num ponto de ônibus é combatida pela empresa, o que explicita o conflito entre as lógicas da empresa, a do trabalhador e a legislação, mas as histórias de colegas que já foram assaltados faz com que o motorista arrisque, com grande tensão e medo.

“Porque à noite, escureceu, todo mundo que dá sinal de bonezinho pra gente é ladrão, entendeu? Bermuda então a gente prefere até tomar uma multa e não parar, conforme o lugar, né? Lá pra cá tem certos pontos lá que se tiver de bermuda e bonezinho, esse ficou pra trás, porque é o ladrão escrito, não carrega estrela na testa, mas é ele”.

“é, é uma opção, a gente arrisca ter alguém do DER dentro do ônibus, né e fazer uma notificação, como é que você vai provar que não errou, né? Vai que ele não era ladrão, ou que era. É aquele detalhe, na duvida não ultrapasse, ou na duvida não pare, ne?”

→ Relação com colegas de profissão de outras linhas

Poucas são as relações pessoais mantidas pelo motorista em seu trabalho. Além dos passageiros, o motorista tem contatos com o cobrador e os outros motoristas. Por vezes, no entanto, tal contato não é amistoso. Quanto aos motoristas de ônibus de outra cor, por exemplo, há uma rivalidade ainda não compreendida expressa tanto pelo azul quanto pelo vermelho, que causa situações de raiva e de estresse, contribuindo para o cansaço mental e também para o físico.

“Pr: é uma briga que tem entre o azul e o vermelho. Hoje não é vermelho mais. Antigamente quando era vermelho ai ficava naquela rivalidade entre o azul e o

⁹ As identificações referentes às falas das entrevistas são: E: entrevistadoras; Pr: motorista; D: despachante. Tais especificações valem para todo o texto.

vermelho sabe. Se eu precisar de entrar ele não deixa, mesma coisa o vermelho, ali agora eu tive que forçar a entrada, porque ele ia continuar.

→ Trânsito

Vários fatores identificados no trânsito contribuem para o cansaço, dentre eles alguns que foram explicitados pelo motorista acompanhado. Os ruídos possuem grande peso já que são fonte de irritabilidade e não podem ser evitados pelo trabalhador. O barulho dos outros carros, do motor do próprio ônibus, mas, sobretudo a campainha interna do veículo para sinal de saída dos passageiros foram apontados como muito estressantes. Também irresponsabilidade ou falta de cooperação entre os motoristas de diversos tipos de veículo são apontados como irritantes.

“Pr: não, às vezes quando o trânsito tá bem congestionado, você fica tenso, né? O barulho, o calor...”.

“Pr: você vai trabalhar pouco mas, é um pouco que vale pra muito. A gente trabalha 8 horas de trânsito aqui e equivale pra 12, 13 horas porque a viagem é muito grande, o percurso é longo.”

→ Atendimento ao cliente

Um dos maiores focos de desgaste para o trabalhador em transporte coletivo urbano é lidar com o cliente. É preciso compreender a complexa relação que se estabelece entre trabalhador e cliente uma vez que o primeiro está no intermédio de um conflito de interesses: empresa e usuário. Os interesses da empresa são, em grande parte das situações, antagônicos aos interesses do cliente e mesmo às intenções do motorista. Isto causa um desgaste afetivo, pois o motorista precisa decidir, trabalhando também emocionalmente, que atitude tomar. E esta atitude pode ser em direção ao risco de uma advertência ou multa – pegar passageiro fora do ponto – ou em direção contrária à de suas emoções que o fazem pensar nas necessidades dos passageiros.

Pr: A empresa cobra muito, né? O passageiro tem sempre razão, pode tá errado que tem razão. Pode tá fora do ponto se eu não quis levar, ele tem razão, você pode levar uma multa né?

Pr: uma coisa que eu faço questão é quando pega fora do ponto a pessoa agradecer. Isso eu faço questão. Entendeu? Porque eu acho assim, eu to quebrando o galho né? To arriscando tomar uma multa e a pessoas entra acha que é obrigação minha, quando a pessoa não agradece eu falo: muito obrigado. Entendeu?

→ Riscos em relação a multas

As multas constituem uma ameaça sobre o trabalhador e fazem com que o motorista trabalhe sempre sob pressão e rígido controle da empresa. Como no exemplo citado abaixo, o

motorista encontra-se em mais um conflito, na visão do DER a proibição de parar fora do ponto é clara e possui motivos de tráfego, sob a ótica da empresa pesam os ônus de parar fora do ponto e o prejuízo na avaliação da mesma realizada pelo DER, para o motorista o imperativo é um conflito afetivo onde ele se coloca no lugar do passageiro e sente os problemas de ser deixado.

