

**O trânsito na compreensão de motoristas de ônibus: possibilidades do cuidado
interdisciplinar**

Traffic in the understanding of bus drivers: possibilities of interdisciplinary care

**Tráfico en la comprensión de los conductores de autobuses: posibilidades de atención
interdisciplinaria**

Recebido: 07/12/2019 | Revisado: 10/12/2019 | Aceito: 11/12/2019 | Publicado: 19/12/2019

Vanessa Carine Gil de Alcantara

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8508-0163>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: vanessagilpsicologa@hotmail.com

Rose Mary Costa Rosa Andrade Silva

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4310-8711>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: roserosauff@gmail.com

Eliane Ramos Pereira

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6381-3979>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: elianeramos.uff@gmail.com

Dejanilton Melo da Silva

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0800-3658>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: demedasi0@gmail.com

Isadora Pinto Flores

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5429-672X>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: isadoraflores@outlook.com

Resumo

O trabalho é uma forma de interação social, produz o resultado de suas habilidades na construção prática diária, porém vivenciar o fenômeno trânsito produz também efeitos físicos e psicológicos nos motoristas, esta pesquisa tem como objetivo discutir os impactos gerados pelo trânsito à saúde dos motoristas de ônibus, este estudo é qualitativo fenomenológico foi

realizado com 24 motoristas de ônibus e obedeceu as especificações éticas e legais da Resolução CNS 466/12, aprovado pelo Comitê de ética e pesquisa (CEP) da Faculdade de Medicina da Universidade Federal Fluminense(UFF), CAAE nº 64110016.2.0000.5243. Emergiram duas categorias neste estudo: *o trânsito é instável e estressante e a falta de educação das pessoas afeta os aspectos psíquicos*. O ambiente de trabalho determina, expressivamente, o bem-estar dos trabalhadores que nele atuam. Necessário é considerar o sujeito em sua singularidade. A melhoria da ergonomia e apoio psicológico ao trabalhador são ferramentas de promoção de saúde, e não devem ser negligenciadas.

Palavras-chave: Cuidado; Enfermagem; Fenômeno; Psicologia; Saúde do Trabalhador; Trânsito.

Abstract

The work is a form of social interaction, produces the result of its skills in the daily practical construction, but experiencing the traffic phenomenon also produces physical and psychological effects on drivers, this research aims to discuss the impacts generated by traffic on the health of bus drivers, this study is phenomenological qualitative was carried out with 24 bus drivers and obeyed the ethical and legal specifications of CNS Resolution 466/12, approved by the Ethics and Research Committee (CEP) Faculty of Medicine of the Fluminense Federal University (UFF), CAAE no. 64110016.2.0000.5243. Two categories emerged in this study: traffic is unstable and stressful and people's lack of education affects psychic aspects. The work environment significantly determines the well-being of the workers who work in it. It is necessary to consider the subject in his singularity. Improving ergonomics and psychological support to workers are tools for health promotion, and should not be neglected.

Keywords: Care; Nursing; Phenomenon; Psychology; Occupational Health; Traffic.

Resumén

El trabajo es una forma de interacción social, produce el resultado de sus habilidades en la construcción práctica diaria, pero experimentar el fenómeno del tráfico también produce efectos físicos y psicológicos sobre los conductores, esta investigación tiene como objetivo discutir los impactos generados por el tráfico en la salud de los conductores de autobuses, este estudio es cualitativo fenomenológico se llevó a cabo con 24 conductores de autobuses y obedeció las especificaciones éticas y legales de la Resolución 466/12 del CNS, aprobada por el Comité de Ética e Investigación (CEP) Facultad de Medicina de la Universidad Federal de

Fluminense (UFF), CAAE No. 64110016.2.0000.5243. En este estudio surgieron dos categorías: el tráfico es inestable y estresante y la falta de educación de las personas afecta a los aspectos psíquicos. El entorno de trabajo determina significativamente el bienestar de los trabajadores que trabajan en él. Es necesario considerar el tema en su singularidad. Mejorar la ergonomía y el apoyo psicológico a los trabajadores son herramientas promoción de la salud, y no debe ser descuidado.

