

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA  
CURSO DE PSICOLOGIA**

Shaiane Caetano Flores

**PERCEPÇÃO DO PROCESSO DE ADAPTAÇÃO ÀS NOVAS ATRIBUIÇÕES DO  
CARGO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO ESTADO DO  
RIO GRANDE DO SUL**

Santa Maria, RS 2023

**Shaiane Caetano Flores**

**PERCEPÇÃO DO PROCESSO DE ADAPTAÇÃO ÀS NOVAS ATRIBUIÇÕES DO  
CARGO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO ESTADO  
DO RIO GRANDE DO SUL**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Psicologia,  
da Universidade Federal de Santa  
Maria (UFSM, RS), como requisito  
parcial para a obtenção do diploma  
de Bacharel em Psicologia.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Aline Cardoso Siqueira

Santa Maria, RS 2023

**Shaiane Caetano Flores**

**PERCEPÇÃO DO PROCESSO DE ADAPTAÇÃO ÀS NOVAS ATRIBUIÇÕES DO CARGO  
DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO ESTADO DO RIO GRANDE  
DO SUL**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Psicologia,  
da Universidade Federal de Santa  
Maria (UFSM, RS), como requisito  
parcial para a obtenção do diploma  
de Bacharel em Psicologia.

**Aprovado em 27 de janeiro de 2023:**

---

**Aline Cardoso Siqueira, Dr.a (UFSM)  
(Presidente/Orientador)**

---

**Francisco Ritter, Professor Psicólogo (UFSM)**

---

**Elisete Soares Traesel, Professor Psicólogo (UFSM)**

Santa Maria, RS 2023

## SUMÁRIO

<b>1.</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>6</b>
1.1	Condições do trabalho do motorista urbano e seus efeitos .....	9
1.1.1.	Características do trabalho.....	9
<b>2.</b>	<b>OBJETIVOS.....</b>	<b>12</b>
2.1	Objetivo geral.....	12
<b>3.</b>	<b>MÉTODO.....</b>	<b>13</b>
3.1	Delineamento e participantes.....	13
3.2	Instrumentos de coleta de dados.....	13
3.3	Procedimentos e considerações éticas.....	14
2.5	Análise dos dados.....	14
<b>3.</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÃO.....</b>	<b>15</b>
<b>4.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>19</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>24</b>
	APÊNDICE A - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).....	26
	APÊNDICE B - Roteiro de Entrevista.....	29
	ANEXO A - Parecer Consubstanciado do CEP.....	30

## RESUMO

### PERCEPÇÃO DO PROCESSO DE ADAPTAÇÃO ÀS NOVAS ATRIBUIÇÕES DO CARGO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

AUTORA: Shaiane Caetano Flores  
ORIENTADORA: Aline Cardoso Siqueira

O transporte coletivo urbano é um serviço que faz parte da rotina diária da população e durante o período de pandemia de COVID-19, o setor de transportes não encerrou suas atividades. As empresas de transporte coletivo adaptaram-se às mudanças econômicas, elaborando estratégias para redução de custos como diminuição de frotas, redução de horários e redução no número de cobradores. Essas mudanças provocaram um aumento nas atividades do motorista. Dessa forma, o presente trabalho teve como objetivo conhecer as percepções dos motoristas a respeito das suas condições de trabalho na nova formulação do cargo. Trata-se de uma pesquisa qualitativa, na qual participaram dois motoristas de ônibus urbanos. Foi utilizado um roteiro de entrevista semi-estruturada para coletar relatos e informações de motoristas voluntários, os dados foram analisados a partir da Teoria Fundamentada nos Dados ou Grounded Theory. Como resultados da análise das entrevistas, observou-se que o aumento de tarefas e a ausência do cobrador exigiram um maior nível de atenção, deixando-os mais preocupados durante a jornada de trabalho. Outro ponto identificado é a percepção de que o desempenho da função não é interpretado como um fator de estresse, porém, sentem-se mais afetados por sentirem-se incapazes de oferecer um auxílio de qualidade para os usuários, gerando um sentimento de incapacidade frente ao atendimento ao público. Dessa forma, entende-se que a sobreposição de tarefas pode potencializar o aumento de patologias desses trabalhadores a longo prazo, mesmo que esses efeitos estejam minimizados com mudanças em benefícios e vantagens. Esses pontos demonstram a importância e a necessidade de se proporcionar um ambiente laboral de qualidade para os motoristas de ônibus, visto que se trata de uma categoria de trabalho que está presente no cotidiano de mais da metade da população diariamente e a saúde desse trabalhador reflete diretamente na entrega de seus serviços.

**Palavras-chave:** estresse e sobreposição de tarefas, motoristas de transporte coletivo.

## ABSTRACT

### EVALUATION OF THE ADAPTATION PROCESS TO THE NEW ATTRIBUTIONS OF THE POSITION OF URBAN COLLECTIVE TRANSPORT DRIVER IN THE STATE OF RIO GRANDE DO SUL

AUTHOR: Shaiane Caetano Flores

ADVISOR: Aline Cardoso Siqueira

Urban public transport is a service that is part of the daily routine of the population and during the period of the COVID-19 pandemic, the transport sector did not close its activities. Public transport companies have adapted to economic changes by developing strategies to reduce costs, such as reducing fleets, reducing timetables and reducing the number of drives. These changes provoked an increase in the activities of the driver. Thus, the present study aimed to evaluate the process of adapting to the new assignments of bus drivers, seeking to understand how these factors impact the health and quality of life of workers. This is a qualitative research, in which two urban bus drivers participated. A semi-structured interview script was used to collect reports and information from volunteer drivers, the data were analyzed from the Grounded Theory. As a result of the analysis of the interviews, it was observed that the increase in tasks and the absence of the drivers requires a higher level of attention, making them more worried during the workday. Another identified point is the perception that the performance of the function is not interpreted as a stress factor, however, they feel more affected by feeling incapable of offering quality assistance to the users, generating a feeling of incapacity in the face of the customer service. Thus, it is understood that the overlapping of tasks can increase the pathologies of these workers in the long term. These points demonstrate the importance and the need to provide a quality work environment for bus drivers, since they are a work category that is present in the daily lives of more than half of the population on a daily basis and the health of this worker directly reflects on the delivery of your services.

**Keywords:** stress and task overlap, public transport drivers.

## 1. INTRODUÇÃO

O transporte coletivo tem função urbana e social muito importante e que interage com o desenvolvimento e o modo de organização das cidades. Segundo dados levantados por Alquimim (2012), o transporte público é responsável por, pelo menos, 70% dos deslocamentos nas cidades brasileiras. As empresas de transporte coletivo urbano se propõem a oferecer um serviço que atenda as necessidades de deslocamento com qualidade e segurança. Dessa forma, o transporte público constitui importante componente de mobilidade, sendo parte influente da economia do estado do Rio Grande do Sul. O ônibus é o veículo mais utilizado e, nesse contexto, encontra-se a profissão de condutor e que mais se movimenta pelas cidades. Aproximar-se desse ofício é imprescindível para compreender os aspectos do cargo de motorista de ônibus urbano (MORAES et al., 2017).

O trabalho é uma das atividades centrais na vida dos indivíduos, exerce influência sobre a motivação, produtividade e satisfação dos trabalhadores, atendendo suas necessidades básicas de sustento, segurança, autorrealização, estima e necessidades sociais (GONÇALVES, 2014). Sendo assim, é importante conhecer as condições em que estão inseridos esses indivíduos e considerar as percepções destes sobre suas atribuições. A qualidade de vida no trabalho pode afetar a saúde e a atividade ocupacional dos trabalhadores e com isso objetiva-se discutir as alterações efetuadas no trabalho dos motoristas de transporte coletivo e seus atravessamentos (CARVALHO et al., 2018).

