

# O trabalho no trânsito e a saúde dos motoristas de ônibus: estudo fenomenológico\*

El trabajo en el tránsito y la salud de los conductores de autobús: estudio fenomenológico

Traffic work and health in bus drivers: phenomenological study

\*Artigo derivado da tese "A percepção da vivência de ser motorista de ônibus no contexto da mobilidade urbana: um estudo em Merleau-Ponty", defendida na Universidade Federal Fluminense, Brasil. Em 2019, foram publicados o artigo "A vivência no trânsito e as implicações na saúde dos motoristas de autocarros: estudo fenomenológico descritivo", o capítulo "A fenomenologia do cuidado em garagem de ônibus: o motorista e a interdisciplinaridade na organização", do livro *Discursos, saberes e práticas da enfermagem*, e, em 2020, o artigo "O trânsito na compreensão de motoristas de ônibus: possibilidades do cuidado interdisciplinar". Os três documentos estão relacionados com a referida tese.

**Cómo citar:** Alcantara V, Andrade Silva R, Pereira E, Silva D, Flores I. O trabalho no trânsito e a saúde dos motoristas de ônibus: estudo fenomenológico. *Av Enferm*; 2020 38(2): 159-169. DOI: <https://doi.org/10.15446/avenferm.v38n2.81874>

## 1 Vanessa Carine Gil de Alcantara

Universidade Federal Fluminense, Escola de Enfermagem Aurora Afonso Costa, Programa Acadêmico em Ciências do Cuidado em Saúde (Niterói, Rio de Janeiro, Brasil).  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8508-0163>  
Correio eletrônico: vanessagilpsicologa@hotmail.com

**Contribuição:** concepção do projeto, pesquisa bibliográfica, coleta e análise de dados, discussão e redação do artigo.

## 2 Rose Mary Costa Rosa Andrade Silva

Universidade Federal Fluminense, Escola de Enfermagem Aurora Afonso Costa, Programa Acadêmico em Ciências do Cuidado em Saúde (Niterói, Rio de Janeiro, Brasil).  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8960-3171>  
Correio eletrônico: roserosauff@gmail.com

**Contribuição:** pesquisa bibliográfica, discussão, normatização e redação do artigo.

## 3 Eliane Ramos Pereira

Universidade Federal Fluminense, Escola de Enfermagem Aurora Afonso Costa, Programa Acadêmico em Ciências do Cuidado em Saúde (Niterói, Rio de Janeiro, Brasil).  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6381-3979>  
Correio eletrônico: elianeramos.uff@gmail.com

**Contribuição:** discussão e redação do artigo.

## 4 Dejanilton Melo da Silva

Universidade Federal Fluminense, Escola de Enfermagem Aurora Afonso Costa, Programa Acadêmico em Ciências do Cuidado em Saúde (Niterói, Rio de Janeiro, Brasil).  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0800-3658>  
Correio eletrônico: demedasi@gmail.com

**Contribuição:** pesquisa bibliográfica, discussão, normatização e redação do artigo.

## 5 Isadora Pinto Flores

Universidade Federal Fluminense, Escola de Enfermagem Aurora Afonso Costa, Programa Acadêmico em Ciências do Cuidado em Saúde (Niterói, Rio de Janeiro, Brasil).  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5429-672X>  
Correio eletrônico: isadoraflores@outlook.com

**Contribuição:** pesquisa bibliográfica, discussão e redação do artigo.



## Resumo

**Objetivo:** compreender as percepções dos motoristas de ônibus quanto às vivências no trabalho e aos impactos em seu corpo.

**Métodos:** estudo descritivo pautado no pensamento do fenomenólogo Maurice Merleau-Ponty, realizado em uma garagem de ônibus, de julho 2017 a janeiro de 2018. Foram entrevistados 24 motoristas de ônibus, com mais de dois anos de profissão. As perguntas abertas do roteiro de entrevista fenomenológica possibilitaram a livre expressão dos significados do trabalho sobre a saúde.

**Resultados:** as relações interpessoais no trânsito impactam diretamente o estado físico e psicológico, e a relação com o tempo influencia o comportamento dos condutores.

**Conclusão:** melhorias no trabalho e nas relações interpessoais são necessárias a fim de garantir a preservação da saúde do motorista de ônibus, que é parte essencial no processo de deslocamento da população, e atenção à saúde mental dos motoristas é pouco valorizada, mas indispensável para o trabalho com pessoas.

*Descritores:* Enfermagem do Trabalho; Existencialismo; Impactos na Saúde; Percepção; Pesquisa Qualitativa (fonte: DeCS, BIREME).

## Resumen

**Objetivo:** entender las percepciones de los conductores de autobuses en cuanto a las experiencias en el trabajo y los impactos en sus cuerpos.

**Métodos:** estudio descriptivo basado en el pensamiento de fenomenólogo Maurice Merleau-Ponty, realizado en un garaje de autobuses de julio de 2017 a enero de 2018. Se entrevistaron 24 conductores de autobuses, con más de dos años en la ocupación. Las preguntas abiertas del guion de la entrevista fenomenológica permitieron la libre expresión del significado del trabajo sobre la salud.