Palabras clave: Cuidado; Enfermería; Fenómeno; Psicología; Salud Ocupacional; Tráfico

1. Introdução

O trabalho no transporte coletivo pode alterar o estado de saúde do sujeito, pois, as exigências do trabalho são uma ameaça ao próprio trabalhador (Marrara, 2014). Fatores externos ao profissional podem ser ajustados para promover maior bem-estar aos motoristas. Desconsiderar esta situação cotidiana inviabiliza a promoção de condições favoráveis ao trabalho dentro do ônibus.

As relações tecidas e estabelecidas no contexto de trabalho podem favorecer o surgimento de sensações de bem-estar, bem como, também, inversamente, insatisfação e adoecimento, conhecer e buscar compreender a percepção do motorista de ônibus em relação à sua vida laboral favorece não somente a eles próprios, oferecendo-lhes escuta e espaço para seu discurso e o reconhecimento de suas necessidades e dores; esta ação afeta, também, todo o funcionamento do transporte coletivo urbano, pois, como seres humanos, dotados de subjetividade e singularidade, são carecedores de cuidado.

Para cuidar, é necessário conhecer (Waldow, 1995), e é neste campo técnico-científico que o encontro entre motorista e enfermeiro perpassa o fazer de ambas as profissões, visto que a demanda para consulta de Enfermagem, no setor clínico da organização, transborda o sentido do sintoma ou da linguagem, na medida em que esse profissional (enfermeiro) considera o motorista como sujeito investido de um corpo que pensa e padece pela vivência de angústias e perigos do trânsito.

Neste contexto, os Recursos Humanos representados pelos setores de Psicologia nas organizações não se responsabilizam apenas pela admissão e demissão de motoristas de ônibus e demais funcionários, mas configuram um espaço de atendimento às demandas dos mesmos, demandas estas que podem ser, até mesmo, um desabafo de traumas vivenciados na atividade laboral. Além da escuta é necessário investir em Treinamentos para

Desenvolvimento interpessoal, controle das emoções, qualidade de vida, com a valorização dos colaboradores os investimentos nos Recursos Humanos proporcionam desenvolvimento na organização como um todo (Pereira, & Romão, 2018).

A aproximação do sujeito aos Recursos Humanos é uma forte ligação de cuidado no meio organizacional, pois a função da Psicologia deve sempre transcender aos números, testes psicométricos, competências e habilidades dos motoristas de ônibus, a fim de propiciar a mediação da experiência de dirigir, muitas vezes estressante, e a saúde psíquica, essencial para o cumprimento da jornada de trabalho e, também, fora dela.

O processo de sofrimento psíquico não é, muitas vezes, imediatamente visível. Seu desenvolvimento acontece de forma “silenciosa” ou “invisível”, embora também possa eclodir de forma aguda por desencadeantes diretamente ocasionados pelo trabalho (Marrara, 2014). No contexto urbano o motorista de ônibus é indispensável para a manutenção da rotina das cidades, espaço urbano propicia intensas trocas (Rueda, Serenini, Meireles, 2014).

A saúde do trabalhador se faz presente no contexto interdisciplinar, priorizando sua atuação, identificando os prováveis riscos, visando melhorar este ambiente. Assim, pode-se dizer que esta importante área de atuação surge fortalecida enquanto uma prática social (Silva, Teixeira, Pereira, Silva, et al, 2019), ainda, contribui para a mudança de olhar sobre os aspectos que envolvem os contextos de trabalhos, com os avanços tecnológicos, o acesso nas cidades acompanha desproporcionalmente esse ritmo, as inovações ditam o ritmo da aceleração do desenvolvimento em todos os setores (Martins, Carvalho, Belfort, et al, 2019), e cada vez mais volta-se o olhar para a produção e descuida de quem produz. O presente estudo objetivou discutir os impactos gerados pelo trânsito à saúde dos motoristas de ônibus

2. Metodologia

Este estudo é qualitativo fenomenológico (Kafle, 2013). Realizado em uma garagem de ônibus de grande porte na zona leste do Rio de Janeiro. Participaram do estudo 24 motoristas e a média de idade foi de 41,6 anos e 11 anos de profissão.

