



08, 09, 10 e 11 de novembro de 2022
ISSN 2177-3866

OS SENTIDOS DO TRABALHO PARA MOTORISTAS DE UMA EMPRESA DE ÔNIBUS URBANO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

GELSON FERREIRA DE SANTANA

FGV EBAPE - ESCOLA BRASILEIRA DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DE EMPRESAS

LUCIA BARBOSA DE OLIVEIRA

ESCOLA BRASILEIRA DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DE EMPRESAS (EBAPE)

Agradecimento à orgão de fomento:

-

OS SENTIDOS DO TRABALHO PARA MOTORISTAS DE UMA EMPRESA DE ÔNIBUS URBANO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

1 INTRODUÇÃO

A profissão de motorista de ônibus urbano envolve desafios diários. Esses motoristas dirigem veículos muitas vezes malconservados, expostos ao calor e a condições ergonômicas inadequadas, num trânsito frequentemente caótico. Além disso, precisam lidar diretamente com passageiros, fazendo com que essa atividade seja estressante e desgastante (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006; MATOS; MORAES; PEREIRA, 2015; NASCIMENTO et al., 2015). Ao mesmo tempo, dirigir pode ser percebida como uma atividade prazerosa e, com seu trabalho, o motorista de ônibus presta um serviço para a comunidade (ALCÂNTARA et al., 2016; NASCIMENTO et al., 2015; SILVEIRA; ABREU; SANTOS, 2014).

Dadas as peculiaridades desta atividade, levanta-se a questão do sentido que motoristas de ônibus atribuem ao seu trabalho. Na literatura sobre o tema, é possível encontrar diferentes conceituações e abordagens, envolvendo a interrelação pessoa-ambiente (BENDASSOLLI; GODIN, 2014; COUTINHO, 2009; NEVES et al., 2018; SPINELLI-DE-SÁ; LEMOS, 2017; TOLFO; PICCININI, 2007). Para o presente estudo, o sentido do trabalho é definido como uma construção sócio-histórica, produzida pelo sujeito a partir de suas vivências e experiências cotidianas (COUTINHO, 2009; TOLFO; PICCININI, 2007).

Desta forma, o presente estudo teve por objetivo analisar o sentido do trabalho para motoristas de ônibus de grandes cidades. Para o alcance desses objetivos, optou-se por uma abordagem qualitativa e exploratória, com 22 motoristas de ônibus de uma empresa de transporte de passageiros do município do Rio de Janeiro. Na seleção dos sujeitos, foram escolhidos homens e, com o intuito de ampliar a diversidade de perspectivas, buscou-se motoristas mais jovens e que começaram relativamente cedo na profissão e motoristas maduros que ingressaram na profissão após outras experiências de trabalho.

A realização desse estudo com motoristas de ônibus urbano busca preencher uma lacuna existente na produção acadêmica brasileira sobre o tema. Segundo Spinelli-de-Sá e Lemos (2017, p. 1), “parte significativa dos trabalhos investiga o sentido do trabalho para profissões menos convencionais, havendo poucos estudos voltados para o entendimento do tema sob o ponto de vista de categorias profissionais tradicionais, o que indica um campo de pesquisa a ser explorado no Brasil”.

Além disso, observa-se um viés para profissões de maior status social, tais como executivos (CODA; FONSECA, 2004), professores do ensino superior (IRIGARAY et al., 2019) e gerentes de banco (SILVA et al., 2019). Cabe ainda destacar a crescente produção acadêmica em torno de motoristas de aplicativos (e.g. ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; VACLAVIK; PITHAN, 2018), em detrimento do trabalho mais tradicional dos motoristas de ônibus, que também prestam um serviço importante no contexto da mobilidade nas grandes cidades.

