



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE BACHARELADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS**

CARLOS ROBERTO DOS SANTOS

**A ROTINA QUE ADOECE: PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO ENTRE MOTORIS-
TAS RODOVIÁRIOS DE MACEIÓ/AL**

**MACEIÓ-AL
2023**

CARLOS ROBERTO DOS SANTOS

**A ROTINA QUE ADOECE: PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO ENTRE MOTORIS-
TAS RODOVIÁRIOS DE MACEIÓ/AL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharelado em Ciências Sociais pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade Federal Alagoas (UFAL), sob a orientação do Prof. Dra. Alice Anabuki Plancherel.

MACEIÓ-AL

2023

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	4
2	METODOLOGIA	6
3	RESULTADOS E DISCUSSÕES	8
3.1	CARACTERIZAÇÃO DOS SUJEITOS	8
3.2	CRISE NO SISTEMA TAYLORISMO/FORDISMO.....	9
3.3	NEOLIBERALISMO E TOYOTISMO.....	10
3.4	PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO: UM OLHAR SOBRE AS RELAÇÕES E CONDIÇÕES DE TRABALHO.....	11
3.4.1	ROTINA DE TRABALHO COMO ELEMENTO DO PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO.....	12
3.5	RELAÇÃO PROFISSIONAL-USUÁRIO.....	14
3.6	VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL E AUTOIMAGEM.....	15
3.7	O PAPEL DO SINDICATO NA LUTA PELOS DIREITOS TRABALHISTAS.....	15
3.8	A ROTINA QUE ADOECE: PROCESSO DE TRABALHO E AS IMPLICAÇÕES NA SAÚDE	16
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
	REFERÊNCIAS.....	23

A ROTINA QUE ADOECE: PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO ENTRE MOTORISTAS RODOVIÁRIOS DE MACEIÓ/AL

RESUMO

Este artigo tem como objeto de estudo a precarização do trabalho entre motoristas rodoviários na cidade de Maceió/AL e as implicações na saúde desses trabalhadores. Trata-se de uma pesquisa descritiva, com abordagem qualitativa. O estudo foi realizado em um terminal de ônibus em Maceió-Alagoas e a escolha pelo local de estudo teve como critério o fato deste ser um dos maiores terminais rodoviários de ônibus em Alagoas e pelo grande fluxo de motoristas e passageiros diariamente, possibilitando a captação de múltiplos contextos e discursos. O processo de coleta de dados ocorreu através da abordagem aos motoristas sendo então convidados a participar da pesquisa mediante o esclarecimento dos objetivos, finalidade da pesquisa, seus riscos e a importância da sua participação, o caráter voluntário da mesma, o sigilo quanto a sua identidade e os dados obtidos, ausência de gastos financeiros e sobre o direito de desistir a qualquer momento da pesquisa. Os dados coletados foram analisados sob o prisma da análise de conteúdo descrita por Bardin. Conclui-se que a rotina de trabalho desses motoristas em Maceió é permeada pela exploração do trabalho na forma sutil em que as empresas dão oportunidades, principalmente aos iniciantes, e na intensificação do trabalho na condição de controlar através de dispositivos eletrônicos o consumo de combustível dos seus funcionários.

Palavras-chave: Precarização do trabalho; doença; motoristas rodoviários; Maceió/Alagoas.

THE ROUTINE THAT SICKS: WORK PRECARIATION AMONG ROAD DRIVERS IN MACEIÓ/AL

ABSTRACT

This article has as its object of study the precariousness of work among road drivers in the city of Maceió/AL and the implications for the health of these workers. This is a descriptive research, with a qualitative approach. The study was carried out at a bus terminal in Maceió-Alagoas and the choice for the study site was based on the fact that it is one of the largest bus terminals in Alagoas and on account of the large flow of drivers and passengers on a daily basis, enabling the capture of multiple contexts and discourses. The data collection process took place by approaching the drivers, who were then invited to participate in the research by clarifying the objectives, purpose of the research, its risks and the importance of their participation, its voluntary nature, confidentiality regarding their identity and the data obtained, absence of financial expenses and the right to withdraw from the research at any time. The collected data were analyzed under the prism of content analysis described by Bardin. It is concluded that the work routine of these drivers in Maceió is permeated by the exploitation of work in the subtle way in which companies give opportunities, especially to beginners, and in the intensification of work in the condition of controlling through electronic devices the fuelconsumption of its employees.

KEYWORDS: Precariousness of work; illness; road drivers; Maceio Alagoas.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objeto de estudo a precarização do trabalho entre motoristas rodoviários na cidade de Maceió/AL e as implicações na saúde desses trabalhadores, para tanto, faz-se necessário contextualizar e compreender o funcionamento e a dinâmica dos serviços de transporte público ofertados em Alagoas.

Segundo dados da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT) os serviços de transporte público da capital alagoana são ofertados e gerenciados por empresas privadas mediante licitação, e a fiscalização ocorre por meio da atuação do poder público, cabendo aos municípios, de acordo com o que preconiza a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 30, inciso V, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Partindo então da reflexão acerca da lógica do gerenciamento privado, Ricardo Antunes (2009) cita que as mudanças de ordem gerencial, tecnológicas e de gestão que vem transformando o setor de serviços, buscam uma maior lucratividade se sujeitando à racionalidade do capital. Como consequência, nesse contexto, temos a saúde do trabalhador sendo comprometida pela intensificação do trabalho em detrimento dos lucros (DAL-ROSSO, 2008).

É fato que as políticas neoliberais dos anos 80 implantadas como resposta à crise de acumulação do sistema capitalista, contribuíram para o quadro de precarização do trabalho, uma vez que, culminaram em perdas de direitos e o declínio da força coletiva da classe trabalhadora, valendo-se da utilização de estratégias os governos de Margareth Thatcher (Reino Unido 1979) e Ronald Reagan (EUA 1980); ambos as iniciaram com objetivo de acabar com todas as formas de articulação e solidariedade social dos trabalhadores que impedisse a chamada “flexibilização”, desmantelando sindicatos e privatizando empresas do estado (HARVEY, 2008). Diante das baixas taxas de lucratividade obtidas em meio à crise e na tentativa de restabelecer o patamar de crescimento da era de ouro do capital mundial, a reestruturação produtiva foi a saída encontrada, o que possibilitou uma flexibilização nas esferas da produção e consumo (ANDERSON, 1995; ANTUNES, 2002).

A “acumulação flexível”, meio pelo qual se combate a “rigidez do fordismo” flexibilizando-se os processos de trabalho, mercado e padrão de consumo são características importadas do “modelo japonês de produção” conhecido como Toyotismo, o qual se apresentou como uma maneira de superar a crise de acumulação de capital, pela via da intensificação do trabalho, procurando eliminar os “tempos mortos” numa relação inversamente proporcional, ou seja, reduzindo o número de trabalhadores ao passo em que se intensifica o trabalho de outros para suprir a consequente defasagem (ANTUNES, 2009).

No caso brasileiro nunca existiu uma política do Estado do Bem-Estar social, como na Europa, na época de expansão do capitalismo, mas alguns direitos foram implantados entre os anos 1930 a 1980 (leis trabalhistas, estatuto do trabalhador rural e acesso ao SUS (Sistema Único de Saúde), porém nos anos de 1990 com a adesão do governo brasileiro à agenda neoliberal, esses direitos foram minados, dando lugar a precarização social do trabalho, que por sua vez se torna o centro da acumulação flexível (NASCIMENTO, 2017).