Como critérios de inclusão destaca-se profissionais acima de 26 anos, pois a carteira nacional de habilitação para veículos pesados só pode ser retirada a partir de 21 anos de idade, (Pissaiá, Costa, 2019). Motoristas com mais de dois anos de profissão e que assinaram Termo Livre e Esclarecido.

A proposta do estudo foi apresentada aos participantes, assim como a leitura e explicação do Termo Livre e Esclarecido, a fim de orientar sobre possíveis questionamentos, de acordo com as especificações éticas e legais da Resolução CNS 466/12 (Conselho Nacional de Saúde, 2012) do Ministério da Saúde. A coleta de dados aconteceu pela entrevista fenomenológica com uma questão aberta e gravada em aparelho de mp3, as entrevistas aconteceram entre julho de 2017 a janeiro de 2018.

A análise dos dados foi realizada por transcrições das entrevistas e categorização seguindo os pressupostos da metodologia descritiva fenomenológica (Silva, Silva, Pereira et al, 2018) o primeiro passo envolveu a leitura criteriosa das transcrições das entrevista gravadas, dos participantes da pesquisa, com o propósito de alcançar o sentido da percepção do vivido, apreendendo o fenômeno em questão, conservando a linguagem de expressão do sujeito, o segundo passo correspondeu à identificação de significados descritos pelos participantes da pesquisa que são percebidos pelo pesquisador de forma espontânea em meios às transcrições, o terceiro passo requereu a transformação da linguagem do participante em linguagem científica, mantendo a ênfase do fenômeno descrito. O último passo foi sintetizar e associar as unidades de significados, chegando ao núcleo do significado do fenômeno.

O estudo foi aprovado Comitê de ética e pesquisa (CEP) da Faculdade de Medicina da Universidade Federal Fluminense (UFF), CAAE nº 64110016.2.0000.5243. Para assegurar o anonimato dos participantes, utilizou-se a letra E (entrevistado) e o número de ordem de participação no estudo. Exemplo: E1, E2.

3. Revisão De Literatura

A existência humana é marcada pela sua consciência. A expressão “estar no mundo” (ou personificação) é um conceito que reconhece as ligações físicas das pessoas com seu mundo (Merleau-Ponty, 2011) – as pessoas pensam, veem, ouvem, sentem e têm consciência por meio de interações de seus corpos com o mundo.

O estudo dos fenômenos aproxima o histórico social do corporal (Merleau-Ponty, 2011) e das significações. considera a percepção como conhecimento do corpo em si mesmo, anterior ao saber reflexivo. Portanto, a corporeidade detém a consciência e, nela, a percepção situa o corpo no mundo.

A analogia saúde – trabalho – doença é compreendida pela forma das ações do homem mediante a natureza, através do seu trabalho e grau de desenvolvimento das relações sociais

de produção (Martin, Lopes, Farina, 2014). A saúde é impactada pelas transformações que ocorrem nas esferas econômicas, política, social e técnica, presentes no trabalho e exercem forte domínio sobre os trabalhadores. Nesse contexto, as políticas de gestão de recursos humanos passam a ter papel específico (Rueda, Serenini, Meireles, 2014), contribuindo de forma significativa para a melhoria no trabalho para os colaboradores.

Não bastassem todas as limitações físicas sentidas pelos motoristas de ônibus ao redor do mundo, os transtornos mentais comuns estão presentes no cotidiano desses trabalhadores: a falta de atividades socioculturais, a violência, o assédio, agressões sofridas, também por parte dos passageiros, alteram o comportamento dos motoristas e a resposta psíquica, tornando crônicos sintomas mentais.

A experiência diária do motorista não é acolhida pelas empresas; ele não dispõe de espaço para ser ouvido por uma escuta terapêutica. O corpo do trabalhador, a corporatividade sustenta o transporte coletivo (Zamboni, Barros, 2014), e não é valorizado por isso.

4. Resultado E Discussão

Da análise das entrevistas emergiram duas categorias que serão abordadas a seguir.