**Resultados:** las relaciones interpersonales en el tránsito afectan directamente el estado físico y psicológico, y la relación con el tiempo influye en el comportamiento de los conductores.

**Conclusión:** mejoras en el trabajo y en las relaciones interpersonales son necesarias para garantizar la preservación de la salud del conductor de autobús, que es una parte esencial en el proceso de desplazamiento de la población, y la atención a la salud mental de los conductores es poco valorada, pero indispensable para el trabajo con personas.

*Descritores:* Enfermería del Trabajo; Existencialismo; Impactos en la Salud; Percepción; Investigación Cualitativa (fuente: DeCS, BIREME).

## Abstract

**Objective:** To understand the perceptions of bus drivers as to the experiences at work and the impacts on their bodies.

**Methods:** Descriptive study based on the phenomenological approach by scholar Maurice Merleau-Ponty, held at a bus garage in the period from July 2017 to January 2018. Twenty-four bus drivers with more than two years of occupation were interviewed. Open-ended questions in the interview script allowed free expression of the phenomenological meanings of work on health.

**Results:** Interpersonal relations directly affect bus drivers' physical and psychological state. Besides, the relationship with time in traffic influences their behavior.

**Conclusion:** Improvements in work and interpersonal relations are necessary in order to ensure the preservation of bus drivers' health, as an essential part for the displacement of the population. Attention to drivers' mental health is little valued, although it becomes essential for a people-related type of work, such as this.

*Descriptors:* Occupational Health Nursing; Existentialism; Health impacts; Perception; Qualitative Research (source: DeCS, BIREME).

## Introdução

O motorista de ônibus, no exercício profissional, depende do seu corpo e de suas emoções — sua interioridade e subjetividade —, e do que é externo a si — o próprio ônibus, os colegas de profissão, os passageiros, o tempo e o trânsito. Nesse contexto, esse profissional enfrenta, diariamente, uma infinidade de questões e adversidades (1), muitas delas relacionadas à saúde.

A saúde é um direito e, ao mesmo tempo, uma conquista (2). No entanto, observa-se que o motorista de ônibus, devido ao baixo nível de escolaridade e à consequente baixa renda, não cuida de sua própria saúde ou não tem acesso à atenção à saúde.

Os estresses vivenciados no cotidiano — advindos do trânsito e das pessoas — podem causar distúrbios cognitivos (3) e reduzir a capacidade de operar veículos com segurança, já que esse trabalho está diretamente ligado aos aspectos psicológicos de memória e atenção. Além disso, os participantes deste estudo relataram, com o maior número de queixas, dores lombares. Também, dores no ombro, frequentes nos motoristas (1), o que confirma o fato de que as partes mais utilizadas do corpo nessa ocupação — região dos braços e adjacências, e coluna — são as que mais sofrem com a rotina (3).

Nesse contexto, é importante considerar o impacto dessa ocupação no corpo do trabalhador. Para Maurice Merleau-Ponty, filósofo e psicólogo, o corpo, enquanto parte material de nós mesmos, não é somente massa biológica, mas também é existência enquanto relação com o mundo (4). O corpo próprio fenomenológico e o corpo cuidado da Enfermagem necessitam atenção para se manterem ativos no trabalho diário de transportar pessoas. Isso seria um motivo justificado para que, como educadores em saúde, os enfermeiros pudessem avançar e promover programas de controle da pressão arterial (5, 6), prevenção de doenças ocupacionais (7) e acidentes (8-10), controle de agravos de longa duração, de controle de peso, além de encaminhar os motoristas de ônibus que apresentam demanda psíquica ao setor de recursos humanos, para que haja atendimento psicológico (11).

Contudo, este estudo tem como objetivo compreender a percepção dos motoristas de ônibus quanto

à sua vivência no trabalho e aos impactos sofridos pelos seus corpos. Além disso, pretende-se demonstrar que a inserção do enfermeiro do trabalho pode contribuir para ações preventivas e para melhoria da saúde mental desses trabalhadores, já que esta influencia diretamente o estado emocional do sujeito (12).

## Métodos

A fenomenologia desvela o mundo vivido do sujeito e descreve esse mundo com o intuito de propor melhorias. Além disso, considera a percepção do sujeito e o fenômeno a partir de quem o vivencia. Neste caso, o intuito do pesquisador é conhecer a perspectiva do sujeito que participa do estudo.

O verbo principal da análise qualitativa é “compreender” (13). Quatro aspectos interessam ao pesquisador na pesquisa: o espaço vivido ou a espacialidade; o corpo vivido ou a corporeidade; o tempo vivido ou a temporalidade; a relação humana vivida ou o relacionamento. A existência humana é marcada pela consciência de si e em si. Portanto, compreender, a partir da percepção das pessoas, o “estar” no mundo, o que pensam, veem, ouvem, sentem.

Por meio da apresentação da proposta do estudo e da leitura e explicação do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), a fim de orientar sobre possíveis questionamentos, e de acordo com as especificações éticas e legais do Ministério da Saúde, foi apresentado o roteiro de entrevista semiestruturada. Os encontros aconteceram na empresa de ônibus. Os motoristas que aceitaram participar, após a explicação dos objetivos da pesquisa e a assinatura do TCLE, foram encaminhados para o local apropriado para a entrevista na empresa.