De uma perspectiva aplicada, espera-se que o conhecimento a respeito das perspectivas e dificuldades enfrentadas por motoristas em relação ao trabalho que realizam ofereça subsídios às empresas de transporte urbano de passageiros, viabilizando ajustes na gestão desses trabalhadores – com benefícios para os próprios motoristas, para as organizações e contribuindo para a segurança de passageiros, pedestres e outros motoristas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O trabalho do motorista de ônibus

O trabalho do motorista de ônibus urbano é permeado de desafios. Pesquisadores de diferentes campos do conhecimento têm buscado analisar os problemas enfrentados por esses trabalhadores em seu dia a dia. Uma ampla revisão da literatura internacional conduzida por Tse, Flin e Mearns (2006) apontou um conjunto de estressores associados ao trabalho do motorista de ônibus, divididos aspectos relacionados ao ambiente, ao desenho do trabalho e às demandas da organização. Os autores também identificaram um conjunto de consequências negativas, incluindo problemas físicos, mentais, comportamentais, além de impactos negativos para a organização (TSE; FLIN; MEARNS, 2006).

Estudo recente conduzido com motoristas de ônibus urbano em Taiwan mostrou que a sobrecarga de trabalho (*role overload*) e a falta de suporte por parte da organização são os fatores que mais influenciam a exaustão emocional desses trabalhadores (CHEN; HSU, 2020). O conflito entre vida profissional e vida pessoal também é um aspecto que parece influenciá-los negativamente (CHEN; HSU, 2020; LANNON; ERHOFSTADT, 2016).

No Brasil, o tema também tem atraído a atenção de pesquisadores. O estudo de Nascimento et al. (2015), com motoristas de ônibus do município do Rio de Janeiro, mostrou que as condições de trabalho e a relação com os passageiros são causadores de estresse. De forma análoga, a pesquisa de Matos, Moraes e Pereira (2015), com motoristas de ônibus de Belo Horizonte (MG), apontou como causas de estresse, por ordem de importância, o trânsito lento, o grande número de veículos em circulação, o pouco tempo para realização das viagens e a relação conflituosa com os passageiros.

Silveira, Abreu e Santos (2014) pesquisaram motoristas de Natal (RN) e os seguintes aspectos emergiram como problemáticos: trânsito, tempo de viagem, condições das ruas, manutenção do veículo, ambiente físico e relação com a supervisão. A pesquisa também mostrou que essa realidade impacta tanto a vida pessoal desses profissionais quanto a qualidade do serviço prestado. Por outro lado, o prazer de dirigir e a relação com colegas de trabalho foram fatores que influenciam positivamente sua experiência de trabalho (SILVEIRA; ABREU; SANTOS, 2014). Os motoristas pesquisados por Nascimento et al. (2015) também relataram algum grau de satisfação pessoal com o trabalho que realizam, a despeito do elevado nível de estresse.

Em seu estudo, também com motoristas de ônibus do Rio de Janeiro, Alcântara et al. (2016) identificaram que a saúde e a qualidade de vida dos motoristas são afetadas pelas condições de trabalho – comportamento dos clientes, condições ergonômicas –, mas que os mesmos também percebem aspectos positivos, como fazer um trabalho que gostam e prestar um serviço considerado importante. Por fim, a família também emergiu como relevante, na medida em que oferecem o suporte para os desafios que enfrentam no trabalho.

Battiston, Cruz e Hoffmann (2006, p. 341) realizaram uma pesquisa com objetivo de analisar as condições de trabalho e saúde de motoristas de ônibus de Florianópolis. O estudo contou com a participação de 21 motoristas e os resultados mostraram que os mesmos estão sujeitos a desgastes tanto físicos quanto mentais. O trânsito foi um dos fatores geradores de dificuldades, incluindo “pistas malconservadas, engarrafamentos, pontos de embarque e desembarque mal localizados, outros veículos e aspectos normativos do trânsito”. Além disso, a vigilância exercida tanto por passageiros quanto pelos supervisores da empresa foi destacada como geradora de pressão psicológica, assim como a responsabilidade pela segurança dos passageiros e pela integridade do próprio ônibus.

O estudo de Oliveira e Pinheiro (2007) teve o objetivo de investigar indicadores associados ao envolvimento de motoristas de ônibus urbanos em acidentes de trânsito.