“Pr: é, porque quem gerencia a linha é o DER mas, quem olha BH é a BHtrans e isso normalmente eles ficam no ponto dos ônibus só olhando isso. Pegou fora do ponto ele anota e faz a multa. É 76,00 e 4 pontos na carteira.

E: quem paga?

Pr: (sinaliza pra si mesmo) parei porque eu quis né? A empresa fala assim, você parou porque você quis, né?

E: e ainda assim o sr arrisca?

Pr: eu me ponho no lugar deles porque você ficar pra trás, esperar outro carro, não sabe se o carro vem cheio...”

→ Atitudes dos passageiros

Também a reação do cliente frente ao motorista pode causar cargas afetivas já que suas emoções são negativamente afetadas em exemplos como o de ingratidão ou de falta de educação.

“Pr: tudo contribui, igual eu te falei, a coisa que eu mais detesto no coletivo é a campainha, porque eu tenho pavor desse barulho, porque eu vou embora e escuto esse barulho. Peeeee.(...) fica esse zumbido aqui no ouvido e não sai, e a outra coisa é o cigarro, a pessoa entra dá aquela baforada aqui, isso acaba comigo. São duas coisas que me estressam. Agora, fora isso entre gente aqui, passa mal, eu não incomodo com nada. O próprio ladrão entra, pede carona...”

“Pr: só da pessoa levantar aqui, ficar em pé, qualquer pessoa sabe que vai desembarcar, né? Mas ela ... ela tem que confirmar a descida. Aí o estresse entra, né?(...) Teve uma que esse botãozinho não tava funcionando, no carro que eu trabalhei ontem, e ela ficou apertando, apertando, apertando, eu falei: a hora que ela conseguir puxar eu vou dar um soco aqui ó, e desligar ela. Até machuquei a mão, né? Ela continuou apertando e eu só olhando pra ela. Só ela, mais ninguém, como que pode?... aí ela foi lá e pá, mas eu dei um soco aqui sabe? E desliguei a campainha. Aí eu falei com ela, o prazer da descida é o barulho, falei com ela, é o barulho da campainha.”

Em algumas das situações citadas, é possível identificar a contradição existente entre clientes e motorista. No caso da campainha, para o cliente o toque é o indicador necessário de sua descida, já para o motorista isso é desnecessário em algumas situações onde o desejo de descida é explicitado de outra forma como pela proximidade do passageiro à porta dianteira.

→ Risco de acidentes

O risco de acidentes reflete tanto em relação aos danos físicos quanto ao ônus financeiro arcado pelo próprio motorista caso seja sua a responsabilidade. Trabalhar sob a constante tensão da possibilidade de um acidente é bastante penoso para as emoções do trabalhador.

“A gente fica tenso, fica estressado, por ter provocado acidente. Igual lá, o rapaz veio e virou de uma vez, bateu de frente comigo, bateu nesse pára brisa aí, ele entrou aí dentro. Ele veio e entrou. No antigo código de trânsito eu estaria certo, porque eu fiz uma conversão e ele tava em linha reta mas no código novo eu to errado. E você passa de certo pra réu. E aí você acaba, né? Seu dia, sua semana, tudo.”

6.2 Conseqüências das Exigências Afetivas:

→ Estresse

Vemos aqui o imperativo de duas lógicas diferentes, a do cliente que entende ser necessário o toque da campainha e a do motorista que o percebe como irritante e desnecessário, uma vez que o passageiro já se levantou sinalizando o desejo de desembarcar.

Pr: “... trânsito ruim, e essa campainha parece que vai dentro do tímpano, né? A pessoa, às vezes tá aqui do lado e já levanta, o prazer que ela tem é puxar a campainha, sabe?

... só da pessoa levantar aqui, ficar em pé, qualquer pessoa sabe que vai desembarcar, né? Mas ela , ela tem que confirmar a descida. Aí o estresse entra, né?”

→ Dificuldade de descansar

E: quando você falou que o cansaço é mais mental, como você vê isso na prática?

Pr: reflexo em casa por exemplo. O cansaço físico, chega um dia você descansa ele mas, o mental você pode ficar uma semana que... (sinaliza que não com a cabeça).

Podemos identificar aqui como as exigências mentais são mais intrincadas ao sujeito em relação às exigências físicas, visto que no primeiro caso a dificuldade de descanso é maior, podendo assim, gerar uma sobrecarga de tal exigência.

→ Relação familiar afetada

D: não dá tempo. O cara chega tão cansado que a mulher vai falar com ele, ele tá dormindo. Mesmo que não tá dormindo faz de conta que tá.