A principal fonte de dados na abordagem pautada no fenômeno é a entrevista fenomenológica (14), em que pesquisadores e participantes são coparticipantes. Buscou-se acessar o mundo dos participantes e como essas experiências foram vividas; foram feitas 24 entrevistas, com duração aproximada de 60 minutos cada; não houve perda amostral. Os participantes autorizaram o uso de gravador mp3.

Os critérios de inclusão da pesquisa foram: motoristas com mais de dois anos de experiência, treinados em mais de dois cursos da área do transporte, que não tivessem se ausentado do trabalho por mais de cinco anos pelo Instituto Nacional do Seguro Social; os critérios de exclusão foram: motoristas

que tivessem outra profissão e motoristas que não quisessem responder à entrevista fenomenológica.

A análise dos dados transcritos a partir das entrevistas respeitou os quatro passos (15) da análise em fenomenologia: 1) realização da leitura criteriosa das entrevistas transcritas, considerando a fala do entrevistado; 2) a partir do conhecimento do método fenomenológico, identificação dos sentidos que se repetem nas transcrições dos demais entrevistados sobre o fenômeno pesquisado; 3) adaptação da fala do entrevistado para a linguagem científica, com a conservação da evidência do fenômeno descrito; 4) realização da síntese dos sentidos que se repetiram nos discursos dos participantes, com a integração das unidades dos significados, o que pode levar à compreensão do cerne do fenômeno.

Os entrevistados foram identificados como “motorista”, seguido da respectiva idade, o que garantiu o anonimato externo e a pronta identificação por parte da pesquisadora. Foram selecionados trechos da transcrição considerados importantes para compreender as percepções dos motoristas, com o objetivo de transformar em dados fenomenológicos e apresentar os resultados compatíveis a unidades de significado. Os dados foram reunidos pelo conteúdo em destaque, com a compreensão dos motoristas e o desenvolvimento da análise, o que garantiu a singularidade das vivências (16), com subsídios nos conceitos do pensamento fenomenológico.

## Resultados

Desvelaram-se duas categorias: *As relações interpessoais no trânsito impactam diretamente o estado físico e psicológico* e *A relação com o tempo influencia o comportamento dos condutores*. Todos os entrevistados relataram o uso de remédios de ação anti-inflamatória e analgésicos uma vez por semana. A maioria dos motoristas trata doenças crônicas com medicamentos. Nenhum participante realiza acompanhamento psicológico; há o interesse e o desejo, porém é relatado que a rotina de trabalho inviabiliza a terapia. A média de idade é de 41,6 anos; participaram do estudo 22 homens e duas mulheres (Tabela 1).

Com o estresse ocasionado pelo dia a dia da profissão e, muitas vezes, sem os devidos cuidados físicos, emocionais e psíquicos, o motorista de ônibus sofre afetações no corpo e no humor e, com

frequência, no final da jornada de trabalho, ingere medicamentos por conta própria (Tabela 2).

**Tabela 1.** Distribuição dos entrevistados quanto ao gênero e à idade, 2018

Variável	Global	
	Número de motoristas	%
<b>Gênero</b>		
Feminino	2	8,3
Masculino	22	91,7
<b>Idade</b>		
de 30 a 39 anos	8	33
de 40 a 49 anos	11	46
de 50 a 59 anos	3	13
Não respondeu	2	8

**Fonte:** elaboração própria a partir de dados de pesquisa, 2018.

**Tabela 2.** Distribuição dos entrevistados quanto ao uso de medicamentos, 2018

Variável	Global	
	Número de motoristas	%
<b>Medicações</b>		
Doenças crônicas	5	21
Anti-inflamatórios	4	17
Analgésicos	7	29
Não fazem uso de medicações	8	33

**Fonte:** elaboração própria a partir de dados de pesquisa, 2018.

**Tabela 3.** Distribuição dos entrevistados quanto ao relato de dores, 2018

Variável	Global	
	Número de motoristas	%
<b>Sem relato de dor</b>		
	9	38
<b>Dores</b>		
Membros inferiores	7	29
Cabeça	2	8
Coluna	2	8
Membros superiores	4	17

**Fonte:** elaboração própria a partir de dados de pesquisa, 2018.

Essa profissão, devido às cobranças impostas e à exposição a ambiente, pessoas e situações que, muitas vezes, são desconfortáveis, acaba por levar os motoristas a sentirem os reflexos de sua rotina no corpo, com a manifestação de doenças e sintomas (Tabela 3).

### **As relações interpessoais no trânsito impactam diretamente o estado físico e psicológico**

Na primeira categoria, pode-se compreender que o passageiro e as relações interpessoais no contexto da mobilidade urbana são inerentes ao serviço de transporte coletivo, influenciando a percepção do trabalhador sobre o trânsito e sua saúde.