O motorista de ônibus urbano é o profissional que assume uma função de responsabilidade pela própria segurança, a dos passageiros e pela imagem da empresa. A equipe de trabalho é (era) composta pelo motorista e o cobrador, ambos expostos ao ambiente interno (o interior do ônibus) e externo (o trânsito, condições climáticas e etc.) (SILVA e ASSUNÇÃO, 2012). Entende-se essa profissão como um ofício que está relacionado com fatores externos. O ambiente laboral é fora dos portões da empresa e expõem os condutores a situações adversas como as atitudes inapropriadas dos usuários do transporte coletivo, condições de trânsito, condições climáticas e outras características que podem comprometer a saúde física e mental dos colaboradores (CARVALHO et al., 2018). Nesse sentido, faz-se necessário olhar para o cargo de motorista a fim de analisar os impactos da nova reestruturação, buscando explorar as possibilidades de se oferecer amparo para a possibilidade de

melhoria na qualidade de vida e segurança desses profissionais, evitando assim riscos graves para os condutores e para a sociedade (FELIX e MODELO, 2019).

Conforme Carvalho (2018), a exposição diária a fatores que configuram um risco para a saúde do motorista desencadeia uma série de patologias físicas e emocionais. Pesquisas feitas com outros motoristas profissionais demonstraram que os trabalhadores que costumam viajar nas vias urbanas e enfrentam trânsito intenso estão propensos a errar e cometer equívocos em suas atividades (CARVALHO, 2018; SOUZA, 2017). Outro estudo apontou para descobertas que relacionaram esses profissionais e o seu ambiente de trabalho estressante a doenças e acidentes de trabalho (WU et al., 2019).

A Lei Nº 13.103, De 2 De Março De 2015, conhecida como Lei do Motorista, é constituída por pilares que fundamentam o exercício da profissão de motorista. Essa lei é fundamental para conhecer os direitos que esses trabalhadores possuem e evitar que a não aplicação da mesma resulte em acidentes ou processos trabalhistas (FELIX e MODELO, 2019). Conforme essa Lei, o motorista deve ter uma jornada de trabalho de até oito horas, e a cada quatro horas é obrigatório ter um tempo de descanso de 30 minutos que pode ser fracionado em intervalos de, no mínimo, 5 (cinco) minutos (FELIX e MODELO, 2019). O descumprimento da Lei e o desrespeito em relação ao descanso obrigatório, por exemplo, podem gerar impactos significativos na vida do motorista. A falta de descanso e a privação de horas de sono e o estresse incidem diretamente nos reflexos e capacidade de reação, essa interferência aumenta o risco de desenvolver doenças e aumenta o risco de envolvimento em acidentes (CARVALHO et. al. 2018).

Conforme considerações do Conselho Municipal de Transportes encontradas no Decreto nº 30 de 04 de Abril de 2022 de Leis Municipais, a pandemia de COVID-19 deu início a uma série de adequações e mudanças no setor terciário, sendo a redução de custos a principal via de manter-se durante a crise mundial. Dentre as mudanças que o transporte coletivo sofreu, estão a redução de mais de 50 % dos passageiros pagantes do transporte nesse período; a não suspensão do serviço, tendo sido disponibilizado, de forma reduzida, durante todo o período de pandemia, redução da remuneração da diretoria, redução do número de cobradores e redução das linhas de ônibus atuantes.

Com a redução do número de cobradores, novas atribuições passaram a fazer parte das tarefas do cargo de motorista, configurando uma sobreposição de

tarefas (MORAES et al. 2017). Conforme a CLT, o motorista tem como função atuar na condução de um veículo de grande porte, seguir as normas de trânsito corretamente, realizar rotas estipuladas pela empresa, cuidar da sinalização interna e observar os pontos de ônibus para embarque e desembarque de passageiros. (FELIX e MODELO, 2019). Atribuições subjetivas também fazem parte da responsabilidade do condutor que é a condução segura, zelo para com a vida dos passageiros e pedestres, cuidado com as vias e com o próprio veículo (CARVALHO et. al. 2018). Com uma jornada de trabalho mais desgastante, insatisfação pessoal e do público, ruídos, condições do veículo, os fatores de estresse físico e mental apontam para uma degradação do bem-estar do motorista (ANDRADE e ANTUNES, 2020). Sendo assim, é factível supor que os motoristas estejam mais vulneráveis ao adoecimento psíquico, como indicam estudos precedentes (SILVA e ASSUNÇÃO, 2012).

A desatenção à condução é um fator de risco que cresce todos os anos nas cidades brasileiras. Distração, estresse, cansaço colaboram para a falta de atenção ao conduzir e é um entrave à segurança do trabalhador, do passageiro e dos demais automóveis que estão nas vias (ANDRADE e ANTUNES, 2020). O estresse que é causado por atribuições ocupacionais impacta significativamente na estrutura de vida do indivíduo, afeta sua saúde, seu desempenho e o incapacita de desenvolver plenamente suas tarefas dentro e fora do ambiente laboral (FELIX e MODELO, 2019).

Transtornos de ordem psicológica podem ser relacionados com fatores ocupacionais e o adoecimento dos colaboradores está intimamente relacionado com as taxas de absenteísmo e as taxas de rotatividade da empresa (SILVA e ASSUNÇÃO, 2012). Detectar fatores de risco para a saúde do motorista do transporte coletivo pode guiar estratégias de melhora no sistema de trabalho (JACKSON, 2018). Faz-se necessário abordar o tema sob o prisma da saúde e da gestão pública colaborando para que existam estratégias de prevenção e melhores condições de trabalho para estes indivíduos.

Investir em qualidade de vida é investir no sucesso econômico e no progresso social e ambiental (CARDOSO e MORGADO, 2019). Sob o ponto de vista da saúde mental, para que se tenha qualidade de vida no trabalho, deve-se haver condições psicológicas e sociológicas saudáveis que configurem um ambiente organizacional positivo, podendo impactar diretamente o comportamento dos

trabalhadores, evitando os efeitos emocionais como o estresse (FELIX e MODELO, 2019). Na pesquisa realizada por Carvalho (2018), o estresse é a condição que mais interfere na saúde dos motoristas, estando relacionado com a dinâmica do ambiente de trabalho. As exposições que mais configuram um risco para a saúde mental desses profissionais são cobranças excessivas, desatenção no trânsito, insatisfação e preocupações, favorecendo o estresse no ambiente laboral (MARTINS et al., 2014). Portanto, faz-se necessário um olhar sob a perspectiva da saúde para esse cargo e para os impactos de suas novas atribuições, oferecendo para os gestores e colaboradores da empresa o panorama de qualidade de vida do indivíduo que está inserido na organização de trabalho (ALQUIMIM, 2012).

O cuidado com os colaboradores é o ponto inicial da saúde do trabalhador, atuando no ambiente laboral para prevenção de doenças físicas e mentais, absenteísmo e queda na entrega dos serviços, auxiliando na promoção de ações preventivas (CARVALHO et. al. 2018). Sendo assim, objetivou-se através deste estudo conhecer as percepções dos motoristas de transporte coletivo urbano a respeito de suas condições laborais, identificando a relação entre o estresse e a sobreposição de tarefas, devido a diminuição no cargo de cobradores e investigar a percepção desses indivíduos sobre o estresse e os riscos do adoecimento laboral.

## **1.1 Condições do trabalho do motorista urbano e seus efeitos**

### **1.1.1 Características do trabalho**

Dirigir é a função principal do cargo de motorista e é uma tarefa que exige atenção continuamente, devido ao fato de ser uma tarefa de grande exigência, é preciso considerar fortemente a saúde desse colaborador (CARVALHO et al., 2018). Outras funções que são da incumbência desse cargo são abrir e fechar a porta, cuidar da sinalização no interior e paradas obrigatórias, conduzir pelo itinerário estabelecido pela empresa, observar as regras e sinalização de trânsito, adotando medidas de prevenção e solução de problemas garantindo segurança para os passageiros (MARTINS et al., 2014).

O motorista de ônibus desempenha suas atividades profissionais em ambiente aberto, fora dos portões da empresa, expostos ao clima, ao trânsito e ao público (SILVA E ASSUNÇÃO, 2012). O trabalho de condução é um fator que

interfere no estado físico e psicológico do motorista, dessa forma, pode ser percebido através de sintomas como a irritabilidade, podendo ser manifesto durante o desempenho de suas tarefas, insônia, podendo levar o motorista a sentir-se sonolento durante o horário de trabalho e ter distúrbios na atenção, função essencial para uma direção mais segura (MARTINS et al., 2014; CARVALHO et al., 2018).