A realização desta pesquisa justifica-se pelo panorama de trabalho dos rodoviários no município de Maceió, segundo uma estimativa aproximada do Sindicato de Trabalhadores em Transportes Rodoviário do Estado de Alagoas (SINTTRO/AL) Maceió possui, atualmente, cerca de mil e quinhentos motoristas rodoviários trabalhando na capital. Números estes que englobam os mais de dois mil profissionais, de diversas áreas que são sindicalizados ligado direta e indiretamente com os serviços de transporte público da capital. Ainda segundo o sindicato em 2018, quatrocentos rodoviários entre os anos de 2013 e 2018 solicitaram afastamento de suas atividades junto ao INSS em Alagoas. Essa problemática estende-se para além do estado de Alagoas, pois estudo conduzido por Nascimento–(2017) revelou uma preocupante relação entre as atividades dos motoristas de transporte público urbano de Salvador e a saúde física e mental desses trabalhadores, demonstrando alguns resultados como dor nas articulações, problemas digestivos, distúrbios de sono, entre outros.

É salutar descrever que o número de sindicalizados por categorias, tais como motoristas, fiscais, mecânicos etc... é impreciso e não contabilizado por eles, segundo informações passadas o número de associados é muito rotativo.

O ambiente de trabalho do motorista configura-se em uma rotina estressante, pois este, para além da função para o qual foi contratado – dirigir –, vê-se impelido a fornecer informações diversas e resolver conflitos entre passageiros ou mesmo ser vítima desses conflitos, gerando perda do foco na direção e risco de acidentes. Além disso, a pressão para cumprir os horários

estabelecidos, sem levar em consideração a problemática do trânsito e os possíveis atrasos decorrentes deste e o medo da violência urbana como assaltos e agressões são aspectos que intensificam o desgaste físico e mental da profissão.

Diante deste cenário, verifica-se a necessidade de analisar a realidade de trabalho dos motoristas de transporte público rodoviário em Maceió, tendo em vista não só a importância desses profissionais para a locomoção de inúmeras vidas diariamente, como também, pela mobilidade social e espacial gerada, levando em consideração que em Maceió o maior sistema de transporte coletivo público ocorre através dos ônibus. Nesse sentido, foi traçada como questão norteadora da nossa pesquisa: qual a relação entre a precarização do trabalho e as implicações na saúde de motoristas rodoviários do transporte público de Maceió?

A fim de responder a este questionamento, este estudo tem como objetivo geral analisar as condições de precarização do trabalho e as suas implicações na saúde de motoristas rodoviários do transporte público de Maceió.

Apresentamos como objetivos específicos: 1) analisar as condições de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário em Maceió; 2) verificar as relações estabelecidas com o sindicato no processo de luta contra a precarização do trabalho; 3) analisar qual a relação entre a gestão e o processo de precarização do trabalho; 4) analisar os sentidos atribuídos ao seu trabalho e ao processo de precarização que vivenciaram e 5) identificar atitudes relacionadas à sua saúde bem como a presença de sintomas físicos e mentais.

2 METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa descritiva, com abordagem qualitativa. Haja vista que a problemática em questão busca analisar, por meio de relatos, as condições de precarização do trabalho e as suas implicações na saúde de motoristas rodoviários do transporte público de Maceió buscou-se um enfoque na pesquisa qualitativa pois este tipo de pesquisa permite a interpretação dos significados dos discursos (MINAYO,2008).

O estudo foi realizado em um terminal de ônibus em Maceió-Alagoas e a escolha pelo local de estudo teve como critério o fato deste ser um dos maiores terminais rodoviários de ônibus em Alagoas e pelo grande fluxo de motoristas e passageiros diariamente, possibilitando a captação de múltiplos contextos e discursos.

A indicação para a entrevista sucedeu-se a partir dos seguintes critérios de inclusão: exercer a função de motorista de transporte público rodoviário urbano há pelo menos 06 meses e como critério de exclusão os motoristas de transporte coletivo intermunicipal, motoristas de aplicativos ou qualquer outra modalidade.

A pesquisa foi desenvolvida por meio de entrevistas semiestruturadas com os motoristas, as quais foram registradas através de gravador de voz e diário de campo, sendo coletadas em março de 2023. O instrumento de coleta de dados teve como base um instrumento já previamente utilizado por Nascimento (2017), em um estudo sobre a precarização social do trabalho e a implicações para a saúde dos motoristas de ônibus. O instrumento é composto por 28 questões e subdividido em 5 seções, sendo a seção 1 a caracterização do perfil dos participantes a partir da coleta sobre os dados socioeconômicos com o intuito de aproximar-se da realidade dos sujeitos, a seção 2 com questões sobre as relações de trabalho, a seção 3 abordou questões sobre as condições de trabalho, a seção 4 com assuntos relativos à relação dos motoristas com o sindicato e a seção 5 refere-se as relações de saúde.

A escolha pelo método de entrevista semiestruturada ocorreu porque esse método possibilita a expressividade dos sujeitos através do livre diálogo, não limitando a entrevista a termos pré-fixados de forma a possibilitar a análise e significação dos discursos (MINAYO, 2008).

O processo de coleta de dados ocorreu através da abordagem aos motoristas sendo então convidados a participar da pesquisa mediante o esclarecimento dos objetivos, finalidade da pesquisa, seus riscos e a importância da sua participação, o caráter voluntário da mesma, o sigilo quanto a sua identidade e os dados obtidos, ausência de gastos financeiros e sobre o direito de desistir a qualquer momento da pesquisa.

As entrevistas foram transcritas na íntegra e para garantir o anonimato dos sujeitos adotamos nomes fictícios para descrição de suas experiências, sendo adotados as siglas M1 para motorista 1, M2 para motorista 2 e assim sucessivamente. Encontra-se então, no contexto das transcrições e análises dos relatos, um desafio para o pesquisador em compreender os sentidos atribuídos a cada discurso e interpretá-los de forma que possa transcrever a singularidade de cada discurso (SOUZA; SANTOS,2020).

Nessa perspectiva, para reduzir o viés interpretativo, os dados coletados foram analisados sob o prisma da análise de conteúdo descrita por Bardin, pois neste tipo de análise são construídas concepções sobre um objeto de estudo de forma sistemática desdobrando-se em três

etapas, a saber: a pré-análise, a exploração do material ou codificação e o tratamento dos resultados obtidos/ interpretação (BARDIN, 1977).

No que diz respeito ao corpus deste estudo, foram realizadas entrevistas com 06 motoristas de ônibus, sendo o resultado final determinada com base nos critérios de saturação dos dados, este ocorre quando não é mais possível obter novos elementos para análise que sirvam de subsídio para a construção da discussão. Dessa forma, “O corpus é o conjunto de documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos”. Ibid., p.96.

A pesquisa está dividida em cinco seções principais. O primeiro descreve a caracterização dos sujeitos da pesquisa a partir dos dados socioeconômicos de forma que seja possível a aproximação com a realidade dos entrevistados, o segundo trata da crise no Sistema Taylorismo/Fordismo e o terceiro discorre sobre o Neoliberalismo e Toyotismo de forma que se compreenda as raízes históricas do processo de precarização do trabalho e as implicações nas relações de trabalho, o quarto trata da Precarização Social do Trabalho, uma vez que o conceito de Precarização Social do Trabalho é a base desta pesquisa e o quinto discute as implicações da precarização social do trabalho no processo de adoecimento.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1 CARACTERIZAÇÃO DOS SUJEITOS

Como forma de familiarizar-se com os entrevistados, buscou-se criar uma tabela informativa, organizada no quadro 1

Quadro 1. Caracterização dos sujeitos, Maceió-Alagoas, 2023.