Fica expressa nesta fala a conseqüência em relação à família e às relações do sujeito, prejudicadas pelo estado emocional causado pelas exigências do trabalho. O cansaço ao é tão grande que o sujeito sente-se desanimado para investir nas próprias relações.

→ Risco de acidentes

E: você acha que este acidente pode ter alguma relação com esse cansaço?

Pr: tem tudo a ver. Esse meu eu até que tiro ele porque foi num sábado á noite, ele estava alcoolizado, o rapaz, e eu tava devagar porque no bairro a gente não corre porque se aparece um caso desse, então se tiver atenção e não tiver estressado...

Esta fala mostra a relação entre as exigências afetivas e acidentes de trânsito. O sujeito submetido por muito tempo a uma situação de estresse torna-se mais vulnerável à ocorrência de um acidente devido ao seu estado emocional que é refletido tanto na forma de conduzir o veículo quanto na atenção ao trânsito.

→ **Comprometimento psíquico**

A sobrecarga afetiva à qual o motorista é submetido por longo período pode ser um fator gerador, juntamente com sua história pessoal, de um comprometimento em sua saúde psíquica.

D: Tem um motorista que falou que imaginava ele jogando o carro em cima do viaduto da Aymoré e o cobrador dele morto olhando pra ele, olha pra você ver. Aposentou.

E: ele falou que imaginava essa cena?

D: não ele falou que ia fazer. Ele imaginava em fazer isso com o cobrador.

D: ... tem um outro, o J que aparentemente não tinha nada, foi no médico e hoje toma gardenal e diazepam.

E: mas o que o médico falou?

D: ele tava perturbado psicologicamente.

Pr: não sei o que acontece que afeta mais é a cabeça, essa profissão aí. Além da coluna de outros problemas que dá, a mente é o principal.

D: teve um dia que eu falei com o B assim: vão embora, falei: vamos B, ele: vamos, saiu a pé passando marcha aí ó. Peguei ele lá no Carrefour, aí, o pessoal rindo dele. Tá aposentado. O C a mesma coisa.

Existem, na empresa pesquisada, situações comprovadas através de afastamentos, por exemplo, que apontam o estado psicológico afetado em diferentes graus de comprometimento.

7. LITERATURA E DISCUSSÃO:

Os relatos apresentados pelo motorista pesquisado evidenciam uma realidade penosa de trabalho na qual a categoria está inserida. Tal realidade é possui uma organização do trabalho que acreditamos aumentar a ocorrência de cansaço mental e de estresse nos sujeitos a ela submetidos.

O fato de não ter o intervalo adequado entre as jornadas de trabalho pelo menos uma vez por semana, leva ao cansaço mental, pois não permite ao motorista satisfazer adequadamente suas necessidades de sono e alimentação. Isso provoca uma irritação que prejudica sua atenção, concentração e seu relacionamento com os clientes. É necessário,

portanto, rever a forma como a atual escala é organizada para tornar o seu cumprimento menos penoso para o motorista.

O perigo em relação aos assaltos é também uma fonte de desgaste uma vez que em todo o tempo o motorista precisa estar atento a esta possibilidade, tentando evitá-lo sem desprezar as normas da empresa. Consideramos também bastante desgastante o fato de estar consciente do risco que corre sua vida e a de outras pessoas mediante tais assaltos já que a violência tem aumentado consideravelmente no transporte coletivo urbano em geral.

A falta de um coletivo mais amplo de trabalho é apontada na falha de cooperação existente entre motoristas de diferentes linhas, desencadeando situações de irritação e complicação no desenrolar de sua tarefa. A atividade do motorista envolve outras peculiaridades como o trânsito e o constante risco de acidentes que nem sempre podem ser evitados. Fatores como atitudes indesejadas e inesperadas de outros motoristas e o excesso de barulho que associado ao calor, diminuem os reflexos e a concentração do motorista, podem aumentar a possibilidade de envolvimento em acidentes. Embora o trânsito seja inevitável, outras fontes de cansaço podem ser amenizadas como, por exemplo, o barulho causado pelo motor dianteiro.

A relação com os clientes que poderia ser apenas um enriquecedor da tarefa do motorista configura-se também como fonte de cansaço e de desgaste e por vezes é provocadora de conflitos e de irritação provenientes de regras impostas pela empresa ou por atitudes hostis dos próprios clientes. A ambigüidade entre as necessidades do cliente, as da empresa e as dos motoristas devem ser amenizadas já que o contato humano é peça fundamental.

Além de serem, por si só, fatores de desgaste, as multas são resultantes de situações que também geram desgaste e conflito. Em vista da situação econômica atual o peso de uma multa que não possui valores irrisórios ou a simples possibilidade de tomá-la, levam a uma maior exigência afetiva já que implicam em dificuldades financeiras.