Conforme mencionado, considerações do Conselho Municipal de Transportes encontradas no Decreto nº 30 de 04 de Abril de 2022, houve redução do quadro de cobradores, o que levou a um aumento de tarefas obrigatórias do cargo de motorista. Tarefas como diário de bordo, receber a passagem e devolver o troco (em dinheiro) e apertar botões que indicam que o passageiro pagou em dinheiro para liberar a catraca estão sob responsabilidade do condutor.

Conforme Moraes et al. (2017), a sobrecarga de tarefas acarreta um acometimento à saúde do sujeito, por conta da sobreposição de tarefas do motorista e do cobrador. O desgaste gera cansaço, diminuição da capacidade de manter o equilíbrio das tarefas, diminuição dos reflexos e coincide diretamente em problemas de saúde (MARTINS et al. 2014). Para Andrade e Antunes (2020), a desatenção à condução é provocada por eventos externos que, ao captar o foco de atenção, o distrai de sua tarefa que é dirigir.

A falta de atenção é uma das causas, apontadas pela Polícia Rodoviária Federal, de acidentes de trânsito, não prestar atenção à condução leva a percepção atrasada dos riscos e a desatenção é proveniente de fatores distrativos como: manusear equipamentos e conversar com passageiros (ANDRADE e ANTUNES, 2020). Nesse sentido, é importante refletir as possíveis consequências que as novas atividades atribuídas aos motoristas de ônibus podem desencadear e suas consequências para a empresa, para o trabalhador e para os usuários do serviço de transporte coletivo.

As estatísticas de um estudo feito com motoristas de ônibus no Japão sugerem que os ônibus coletivos urbanos apresentam taxas de acidentes maiores que outros veículos de transporte como ônibus de turismo, ônibus de longa distância e táxis (WU et al, 2019). Conforme Andrade e Antunes (2020) concluíram em sua pesquisa, entre 2007 e 2016, as estatísticas apontaram que dos 643.231 acidentes computados pela Polícia Rodoviária Federal nas rodovias brasileiras, 194.203 (30,2%) foram causados pela desatenção ao conduzir.

Outro estudo aponta que violências sofridas por esses profissionais em seu ambiente de trabalho colaboram para o aparecimento do estresse e problemas como a depressão, ansiedade, queixas psicossomáticas, agressividade e sintomas desadaptativos que prejudicam a saúde mental (SILVA e ASSUNÇÃO, 2012). A insatisfação do público pode configurar uma forma de violência contra a saúde do trabalhador, pois as reclamações e a inquietude face ao sistema de transporte público recai inicialmente sobre o personagem principal desse espaço urbano, o profissional que opera o veículo. (SILVA e ASSUNÇÃO, 2012). Ademais, outros fatores que também são indicadores de prejuízos para a saúde física e mental dos condutores são as condições inadequadas do ambiente de trabalho, veículo em mau estado, falta de direção e assentos ergonômicos, falta de apoio anatômico para as costas, má postura, muitas horas na mesma posição e movimentos repetitivos (CARVALHO et. al. 2018).

O ruído que o veículo despende durante a jornada de trabalho do motorista também foi considerado como indicador de perturbação psíquica. Segundo Silva e Assunção (2012), o ruído altera a vigilância diminuindo a resistência aos estressores diários, prejudicando a qualidade de vida e de sono do indivíduo (CARVALHO et. al. 2018). Das alterações ocasionadas pelos ruídos excessivos do trânsito e do motor, que encontra-se próximo ao motorista, destaca-se a Perda Auditiva Induzida pelo Ruído (PAIR) que está relacionada com a variável idade e tempo de trabalho no mesmo emprego (CARVALHO et. al., 2018). Ademais, a exposição do trabalhador e dos passageiros a poluição sonora e atmosférica, colisões, trânsito, qualidade do serviço de transporte e insatisfação favorecem o desenvolvimento de conflitos entre usuários e profissionais (MEDEIROS e ASSUNÇÃO, 2015).

Diante disso, o estresse pode ser definido como o resultado da interação entre o sujeito e o ambiente, e os seus efeitos negativos se dão quando o indivíduo não encontra mais recursos psicológicos para se adaptar a uma situação conflitante (MARTINS et al. 2014). Além dos fatores de estresse do ambiente laboral, estudos indicam que o sedentarismo é um critério de avaliação para os riscos de doenças crônicas (SILVA e ASSUNÇÃO, 2012). Com a intensidade do cotidiano de trabalho dos condutores, os hábitos alimentares configuram outro risco para a saúde.

Devido a má alimentação, falta de espaço para comer e jornadas prolongadas, esses trabalhadores adquirem hábitos que dificultam uma boa

alimentação (CARVALHO et. al. 2018). A falta de práticas físicas e de alimentação inadequada constituem importantes fatores de risco para a saúde física e mental do trabalhador (ALQUIMIM, 2012). Com os hábitos inadequados destacados nessa profissão, as doenças osteomusculares são outra categoria que apresenta a prevalência de dores nas costas, pois a coluna vertebral é extremamente exigida durante o desempenho do trabalho de condução, sendo esses distúrbios estão relacionados com o aumento de peso, ocasionado pela má alimentação (CARVALHO et al., 2018).

O motorista está exposto a todas essas condições do ambiente interno e externo do trabalho como as condições ergonômicas, ruídos do veículo ou das vias, convívio com passageiros, responsabilidade pela vida destes, intensidade do tráfego e condições psicológicas e físicas individuais (SILVA e ASSUNÇÃO, 2012). As doenças crônicas, o absenteísmo e as taxas de rotatividade foram associadas às diversas agressões a que os motoristas estão expostos (MEDEIROS e ASSUNÇÃO, 2015).

O cuidado físico e mental do motorista de transporte coletivo é o aspecto inicial da saúde do trabalhador, atuando na prevenção das patologias, diminuindo as taxas de absenteísmo, melhorando a entrega do serviço e promovendo ações preventivas (CARVALHO et. al. 2018). Dessa forma, o objetivo deste estudo é conhecer as percepções dos motoristas de transporte coletivo urbano a respeito de sua condição no ambiente de trabalho, conhecendo a relação entre o estresse e a sobreposição de tarefas que se origina com a diminuição do número de cobradores atuantes e investigar a percepção dos motoristas a respeito dos riscos do adoecimento proveniente do ambiente de trabalho.

O presente tema de pesquisa é atual e vem sanar uma lacuna na literatura brasileira, uma vez que não foram encontrados estudos que analisam o aumento de atividades do cargo de condutor relacionando a sobreposição de tarefas e a percepção do motorista sobre o impacto que elas geram em sua saúde.

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1 Geral:**

Conhecer as percepções dos motoristas a respeito das suas condições de trabalho na nova formulação do cargo.

### **3. MÉTODO**

#### **3.1 Delineamento e participantes**

Trata-se de um estudo com abordagem qualitativa, que tem por objetivo responder questões particulares e subjetivas, preocupando-se com os níveis de realidade que não são quantificados com outras formas de pesquisa. Dessa forma, a pesquisa qualitativa visa a não quantificação de dados ou variáveis, mas sim ao desenvolvimento de respostas que possibilitam entender, descrever e interpretar fatos (PROETTI, 2017).

Essa abordagem permite que o pesquisador mantenha contato direto com o objeto de estudo, pode ser utilizado para estudar fenômenos subjetivos em suas relações ou em seus ambientes como, por exemplo, o trabalho (PROETTI, 2017). A pesquisa qualitativa é desenvolvida, geralmente, no local de origem dos fatos e busca examinar as evidências para tentar entender um fenômeno em profundidade (SOUSA e SANTOS, 2020). Outro aspecto decorrente da pesquisa qualitativa é a ideia de investigar as operações de forma intelectual e prática, buscando verdades, e verificar as descobertas com o objetivo de adquirir conhecimentos para que possam ser utilizados pela sociedade (PROETTI, 2017).