Sujeitos da pesquisa (Pseudônimo)	Idade	Estado civil	Cor/etnia autodeclarada	Situação trabalhista atual
M1	58	Casado	Pardo	Aposentado
M2	54	Casado	Pardo	Trabalhador Ativo
M3	33	Solteiro	Negro	Trabalhador Ativo
M4	55	Casado	Indígena	Trabalhador Ativo
M5	46	Casado	Pardo	Trabalhador Ativo
M6	44	Casado	Negro	Trabalhador Ativo

Fonte: Os autores, 2023.

É possível observar que a maioria dos entrevistados afirmou ser casado (83%) ou solteiro (17%). Quando questionados quanto a sua cor/etnia autodeclarada a maior se autodeclarou pardo (50%) ou negro (33%) e apenas 1 (17%) afirmou ser indígena, nenhum dos entrevistados se identificou como branco ou asiático (0%). A média de idade dos motoristas foi de 48 anos e no que diz respeito à situação trabalhista atual a maioria respondeu que é trabalhador ativo (83%) e apenas 01 encontrava-se na situação de aposentado (17%).

3.2 CRISE NO SISTEMA TAYLORISMO/FORDISMO

Com o advento da revolução industrial houve mudanças sem precedentes na história da humanidade. O surgimento de grandes cidades e principalmente das indústrias foram a base da transformação do mundo ocidental. Portanto, ao longo do século XIX emerge uma racionalização sobre a administração fabril a qual desse conta de organizar e maximizar a produção, tendo em vista não só o processo produtivo, mas sobretudo, o total controle dos trabalhadores e seus respectivos resultados (HOBSBAWN,1997).

Frederick Taylor foi o pioneiro nessa sistematização, pois foi o responsável pela criação de um método que se designaria implacável no controle dos trabalhadores, segundo Rago e Moreira (1985) foi possível aumentar a produtividade não permitindo aos trabalhadores ações e atitudes improdutivas nos locais de trabalho, além de relegar do trabalhador o seu tempo de trabalho resguardando ao completo domínio da "classe dominante".

No entanto, foi com Henry Ford que o processo produtivo nas fábricas encontrou uma consolidação, muito em detrimento de ajustes tecnológicos e operacionais desenvolvidos por outros, ainda que tenha implementado a esteira rolante que condicionava o trabalhador a ficar parado em quanto a produção se movia até ele, gerando assim, um maior ganho produtivo (HARVEY, 1992). Porém a grande marca de Henry Ford ou fordismo, como ficou conhecido mais tarde, foi a mudança provocada na vida dos trabalhadores, principalmente fora do ambiente fabril. “Produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, [...] um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista” (HARVY 1992, p.121). Logo a vida privada dos operários necessitava ser redirecionada aos interesses de como o fordismo estruturaria uma nova sociedade.

O vislumbre dessa “nova sociedade” surgiria no pós-guerra (1945) quando o fordismo em seu auge promoveu uma era de grande crescimento econômico, se mostrando um regime

maduro e eficiente na acumulação de capital. Entretanto, quando as taxas de crescimento começaram a decair, se instalando a grande crise na década de 70, de acordo com Anderson (1995) foi o mergulho “do mundo capitalista avançado” em uma era de “profunda recessão” combinando baixas taxas de lucros com altas taxas de inflação. O padrão de acumulação fordista que deu origem a era de ouro do capitalismo agora demonstrava suas limitações. Os efeitos da crise do capital se reverberaram sobre a classe operária, pois nos países de capital avançado, os que antes mantinham uma política do Estado do Bem-Estar social, agora precisam, mediante a crise, dar respostas em formas de políticas restritivas de gastos públicos, um campo fértil para o surgimento das políticas neoliberais (MONTEIRO et al., 2019).

3.3 NEOLIBERALISMO E TOYOTISMO

A manutenção de um “Estado forte” segundo Anderson (1995) foi o remédio usado para combater a crise, forte para controlar gastos e combater as reivindicações dos sindicatos trabalhistas, mas leniente para com as demandas sociais, ou seja, a estabilidade econômica estaria em primeiro lugar na agenda do Estado.

David Harvey define o neoliberalismo como:

... é em primeiro lugar uma teoria das práticas político-econômicas que propõe que o bem-estar humano pode ser mais bem promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio. O papel do Estado é criar e preservar uma estrutura institucional apropriada a essas práticas; o Estado tem de garantir, por exemplo a qualidade e integridade do dinheiro. (HARVEY, 2014, p.2)

Tanto na Europa como na América do Norte, EUA, houve políticas neoliberais que influenciaram a economia global. Porém os efeitos dessas políticas, implantadas principalmente a partir da década de 1980, resultaram praticamente em aumentos da taxa de desemprego provocando desestabilização dos sindicatos, repressão a greves, desregulações, privatizações (ANDERSON, 1995; HARVEY, 2014).

O modelo de políticas neoliberais começa a ser difundir na América Sul antes mesmo do final da década de 80, “Das quatro experiências viáveis desta década, podemos dizer que três registraram êxitos impressionantes a curto prazo – México, Argentina e Peru – e uma fracassou: Venezuela” (ANDERSON, 1995, n.p). No Brasil após a aceitação das diretrizes do “consenso de Washington” as ideologias do neoliberalismo ganham espaço, se tornando uma agenda econômica ativa nos governos de Fernando Collor, e principalmente, Fernando Henrique Cardoso (SANTOS et al., 2004).

Dessa forma as práticas neoliberais assumiram as agendas político-econômica dos governos mundo a fora como resposta à crise “ O processo de neoliberalização, no entanto, envolveu muita “destruição criativa” (HAVERY, 2014, p.3). Parte dessa criatividade destrutiva começa a se desenvolver no Japão o qual em meio à turbulenta crise econômica que, agitou o país no pós segunda guerra, sofria com escassez de variadas ordens como mão de obra, insumos, tecnologias, meio fundamental para suprir as demandas crescente que o país enfrentava por produtos e mercadorias. (MARCELINO, 2013). Dentro desse contexto japonês surge o Toyotismo como uma nova forma de dinamizar a produção mesclando mais eficiência com menos desperdícios, Para Marcelino (2013) a iniciativa do Engenheiro Taiichi Ohno da Toyota em propor, visando uma maior taxa de lucros para a empresa, aplicar demissão gradativa, reorganizar os espaços da produção, dismantelar a força dos sindicatos e diminuição dos direitos dos trabalhadores, foi vista como uma prática pioneira do toyotismo. Contudo, o modelo japonês aglutina novos e velhos métodos de acumulação de capital, “continuidades e descontinuidades do padrão anterior, resultando num padrão distinto do fordismo/taylorismo, mais dinâmico e flexível” (MONTEIRO et al., 2019, p.11).

Em suma o toyotismo apresenta algumas características como “emprego vitalício” não sendo necessariamente um contrato formalizado entre as partes, a organização de trabalho é no sistema chamado “Justin-time” onde todo processo de produção trabalho e estoque precisam ser “enxuto”, ou seja, sem excessos, “qualidade total” que exige do trabalhador um aperfeiçoamento contínuo em todas as fases da produção, trabalho polivalente onde os trabalhadores precisam desempenhar várias funções aos mesmo tempo, e representação sindical por empresa e setor, o que enfraquece a organização da classe como um todo (DRUCK, 2022).