A pessoa pode correr perigo dependendo da nossa condução no trânsito. Tem pessoas educadas que aliviam seu dia, aí vem atrás de quem foi estressado com você e coloca a mão no ombro e diz “não liga não”. (Motorista de 37 anos)

É estressante por causa do passageiro enjoado, isso estressa o motorista. Aí no outro dia o passageiro dá sinal para você de novo, aí pergunto “ué”?: aí ele responde “o outro motorista me deixou a pé”; com aquele assunto se torna meu amigo, aí vou conversando aí se torna meu passageiro, ele vai ser seu cliente. (Motorista, de 44 anos)

As pessoas fazem coisas que não devem, jogam o carro em cima de você, normal, né? As vezes tenho dificuldades no trânsito, porque tem outras pessoas irresponsáveis, que não têm a responsabilidade que nós temos, aí bebe, e não têm noção, as pessoas estão displicentes não têm cuidado com a vida, com os pedestres, com o auto de passeio. (Motorista de 51 anos)

O condutor sabe o que ele está fazendo, os motoristas de carro, moto, eles não querem saber, eles querem ser os primeiros, não se preocupam se vão bater, se vão atropelar eles aí; é fácil culpar a gente por qualquer avaria que venha acontecer. (Motorista, de 35 anos)

Eu sou daquele que, se ficar quieto, aí, aquela coisa fica remoendo. Aí, então, é por isso que eu pego e falo “Aí, sai!”. Aí, já estou pronto pra outra. E, pra sair o estresse mesmo, legal, eu tenho que sair de dentro do carro e chegar no ponto final. Sair de dentro do carro, ficar ali uns cinco a sete minutos fora do carro. (Motorista de 49 anos)

Os modos das pessoas, a educação, essas coisas. Tem pessoas aí que são horríveis. Mas, sendo a minha profissão, eu não tenho muito o que falar, porque é a profissão que eu escolhi. Vamos dizer, a pessoa pode estar nervosa, estressada, o que for. Eu tenho que me adaptar a isso, né? Mas só que eu também sou um ser humano. (Motorista de 48 anos)

### **A relação com o tempo influencia o comportamento dos condutores**

A segunda categoria corresponde a como o tempo influencia o comportamento dos condutores.

O trânsito fere, mata, amputa, mas também beneficia. Você chega onde você tem que chegar.



Esses dias eu falei para o cliente: “se acalma, rapaz, se eu chegar, você chega também”. Hoje em dia, você entrar no trânsito de madrugada e sair à noite, sem nenhum arranhão, é um milagre que se repete todos dos dias. (Motorista de 46 anos)

Ninguém respeita ninguém. Ninguém tem educação, e educação no trânsito, se não tem, se tem mesmo, e ninguém respeita, né, avanço de sinal... Às vezes, o sinal amarelo, você está vendo o sinal amarelo lá na frente, e lá o sinal vai fechar, e vai avançar. E muitas vezes, a pessoa no amarelo, o pedestre já vai querer atravessar também. (Motorista de 41 anos)

Eu sinto ódio, dá vontade de você jogar para cima, mas vou segurando ali. Hoje foi um dia, o cara está vendo que eu vou sair, ele corta pela contramão, fica emparelhado comigo. Eu abro mão da preferência para não causar acidente. É nojento, é muita raiva que você passa. (Motorista de 57 anos)

Com o tempo vai mudando o nosso comportamento, vai tendo as sequelas do dia a dia, o estresse, as dores na coluna, as dores no joelho porque força muito, me atinge; também ter que dirigir e cobrar, depois, prestar atenção no trânsito, cuidar do idoso; isso tudo vai acumulando na mente, sem falar dentro de

casa, afeta nossa família, porque às vezes você chega estressado. (Motorista de 43 anos)

Tem gente pra tudo quanto é lado, motorista desgovernado, tudo doido, e a gente tem que se manter sereno porque senão a gente acaba fazendo besteira. Acaba fazendo besteira. Mas o trânsito é muito louco, muito louco. Pra dirigir, tem que ter calma, muita calma e muita paciência nesse trânsito. (Motorista de 45 anos)

A minha tensão chega a ser apreensiva, chega a ser apreensiva. Eu estou ligado a toda hora, porque a toda hora pode acontecer qualquer coisa, [estala os dedos] assim, e você, com um veículo grande, as proporções são maiores, entendeu? Então, dentro do trânsito, eu sou, eu sou muito preocupado. (Motorista de 53 anos)

Tem que ir devagarzinho, devagarzinho, e o carro da frente dele está longe, mas está ele devagarzinho. Se você acende, piscar um farol, buzinar pra ele, manda passar por cima. E aí, a gente segura, liga o alerta pra dizer que o carro está lá na frente, vai lá na frente. Ligo o alerta, eu tento sair dele pra ir embora. (Motorista de 39 anos)

Muito carro, muito carro. Você não consegue... Se você parar ali, você tem que ficar ali parado que tem hora que você não

consegue jogar pro outro lado. Se você, quando jogar a seta pra sair, os carros de passeio não deixam você sair. Então, eu tenho que continuar ali. Quando você consegue sair, eles aceleram o carro pra você não sair. (Motorista de 50 anos)

Se não tiver paciência, faz besteira. Tudo parado, não tem opção! É uma realidade muito difícil. O meu segredo é a paciência. Eu fico contando no dedo: um, dois, três, quatro, cinco. Volta de novo, porque senão você faz besteira. Não vai resolver ficar nervoso, vai ter um infarto ali, não vai adiantar nada. É aquilo: orar e vigiar. (Motorista de 48 anos)