Participaram deste estudo dois motoristas de transporte coletivo urbano do estado do Rio Grande do Sul de idades entre 30 e 50 anos, um deles solteiro e o outro casado, ambos sem filhos. A participação foi voluntária e o método utilizado para encontrar os participantes foi a divulgação de panfletos nos pontos de ônibus e redes sociais. Os critérios de inclusão para participação na pesquisa foi já ter desenvolvido a tarefa de conduzir com e sem o auxílio do cobrador. Não houve critérios de exclusão.

#### **3.2 Instrumentos de coleta de dados**

Os dados foram coletados por meio de um roteiro de entrevista (APÊNDICE B). O roteiro contém questões que contemplam as percepções do condutor de

transporte coletivo urbano sobre sua saúde e bem estar e a qualidade de vida no trabalho.

### **3.4 Procedimentos e considerações éticas**

O presente projeto de pesquisa foi encaminhado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com seres humanos da Universidade Federal de Santa Maria (CAAE 61795122.60000.5346), de acordo com parecer (ANEXO A). A coleta de dados considerou os aspectos éticos, de acordo com as resoluções 466 de 2012 e 510 de 2016. Os participantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE B), consentindo sua participação. As entrevistas foram realizadas presencialmente, no prédio 74 B, sala 3205 da Universidade Federal de Santa Maria. As entrevistas foram gravadas e transcritas para análise dos dados qualitativos. Para participar do estudo, foi necessário que o motorista voluntário tivesse tido experiência com e sem o auxílio do cobrador para que pudesse relatar como se deu o processo de adaptação às novas atribuições do cargo. Não foi relatado desconforto pela participação na pesquisa. Caso fosse relatado desconforto, um acolhimento imediato seria feito por um psicólogo do grupo de pesquisa NAPS "Núcleo de ações e Pesquisa em Saúde", sob a coordenação da psicóloga professora doutora Aline Cardoso Siqueira (CRP 07/12.432), como também uma lista de serviços de saúde mental ou uma lista de serviços da sua região seria disponibilizada ao participante.

### **3.5 Análise de Dados**

Para compreender o dinamismo das percepções e analisar os dados neste estudo, foi utilizado o método de Análise Fundamentada nos Dados ou Grounded Theory (GT). A GT tem o objetivo de construir uma teoria a partir da análise das informações adquiridas através da pesquisa qualitativa, visando minimizar a contaminação de teorias e hipóteses sugeridas pelo pesquisador (Charmaz, 2009). Esse método é usado para construir modelos que se originam a partir da realidade que se quer investigar, defendendo a descoberta indutiva de teoria após a análise sistemática dos dados.

A Grounded Theory é um modelo de pesquisa qualitativa que se debruça sobre a geração de novas teorias utilizando alguns elementos básicos: conceitos, categorias e propriedades (POZZEBON e PETRINI, 2009). A análise se inicia a partir de uma interação com os dados coletados por meio de entrevistas, seguido de uma codificação dos mesmos. Essa codificação objetiva categorizar as informações de forma mais concisa, após essa etapa é realizada a construção de um memorando possibilitando uma articulação dos códigos mais importantes em categorias conceituais (Charmaz, 2009). No entanto, a Grounded Theory permite e incentiva que se busque um equilíbrio entre a teoria que já existe e o que se pode aprender com a análise dos dados.

A característica que diferencia esse método dos demais é que ela foca no desenvolvimento de uma teoria que esteja diretamente relacionada com a coleta e análise dos dados. (POZZEBON e PETRINI, 2009). Assim que se finaliza a coleta de dados, eles passam pela etapa de análise e se utiliza algumas ferramentas da Análise Fundamentada no Dados para sua interpretação e codificação como a constante comparação (constant comparison) onde, primeiramente, o pesquisador faz uma comparação entre as entrevistas para identificar a emergência da teoria. O procedimento de codificação (coding) é a codificação do resultado da etapa anterior e identifica as categorias do tema e suas propriedades (POZZEBON e PETRINI, 2009).

Por fim, durante a execução do processo de análise dos dados que fora descrito até o momento, o pesquisador deve ir organizando seus *insights* em anotações que faz para si, anotações, que segundo a Grounded Theory ganham o nome de memo e podem ser disponibilizados como uma forma de auxiliar na esquematização da análise (POZZEBON e PETRINI, 2009).

#### **4. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Os resultados da pesquisa serão apresentados a seguir, de acordo com a Grounded Theory. Os participantes foram identificados por P1 e P2 de acordo com a ordem em que as entrevistas foram realizadas. Os participantes comunicaram que, inicialmente, implementou-se a ordem de mudança, na qual os motoristas começaram a trabalhar sozinhos. Não houve um período de treinamento e desenvolvimento dos colaboradores para o desempenho da função, a estratégia

utilizada pela empresa foi a de manter o maior número de motoristas que já haviam sido cobradores antes de assumir o cargo de condutor.

Conforme relatado nas entrevistas, eles já estavam habituados ao seu novo padrão de trabalho, tendo levado em torno de duas semanas para sentirem-se realmente aptos a desempenhar ambas as funções, porém, a população usuária segue acostumando-se ao novo sistema e muito do que foi extraído de informação importante das entrevistas está intimamente relacionado com a percepção que o motorista tem do relacionamento com o público em geral.

**TABELA 1:** Descrição de tarefas dos cargos de motorista e cobrador

<b>FUNÇÃO</b>	
<b>MOTORISTA</b>	<b>COBRADOR</b>
Dirigir; Atenção à sinalização interna; Abrir e fechar as portas; Atenção aos pontos de embarque e desembarque de passageiros;	Cobrar a passagem; Devolver o troco; Auxiliar na passagem pela roleta; Auxiliar o motorista se necessário; Apertar o botão que libera a roleta;
 <b>REESTRUTURAÇÃO DO CARGO</b>  	
<b>MOTORISTA</b>	
Dirigir; Atenção à sinalização interna; Abrir e fechar as portas; Atenção aos pontos de embarque e desembarque de passageiros; Cobrar a passagem; Devolver o troco; Auxiliar na passagem pela roleta; Auxiliar o motorista se necessário; Apertar o botão que libera a roleta;	

**TAREFAS SUBJETIVAS****(motorista)**

Estar atento aos passageiros;  
Estar atento aos pontos de ônibus;  
Estar atento ao tempo que a rota possui;  
Observar as portas traseira e dianteira;

**Fonte:** Elaborada pelos autores.

O cargo de motorista é constituído pela principal atividade que é dirigir e estar atento ao trânsito e tarefas secundárias como cuidar da sinalização interna, abrir e fechar a porta dianteira e traseira e fazer o diário de bordo. O cargo de cobrador é composto por atividades como auxiliar os passageiros a atravessar a roleta, receber passagem e devolver troco, auxiliar no embarque e desembarque de pessoas com deficiência.

Durante a transcrição das entrevistas foi possível analisar algumas falas em que se observa a percepção do motorista sobre a consciência que tem de si e sobre sua saúde mental e física no trabalho e a conexão entre sua saúde e o desempenho de sua função. Conforme destacado nas entrevistas, identificou-se que os motoristas, por vezes, relatam sofrimento psíquico por estarem desempenhando duas tarefas, e em outros momentos, negam a existência de sofrimento que pode levá-los ao adoecimento. Ademais, relatou-se que eles foram previamente consultados antes das alterações acontecerem conforme o relato abaixo:

*Eu trabalho desde o início da pandemia, eu fui um dos primeiros, eu fui o primeiro motorista da cidade aqui, da empresa onde eu trabalho, eu fui o primeiro motorista a pegar um ônibus sem cobrador, na época. Não teve teste, assim, porque eu já era motorista né a única coisa que teve é que a gente... a única testagem que teve na hora é pra ver se funcionava realmente sem o cobrador e através disso foi constatado por mim que sou motorista e por meus colegas da empresa que dava pra fazer o serviço sem o cobrador, com a ausência dele, daria para executar o serviço, daí foi executado.  
(P1)*

*Trabalhei durante toda a pandemia, a mudança que aconteceu no meu cargo foi que a gente começou a cobrar e só. Eu não tive treinamento para cobrar, eu não tive dificuldade para fazer isso porque eu era cobrador antes e aí de cobrador eu passei a motorista muito fácil e quando eu comecei de motorista fazendo seletivo, onde tu cobrava, entendeu? Então, 70% dos motoristas lá da frota já tinham passado pelo seletivo, então, eles já tinham cobrado também. (P2)*

Conforme Gonçalves (2014), o ambiente em que os motoristas trabalham lhes proporciona o sentimento de pertencimento e qualidade de vida que os faz sentirem-se confortáveis, eles demonstraram gostar de conduzir e afirmaram não ter problemas diretos com a atividade de cobrador. No entanto, esse cargo é perpassado por diversas questões pessoais que demonstraram interferir na entrega dos serviços prestados, como o aumento da preocupação com o passageiro devido a sobreposição de tarefas. Ainda que os participantes tenham relatado verbalmente seu sentimento de tranquilidade quanto ao desempenho das tarefas, mesmo que sobrepostas, o aumento das preocupações indica a incidência de prejuízos para qualidade de vida no trabalho (FÉLIX e MODELO, 2019). No trecho a seguir é possível observar essa ambivalência quando eles relatam a tranquilidade da rotina e a ansiedade em ter de preocupar-se com as tarefas do cobrador durante o desempenho da rotina.