O trânsito é instável e estressante

A realidade brasileira quanto ao transporte coletivo revela o mau estado de conservação e manutenção dos ônibus (Neto, Silva, 2012). A direção e a necessidade de se movimentar está no mundo percebido; na realidade cotidiana, estamos inseridos na lógica da Mobilidade Urbana, e é neste contexto que o motorista de ônibus trabalha.

A busca pelo equilíbrio entre as demandas laborais e psicológicas é um exercício diário para o psiquismo dos motoristas de ônibus. O estresse se mantém nos motoristas, essas respostas físicas e emocionais são prejudiciais quando não levam em consideração as necessidades do sujeito além de aumentarem as exigências do trabalho. (Corti, Lohmann, Costa, et al. 2019).

A instabilidade do trânsito e os efeitos nos entrevistados:

Uma coisa que não pode prever, uma hora você está tranquila em outra as pessoas fazem coisas que não devem, jogam o carro em cima de você, as vezes tenho dificuldades no trânsito porque tem outras pessoas irresponsáveis. (E1)

É estressante por causa do passageiro enjoado, isso estressa o motorista. (E3)

Às vezes fico estressado. Eu sou daquele que se ficar quieto, aí, aquela coisa fica remoendo. Aí, então, é por isso que e pego e falo. Aí sai! E pra sair o estresse mesmo, legal, eu tenho que sair de dentro do carro e chegar no ponto final. (E6)

É, tipo assim, não vai me deixar passar, não? Tudo bem! Quando você me pedir uma passagem, também não te dou. Eu vou ser ruim também com você”. (E7)

O trânsito é uma arma, é complicado, o trânsito fere, mata, amputa. (E9)

O trânsito, atualmente, poderia ser melhor, mais pacífico, menos violento, mas, ultimamente, a gente sabe, né, essas coisas que estamos vivenciando aí, essas tragédias. (E13)

A minha tensão chega a ser apreensiva, chega a ser apreensiva. Eu estou ligado a toda hora porque a toda hora pode acontecer qualquer coisa, (estala os dedos) assim, e você, com um veículo grande, as proporções são maiores (E15)

Quando eu entrei eu sabia o que eu iria enfrentar o próprio nome já diz trânsito, enfrentar trânsito bom, trânsito caótico, aquelas pessoas que querem entrar na sua frente, pedestre, ciclista, motociclista. (E16)

Minha vivência no trânsito é muito estressante, principalmente nos horários de pico, todo mundo querendo chegar no seu trabalho, todo mundo atrasado, a falta de educação, um querendo passar na frente do outro, ninguém dá a vez para ninguém. (E22)

O ritmo de trabalho é exigência do próprio trânsito e por parte da organização, que tem na produtividade (Silveira, Abreu, Santos, 2014) do motorista seus lucros; por outra via, se os atrasos das viagens são gerados por engarrafamentos e fatores alheios ao motorista, o estressor pode ser dirigir atrasado.

O estresse é um agravante para a insatisfação do motorista com sua profissão. O corpo é fonte de experiências prazerosas, mas a matéria padece quando o trabalho o aprisiona na rotina desgastante no estresse e nas repetições de movimentos (Martin, Lopes, Farina, 2014).

O tempo de profissão está relacionado ao aparecimento de estresse, a perda do senso de humor, ao mal-estar generalizado sem razão específica e ao cansaço constante. Estas são queixas desconsideradas pelo contexto organizacional, ficando com os motoristas de ônibus a responsabilidade de se reinventarem.

Especialmente na cidade do Rio de Janeiro, há atravessamentos mais complexos do que se locomover; na experiência do trânsito, reside a insegurança urbana, expressa através

dos roubos, mortes tanto de motoristas quanto de passageiros nos assaltos, da violência urbana que faz pessoas atear fogo nos ônibus e utilizar os ônibus como barreiras em protestos, interrompendo o funcionamento do transporte coletivo por toques de recolher à população, motivados pela violência urbana. Entre a sociedade e o serviço das empresas de ônibus há o trabalhador que conduz o ônibus, que cobra a passagem, que representa, diariamente, o nome da empresa e sua cultura organizacional.