Portanto o surgimento do toyotismo como tentativa de superação da crise de acumulação nos países centro, evidenciada pela falência do fordismo, e o surgimento do neoliberalismo, uma agenda políticas-econômica voraz mais no combate aos direitos da classe dos trabalhadores que na resolução da crise, fundiram um cenário no qual a precarização do trabalho se torna a realidade dos trabalhadores em todo o mundo (HARVY 1992).

3.4 PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO: UM OLHAR SOBRE AS RELAÇÕES E CONDIÇÕES DE TRABALHO

A precarização do trabalho é um processo contínuo utilizado ao longo de períodos sucessivos de crise econômica do capital resultando na intensificação e exploração do trabalho, ancorada por uma gestão estatal neoliberal, na qual o desfecho atual é uma escalada intensa na

direção da precarização social, familiar e do trabalho (HAVERY, 1992; HIRATA, 2011; NASCIMENTO, 2017).

Sendo assim, esta seção discorrerá sobre os aspectos que permeiam a precarização social do trabalho e os significados atribuídos a este fenômeno por meio dos discursos dos sujeitos da pesquisa, de forma que seja possível a materialização dos conceitos a partir de sua associação com a realidade do mundo do trabalho.

3.4.1 ROTINA DE TRABALHO COMO ELEMENTO DO PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO

As transformações das últimas décadas, implantadas pelo capitalismo a nível global, se apresentam com fortes elementos de precarização e flexibilização do trabalho, potencializado por uma lógica hegemônica do capital financeiro (CHESNAIS, 2001). A pauta principal do Estado frente ao processo de financeirização e mundialização da economia é “desempenhar um papel cada vez mais de “gestor dos negócios da burguesia financeira”, cujos governos, em sua imensa maioria, pautam-se pela desregulamentação dos mercados, especialmente o financeiro e o de trabalho” (ANTUNES, DRUCK, 2015, p.20).

Diante desse entrelace histórico-econômico mundial a precarização do trabalho no contexto brasileiro, segundo Alves (2009) é fruto da “síndrome objetiva de insegurança de classe”, em outras palavras, insegurança a emprego, representação e contrato. Para Braga (2012) coexistem duas grandes forças que sustentam a precarização do trabalho no Brasil. A primeira, conhecidas como, “exploração econômica da força de trabalho” cuja as condições dos postos de trabalhos, criados e ofertados, são de baixa remuneração ou sua realização se dá em condições precárias. E a segunda que é a subtração dos direitos duramente conquistados pela classe trabalhadora, por anseio de maiores lucros do patronato, consistindo na “espoliação dos direitos trabalhistas”. Há exemplo, podemos observar as falas abaixo:

[...] rapaz o sindicato ele alguns anos atrás ele foi bem favorável a classe né, mas agora a gente tá sofrendo um pouco aí, com essa mudança que aí não tá sendo favorável 100% a gente, tá 50% pra gente e 50% pro patrão[...] (M6 de 44 anos, trabalha como motorista rodoviário há 2 anos, entrevista de 15 de março de 2023)

Nas férias eu nem viajo que o dinheiro não sobra mesmo, a gente é mal pago. (M4 de 55 anos, trabalha como motorista rodoviário há 30 anos, entrevista de 15 de março de 2023)

Por sua vez a contribuição da gestão toyotista sobre o processo produtivo foi responsável por racionalizar um forte controle, disciplina, nos trabalhadores ao mesmo tempo em que

intensifica o trabalho, buscando mais eficiência e qualidade exigindo do empregado uma responsabilização cada vez maior sobre a administração da empresa, a “ocidentalização” deste modelo combina, tanto, antigas práticas e elementos originárias do Japão quanto novos elementos dos países que o aderem gerando um processo pormenorizado de difusão desse modelo (NASCIMENTO, 2017). As obrigações impostas pelas empresas aos motoristas rodoviários de Maceió, além de empecer a rotina de trabalho, transfere aos motoristas cuidados e preocupações que excedem suas atribuições, como é possível perceber nos relatos:

[...] a gente é tipo obrigado a trabalhar sobre economia de combustível! Não ter pressa, quanto mais a gente andar devagar passar a marcha no tempo certo, evitar freagem brusca, acelerar demais... pra empresa é vantagem. Ela trabalha sobre economia de combustível. Essa é a meta que ela exige da gente. [...] se você andar em 60km ele consome mais um pouquinho, aí ela quer que a gente ande no máximo em 50 km. (M6 de 44 anos, trabalha como motorista rodoviário há 2 anos, entrevista de 15 março de 2023)

Passou de 55 quilômetros ele tem um sistema que apita ali, e pra completar agora eles botaram um aplicativo de instalação no chip a gente tem que ter “adequação” pra passamento de marcha no rotação certo, freada brusca. Aí cada vez que passa as coisas complica pra gente, nunca melhora, só chega complicar. (M3 de 33 anos, trabalha como motorista rodoviário há 11 meses, entrevista de 13 março de 2023).

Uma estratégia comumente utilizada pelas empresas nesse modelo de administração é transformar seus objetivos em missão coletiva (BERNARDO, 2009).

Em síntese a precarização se desenvolve como um problema agudo para a classe trabalhadora e em meio a crescente onda de flexibilização do trabalho que circunda o mundo capitalista, pois sua efetivação ocorre nas modalidades de emprego temporário, terceirizado, autônomo e informal, ou seja, é uma tática do mercado de trabalho para criar empregos flexíveis, onde a flexibilização e precarização estão perfeitamente imbricadas. (ANTUNES, 1998, DRUCK, 2002).

As Empresas de Maceió davam preferência para contratação de motoristas experientes, porém essa perspectiva está se alterando para um modelo alternativo de contratação, no qual os motoristas inexperientes firmam um contrato temporário, com salários abaixo da categoria, para manobram os ônibus dentro das garagens e fazerem treinamento na chamada “escolinha” o que na verdade dá tempo para empresa explorar seu trabalho, enquanto eles anseiam por uma oportunidade de serem testados nas ruas:

Rapaz aqui nessa empresa eu achava que, por aqui ela ser muito, ela exige muito da pessoa eu achava que ia ser um pouco difícil, mas foi bem fácil. Foi 2 meses na escolinha e 2 meses eu passei na manobra de noite. Achava que ia passar mais tempo, mas aí ele chamou pra fazer um teste na rua aí, viu que eu tinha capacidade já de dirigir e me aprovou. Sim, a manobra é realmente onde deixa a gente profissional. (M6 de 44 anos, trabalha como motorista rodoviário há 2 anos, entrevista de 15 março de 2023).

[...] e ainda hoje pra mim dessas profissõozinha que tem por aí, ainda é o ônibus urbano porque você não se mela, se der algum problema você liga pra empresa, e ela vai e toma a responsabilidade dela (M1 de 58 anos, aposentado, entrevista de 09 de março de 2023).

Nessas falas é possível perceber um agravante considerável, cujo o fator ludibriante da gestão empresarial consiste em ocultar a não aparente relação de exploração em que coloca os motoristas, criando a sensação de que em outros casos o infortúnio seria maior.

3.5 RELAÇÃO PROFISSIONAL-USUÁRIO

O estresse é um dos grandes inimigos da saúde dos motoristas rodoviários, no qual sua maior intensidade consiste no convívio diário com passageiros em meio a atividade de dirigir no trânsito das vias urbanas da cidade. O estresse, nome utilizado pelo médico Hans Selye pela primeira vez em uma revista científica, é definido como uma resposta a determinados estímulos externos, provenientes do corpo e da mente para enfrentar uma determinada situação geradora de desgastes físicos e mentais. (SILVA, 2014).