Participaram da pesquisa 457 motoristas de três empresas do transporte público de passageiros da cidade de Natal (RN). Desses, 55% relataram ter se envolvido em acidentes de trânsito nos últimos cinco anos. Entre os fatores associados ao envolvimento em acidentes pode-se destacar a realização de horas extras, reclamações de passageiros, pressão de tempo, sono e problemas familiares.

A realidade retratada nesses estudos evidencia a questão do sentido que motoristas de ônibus urbano atribuem ao seu trabalho. A revisão da literatura sobre o tema, apresentada a seguir, apontou essa lacuna que buscamos preencher com o presente estudo.

2.2 Os sentidos do trabalho

Os estudos sobre os sentidos do trabalho mostram que o conceito é multidisciplinar e tem sido pesquisado a partir de diferentes lentes, gerando perspectivas diversas. Conforme destacam Andrade, Tolfo e Dellagnelo (2012, p. 202), “os fenômenos significados e sentidos do trabalho são multifacetados, constituídos de diversas variáveis pessoais e sociais, as quais são investigadas por autores de diferentes áreas e em diferentes países”.

Nesse sentido, cumpre apontar que sentido e significado do trabalho são conceitos correlatos, porém distintos. Ainda segundo os autores, “os significados do trabalho podem ser entendidos como construídos coletivamente em determinado contexto histórico, econômico e social, e os sentidos são caracterizados por ser uma produção pessoal em função da apreensão individual dos significados coletivos, a partir de experiências concretas” (ANDRADE; TOLFO; DELLAGNELO, 2012, p. 203).

Uma das mais importantes pesquisas sobre o tema foi conduzida pelo grupo de pesquisas MOW (*Meaning of Working International Research Team*), na década de 1980, envolvendo trabalhadores de oito países (MOW, 1987). O modelo proposto por esses pesquisadores engloba três dimensões: centralidade do trabalho, normas sociais do trabalho e valores do trabalho.

A centralidade do trabalho é definida como a importância do trabalho na vida do indivíduo em um dado momento de sua história pessoal (BENDASSOLI; BORGES-ANDRADE, 2011; MOW, 1987). Bastos, Pinho e Costa (1995) destacam, ainda, que a centralidade do trabalho significa o grau de importância do trabalho na vida de um indivíduo, independentemente das razões pelas quais o mesmo atribui tal importância. Na pesquisa do MOW, foi mensurado o grau absoluto em que a pessoa julgava o trabalho importante em sua vida e a importância relativa do trabalho em relação a outros domínios da existência – lazer, comunidade, religião e família. Segundo os resultados, o trabalho encontra-se em segundo lugar em termos de importância, depois da família e à frente do lazer (BENDASSOLI; BORGES-ANDRADE, 2011; MOW, 1987).

No modelo do MOW, as normas sociais do trabalho envolvem dois tipos de orientações: trabalho como obrigação e como direito. Em outras palavras, dizem respeito ao que as pessoas acreditam que devem receber e o que devem oferecer ao trabalhar (BENDASSOLI; BORGES-ANDRADE, 2011; MOW, 1987). A terceira dimensão do modelo envolve os valores do trabalho, ou mais especificamente, os resultados valorizados do trabalho ou o que a pessoa gostaria de realizar ou obter ao trabalhar.

Baseados neste modelo, Kubo e Gouvêa (2012, p. 553) conduziram uma pesquisa com trabalhadores brasileiros e encontraram diferenças em relação aos resultados do estudo original. Além disso, concluíram que “o significado do trabalho se reflete, na ordem, na centralidade do trabalho, nos objetivos e resultados valorizados e, por último, nas normas sociais”. Com base na mesma amostra do estudo anterior, Kubo, Gouvêa e Mantovani (2013) identificaram uma maior centralidade do trabalho entre as mulheres.