Cabe à comunidade científica propor métodos para humanizar estes espaços e transformá-lo em promotor de saúde, ao abranger um trabalhador biopsicossocial. Importante considerar que saúde no trabalho diz respeito a atitudes em via de mão dupla, tanto à organização quanto ao sujeito. Sendo o trabalho um dos motivos para potencial sofrimento (Zamboni, Barros, 2014), dar voz ao sujeito faz o sofrimento tomar outra via... Do discurso à cura.

A falta de educação das pessoas afeta os aspectos psíquicos

Na relação com o passageiro, o motorista de ônibus experiencia um misto de sentimentos, desde a satisfação de executar o trabalho de conduzir pessoas ao destino desejado a problemas gerados por incompatibilidade de opiniões ou acusações de ambas as partes. Há desrespeito ao lugar do outro, fazendo o corpo sentir os percalços do relacionamento interpessoal. Além de ser responsável por vidas que conduz, o motorista de ônibus é responsável pela máquina que dirige, na visão organizacional.

O ambiente de trabalho dos condutores se organiza em torno dele, por exercer sua função na lógica do trânsito as afetações na dinâmica do ir e vir as dinâmicas de funcionamento da mobilidade urbana remete-nos ao que a Organização Internacional do Trabalho (OIT) afirma sobre riscos psicossociais no trabalho, eles ocorrem a partir da organização do trabalho e as relações sociais de trabalho. (Pascoal, & Silva, 2019).

O espaço do trânsito e o comportamento dos condutores:

O brasileiro no trânsito está sem educação, entendeu? Ele acha que ele tem um determinado carro, ele é o dono da rua, ele se acha o melhor, ele avança o sinal. Você está atravessando, ele passa, não está nem aí, entendeu? (E4)

Ninguém respeita ninguém. Ninguém tem educação, e educação no trânsito, se não tem, se tem mesmo, e ninguém respeita, né, avanço de sinal. (E10)

Hoje em dia, eu estou vendo o trânsito, ele muito caótico em relação à educação, em relação à formação de motoristas. (E18)

Os motoristas de carro moto eles não querem saber, eles querem ser os primeiros não se preocupam se vão bater, se vão atropelar eles aí é fácil culpar a gente por qualquer avaria que venha acontecer (E19)

Quando eu vejo que vem aquele passageiro mal-humorado, eu finjo que não estou olhando. Eu olho pra outra coisa. Né? Olho pra outra coisa. Mais ou menos assim. Pra não ter problema. Pra não ter problema. Porque, tipo assim, a minha Psicologia é evitar o problema. (E21)

No trânsito o que eu tenho percebido nesses anos é que as pessoas estão mais individualistas cada um quer seu espaço e direito, ela não pensa que onde acaba o dela começa o do outro, hoje em dia para você dirigir está muito complicado. (E24)

O comportamento dos demais condutores apareceu como aspecto estressante para estes motoristas. A busca pela paciência é um movimento interno constante dos motoristas participantes. A experiência lhes ensinou que os danos à saúde mental podem ser um preço muito alto resultante da profissão.

A dificuldade de elaboração das emoções no dia a dia não deve ser desprezada, o comportamento reativo de tentar impor mais força na embreagem ou apertar intensamente o freio, além de ser incômoda para a viagem dos passageiros, desgasta as peças do coletivo, e é caminho para reclamações e possíveis sanções ao condutor por parte da empresa.

Os efeitos do trabalho são vivenciados de diferentes maneiras, o que fica claro nos discursos dos participantes desta pesquisa é que o efeito cascata que ocorre quando o motorista é hostilizado, tratado com indiferença, desrespeitado, seu humor responde a esses fatos e também passa a se comportar demonstrando através de palavras ríspidas seu descontentamento, tratando os demais colegas de forma pouco assertiva. (Alcantara, Silva, Pereira, et al, 2016).

Os motoristas de ônibus representam a empresa onde trabalham, a imagem que a empresa tem junto aos usuários é construída também a partir do tratamento e da condução dos motoristas, eles representam também a cultura organizacional que é o material simbólico com o qual as imagens serão construídas e comunicadas (Machado, 2003).