## Discussão

O trabalho do motorista de ônibus, indispensável para a manutenção da rotina urbana (17), merece ser observado de forma mais sensível. Esses profissionais transportam vidas por meio de um serviço de qualidade e, sobretudo, realizado com segurança. Cabe ressaltar a importância tanto do ser humano que desempenha esse trabalho e sua percepção acerca deste quanto a da organização institucional que o emprega e lhe confere (ou deveria) ferramentas necessárias e suficientes para que atinja seu potencial profissional e interpessoal, na convivência com outros indivíduos, com colegas de trabalho ou com usuários dos serviços rodoviários. As relações tecidas no contexto de trabalho podem favorecer o surgimento de sensações de bem-estar e, inversamente, de insatisfação e adoecimento (18).

O cotidiano relacional entre motoristas e clientes é um ponto de tensão diária. O comportamento do condutor é analisado regularmente pelo usuário do transporte que, muitas vezes, não o respeita, agredindo-o com palavras, críticas e destrato, o que impacta o psicológico e o físico do trabalhador. Por sua vez, a satisfação de conduzir, para muitos motoristas, supera as relações negativas e o destrato

dos passageiros (19). Além de ser responsável por vidas que estão dentro do coletivo, o motorista de ônibus é responsável pela máquina que dirige, na visão organizacional. Diante de tantas responsabilidades e da exposição a agentes estressores, o trabalhador pode adoecer psicologicamente, portanto necessita atenção psicológica. Nesse sentido, o controle do estresse (20-25) gerado pela relação interacional entre os usuários do serviço de ônibus e os outros motoristas do mesmo transporte é visto como um aspecto transcendental do autocuidado (26).

Cabe ressaltar que ruídos (27), engarrafamentos, violência urbana, calor excessivo e conflitos com passageiros (28) são alguns exemplos dos contrastes vivenciados diariamente por motoristas de ônibus no Rio de Janeiro. O motorista sente o peso da responsabilidade de conduzir vidas (29) e o da permanência por horas dentro do ônibus, acompanhado, às vezes, da angústia por um problema pessoal ou pela falta de respeito dos usuários.

A relação com o tempo é dramática: a exigência de cumprimento das viagens programadas nem sempre pode ser seguida, pois as vias cada vez mais estão congestionadas. Exige-se uma coisa dos motoristas e passageiros: paciência. Nenhum dia é como o outro, a instabilidade, a surpresa, as variantes do trânsito desgastam a visão sobre a mobilidade urbana. Ainda que seja uma atividade remunerada, movimentar as cidades é tão relevante quanto medicar alguém.

O trânsito é um ambiente de convívio entre pedestres, carros, ônibus, motos e bicicletas que, como um todo, compõem a mobilidade urbana. Nesse contexto de condução de pessoas, os motoristas de ônibus podem sofrer alterações na saúde física e psicológica devido às condições ergonômicas (30), e aos possíveis conflitos interpessoais com clientes ou com outros motoristas. Diante de tantas exposições a agentes estressores, o trabalhador pode adoecer.

O modo de dirigir e a estrutura dos coletivos é, na sua maioria, a mesma mundo afora, e a profissão do motorista de ônibus dá-se no enlace entre as habilidades pessoais e a sociedade; o trabalho é individual, mas a responsabilidade é coletiva. Embora a poluição sonora, as alterações climáticas e a violência urbana sejam aspectos negativos, o motorista se adapta facilmente a essas condições de trabalho (31), deixando-as em segundo plano, já

que seu foco está em prestar o serviço de transportar a população com segurança.

Nas empresas de ônibus, geralmente, há psicólogos que realizam o recrutamento de novos candidatos a motoristas e aos demais cargos da empresa, e um setor médico para a avaliação dos candidatos à contratação, para o recebimento de atestados e para a avaliação dos funcionários, o que inclui os motoristas. Entretanto, o setor não desenvolve medidas para melhorar as condições de trabalho e para analisar a saúde dos profissionais. Pode-se afirmar que a atenção em saúde para esses trabalhadores impactaria positivamente a organização em geral.

Os sintomas gerados em decorrência do trabalho (32) não tratados podem se agravar e comprometer a vida do motorista de ônibus. Exigem-se ações e comportamentos dos trabalhadores dessa área. Contudo, não lhes são oferecidas condições favoráveis de trabalho, o que acaba por gerar mais problemas não só para eles, mas também para as empresas.

Pensar na saúde do trabalhador (33) não deveria ser considerado sinônimo de mais gastos, e sim uma forma de otimizar os serviços rodoviários, o que refletiria em melhores condições para as cidades como um todo.

Outro aspecto que influencia o comportamento no trânsito é a pressa que marca a vida contemporânea. O tempo parece passar com maior velocidade, e a sensação de perder tempo endossa o comportamento maleducado dos condutores. Os motoristas trabalham com uma estimativa de tempo para realizar suas viagens, o qual foi previamente estudado e calculado pelo setor de planejamento da empresa, que leva em consideração o número de ônibus, os horários de maior pico de passageiros e de utilização das vias. Ainda assim, as intercorrências diárias afetam o serviço e as emoções dos motoristas.