O trabalho de MENDES (1997), também com motoristas urbanos, apontou uma situação de trabalho semelhante à encontrada por nós. Isso corrobora uma realidade penosa que faz parte do cotidiano da categoria de motoristas de transporte coletivo urbano em geral.

Segundo Osório *et al* (2001) Leny Sato (2001) acentua que a “depressão, fobia, ansiedade e irritação fazem parte da vida dos motoristas, que raramente compreendem por que sofrem”.

Já Queiroga (1999), segundo o mesmo autor:

“dá relevo à questão das exigências mentais a que estão sujeitos esses profissionais: atenção constante, precisão, autocontrole, direção defensiva. O autor sugere que esses aspectos levam a um desgaste emocional excessivo, que, combinado com fatores econômicos, administrativos e sociais, podem aumentar a carga de estresse no organismo, gerando distúrbios orgânicos dos mais. O autor ainda reforça que as exigências em centros urbanos são maiores do que nas rodovias, tanto do ponto de vista emocional quanto físico. Como veremos, os resultados dessa pesquisa são coerentes ao afirmar que “Muitos dos problemas de saúde dos trabalhadores do transporte são causados pela ineficiência neste gerenciamento”.

De acordo com nossa hipótese anterior é possível afirmarmos, portanto, a relação existente entre os diversos fatores do trabalho do motorista e o estado de cansaço mental em que ele se encontra, sendo este proveniente principalmente das exigências afetivas sofridas mediante a organização do seu trabalho. Tais exigências são decorrentes do paradoxo entre as diferentes lógicas que imperam sobre o trabalho do motorista. A saber, a lógica da empresa que se baseia em uma visão mercadológica de lucro e benefícios mediante a satisfação do cliente, outra lógica é a do DER que gerencia a linha estudada e impõe leis de acordo com o que considera necessário para o funcionamento do trânsito, uma terceira lógica é a do cliente que deseja satisfazer suas necessidades de transporte com segurança, conforto e rapidez, por fim percebemos a lógica do motorista que trabalha como um mediador entre os demais interesses, mas que possui também suas necessidades e seus pontos de vista em relação ao seu trabalho.

Visto que o motorista, como dito anteriormente, media os conflitos existentes em sua situação de trabalho, faz-se necessário amenizar a carga afetiva à qual ele está submetido no intercâmbio destas diferentes e paradoxais lógicas. De acordo com a análise realizada concluímos, portanto, que o trabalho dos motoristas profissionais possui situações penosas que podem contribuir para o cansaço mental e para o estresse proporcionando uma baixa qualidade de vida deste profissional. Algumas destas situações, no entanto, podem e devem ser evitadas através de mudanças e medidas adotadas pela empresa e pelo próprio profissional que cria seus mecanismos de defesa individuais.

8. BIBLIOGRAFIA:

- MENDES, L. R., Serviço essencial X trabalho penoso: análise das condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte.1997 Dissertação (mestrado) – Mestrado em Administração, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- OSÓRIO, E. L. N., TEMPONI, H. G., REZENDE, M. C. V., JUSTINIANO M. J. C. Condições do exercício profissional dos motoristas do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. 2001. 25 pgs. Monografia (Especialização em Medicina e Enfermagem do Trabalho) – Curso de Especialização em Medicina e Enfermagem do Trabalho da Faculdade de Ciências Médicas de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- QUEIROGA, M. R. Influência dos Fatores Individuais na Incidência de Dor Músculo-Esquelética em Motoristas de Ônibus da Cidade de Londrina - PR. Tese de Dissertação apresentada no Curso de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal de Santa Catarina, 1999. *In:* OSÓRIO, E. L. N., TEMPONI, H. G., REZENDE, M. C. V., JUSTINIANO M. J. C. Condições do exercício profissional dos motoristas do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. 2001. 25 pgs. Monografia (Especialização em Medicina e Enfermagem do Trabalho) – Curso de Especialização em Medicina e Enfermagem do Trabalho da Faculdade de Ciências Médicas de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- SATO, L., Abordagem Psicossocial do Trabalho Penoso: Estudo de Caso de Motoristas de Ônibus Urbano. Tese de Dissertação apresentada no Curso de Mestrado em Psicologia Social da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1991. *In* OSÓRIO, E. L. N., TEMPONI, H. G., REZENDE, M. C. V., JUSTINIANO M. J. C. Condições do exercício profissional dos motoristas do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. 2001. 25 pgs. Monografia (Especialização em Medicina e Enfermagem do Trabalho) – Curso de Especialização em Medicina e Enfermagem do Trabalho da Faculdade de Ciências Médicas de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)