Outro aspecto considerado como incomodo é a cobrança feita pela organização, as cobranças estão no âmbito comportamental, a fim de reduzirem os desgastes das peças dos coletivos, a questão de avarias nos coletivos, diminuição das reclamações por parte dos passageiros (Neri, Soares, & Soares, 2005), de um lado é a preocupação com a cultura organizacional que faz a empresa exigir um padrão de comportamento e de outro lado existe toda a complexidade do dia a dia dos profissionais de transporte coletivo e a subjetividade em pleno funcionamento.

A dificuldade de relacionamento entre os pares é fonte do aumento da ansiedade ao longo da jornada de trabalho, refletindo, inclusive, na maneira como o profissional executa sua atividade e trata seus clientes. Podemos, ainda, afirmar que desajustes na relação entre o pessoal é uma das explicações do absenteísmo.

As principais causas do absenteísmo são consideradas: doenças efetivamente provocadas e não comprovadas, razões diversas de caráter familiar, atrasos involuntários, baixa motivação para trabalhar, supervisão precária da chefia e políticas inadequadas da organização. Essas causas chegam ao setor médico através de relatos dos motoristas no serviço de Enfermagem. Os motoristas costumam justificar seus sintomas, suas ausências, com os enfermeiros.

Este seria um motivo justificado para que, como educadores em saúde, os enfermeiros pudessem avançar e promover programas de controle da pressão arterial (PA), prevenção de doenças ocupacionais e acidentes, controle de agravos de longa duração (Souza, Pimenta, 2017). de controle de peso, promovendo saúde, e encaminhar os motoristas de ônibus que apresentam demanda psíquica ao setor de Recursos Humanos para que haja atendimento psicológico.

O setor de Recursos Humanos (RH) é responsável pelo clima organizacional, atendimento individual no gerenciamento de conflitos, treinamentos e aconselhamento. Atua na identificação de sintomas psicossomáticos e sofrimento psíquico. Sabe-se que, na relação com o passageiro, o motorista de ônibus é convocado a sentir uma gama de sensações, desde a satisfação de executar o trabalho de conduzir pessoas ao destino desejado até mesmo desconfortos gerados por falhas na comunicação, além de desrespeito ao lugar do outro, fazendo com que o corpo sinta os percalços do relacionamento interpessoal. O RH é uma ponte que liga o trabalhador e a gestão rumo à meta comum, a realização da prestação de serviço, garantindo o sucesso da organização.

É importante destacar a relevância do trabalho multidisciplinar nas garagens de ônibus, que age como um promotor de saúde para os motoristas: a Enfermagem (Fernandes, Souza, Mafra, et al 2017) pode atuar nas práticas preventivas em saúde, acompanhando as demandas sintomáticas desses profissionais, encaminhando-os para os serviços de atenção, de acordo com suas demandas, enquanto a Psicologia, em consonância com tais práticas preventivas, pode intervir na significação das demandas psíquicas, oferecendo uma escuta qualificada e sensibilizada.

As representações do estado psíquico dos motoristas vêm de forma sensível, olhando para frente, percebe-se cansado e nervoso, e seus movimentos dentro do ônibus são pontos de impactos e partes de si no momento do trabalho, o que não dá para expressar em linguagem (Silveira, Abreu, Santos, 2014), retornando ao mundo com gestos, com alterações nas emoções.

A necessidade de equilíbrio entre as demandas laborais e psicológicas é um exercício diário para o psiquismo dos motoristas de ônibus. Eles se esforçam para manter o controle das suas emoções a fim de não prejudicarem o serviço e o convívio com os passageiros e, assim, concluírem o dia de trabalho positivamente.

A escala de trabalho destes profissionais pode variar de acordo com a necessidade da empresa, e a atividade acaba exigindo dedicação exclusiva, sendo, muitas vezes, a única fonte de renda desse trabalhador.

O desgaste mental está no cerne dos riscos à saúde (Ismail, Abdullah, Deros, 2015). A perda de concentração, o aumento da agressividade, o choque com a realidade externa do motorista e as exigências internas das empresas causam estresse nos profissionais.