Diante do contexto apresentado, foi importante, para este estudo, as contribuições de Merleau-Ponty, que levam a uma compreensão da percepção fundada nos sentidos. Esse teórico vai além do intelectualismo, pois, para ele, a percepção tem uma corporeidade (34). A consciência não é automática; o movimento do sujeito diante do mundo faz esse mundo habitar no ser; a relação é de *coexistência*. O significado das experiências vividas pelos seres humanos para compreender os

contextos sociais, culturais, políticos e históricos em que ocorrem é imprescindível para o estudo dos fenômenos.

Ao perceber o corpo, reconhece-se o simbólico no espaço em que está inserido. O que se aprende está associado ao que se percebe na organização corporal. O corpo físico aprende ao sentir e ao olhar. Desvelando o sentido em Merleau-Ponty (35), pode-se afirmar que o trabalho de dirigir e fazer acontecer a mobilidade urbana é sempre uma condição de possibilidade, e os participantes desta pesquisa mostraram clareza quanto a isso.

As exigências às quais os motoristas de ônibus estão submetidos vão além da empresa (36), do corpo, da mente: perpassam a educação individual. Nos relatos descritos neste artigo, é possível compreender que as afetações dessa vivência são sentidas pela falta de educação dos demais condutores; por exemplo, os veículos maiores devem salvaguardar os menores, exigência muitas vezes ignorada no contexto do deslocamento. Por sua vez, devido à falta de gentileza no contexto do trânsito, os motoristas de ônibus são prejudicados: demoram mais tempo, por exemplo, para retomarem o lugar na pista quando param no ponto para o embarque e desembarque de passageiros. Quem cuida, muitas vezes, não recebe a gentileza de volta.

Pode-se compreender, pelos relatos dos participantes da pesquisa, que é um desafio diário realizar as viagens. Embora seja notória a perda de espaço para outros meios de transportes e os fatores estressores descritos aqui produzam um misto de sensações, emoções e insatisfações (37), a importância do seu trabalho motiva o motorista todos os dias.

Em Merleau-Ponty, tem-se o espaço temporal como articulador das projeções perceptivas (38). Na manifestação do trabalho diário, o motorista de ônibus operacionaliza a tarefa de dirigir e está submetido a inúmeras projeções perceptivas dos clientes, dos demais motoristas e da própria empresa de transporte, justamente pelo tempo não ser uma linha, mas uma rede de intencionalidades.

A significação da vivência de ser motorista de ônibus se pauta no prazer de exercer seu ofício, no ato de olhar para dentro e buscar sua valorização, na constante e inafastável relação com o passageiro (39). As vivências cotidianas impregnam o discurso, e o reflexo de si no espelho é sempre voltado ao outro.



Seu corpo próprio obtém a visão consciente de si enquanto profissional: expressões carregadas de sentido como prazer e orgulho estão além das competências técnicas do dirigir; estão pautadas na experiência diária de cada ato que envolve a prática dentro do ônibus.

A repetição da experiência se transforma em vivência, a qual está para o corpo e para a consciência. A fenomenologia estabelece, a partir de uma análise essencial da consciência, os diferentes modos como as “coisas” são experimentadas (40). Pode-se afirmar, também, que está para uma representação do ser além da consciência; ser no ato da vivência.

## Conclusão

É importante destacar a relevância do trabalho multidisciplinar nas garagens de ônibus, que age como um promotor de saúde para os motoristas: a enfermagem do trabalho pode atuar nas práticas preventivas em saúde, acompanhando as demandas sintomáticas desses profissionais, encaminhando-os para os serviços de atenção primária ou secundária à saúde. Os efeitos posteriores ao dia de trabalho poderiam ser analisados pelos educadores de saúde, como o controle da pressão arterial para elaborar planos de ação que envolvam não somente a Enfermagem, mas também o gerente que lidera os motoristas, a fim de melhorar essa relação, com a valorização dos profissionais e o aumento dos benefícios, mais do que as cobranças. Essas possibilidades poderiam evitar acidentes e ausências no trabalho. O enfermeiro no contexto organizacional é o profissional que indicaria a condição de saúde do motorista antes de ele desenvolver uma doença crônica. Enquanto a Psicologia, em consonância com tais práticas preventivas, poderia intervir na significação das demandas psíquicas e oferecer uma escuta qualificada e sensibilizada.

A partir dos relatos nas entrevistas, compreende-se que a profissão de motorista de ônibus gera impactos na saúde do condutor, e os comportamentos dos usuários e dos demais motoristas influenciam o psicológico desse trabalhador. O fator humano necessita de atenção, pois o corpo é parte do movimento, e o mundo é acessado por meio dele.

Dessa forma, o ser é, por ele mesmo, veículo de percepção, de sensação, de emoção, inserido no mundo da vida. Conduzir pessoas diariamente e

lidar com o trânsito, na maioria das vezes caótico, requer, além de habilidades técnicas, o compromisso com cada vida que utiliza esse serviço. Desvela-se, a partir das falas dos participantes deste estudo, o *não espaço*. Assim, a negativa de um trânsito gentil interfere, diretamente, no fazer do motorista de ônibus.