*Minha rotina de trabalho é muito tranquila assim sabe, é aquilo, no dia a dia e hoje não tem mais o cobrador né, a gente trabalha sozinho, muitas vezes, né. Aí tem que cobrar e dirigir e além de dirigir e me preocupar com a rota eu tenho que me preocupar com o validador do ônibus que é o eletrônico onde as pessoas passam que lê o cartão, passa o dinheiro então, que que acontece, essa é minha preocupação né. Eu tenho que me preocupar com meu trabalho como motorista de ônibus, mas também tenho que me preocupar com cobrador porque eu to cobrando a passagem das pessoas né, a tarifa, entendeu? (P1)*

*Se uma pessoa olhasse hoje em dia ela vai ver que o motorista tá sempre na adrenalina, eu sou motorista né, a gente tá*

*sempre preocupado, a gente não está que nem antes que a gente só dirigia. Antes a gente dirigia mas não se preocupava assim, hoje a gente dirige, sai no terminal já pensando como vai ser a rota até o outro terminal e antes não, tu dirigia assim e cuidava do trânsito somente, hoje tu dirige, tu cuida do trânsito, tu cuida do troco, tu cuida da porta, tu cuida da informação, tu cuida do itinerário, do letreiro, tu cuida das luzes internas tu tem que cuidar tudo. (P1)*

*É bem complicado né, sobrecarrega um pouco a gente por ser duas funções né, até mais funções, na verdade, pra uma pessoa só né. Porque agora o motorista tem que dirigir, tem que cobrar tem que olhar a porta, tem que cuidar o trânsito, cuidas as pessoas, tem que cuidar as luzes internas e é muita coisa né, mas acredito que todos hoje em dia, todos que trabalham sozinho, a grande maioria que trabalha sozinho já está acostumado com toda essa rotina diária, a gente vai pegando muita prática nisso, e a gente também está ganhando uma remuneração para estar sozinho né. (P1)*

A mudança na descrição de cargo de motorista gerou conseqüentemente uma mudança no salário, conforme as falas que serão posteriormente destacadas, percebe-se que esse aumento favoreceu a tomada de decisão do motorista. Conforme dados do estudo de Silveira et. al. (2014), identifica-se nas falas acima que fatores como gostar de dirigir, o relacionamento dos colaboradores, o trabalho em si e a remuneração influenciam positivamente a percepção do motorista fazendo com que, ainda que existam fatores que os afetam psicologicamente e fisicamente, esses aspectos não são diretamente considerados um sinal de alerta. Os percalços e o aumento de preocupação os distanciam do conforto psíquico conforme destacado abaixo:

*Já cheguei em casa querendo largar tudo de mão, abandonar tudo, tipo de dizer que eu não queria mais trabalhar, pode chamar outro, mas daí eu preciso do trabalho, eu gosto de dirigir e a empresa paga direitinho, no caso a remuneração é boa pra quem não tem um técnico ou uma faculdade, é razoável assim. Foi mais complicado, mas hoje eu me sinto bem, me sinto tranquilo. (P1)*

As falas dos participantes demonstraram que a percepção dos motoristas vai ao encontro com o que é descrito na qualidade de vida. Observou-se que eles estão satisfeitos com sua carreira e profissão, que gostam da função que desempenham e, ainda que, percebam os aspectos negativos do trabalho como sendo uma forma de incômodo, eles negam que essa realidade possa prejudicá-los (JACKSON, 2018). Quando perguntado se o motorista gostava de sua função se obteve as seguintes respostas:

*Sim, bastante, é desse trabalho que eu levo pão pra minha mesa né. É dele também que eu adquiri alguns bens e pretendo adquirir outros também, eu gosto do que eu faço. Gosto de trabalhar com pessoas, atendimento ao público. Eu gosto de dirigir também né, eu gosto de tudo isso. (P1)*

*Até demais, em relação a trabalhar em uma das profissões mais estressantes do mundo, é muito tranquilo. (P2)*

O que se pode extrair da análise dos dados obtidos é que, conforme Gonçalves (2014) destacou em sua pesquisa, é de que os trabalhadores realmente gostam de seu trabalho e do dia a dia, esse aspecto contrapõe a literatura em alguns pontos. É possível considerar que essa discrepância entre os estudos se dá pela transição que divide o momento em que a pesquisa de Gonçalves (2014) foi feita e o momento atual, que é a ausência do cargo de cobrador já estabelecido. Esse fenômeno já é comum em outras cidades brasileiras e o resultado das pesquisas feitas, que apontam para o adoecimento mental dos colaboradores, é feito com motoristas que trabalham há muito sem o cobrador (SILVA E ASSUNÇÃO, 2012; MARTINS et al., 2014; CARVALHO et al., 2018).

A mudança começou no período de pandemia e conforme o relato dos entrevistados, no início, foi complicado habituar-se com as novas tarefas, não por não conseguir desempenhá-la, mas porque os usuários demoram a se acostumar com o novo sistema de pagamento. Dessa forma, o relato da dificuldade é devido a demora na adaptação do usuário com o novo sistema. O motorista P1 relatou que o público mais jovem adaptou-se rapidamente e salientou que é menos provável que haja pagamento em dinheiro nos ônibus que fazem linhas universitárias por conta do

cartão estudantil que oferece descontos nas passagens acadêmicas. No entanto, o público mais idoso ainda enfrenta alguma dificuldade, segundo fala a seguir:

*O idoso é mais fragilizado, a pessoa em si naquela faixa etária dos 18 aos 45 anos, são as pessoas que sabem se auto cuidar melhor dentro do ônibus, então aquela pessoa que já tem uma fragilidade e de repente alguém se atravessar na frente do ônibus, pra fazer a leitura do ônibus, sabe? Porque a pessoa de longe ela já está enxergando. O idoso se tu vê o idoso tu já tem que reduzir, parar o teu pique até ele conseguir ler. A criança, quando ela entra dentro do ônibus sem um acolhimento de um adulto, tu tem que estar sempre cuidando ela porque é aquela coisa, quer sair de um banco e sentar no outro, quer pular, quer brincar e numa dessas tu precisa frear e ela não tá se agarrando, não é aquela percepção de um adulto, sabe? (P2)*

Na pesquisa realizada por Carvalho (2018), o estresse está entre as condições que interferem diretamente na saúde dos motoristas. O estresse se relaciona diretamente com a dinâmica do trabalho executado por eles, podendo-se sugerir que existe a possibilidade de adoecimento por conta dos níveis de preocupações do dia a dia. Conforme observado durante a análise dos dados dos participantes, é importante retomar a identificação de que o estresse destacado nas falas é oriundo do medo de que os idosos se sintam incomodados, do medo de não poder auxiliar devidamente os usuários e medo de que crianças estejam desassistidas.