5. Conclusão

No âmbito da saúde, as contribuições da fenomenologia estão relacionadas ao cuidado em saúde interdisciplinar; é necessário considerar o sujeito e sua fala nas experiências vividas por ele próprio. Diante de tantos limites impostos pela sociedade contemporânea e pelo sofrimento no trabalho, o resgate do trabalhador é imprescindível, não apenas motivando-o, mas também lhe dando condições de realizar seu trabalho de forma plena.

O espaço de operacionalização da profissão de motorista de ônibus é o trânsito, realidade constante e repetitiva, porém surpreendente. Cada dia é uma nova possibilidade, influenciada por infinitos aspectos, tais como: clima, acidente, incidente, violência, obras,

relacionamentos interpessoais no contexto organizacional e, também, na prestação de serviço coletivo: os trajetos dos itinerários dos ônibus. Esse espaço está vinculado ao tempo, sujeito à unidade temporal, pois, o trânsito é instantâneo e ao mesmo tempo demorado, é algo visível e ao mesmo tempo simbólico. Essa instância inafastável da vida urbana produz efeitos na subjetividade do motorista de ônibus.

A bibliografia que considera as percepções dos motoristas de ônibus acerca das questões que lhe são pertinentes ainda é escassa, reforçando a necessidade de um aprofundamento sobre o tema, assim, considera-se imprescindível a realização de novos estudos relativos às questões vivenciadas pelo motorista de ônibus, e sua saúde física e do corpo biológico que o sustenta e, também, do seu corpo psíquico, subjetivo e tão importante para que esteja preparado para o seu dia a dia.

6. Limitações Da Pesquisa

Entende-se que é limitação deste estudo a escassez de bibliografia que aproxime a saúde do trabalhador e o recorte fenomenológico que pode ter interferido para o aprofundamento da discussão apresentada, bem como seu desenho na fenomenologia que está diretamente atrelada a compreensão subjetiva e ao domínio do referencial dos pesquisadores, buscou-se aporte em outros estudos e conexões sobre o trabalhador e sua saúde ocupacional com o intuito de reduzir as percepções dos pesquisadores.

Referências

Alcantara, VCG de, Silva, RMCRA, Pereira, ER, & Silva, MA. (2016). A qualidade de vida para motoristas de ônibus: Entre a saúde e o trabalho. *Revista Portuguesa de Enfermagem de Saúde Mental*, (spe4), 101-106. <https://dx.doi.org/10.19131/rpesm.0148>

Conselho Nacional de Saúde (Brasil). Resolução n^o 466, de 12 de dezembro de 2012. Brasília, 2012. http://www.conselho.saude.gov.br/web_comissoes/conep/index.html.

Corti, F., Lohmann, P., Costa, A., & Marchese, C. (2019). Percepção do estresse entre bombeiros que atuam em um quartel do Vale do Taquari/RS. *Research, Society and Development*, 8(9), e25891279. doi:<http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v8i9.1279>

Ismail R, Abdullah SNA, Deros BM. (2015). A descriptive analysis of factors contributing to bus drivers' performances while driving: A case study in Malaysia. *International Journal of Automotive and Mechanical Engineering*. 11(1), 2430-2437. https://www.researchgate.net/publication/281958901_A_descriptive_analysis_of_factors_contributing_to_bus_drivers'_performances_while_driving_A_case_study_in_Malaysia

Kafle, N. (2013). Hermeneutic phenomenological research method simplified. *Bodhi: An Interdisciplinary Journal*, 5(1), 181-200. <https://doi.org/10.3126/bodhi.v5i1.8053>

Machado, HV. (2003). A identidade e o contexto organizacional: perspectivas de análise. *Revista de Administração Contemporânea*, 7(spe), 51-73. <https://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552003000500004>

Martins FF, Lopes RMF, Farina M. (2014). Nível de estresse e principais estressores do motorista de transporte coletivo. *Boletim - Academia Paulista de Psicologia*, 34(87), 523-536. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-711X2014000200014&lng=es&tlng=pt

Martins, V, Carvalho, M., Belfort, L., Guisande, T., & Santos, T. (2019). O papel da enfermagem do trabalho na prevenção de riscos dos trabalhadores expostos aos agrotóxicos: uma revisão bibliográfica. *Research, Society and Development*, 8(6), e19861039. doi:<http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v8i6.1039>

Marrara, T. (2014). Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da política nacional de mobilidade. *Revista digital de Direito Administrativo*, 2(1), 120-136. <https://doi.org/10.11606/issn.2319-0558.v2i1p120-136>.