Além de dirigir o motorista precisa repassar informações, cumprir horários, em condições que estão para além do seu controle, administrar conflitos que por ventura ocorram dentro do ônibus e tais situações propiciam um ambiente de elevado estresse, cujas ofensas e até ameaças de agressões são proferidas, como vemos nas falas:

O que mais incomodava era quando o ônibus estava cheio porque os passageiros ficava xingando né. Dizia que botava muita gente no ônibus e sabia que não cabia, mas a ordem da empresa que passava pra o motorista, pra mim, era que podia tá cheio, mas se o passageiro desse com a mão eu parasse, é obrigação eu parar (M1 de 58 anos, aposentado, entrevista de 09 de março de 2023).

Olha inclusive tem uma recente, eu estava de serviço normal na parte da manhã, um passageiro entrou no ônibus e em seguida falou que se chegasse atrasado no trabalho dele... Retomando; eu disse que um passageiro teve dificuldade de entrar no ônibus devido a superlotação e em seguida falou pra mim que se perdesse o emprego dele, ia me dar uma surra, ia me agredir. E eu simplesmente olhei pra ele e falei que tava só cumprindo o dever da empresa, as normas. E ele em seguida falou “ não faço isso porque você esta trabalhando”, mas que eu poderia procurar ele na rua, ou ele me procurar (M4 de 55 anos, trabalha como motorista rodoviário há 30 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

Rapaz eu acredito que seja o desrespeito[o que mais o entristece na profissão]. Entendeu, hoje ninguém considera mais ninguém o respeito ta em primeiro lugar (M5 de 46 anos, trabalha como motorista rodoviário há 25 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

Dessa forma a falta de cordialidade e educação interfere negativamente no desempenho dos motoristas no dia a dia, assim como afeta negativamente a sua percepção de valorização que seu trabalho possui.

3.6 VALORIZAÇÃO PROFISSIONAL E AUTOIMAGEM

Frente a todo tipo de intempérie que acomete os motoristas do transporte coletivo urbano de Maceió talvez sua valorização e autoimagem seja a mais desgastada pela rotina de trabalho, impossibilitando esses profissionais perceber o desenvolvimento de suas capacidades produtivas (MARINI, 1973). Vejamos alguns relatos:

Rapaz é o seguinte, eu mesmo me valorizo porque ser valorizado hoje em dia ninguém é valorizado não irmão! O cara que é empregado não é valorizado, você sabe disso aí né. Você mesmo tem que se valorizar aqui ninguém valoriza você não. Agora você faz o seu, infelizmente o cara que é trabalhador... o cara que é empregado e dizer que é valorizado ele é mentiroso rapaz, é não rapaz! Não é valorizado. Trabalha porque precisa, mas sobre valorização, ninguém valoriza ninguém. (M2 de 54 anos, trabalha como motorista rodoviário há 35 anos, entrevista 13 de março de 2023).

[Você se sente valorizado]: Não, Não de maneira alguma, esse período de tempo já se foi ((M5 de 46 anos, trabalha como motorista rodoviário há 25 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

É, eu me sentia porque eu tinha aquele amor pela profissão, mas não tanto pela empresa. Porque a empresa, você sabe que a empresa só dá razão o usuário! Porque ela depende do usuário, mas para me valorizar era um vale nas minhas costas pra eu pagar, quando cortava um pneu (M1 de 58 anos, aposentado, entrevista de 09 de março de 2023).

No entanto, é possível perceber um certo afeto para com a profissão, mesmo que parecendo contraditório, sendo ela exercida em condições precárias, há um certo resquício de orgulho em ser motorista.

3.7 O PAPEL DO SINDICATO NA LUTA PELOS DIREITOS TRABALHISTAS

Os anos 90 foram anos de desafios para os sindicatos brasileiros pois os acontecimentos que marcaram as transformações no mundo do trabalho como a globalização, privatizações, abertura econômica, flexibilização acabaram por fragilizar as ações sindicais no país. (RODRIGUES, 2015).

Por sua vez para Ramalho e Rodrigues (2009), a instituição sindical perdeu forças e o foco diante da heterogênea situação de vulnerabilidade e insegurança do qual o mercado de trabalho no Brasil se encontra. Diante das dificuldades de representação e resultados satisfatórios para a classe, alguns motoristas entrevistados expressaram incertezas na utilidade do SINTTRO-AL, responsável por todos os profissionais rodoviários do Estado, vamos as falas:

O sindicato ele não melhora. Ajuda, ajuda de alguma forma, mas melhorar não! Ele simplesmente é um representante do rodoviário o sindicato, mas em termo de melhorar mesmo... cada um que procure suas melhoras (M4 de 55 anos, trabalha como motorista rodoviário há 30 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

Sou sindicalizado, rapaz desde quando eu entrei nessa empresa, desde eu vim de outra, eu trabalhei na São Domingos, num sei se você conheceu, eu era sindicalizado, ai

quando sai de lá entrei nessa aqui... sou sindicalizado até hoje. É um negócio que o cara paga sem futuro, [RISOS] deixa essa coisa pra lá. Eu pago 72 conto olha, o que eles dão a nois é uma habilitação, mas sabe quanto é uma habilitação? Pra renovar agora, é menos de 500 reais. Ai tu faz a conta, 12 mei da 840 conto, por ai, agora tu faz a conta 5 anos a 840 quanto é que dá? Dá quase 5 conto rapaz é ou não é? O cara da 5 conto é acha que dá demais ao cara. Aí tem aquele negócio do plano de saúde que o cara pode colocar um familiar, fica mais barato. É a vantagem que a gente tem (M2 de 54 anos, trabalha como motorista rodoviário há 35 anos, entrevista 13 de março de 2023).

Contudo, é imperativo salientar que no plano individual as ações do sindicato ganham notoriedade pela facilidade de se resolverem alguns problemas particulares em detrimento de demandas coletivas mais robustas:

Sou sindicalizado, rapaz eu acredito que sim, pra mim pessoalmente sim [sobre a utilidade do sindicato]. E eu até porque já precisei, porém, o sindicato age no que você tem que tá correto no que você vai passar pra ele, não adianta eu ser um cara enganador, mentindo forjando meio mundo de mentira contra a empresa e o sindicato for buscar chega lá não é. Então conta muito você ser verdadeiro. Eu digo particularmente já me ajudaram sim. Porém também eu estava correto (M5 de 46 anos, trabalha como motorista rodoviário há 25 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

[...] sindicato pra gente é útil, eu acho útil, porque é bom. A gente não sabe o dia de amanhã né... e o sindicato ele tá aqui pra dar um auxílio a gente, num bebedouro de água, num acidente o sindicato ta sempre junto da gente ali. Dá um apoio no reajuste de salário... todo benefício pra gente o sindicato é útil (M3 de 33 anos, trabalha como motorista rodoviário há 11 meses, entrevista de 13 março de 2023).

A atuação do sindicato alagoano dos rodoviários se estenda não só a motoristas, mas a todos os trabalhadores ligados ao transporte seja público, de passageiros ou de cargas.

3.8 A ROTINA QUE ADOECE: PROCESSO DE TRABALHO E AS IMPLICAÇÕES NA SAÚDE

Nesta seção iremos fazer uma análise sobre a rotina de trabalho desses motoristas e as consequências para a sua saúde, ancorados em outros trabalhos realizados no país e em diferentes regiões e contextos, os quais demonstram que a atividade de dirigir, no transporte coletivo urbano, afeta sua vida profissional e pessoal (BATTISTON, 2006).