*O problema todo é os usuários né, que esses são muitas vezes prejudicados. (P1)*

*Eles são prejudicados assim, de certa forma, porque, como te falei, imagina as pessoas vêem o motorista dirigindo sozinho assim e cheio de tarefas, elas ficam com vergonha muitas vezes de pedir por uma informação. (P1)*

*A pessoa até pergunta, mas não é aquela coisa que a pessoa chega assim em ti com*

*calma, ela já chega ligeiro, porque ela vê que a gente não tem muito tempo pra ficar respondendo, pra ficar falando . Ela não quer atrapalhar o serviço né, ela tá dentro de um veículo de grande porte e que Deus o Livre pode dar um baita de uma tragédia, então, a pessoa cuida também. Acho que isso complicou um pouco os usuários. (P1)*

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este estudo apresentou resultados que levam a importantes reflexões acerca das mudanças ocorridas no setor de transporte público. Os resultados indicam as possibilidades de intervenção nesta temática, como por exemplo, uma maior inserção da atuação da Psicologia dentro de empresas de transporte coletivo, para que, de certa forma, haja uma aproximação entre a Universidade e o campo organizacional e suas demandas. Segundo os participantes, as mudanças ocorridas parecem ter seguido um processo natural, uma vez que o fato de os motoristas já terem sido cobradores faz com que eles tenham conhecimento da nova tarefa e possam desempenhar.

O fato dos motoristas sinalizarem uma boa adaptação às novas atribuições e indicarem aspectos negativos da jornada chamou a atenção nesse estudo, percebeu-se que eles se utilizam da negação da realidade preocupante em que trabalham como estratégia de enfrentamento. Contudo, ao mesmo tempo, constatou-se que os motoristas tiveram uma melhora no salário e em outras condições do trabalho, sendo possível inferir que esses aspectos disfarçaram os efeitos das mudanças no trabalho.

Como ponto forte do estudo, pode-se destacar o contato direto com a percepção dos colaboradores acerca de si e da função que desempenham no dia a dia, trazendo relatos diretos e indiretos sobre suas perspectivas de saúde mental. Estudos dessa natureza não foram encontrados no contexto brasileiro. A possibilidade de conversar diretamente com o motorista e ter acesso às suas percepções e poder analisá-las amparado na literatura existente e perceber o surgimento de uma nova sugestão teórica como o “limbo” em que se encontram os motoristas que estão no início desse processo de mudanças. Durante a análise das

entrevistas identificou-se que os motoristas compreendem que estão habituados à sobreposição de tarefas e negam a possibilidade de que esse fator seja prejudicial à sua saúde. Identificou-se também que as preocupações em relação ao público estão aumentando, sendo que esse pode ser considerado fator de risco. Serão necessários estudos posteriores para compreender melhor o adoecimento dos trabalhadores de transporte público no longo prazo, visto que, nesse estudo os entrevistados demonstraram percepções negativas diretamente ligadas ao desenvolvimento das tarefas, e às percepções sobre a preocupação com o bem estar do usuário, porém, sem indicar que esses aspectos poderiam ser prejudiciais para o seu desempenho como motorista.

O desenvolvimento dessa pesquisa foi importante pois demonstrou que o fenômeno que está presente na literatura utilizada para esse trabalho não engloba o fenômeno destacado nas entrevistas com os motoristas. Fenômeno este que demonstra que o trabalho pode estar adoecendo os motoristas com percepção de que não se pode mais executar a tarefa de condução sem preocupar-se com os passageiros. Os dados coletados indicam que existe a possibilidade de um adoecimento futuro devido ao aumento de preocupações decorrentes do aumento de funções no cargo e da perda da possibilidade de delegar ou dividir a tarefa de cuidado com os passageiros para/com o cobrador.

É importante sinalizar as limitações do estudo. O tamanho da amostra certamente é uma limitação relevante. Estudos futuros devem lançar mais de múltiplas formas de recrutamento dos participantes, além de dispor de um tempo maior para o recrutamento. Nesse estudo, o fato das empresas de transporte urbano não terem autorizado o estudo e auxiliado nesse processo fez com que se tenha utilizado a divulgação pelas redes sociais e a entrega de panfletos nos pontos de ônibus. Da mesma forma, o método bola de neve não foi efetivo uma vez que os participantes não aceitaram indicar outros colegas de trabalho. Parece, inclusive, que eles estavam receosos de serem descobertos participando da pesquisa. Assim, estudos futuros devem tentar outras formas, como uma inserção junto a empresa para que os motoristas se sintam à vontade para expor seus sentimentos e contribuir com a ciência. É importante reforçar que a proximidade do meio universitário com as empresas de transporte coletivo poderia ser uma importante forma de acesso a eles por meio de vínculos de confiança.

Os resultados principais do estudo demonstram a importância e a necessidade de se proporcionar um ambiente laboral de qualidade para os motoristas de ônibus, visto que se trata de uma categoria de trabalho que está presente no cotidiano de mais da metade da população diariamente e a saúde desse trabalhador reflete diretamente na entrega de seus serviços. Apesar das limitações, esse estudo apresentou dados que não haviam sido encontrados em estudos junto a população dos motoristas, inovando ao propor um delineamento qualitativo. Os estudos encontrados na literatura estavam calcados em desenhos quantitativos, apontando a necessidade de compreender em profundidade e analisar os dados de forma mais subjetiva, afastando a percepção subjetiva do motorista. Sendo assim, faz-se necessário estudos futuros que se utilizem da abordagem qualitativa para capturar e estudar mais profundamente esse fenômeno dentro desse campo.

## REFERÊNCIAS

- ALQUIMIM, Andréia Farias et al. *Avaliação dos fatores de risco laborais e físicos para doenças cardiovasculares em motoristas de transporte urbano de ônibus em Montes Claros (MG)*. *Ciência & Saúde Coletiva* [online]. 2012, v. 17, n. 8 [Acessado 27 junho 2022] , pp. 2151-2158. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1413-81232012000800025>>. Epub 24 Jan 2013. ISSN 1678-4561. <https://doi.org/10.1590/S1413-81232012000800025>.
- ANDRADE, Flávia Reis e ANTUNES, José Leopoldo Ferreira. *Falta de atenção ao conduzir veículo automotor como causa de acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras*. *Revista Brasileira de Epidemiologia* [online]. 2020, v. 23 [Acessado 27 Junho 2022] , e 200085. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1980-549720200085>>. Epub 17 Jul 2020. ISSN 1980-5497. <https://doi.org/10.1590/1980-549720200085>.
- ASSUNÇÃO, Ada Ávila., MEDEIROS, Adriane Mesquita. *Violence against metropolitan bus drivers and fare collectors in Brazil*. *Rev Saúde Pública*. 2015;49:11. doi: 10.1590/s0034-8910.2015049005380. Epub 2015 Feb 27. PMID: 25741657; PMCID: PMC4386560.
- BASANTES, Viviana Vaca et al . *Evaluación de los riesgos ocupacionales asociados a indicadores bioquímicos en conductores profesionales*. *Rev.Med.Electrón Matanzas* , v. 39, n. 1, p. 33-42, feb. 2017. Disponível em <[http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1684-18242017000100005](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1684-18242017000100005) & lng=en&nrm=iso>. acessado em 29 junho 2022.
- CARDOSO, Ana Claudia e MORGADO, Luciana. *Trabalho e saúde do trabalhador no contexto atual: ensinamentos da Enquete Europeia sobre Condições de Trabalho*. *Saúde e Sociedade* [online]. 2019, v. 28, n. 1 [Acessado 2 Agosto 2022] , pp. 169-181. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0104-12902019170507>>. ISSN 1984-0470. <https://doi.org/10.1590/S0104-12902019170507>.
- CARVALHO, Camila Beatriz Lato et al. *Interferências das condições de trabalho na saúde dos motoristas de transporte coletivo: alerta para a saúde do trabalhador*. v. 11 n. 1: *Ciência Atual - Revista Científica Multidisciplinar da Faculdade São José, Santa Catarina*, 2018.
- CHARMAZ, K. (2009). *A construção da teoria fundamentada: guia prático para análise qualitativa*. Porto Alegre: Bookman.

FELIX, Juliana Soares, MODELO, Julio Cesar. *Qualidade de vida do trabalhador “como os programas de qvt podem melhorar o desempenho dos motoristas de transporte de produtos perigosos.”* Revista Terceiro Setor e Gestão. v.13, n.1, 2019 DOI: 10.33947/1982-3290-v13n1-2353

GONÇALVES, J. Sentido do trabalho para motoristas de transporte coletivo urbano de um município do Rio Grande do Sul. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria. p. 107. 2014.