Merleau-Ponty, M. (2011). *Fenomenologia da percepção*. (pp.254-389). São Paulo : Martins Fontes.

Neri, M, Soares, WL., & Soares,C. (2005). Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. *Cadernos de Saúde Pública*, 21(4), 1107-1123. <https://dx.doi.org/10.1590/S0102-311X2005000400013>

Neto ÁBM, Silva MC. (2012). Diagnóstico das condições de trabalho, saúde e indicadores do estilo de vida de trabalhadores do transporte coletivo da cidade de Pelotas – RS. *Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde*. 17(5), 347-358. <http://rbafs.org.br/RBAFS/article/view/2174>

Pascoal, P., & Silva, P. (2019). Riscos psicossociais da atividade docente e análise do discurso: uma investigação acerca da saúde e segurança do professor de educação básica a partir dos princípios da ergonomia. *Research, Society and Development*, 8(1), e4181619. doi:<http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v8i1.619>

Pereira, G., & Romão, L. (2018). Qualidade de Vida no Trabalho: Um estudo realizado em uma organização de coleta de resíduos não perigosos. *Research, Society and Development*, 7(5), e1175307. doi:<http://dx.doi.org/10.17648/rsd-v7i5.307>

Pissaia, L., & Costa, A. (2019). Saúde e segurança: reflexões sobre a formação do instrutor de trânsito. *Research, Society and Development*, 8(9), e44891326. doi:<http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v8i9.1326>

Rueda, FJM, Serenini, ALP, & Meireles, E. (2014). Relação entre qualidade de vida no trabalho e confiança do empregado na organização. *Revista Psicologia Organizações e Trabalho*, 14(3), 303-314. Recuperado em 07 de dezembro de 2019, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572014000300006&lng=pt&tlng=pt.

Silva, DM da, Silva, RMCRA, Pereira, ER, Ferreira, HC, Alcantara, VCG de, & Oliveira, FS. (2018). O corpo marcado pela fístula arteriovenosa: um olhar fenomenológico. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 71(6), 2869-2875. <https://dx.doi.org/10.1590/0034-7167-2017-0898>

Silva, MA, Teixeira, ER, Pereira, ER, Silva, RMCRA, Rocha, RCNP, & Rondon, SOV. (2019). Saúde como direito e cuidado de si: concepção dos profissionais de enfermagem. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 72(Supl. 1), 159-165. <https://dx.doi.org/10.1590/0034-7167-2018-0066>

Silveira, LS, Abreu CC, Santos EM. (2014). Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 34(1), 158-179. <https://dx.doi.org/10.1590/S1414-98932014000100012>

Souza, LPSe, Pimenta, AM (2017). Prevalência e fatores ocupacionais associados à obesidade em trabalhadores do transporte coletivo urbano: revisão sistemática da literatura. *Caderno Brasileiro Terapia. Ocupacional, São Carlos*, (25) 4, 869-887. <http://dx.doi.org/10.4322/2526-8910.ctoAR0879>

Waldow VR. (1995). Cuidar/cuidado: o domínio unificador da enfermagem In: Waldow VR, Lopes MJM, Meyer DE, organizadores. *Maneiras de cuidar, maneiras de ensinar: a enfermagem entre a escola e a prática profissional*. (pp.9-29). Porto Alegre (RS): Artes Médicas.

Zamboni J, Barros MEB. (2014). Paradoxo dos motoristas que lutam: entre movimentos sociais por transporte coletivo urbano, o trabalho no ônibus. *Revista Psicologia Política*, 14(29), 53-69. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2014000100005&lng=pt&tlng=pt.8.

Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito

Vanessa Carine Gil de Alcantara – 20%

Rose Mary Costa Rosa Andrade Silva–20%

Eliane Ramos Pereira–20%

Dejanilton Melo da Silva –20%

Isadora Pinto Flores–20%