As variáveis que contribuem para o adoecimento, tanto físico quanto mental, nessa profissão de motorista de coletivo urbano são inúmeras, abarcando desde condições climáticas, calor, umidade a fatores ergonômicos de assento e posicionamento do cambio e do volante, passando por violência urbana, assaltos, agressões verbais com o agravante de se preocupar com o trânsito, dar informações, controlar a velocidade e o consumo de combustível, entre outras várias atribuições, colocam a profissão com uma das mais adoecedoras no mundo do trabalho (SANTOS, 2003; ARAUJO, 2008; NASCIMENTO, 2017).

Segundo Araújo (2008) as pressões de ordem físicas, químicas, mecânicas e biológicas sofridas no corpo desses motoristas, oriundas da rotina de trabalho, resultam em desgastes físico, psicológicos, envelhecimento precoce e doenças psicossomáticas. Em sua pesquisa realizada com motoristas rodoviários em João Pessoa foi identificado que o excesso de calor advindo do motor ocasionava um grande desgaste físico para o condutor, o que comprometia o mínimo de conforto possível necessário à continuidade do seu trabalho. Diante dessa questão, observamos que o mesmo desgaste e incomodo ocorre aqui em Maceió:

Rapaz, calor, calor bastante. Principalmente ali nas partes dos pedais, tem ônibus que ele joga uma temperatura que esquenta muito ali, a gente trabalha ali... tem vez que a gente chega que não aguenta, calor entendeu. Tem ônibus que a gente trabalha que é bom, tem ônibus que é inadequado pra gente, a gente trabalha sem conforto nenhum, coisa que eu acho um absurdo também (M3 de 33 anos, trabalha como motorista rodoviário há 11 meses, entrevista de 13 março de 2023).

Associado ao calor, tem-se as más condições de ergonomia no trabalho que contribuem, em grande medida, para o desgaste do corpo, pois os motoristas desempenham uma série de atividades que são realizadas simultaneamente (frear, acelerar, abrir e fechar portas, olhar para retrovisores, acionar botões etc....) associada a uma gama de condições hostis no decorrer do trabalho que podem desencadear problemas cardiovasculares, musculoesqueléticos, respiratórios e psíquicos (MARTINS et al.,2015).

Nesse sentido as queixas do rodoviário sobre as condições ergonômicas dos ônibus em que trabalham são frequentes, principalmente quanto ao estado de conservação do veículo. Segundo Santos (2021), as condições precárias ergonômicas enfrentadas pelos motoristas e cobradores em Salvador (Bahia) associadas aos prolongamentos da jornada de trabalho causaram grandes prejuízos a saúde desses trabalhadores. Desse modo, como veremos nas falas abaixo, não são oferecidas, para os profissionais do transporte urbano público de Maceió, condições dignas para um trabalho minimamente confortável e todos os entrevistados afirmaram que sentem dores recorrentes devido à rotina de trabalho.

Dor eu sinto devido a esse veículo ser um pouco duro sabe, machuca o ombro, inclusive já fiz algumas OS [Ordem de Serviço], com a jornada a gente sente o ombro doer (M6 de 44 anos, trabalha como motorista rodoviário há 2 anos, entrevista de 15 março de 2023).

Às vezes eu sinto dores nas juntas por causa do movimento, sendo dor de cabeça, as vezes a cabecinha doi, num sei se é pressão ou o que é, aí eu tomo um comprimido e passa (M2 de 54 anos, trabalha como motorista rodoviário há 35 anos, entrevista 13 de março de 2023).

Rapaz, os carros realmente deixam a desejar muitos realmente, é um barulho incomoda muito. A audição do camarada já era. A verdade é essa ao passar dos anos a audição não é mais a mesma. É tanto que por exemplo quando to em casa falando, eu

to falando com minha esposa com meu filho ele diz “ não precisa gritar não papai” eu aumento o tom da voz pensando que a pessoa não ta ouvindo, desde que o problema estar em mim (M5 de 46 anos, trabalha como motorista rodoviário há 25 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

Outra questão que classifica a atividade de dirigir, como uma atividade geradora de riscos para a saúde é a violência no trabalho, principalmente assaltos, visto por Alves e Paula (2009) como um “fator traumático extremo” podendo provocar nesses trabalhadores estresse pós-traumático.

Em 2013 uma reportagem intitulada “Rodoviários de Maceió: Reféns da Violência” demonstrou como a realidade de mais de três mil e quinhentos profissionais do transporte público, na época, foi assolada pela violência de assaltantes, ocorrendo naqueles mesmo ano 930 assaltos, sendo que só no mês de outubro foram 127 assaltos e a alternativa para toda essa violência foi buscar ajuda onde fosse possível, conforme cita Silva Filho; Freitas, 2015 “ O benefício acaba sendo a alternativa radical para os que não conseguem mais aguentar a rotina de trabalho” .

O assalto é uma experiência, apesar de traumática, corriqueira e ainda que seus índices apresentem redução ano após ano, o rodoviário maceioense ainda é acometido por essa tragédia enquanto trabalha para levar o sustento da família:

Sim, [quando perguntado se sofreu assalto] aconteceu isso quando eu trabalhava na outra empresa. Dois indivíduos entram no ônibus e fez o anúncio do assalto e roubou quem ele pode. E com uma arma em fez o disparo dentro do ônibus, inclusive feriu um passageiro, e em seguida se evadiu (M4 de 55 anos, trabalha como motorista rodoviário há 30 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

Rapaz, os risco do trabalho do motorista antigamente era os assaltos. Porque naquela época que tinha cobrador, você sabe, que era muito assalto. Eu fui assaltado uma vez no ponto, outra vez fui assaltado com os passageiros dentro do ônibus. Isso aí nos traz um trauma... psicologicamente... mas nem todo mundo é igual. Outros continuava trabalhando, e outros não aguentava, então tinha que se recuperar para voltar ao trabalho, mas tinha que passar por um acompanhamento médico (M1 de 58 anos, aposentado, entrevista de 09 de março de 2023).

Já fui já, agora até que parou mais, mas antigamente o cara era assaltado que só a poxa... agora diminuiu mais um pouco (M2 de 54 anos, trabalha como motorista rodoviário há 35 anos, entrevista 13 de março de 2023).

Um dos aspectos que propiciou a diminuição dos assaltos, aqui no sistema de transporte público municipal de Maceió, foi a implantação da bilhetagem eletrônica, a qual por sua vez, substituiu e extinguiu a profissão de cobrador de ônibus, situação que, em contrapartida, culminou em inúmeros desempregos, gerando muitas contestações pela classe trabalhadora.

Sem o auxílio do cobrador com o qual antes o motorista dividia o ambiente de trabalho, e, por conseguinte todas as atribuições do serviço, atualmente as tensões, cobranças, pedidos e

conflitos dos usuários se colocam inteiramente sobre a responsabilidade do motorista. Somados às responsabilidades com o trânsito, pedestres e a manutenção e conservação do próprio veículo, todos esses elementos sobrecarregam intensamente a rotina de trabalho. Um estudo com motoristas do transporte coletivo urbano no Rio Grande do Sul desenvolvido por Flores (2023), constatou que a “sobreposição de tarefas” podem, a longo prazo, gerar patologias para esses trabalhadores, mesmo que minimizadas por mudanças, vantagens ou benefícios.