JACKSON, José Marçal et al. *Desafios para a intervenção em saúde do trabalhador.* Revista Brasileira de Saúde Ocupacional [online]. 2018, v. 43, n. Suppl 1 [Acessado 29 Junho 2022] , e13s. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2317-6369AP0141218>>. Epub 03 Dez 2018. ISSN 2317-6369. <https://doi.org/10.1590/2317-6369AP0141218>.

MARTINS, Franciele de Fraga et al. *Nível de estresse e principais estressores do motorista de transporte coletivo.* Bol. - Acad. Paul. Psicol., São Paulo , v. 34, n. 87, p. 523-536, dez. 2014 . Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext & pid=S1415-711X2014000200014](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-711X2014000200014) & lng= pt\ nrm=iso>. acessos em 10 ago. 2022.

MORAES, Thiago Drumond et al . *Considerações sobre o ofício de dirigir ônibus no Brasil: uma revisão de literatura.* Est. Inter. Psicol., Londrina , v. 8, n. 1, p. 76-99, jun. 2017 . Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext & pid=S2236-64072017000100006](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-64072017000100006) & lng= pt\ nrm=iso>. acessos em 05 ago. 2022.

PERES, Vannuzia Leal A.. *Pesquisa qualitativa e subjetividade: os processos de construção da informação.* Rev. bras. psicodrama, São Paulo , v. 27, n. 1, p. 145-148, jun. 2019 . Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext & pid=S0104-53932019000100016](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-53932019000100016) & lng= pt\ nrm=iso>. acessos em 23 set. 2022. <http://dx.doi.org/10.15329/0104-5393.20190016>.

SILVEIRA, Ladjane Sarmiento da, et. al. *Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN.* Psicologia: Ciência e Profissão [online]. 2014, v. 34, n. 1 [Acessado 10 Janeiro 2023], pp. 158-179. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1414-98932014000100012>>. Epub 09 Set 2014. ISSN 1982-3703. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932014000100012>.

SOUZA, Luciana Karine de. *Pesquisa com análise qualitativa de dados: conhecendo a Análise Temática.* Arq. bras. psicol., Rio de Janeiro , v. 71, n. 2, p. 51-67, 2019 . Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext & pid=S1809-52672019000200005](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-52672019000200005) & lng= pt\ nrm=iso>. acessos em 23 set. 2022. <http://dx.doi.org/10.36482/1809-5267.ARBP2019v71i2p.51-67>.

POZZEBON, Marlei e PETRINI, Maira. *Usando Grounded Theory na construção de modelos teóricos.* Revista Gestão e Planejamento Salvador. V. 10. N ° .1 p.1-18. 2009

PROETTI, Sidney. *As pesquisas qualitativas e quantitativas como método de investigação científica: um estudo comparativo e objetivo.* Revista Lumen. n.2. v. 4. 2017 DOI: <http://dx.doi.org/10.32459/revistalumen.v2i4.60>

SILVA, Luiz Sérgio e ASSUNÇÃO, Ada Ávila . *Condições de trabalho nos ônibus e os transtornos mentais comuns em motoristas e cobradores:* Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. Cadernos de Saúde Pública [online]. 2013, v. 29, n. 12 [Acessado 27 Junho 2022] , pp. 2473-2486. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/0102-311X00181412>>. Epub 29 Ago 2013. ISSN 1678-4464. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00181412>.

SOUZA, Luís Paulo Souza et al.. *Prevalência e fatores associados à hipertensão em trabalhadores do transporte coletivo urbano no Brasil.* Revista Brasileira de Medicina do Trabalho, Minas Gerais. 2017.

WANG, Xiaomin et al. *Relationship Between the Incidence of Road Traffic Accidents, Psychological Characteristics, and Genotype in Bus Drivers in a Chinese Population*. Med Sci Monit. 2018 Aug 10;24:5566-5572. doi: 10.12659/MSN.909245. PMID: 30096132; PMCID: PMC6098670.

WU, Xiaolin et al. *Are Bus Company Regulations Associated with Crash Risk? Findings from a Retrospective Survey in Four Chinese Cities*. International journal of environmental research and public health, 16(8), 1342. 2019. <https://doi.org/10.3390/ijerph16081342>

## APÊNDICE A

### Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Título do estudo: AVALIAÇÃO DO PROCESSO DE ADAPTAÇÃO ÀS NOVAS ATRIBUIÇÕES DO CARGO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Pesquisador responsável: Aline Cardoso Siqueira

Instituição/Departamento: Universidade Federal de Santa Maria

Telefone e endereço postal completo: (55) 3220-8000. Avenida Roraima nº 1000, Cidade Universitária Bairro - Camobi, Santa Maria - RS, 97105-900

Local da coleta de dados: Entrevista online via google meet ou em uma sala da CEIP.

Eu, Aline Cardoso Siqueira, responsável pela pesquisa, **avaliação do processo de adaptação às novas atribuições do cargo de motorista de transporte coletivo urbano do estado do Rio Grande do Sul**, o convidamos a participar como voluntário deste nosso estudo.

Por meio desta pesquisa pretende-se avaliar as novas atribuições para o cargo de motorista de transporte coletivo urbano sob o prisma da saúde do trabalhador. Acreditamos que ela seja importante pois conhecer as possibilidades e as limitações das novas atribuições para o cargo pode coincidir com a busca por melhorias na qualidade do serviço ofertado e na qualidade de vida do trabalhador. Para o desenvolvimento deste estudo será feito o seguinte: Coleta por meio de entrevistas

online ou presencial, no prédio 74B, sala 3205. Para participação os critérios de inclusão serão ser maior de 18 anos e atuar profissionalmente como motorista de transporte coletivo urbano por mais de 2 anos. . Sendo sua participação voluntária, você não receberá benefício financeiro. Os gastos necessários para a sua participação na pesquisa serão assumidos pelos pesquisadores.

A possibilidade de danos causados pela participação na pesquisa são mínimas. Porém, podem surgir desconfortos referentes a sentir-se cansado ou incomodado. Assim sendo, você poderá interromper a realização da entrevista. Desta forma, caso ocorra algum problema decorrente de sua participação na pesquisa, você terá acompanhamento e assistência do serviço psicológico da sua localidade, de forma gratuita. Fica, também, garantido o seu direito de requerer indenização em caso de danos comprovadamente decorrentes da participação na pesquisa.

Os benefícios que esperamos como estudo são possibilitar avanços em termos de pesquisa e fornecer material para contribuir com a melhoria das condições de trabalho. Você tem garantida a possibilidade de não aceitar participar ou de retirar sua permissão a qualquer momento, sem nenhum tipo de prejuízo pela sua decisão. Durante todo o período da pesquisa você terá a possibilidade de tirar qualquer dúvida ou pedir qualquer outro esclarecimento. Para isso, entre em contato com os pesquisadores através do telefone (55) 98137-1077 ou com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Santa Maria pelo telefone (55) 32209362, localizado na Av. Roraima, 1000 – Prédio da Reitoria – 7º andar – sala 725 – Camobi – Santa Maria/RS.

As informações desta pesquisa serão confidenciais e poderão ser divulgadas em eventos ou publicações, sem a identificação dos voluntários, a não ser entre os responsáveis pelo estudo, sendo assegurado o sigilo sobre sua participação.

### **Autorização**

Eu, .....,  
após a leitura ou a escuta da leitura deste documento e ter tido a oportunidade de conversar com o pesquisador responsável, para esclarecer todas as minhas dúvidas, estou suficientemente informado, ficando claro para que minha participação é voluntária e que posso retirar este consentimento a qualquer momento sem

penalidades ou perda de qualquer benefício. Estou ciente também dos objetivos da pesquisa, dos procedimentos aos quais serei submetido, dos possíveis danos ou riscos deles provenientes e da garantia de confidencialidade. Diante do exposto e de espontânea vontade, expresso minha concordância em participar deste estudo e assino este termo em duas vias, uma das quais foi-me entregue.