## Apoio financeiro

Pesquisa financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Rio de Janeiro, Brasil.

## Referências

- (1) Bathija GV, Bant DD, Itagimath SR, Godbole LLM, Nekar MS, Mahesh DK et al. A study on stress among government city bus drivers in Hubli. *Inter J Bio Res.* 2014;5(2):102-4. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.7439/ijbr.v5i2.503>
- (2) Silva MA, Teixeira ER, Pereira ER, Silva RMCRA, RochaRCN, PereiraRSOV. Saúde e comodidade e cuidado de si: concepção dos profissionais de enfermagem. *Rev Bras Enferm.* 2019;72(1):159-65. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1590/0034-7167-2018-0066>
- (3) Chang JC. Changing roles and cognitive dissonance of the guided tour bus drivers in Taiwan. *JTHM.* 2017;5(2):12-22. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.15640/jthm.v5n2a2>
- (4) Alcantara VCG, Silva RMCRA, Pereira ER, Silva MA. A qualidade de vida para motoristas de ônibus: entre a saúde e o trabalho. *Rev Port Enferm Saúde Mental.* 2016;(spe 4):101-6. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.19131/rpesm.0148>
- (5) Souza LPS, Silva Souza JJ, Silva CSO, Pinto IS. Prevalência e fatores associados à hipertensão em trabalhadores do transporte coletivo urbano no Brasil. *Rev Bras Med Trab.* 2017;15(1):80-7. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.5327/Z1679443520177023>
- (6) Balaji R, Rajasegaran R, John NA, Venkatappa US. Hearing impairment and high blood pressure among bus drivers in puducherry. *J Clin Diagn Res.* 2016;10(2):CC08-10. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.7860/JCDR/2016/17361.7199>
- (7) Estember RD, Huang CJ. Essential occupational risk and health interventions for taiwan's bus drivers. Em: 6th International Conference on Industrial Engineering and Applications. Tokyo: ICIEA; 2019 April 26-29; p. 273-7. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1109/iea.2019.8714964>
- (8) Koohpaei AR, Khandan M. Assessment of mental health status and its effective components among professional urban bus drivers in Qom Province, Iran, in 2014. *JOHE, Winter.* 2015;4(1):34-42. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.18869/acadpub.johe.4.1.34>