Vejamos como algumas falas denunciam o temor desses profissionais, que mediante tantas responsabilidades e atribuições, não se sentem capazes de desenvolver suas atividades de forma completamente segura para si e para os outros.

Assim os riscos que a gente passa é acidente, eu tenho medo, meu maior medo é atropelar alguém e ser um atropelamento fatal, é o meu maior medo. E outra coisa que a gente adquire são as doenças no dia a dia que vem pra gente (M6 de 44 anos, trabalha como motorista rodoviário há 2 anos, entrevista de 15 março de 2023).

Então para mim sair da empresa com o transporte, o ônibus, eu tinha que verificar pneu, óleo é... água do radiador, tinha que olhar por baixo com a lanterna vê se tinha alguma mola quebrada ou não, vê se tinha alguma avalia na lateral do ônibus vê se tava piscando, e fazia essa avaliação. Funcionava o ônibus deixava trabalhando pelo menos uns 3 a 4 minutos se selerar pra poder o óleo chegar e fazer a lubrificação do motor, isso ai era o que a empresa exigia, e da minha parte era minha obrigação, minha obrigação era essa ai. Se eu saísse da garagem e o ônibus batesse o motor [fundir o motor] a responsabilidade era minha porque eu não verifiquei o óleo a água e se tivesse com o pneu baixo e danificasse o pneu a responsabilidade era minha (M1 de 58 anos, aposentado, entrevista de 09 de março de 2023).

Serviço de motorista é arriscado né, é um serviço que todo mundo sabe que é perigoso. Você tem que pedir a Deus sorte, porque é um serviço que você tá no dia a dia no transito, as vezes você vai certo e vem um doido e... causa um problema, ta entendendo. Os caras de bicicleta, os cabas de moto, pedestre mesmo, você vai o cara atravessa de uma e.. olha... você tem que se livrar dele. É problema demais. Ali você com um carro cheio de gente você tem que ter cuidado em quem vai passando quem vem... é complicado demais (M2 de 54 anos, trabalha como motorista rodoviário há 35 anos, entrevista 13 de março de 2023).

Portanto, sob a ótica da qualidade de vida, a função de dirigir gera inúmeras possibilidades de desgaste e doenças que a longo prazo só maximiza as possibilidades de degradação da vida do profissional (CETENARO et al., 2017).

Diretamente ligado aos problemas anteriores discutidos, talvez o aspecto psicológico seja o que mais afeta a atividade de dirigir, pois o trânsito mexe com a mente (MORAES et al., 2017). Um estudo realizado em Natal (Rio Grande do Norte) com mais de quatrocentos motoristas e cobradores constatou a incidência da síndrome de Burnout tendo como principais fontes os conflitos, os desgastes físicos e emocionais, a falta de apoio e a segurança no ambiente de trabalho (GIANASI, BORGES, 2009). Vejamos alguns relatos dos motoristas sobre a difícil e

extenuante realidade de lhe dar com o trânsito, passageiros, cobranças, falta de segurança e o estresse, tudo isso ao mesmo tempo:

Rapaz o trânsito é meio chato (risos) meio cabuloso. Tem dias aí que a gente... eu mesmo acho que vou até tirar uma brincadeira, já caiu o cabelo de estresse [risos] e o trânsito a gente tem que ter paciência, na verdade tem que ter paciência, porque se for agir na emoção assim arruma problema (M6 de 44 anos, trabalha como motorista rodoviário há 2 anos, entrevista de 15 março de 2023).

[...] aquela quantidade de passageiro que tem ali em cima... é desconfortável pra gente. A gente transporta ali com aquele medo de realmente dar umas freada, porque se tivesse com a quantidade de passageiro certo, adequado ali não correria um risco de causar um acidente, e isso eu acho desconfortável pra gente (M3 de 33 anos, trabalha como motorista rodoviário há 11 meses, entrevista de 13 março de 2023).

Têm vários riscos ne, principalmente no fator de aparecer é... de transportar todo tipo de gente, então pode aparecer uma pessoa estranha, um elemento ruim e pode agredir o motorista que já aconteceu com uns colega meu, comigo não aconteceu espero que não aconteça (M4 de 55 anos, trabalha como motorista rodoviário há 30 anos, entrevista de 15 de março de 2023).

Outra variável importante é o tempo, que é um multiplicador de conflitos, e quando associado ao contexto do trânsito, aumenta exponencialmente a cobrança sobre o motorista, principalmente da empresa:

Lucro chega quando as passagens são vendidas: quando passageiros entram e pagam por seu lugar. Ou seja: o motorista só produz quando um determinado número de passagens é vendido em um dado período de tempo. É, justamente, sobre o tempo de trabalho que vai incidir, de forma mais direta, o controle do capitalista (MORAES et al., 2017, CAIAFA, 2002)

Como relata um entrevistado:

[...] e outra coisa importante a empresa passava para o motorista se o ônibus tivesse cheio, ou não cheio, mas a obrigação era que se o passageiro desse com a mão tinha que parar! Que decidia era o passageiro (M1 de 58 anos, aposentado, entrevista de 09 de março de 2023).

Logo a questão do tempo gera um problema ambíguo, pois o motorista precisa cumprir horários, mas também precisa dar conta da demanda de locomover milhares de pessoas, cada qual com suas obrigações e horários, em meio ao trânsito turbulento que toda cidade grande possui. Em suma a atividade de dirigir ônibus no país, principalmente quando se trata do transporte público coletivo, é uma profissão que degrada e adocece (FERNANDES, 2013).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho se debruçou sobre a realidade dos motoristas de transporte público de Maceió, através dos relatos colhidos foi possível realizar uma análise sobre as experiências vivenciadas

na profissão.

Por meio dos discursos nota-se que o ambiente de trabalho é permeado por situações de estresse e trauma como o risco de assaltos, ameaças à sua integridade física, tanto no contexto da violência provocada pelos usuários do transporte coletivo, como pelo risco de acidentes e assaltos, assim como o calor intenso devido ao excesso de passageiros ou problemas ergonômicos associados às más condições do veículo ou falta de manutenção.

Além desses aspectos, a exploração do trabalho no contexto dos transportes coletivos urbanos de Maceió é difundida também na prática sutil das empresas que, ao selecionarem os motoristas que comporão seu quadro de funcionários, optam pelos que possuem menos experiência profissional, reproduzindo a lógica da exploração através da ideia de “treinamento” nas chamadas “escolinhas”, com salários inferiores e carga horária excessiva, transferindo a responsabilidade da contratação para o próprio trabalhador, que se vê obrigado a ceder às exigências contratuais na esperança de ser considerado apto ao trabalho.

Tendo em vista a escassez de pesquisas sobre as condições de trabalho dos motoristas rodoviários do transporte público urbano de Maceió e considerando a importância desses trabalhadores no funcionamento da sociedade maceioense, esta pesquisa se propôs analisar a rotina de trabalho desses profissionais através de entrevistas e observações participantes, reforçando a necessidade de conhecer e compreender a realidade em que se encontram esses profissionais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AIVES, C. R. S., & Paula, P. P. (2009). Violência no trabalho: Possíveis relações entre assaltos e TEPT em rodoviários de uma empresa de transporte coletivo. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 12, 35-46.
- ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: precarização do trabalho e redundância salarial. *Revista Katálysis*, v. 12, p. 188-197, 2009.
- ANDERSON, Perry et al. Balanço do neoliberalismo. **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra**, p. 9-23, 1995.
- ANTUNES, Ricardo **Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. 2008
- ANTUNES, Ricardo Luiz Coltro. **Adeus ao trabalho? 5ª. ed.** São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 1998.
- ANTUNES, Ricardo; DRUCK, Graça. A terceirização sem limites: a precarização do trabalho como regra. **O Social em Questão**, v. 18, n. 34, p. 19-40, 2015.