Santa Maria (RS), .... de ..... de 20.....

---

Assinatura do voluntário

---

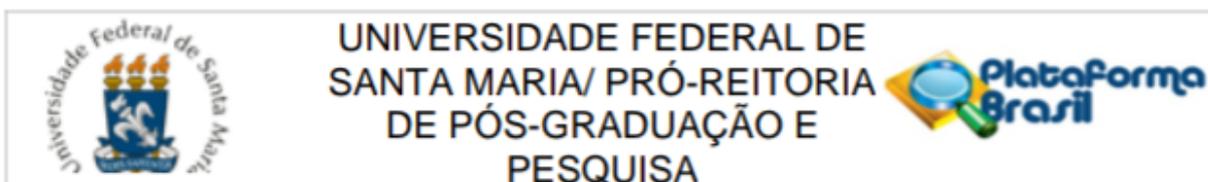
Assinatura do responsável pela obtenção do TCLE

## APÊNDICE B

### Roteiro de entrevista

1. Quanto tempo você possui na mesma empresa? Como é a sua rotina?
2. Você trabalhou durante o período de pandemia? Quais foram as mudanças realizadas no seu cargo?
3. Qual a sua percepção sobre a sobrecarga e a sobreposição de tarefas??
4. Como você tem se sentido atualmente?
5. Você possui um tempo de intervalo intrajornada eficaz?
6. Quais dificuldades você está enfrentando nesse período pós-pandemia?
7. Você está satisfeito com o trabalho que está realizando?
8. Faz uso de algum tipo de bebida alcoólica? Há quanto tempo?
9. Você faz algum exercício físico regularmente?
10. A empresa na qual você trabalha faz ou fez algum tipo de ação (treinamento) ou mudança para adaptar você ao seu novo modo de trabalhar?

## ANEXO A

**PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP****DADOS DO PROJETO DE PESQUISA**

**Título da Pesquisa:** AVALIAÇÃO DO PROCESSO DE ADAPTAÇÃO ÀS NOVAS ATRIBUIÇÕES DO CARGO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

**Pesquisador:** ALINE CARDOSO SIQUEIRA

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 61795122.6.0000.5346

**Instituição Proponente:** Universidade Federal de Santa Maria/ Pró-Reitoria de Pós-Graduação e

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

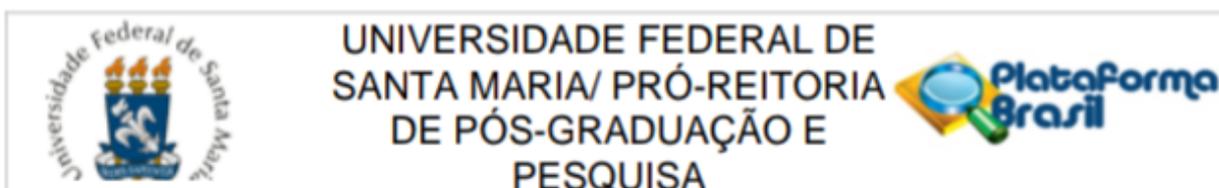
**DADOS DO PARECER**

**Número do Parecer:** 5.688.817

**Apresentação do Projeto:**

Projeto de pesquisa vinculado ao Curso de Graduação em Psicologia da UFSM.

No resumo do projeto consta o seguinte texto: O transporte coletivo urbano é um serviço que faz parte da rotina diária da população e durante o período de pandemia de COVID-19 o setor de transportes não encerrou suas atividades. As empresas de transporte coletivo adaptaram-se às mudanças econômicas elaborando estratégias para redução de custos como diminuição de frotas, redução de horários e redução no número de cobradores, fator este, que o presente estudo visa observar. Sendo assim, ficou evidente um aumento nas atividades do motorista. Sendo assim, a presente pesquisa tem por objetivo avaliar o processo de adaptação às novas atribuições dos condutores de ônibus buscando analisar de que forma esses fatores afetam a saúde e qualidade de vida do trabalhador. Então, foi realizada uma busca de pesquisas nacionais e internacionais com o objetivo de compreender as dificuldades de adaptação dos condutores e como enfrentar



Continuação do Parecer: 5.688.817

aumento da carga de trabalho pode colaborar com riscos para a saúde física e mental. Esses pontos demonstram a importância e a necessidade de se proporcionar um ambiente laboral de qualidade para os motoristas de ônibus, visto que, são uma categoria de trabalho que está presente no cotidiano de mais da metade da população diariamente e a saúde desse trabalhador reflete diretamente na entrega de seus serviços.

Tem-se como hipótese relatos de dificuldades aumentadas com as alterações no processo de trabalho dos motoristas de transporte coletivo urbano no período pós-pandemia.

No projeto constam, ainda, revisão bibliográfica, instrumento de coleta de dados, cronograma e orçamento.

**Objetivo da Pesquisa:**

Conhecer as percepções dos motoristas a respeito das suas condições de trabalho pós pandemia.

**Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

A descrição de riscos e benefícios foi apresentada de modo suficiente.

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

.

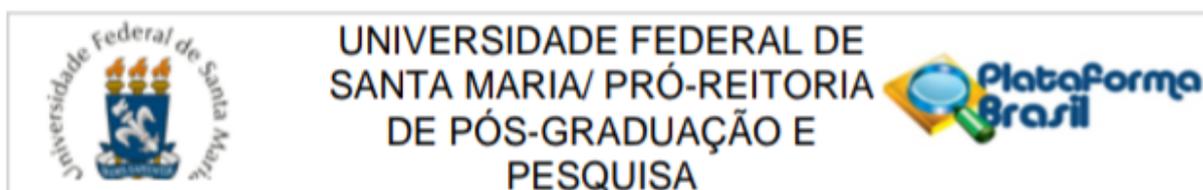
**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Os termos de apresentação obrigatória podem ser considerados suficientes.

**Recomendações:**

Veja no site do CEP -<https://www.ufsm.br/pro-reitorias/prpgp/cep/> - modelos e orientações para apresentação dos documentos. ACOMPANHE AS ORIENTAÇÕES DISPONÍVEIS, EVITE PENDÊNCIAS E AGILIZE A TRAMITAÇÃO DO SEU PROJETO.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**



Continuação do Parecer: 5.688.817

**Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:**

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2001910.pdf	05/10/2022 15:12:44		Aceito
Outros	termodeconfidencialidade.pdf	05/10/2022 15:12:17	SHAIANE CAETANO FLORES	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projetedepesquisa.pdf	05/10/2022 15:05:04	SHAIANE CAETANO FLORES	Aceito
Solicitação registrada pelo CEP	registrodogap.pdf	24/09/2022 18:17:12	SHAIANE CAETANO FLORES	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	tcle.pdf	24/09/2022 18:10:40	SHAIANE CAETANO FLORES	Aceito
Orçamento	orcamento.pdf	18/08/2022 15:37:46	SHAIANE CAETANO FLORES	Aceito
Folha de Rosto	folhaderosto.pdf	18/08/2022 15:17:07	SHAIANE CAETANO FLORES	Aceito

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

SANTA MARIA, 06 de Outubro de 2022

---

**Assinado por:**  
**CLAUDEMIR DE QUADROS**  
**(Coordenador(a))**

NUP: 23081.012787/2023-08

Prioridade: Normal

**Homologação de ata de defesa de TCC e estágio de graduação**

125.322 - Bancas examinadoras de TCC: indicação e atuação

**COMPONENTE**

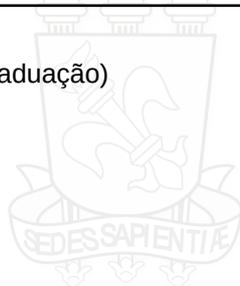
Ordem	Descrição	Nome do arquivo
18	TCC final	TCC - MOTORISTAS (2).pdf

**Assinaturas**

01/03/2023 02:30:37

SHAIANE CAETANO FLORES (Aluno de Graduação)

06.09.12.01.0.0 - Psicologia - 18391



1960



1960

Código Verificador: 2418649

Código CRC: 725f9c66

Consulte em: <https://portal.ufsm.br/documentos/publico/autenticacao/assinaturas.html>