- (9) Wu X, Zhang H, Xiao W, Ning P, Schwebel DC, Hu G. Are bus company regulations associated with crash risk? Findings from a retrospective survey in four chinese cities. *Int J Environ Res Public Health*. 2019;16(8):1342. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.3390/ijerph16081342>
- (10) Cantillo V, Garcés P, Márquez L. Factors influencing the occurrence of traffic accidents in urban roads: A combined GIS-Empirical Bayesian approach. *Dyna*. 2016;83(195):21-8. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.15446/dyna.v83n195.47229>
- (11) Alonso F, Esteban C, Sanmartín J, Useche SA. Reported prevalence of health conditions that affect drivers. *Cogent Medicine*. 2017;4:1303920. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.1080/2331205X.2017.1303920>
- (12) Medeiros SEG, Aquino J M de, Frazão IS, Monteiro EMLM, Andrade MS, Terra MG, Gomes BMR. Stress and stressors in bus drivers. *Rev Enf Ref*. 2017;ser IV(14):101-10. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.12707/RIV17017>
- (13) Minayo, MC. Pesquisa social: teoria, método e criatividade. Rio de Janeiro: Vozes; 2016.
- (14) Silva DM, Silva RMCRA, Pereira ER, Ferreira HC, Alcântara VCG. A percepção de corpo por pessoas com doença renal crônica: um estudo fenomenológico. *REME Rev Min Enferm*. 2017;21:e-1051. Disponível em: DOI: <http://www.doi.org/10.5935/1415-2762.20170061>
- (15) Giorgi A. Difficulties encountered in the application of the phenomenological method in the social sciences. *Anál Psicol*. 2006;24(3):353-61. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/pdf/aps/v24n3/v24n3a09.pdf>
- (16) Hilckner SH, Beck ARM, Tanaka EZ, Dini AP. Percepções de irmãos de crianças hospitalizadas por doença crônica. *Rev Referência*. 2019;ser IV(20):77-86. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.12707/RIV18074>
- (17) Loui-Martínod N, Chanut-Guieu C, Kornig C, Méhaut P. "A plus Dans le Bus": Work-related stress among French bus drivers. *SAGE Open*. 2016;1-14. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.1177/2158244016629393>
- (18) Useche S, Alonso F, Cendales B, Autukevičiūtė R, Serge A. Burnout, Job strain and road accidents in the field of public transportation: The case of city bus drivers. *J Environ Occup Sci*. 2017;6(1):1-7. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.5455/jeos.20170202074636>
- (19) Quirino GS, Villemor-Amaral AE. Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Rev Psicol Saúde*. 2015;7(2):125-32. Disponível em: <https://bit.ly/2QaMMBC>
- (20) Matias CA, Sales MM. Malabarismo no Trânsito: o trabalho do motorista do transporte coletivo em dupla função. *Pretextos*. 2017;2(4):157-74. Disponível em: <https://bit.ly/2IGIQ7v>
- (21) Morshidi NAA, Norafneza N. Investigating occupational stress among bus drivers in Universiti Teknologi Malaysia, Johor. Em: 7th Conference on Emerging Energy and Process Technology. Johor Bahru: CONCEPT 2018;2019. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1051/e3sconf/20199003003>
- (22) Useche SA, Montoro L, Alonso F, Pastor JC. Psychosocial work factors, job stress and strain at the wheel: validation of the Copenhagen Psychosocial Questionnaire (COPSOQ) in Professional Drivers. *Front Psychol*. 2019;10:1531. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.01531>
- (23) Useche SA, Cendales B, Montoro L, Esteban C. Work stress and health problems of professional drivers: a hazardous formula for their safety outcomes. *Peer J*. 2018;6:e6249. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.7717/peerj.6249>
- (24) Taklikar CS. Occupational stress and its associated health disorders among bus drivers. *Int J Community Med Public Health*. 2016;3(1):208-11. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.18203/2394-6040.ijcmph20151564>
- (25) Gharagozlou F, Mazloui A, Saraji GN, Nahvi A., Ashouri M, Mozaffari, H. Correlation between driver subjective fatigue and bus lateral position in a driving simulator. *Electron physician*. 2015;7(4):1196-204. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.14661/2015.1196-1204>
- (26) Orozco-Solis MG, Colunga-Rodríguez C, Preciado-Serrano ML, Ángel-González M, Vázquez-Colunga JC, Colunga-Rodríguez BA. Representación del autocuidado de la salud en el trabajo de conductores de autobús urbano de Guadalajara, México. *Cad. Saúde. Pública*. 2017;33(3):e00139815. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1590/0102-311X00139815>
- (27) Silva LA, Batista MHJ, Nunes TS, Pelazza BB, Robazzi MLCC, Maia LG et al. Características ocupacionais e qualidade de vida de motoristas de ônibus. *J Health NPEPS*. 2016;1(1):53-67. Disponível em: <https://bit.ly/2QbKmmf>
- (28) Useche S, Gómez V, Cendales B, Alonso F. Working conditions, job strain, and traffic safety among three groups of public transport drivers. *Saf Health Work*. 2018;9(4):454-61. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2018.01.003>
- (29) Zhang Z, Zhang X, Ji N, Lin S, Wang K, Ma T et al. A study on the differences in driving skills of chinese bus and taxi drivers. *J Adv Transp*. 2019;1-9. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.1155/2019/8675318>
- (30) Ismail AR, Abdullah SNA, Abdullah AA, Deros BM. A descriptive analysis of factors contributing to bus drivers' performances while driving: a case study in Malaysia. *Int J Automot Mech Eng*. 2015;11(1):2430-7. Disponível em: DOI:

<https://doi.org/10.15282/ijame.11.2015.23.0204>

(31) Romańska-Zapała A, Kowalska-Koczwara A, Korchut A, Stypuła K. Psychomotor conditions of bus drivers subjected to noise and vibration in the working environment. Em: MATEC Web of Conferences 107. Trstená: EDP Sciences; 2017. 0023. Disponível em: <https://bit.ly/33kKRzx>

(32) Simões MRL, Assunção AA, Medeiros AM. Dor musculoesquelética em motoristas e cobradores de ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte, Brasil. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2018;23(5):1363-74. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.1590/1413-81232018235.13542016>

(33) Bendassolli P, Sobol LAP. *Clínicas do trabalho: novas perspectivas para compreensão do trabalho na atualidade*. São Paulo: Atlas; 2011.

(34) Merleau-Ponty M. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes; 2015.

(35) Carvalho PAL, Malhado SCB, Constâncio TOS, Ribeiro IJS, Boery RNSO, Sena ELS. Human care in light of Merleau-Ponty's phenomenology. *Texto Contexto Enferm*. 2019;28:e20170249. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1590/1980-265x-tce-2017-0249>

(36) Silveira LS, Abreu CC, Santos EM. Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal-RN. *Psicol Cienc Prof*. 2014;34(1):158-79. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1590/S1414-98932014000100012>

(37) Zamboni J, Barros MEB. Paradoxo da corporatividade: o motorista de ônibus como corpo coletivo. *Psicol USP*. 2016;27(2):332-40. Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1590/0103-656420150027>

(38) Silva CAF. Merleau-Ponty, percepção e arte. *Princípios*. 2017;24(43):267-75. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.21680/1983-2109.2017v24n43ID10983>

(39) Assunção AA, Medeiros AM. Violência a motoristas e cobradores de ônibus metropolitanos, Brasil. *Rev Saúde Pública*. 2015;49(11). Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.1590/S0034-8910.2015049005380>

(40) Fuentes PM, Hernández MCR, Santasilia S, Fuentes, FM. The body as constitutive element phenomenology and psychoanalysis on our view of ourselves and others. *Life Sci Soc Policy*. 2017;13(6). Disponível em: DOI: <http://doi.org/10.1186/s40504-017-0051-0>