ANTUNES, Ricardo Luiz Coltro. **Prof. Dr. Márcio Biharinho Naves CAL-4-o---**. 2002. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas.

ANTUNES, Ricardo. As novas formas de acumulação de capital e as formas contemporâneas do estranhamento (alienação). **Caderno Crh**, v. 15, n. 37, 2002.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. Boitempo editorial, 2009.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.

ARAÚJO, M. do. S. C. de. Saúde mental e trabalho: estratégias dos motoristas de ônibus frente à insegurança – João Pessoa, 2008. 148pg. Dissertação (Mestrado) – UFPb - CCHLA

BATISTA, Paulo Nogueira. O consenso de Washington. **A visão neoliberal dos problemas latino-americanos**, 1994.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia (Natal)**, v. 11, p. 333-343, 2006.

BRAGA, R. G. *A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista*. São Paulo: Editora Boitempo, 2012.

BERNARDO, Márcia Hespanhol. Flexibilização do discurso de gestão como estratégia para legitimar o poder empresarial na era do toyotismo: uma discussão a partir da vivência de trabalhadores. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 12, n. 1, p. 93-109, 2009.

BUSNELLO, Ronaldo. Reestruturação produtiva e flexibilização dos direitos trabalhistas. **Revista Direito em Debate**, v. 9, n. 14, 2000.

CENTENARO, Luciane; WARQUENTIN, Victor; JOST, Rossana Floriano. “PRÓXIMA PARADA”: AFASTAMENTO DO TRABALHO DE MOTORISTAS DO TRANSPORTE PÚBLICO DE CURITIBA (PR)–UM OLHAR DA PSICODINÂMICA DO TRABALHO. **Caderno PAIC**, v. 18, n. 1, p. 661-677, 2017.

CHESNAIS, François. Mundialização: o capital financeiro no comando. **Revista Outubro**, v. 5, n. 2, 2001.

DALL ROSSO, Sadir. **Mais Trabalho!** São Paulo: Boitempo, 2008.

DA SILVA FILHO, Abidias Martins; DE FREITAS, Antônio Francisco Ribeiro. *Rodoviários de Maceió: Reféns da Violência*. 2015.

DE ARAÚJO, Maria do Socorro Clementino; VIEIRA, Dr^a Sarita Brazão. **SAÚDE MENTAL E TRABALHO: ESTRATÉGIAS DOS MOTORISTAS DE ÔNIBOS DA CIDADE DE JOÃO PESSOA FRENTE À INSEGURANÇA**. 2008.

DIAS, Edmundo Fernandes. Reestruturação produtiva: forma atual da luta de classes. **Revista Outubro**, n. 5, 1998.

DRUCK, Graça. FLEXIBILIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO: formas contemporâneas de dominação do trabalho. **Caderno CRH**, v. 15, n. 37, 2002.

DRUCK, Maria da Graça. Globalização e reestruturação produtiva: o fordismo e/ou japonismo. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 19, p. 271-290, 2022.

FERNANDES, B. “Nós não valemos nada! ”: Uma análise sobre o processo de trabalho e subjetividade dos motoristas de ônibus de Curitiba. Universidade Federal do Paraná. 2013

FLORES, Shaiane Caetano. Percepção do processo de adaptação às novas atribuições do cargo de motorista de transporte coletivo urbano do estado do Rio Grande do Sul. 2023.

FONTANELLA, B. J. B; RICAS, J.; TURATO, E. R. Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. **Cad. Saúde Pública**, v.24, n.1, p.17-27, 2008.

GIANASI, L. B. S; BORGES,L. O.Síndrome de burnout no setor de transporte de Natal. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, 25, 297-305, 2009. doi:10.1590/S0102-37722009000300003

HARVEY, David. O neoliberalismo. **História e implicações. São Paulo: Loyola**, 2014.

HARVEY, David. A condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola,1992

HIRATA, Helena. Tendências recentes da precarização social e do trabalho: Brasil, França, Japão. **Caderno crh**, v. 24, p. 15-22, 2011.

MACEIÓ/AL. Decreto nº 7.269 de 11 de agosto de 2011.**REGULAMENTA O SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE MACEIÓ DE ACORDO COM A LEI Nº 6.033/11.** O Prefeito de Maceió, no exercício de suas atribuições legais, e considerando o disposto no art. 72 da Lei Municipal nº 6.033/11, aprova o Regulamento do Serviço Público de Transporte Coletivo do Município de Maceió e decreta,

MARCELINO, Paula Regina Pereira. A Lógica da Precarização: terceirização do trabalho na Honda do Brasil. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2013.

MARINI, Rui Mauro. Dialéctica de la dependência. México D.F.: Ediciones Era, 1973.

MARTINS, Víctor Augusto Faria et al. Análise ergonômica do posto de trabalho dos motoristas de quatro modelos de ônibus rodoviário. In: **Congresso de extensão universitária da UNESP**. Universidade Estadual Paulista (Unesp), 2015.

MINAYO, M. C. S. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. 11.ed. São Paulo: Hucitec, 2008.

MONTEIRO, Fernando et al. FORDISMO E TOYOTISMO: DUAS PROPOSTAS DE EX-PROPRIAÇÃO DA CLASSE TRABALHADORA. In: **Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais 2019**. 2019.

MORAES, Thiago Drumond et al. Considerações sobre o ofício de dirigir ônibus no Brasil: uma revisão de literatura. **Estudos Interdisciplinares em Psicologia**, v. 8, n. 1, p. 76-99, 2017.

NASCIMENTO, T.C.P.S. MOTORISTAS DE ÔNIBUS: Precarização Social do Trabalho e as Implicações para a Saúde. 2017.150f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Salvador, 2017.

RAPÔSO, Cláudio Filipe Lima; DA SILVA, Marina Lourenço. PRINCÍPIOS DA ADMINISTRAÇÃO CIENTÍFICA: A REVOLUÇÃO DE TAYLOR. 2019.

RODRIGUES, Iram Jácome. Trabalhadores e sindicalismo no Brasil: para onde foram os sindicatos? **Caderno CRH**, v. 28, p. 479-491, 2015.

SANTOS, E. A. De que adoecem e Morrem os Motoristas de Ônibus? Uma Revisão da Leitura. *Rev. Bras. Med Trab.*, Belo Horizonte. Vol.1 N°2 p. 38-147. Out-Dez – 2003

SANTOS, Reginaldo Souza et al. Reestruturação produtiva do Estado brasileiro na perspectiva do projeto neoliberal. 2004.

SANTOS, José Vinícius Sousa. O Stress Ocupacional entre os Rodoviários (motoristas e cobradores) de Salvador-Bahia. Uma abordagem na Pandemia. 2021.

SILVA, Ana Maria Moreira da. Fatores de estresse para o motorista e o usuário do transporte coletivo do Distrito Federal e a percepção de um, em relação ao outro. 2014.

SOUSA, J.R; SANTOS, S.C.M. Análise de conteúdo em pesquisa qualitativa: modo de pensar e de fazer. *Pesquisa e Debate em Educação*, v. 10, n. 2, p. 1396-1416, 2020.