O modelo proposto por Morin (2001) também tem influenciado pesquisadores brasileiros, conforme destacam Ferraz e Fernandes (2019). Segundo a autora, para que o trabalho tenha sentido é necessário que o mesmo seja realizado de forma eficiente e leve a um resultado; que seja intrinsecamente satisfatório; moralmente aceitável; uma fonte de experiências de relações humanas satisfatórias; garanta a segurança e a autonomia; e mantenha o trabalhador ocupado (MORIN, 2001). Ainda segundo Morin (2001), esses fatores contribuem para a qualidade de vida do trabalhador e para a eficiência organizacional.

A partir do modelo de Morin (2001), Morin, Tonelli e Pliopas (2007) pesquisaram jovens executivos brasileiros e classificaram os sentidos atribuídos ao trabalho em três dimensões: individual, organizacional e social. Na dimensão individual, os valores são de natureza pessoal, como a satisfação, autonomia e sobrevivência, aprendizagem e crescimento, além da própria identidade. Na dimensão organizacional, que envolve a relação da pessoa com a organização, destaca-se a utilidade do trabalho realizado, os relacionamentos e o reconhecimento. Por fim, na dimensão social emergiram a contribuição do indivíduo para a sociedade e o trabalho percebido como ético e moralmente aceitável.

Com base nas três dimensões propostas por Morin, Tonelli e Pliopas (2007), Mato et al. (2017) realizaram estudo sobre os sentidos do trabalho da perspectiva de garis. Os resultados mostraram que, na dimensão individual, o trabalho que faz sentido é coerente com os valores e crenças desses trabalhadores. Com relação à dimensão organizacional, um trabalho com sentido a aquele que é valorizado pela empresa ou pelo grupo. Por fim, sobre a dimensão social do trabalho, os resultados mostraram que um trabalho com sentido é aquele que contribui para o desenvolvimento social (MATO et al., 2017).

3 PERCURSO METODOLÓGICO

A presente pesquisa, de natureza qualitativa e exploratória, foi realizada com motoristas de ônibus urbano de uma empresa do município do Rio de Janeiro. A empresa conta com 203 motoristas, dos quais apenas nove são mulheres (4%). Desta forma, decidiu-se conduzir a pesquisa com motoristas homens. Com relação à idade, esses motoristas têm em média 46,4 anos, sendo que o mais jovem tem 27 e o mais velho, 71 anos.

Tendo em vista essa grande dispersão etária e com o intuito de ampliar a diversidade de perspectivas, na seleção dos sujeitos buscou-se motoristas mais jovens e que começaram relativamente cedo na profissão e motoristas maduros que se tornaram motoristas após outras experiências de trabalho. Participaram do estudo 22 motoristas, divididos em dois grupos de 11. O primeiro engloba os “motoristas maduros”, com idades entre 45 e 63 anos, e que tiveram diversas outras experiências de trabalho antes de se tornarem motoristas. O segundo grupo de “motoristas jovens” inclui aqueles com idades entre 27 e 39 anos e que começaram na profissão relativamente cedo em sua trajetória.

Após autorização obtida com a diretoria da empresa, os motoristas foram convidados a participar da pesquisa. A coleta de dados foi feita por meio de entrevistas pessoais conduzidas com apoio de um roteiro semiestruturado. Ao longo das entrevistas, buscou-se conhecer a trajetória de vida dos participantes, incluindo sua origem social, percurso educacional e trajetória profissional. O Quadro 1 mostra o perfil dos participantes.

Todas as entrevistas foram gravadas, com a devida autorização dos participantes, e posteriormente transcritas. Os dados foram analisados por meio de análise de conteúdo, com apoio do software Atlas.ti. (PRIOR, 2014; SCHREIER, 2014). As categorias foram criadas a *posteriori*, a partir da leitura das transcrições e com o suporte teórico da literatura sobre sentido do trabalho.

Quadro 1 – Perfil dos participantes

N	Idade	Idade em que começou como motorista	Anos de experiência como motorista	Escolaridade (etapa mais alta concluída)	Estado civil	Filhos
Grupo 1 – Motoristas “maduros”						
E1	45	42	3	Ensino fundamental	Divorciado	2
E2	62	53	9	Ensino fundamental	Casado	2
E3	56	49	7	Ensino médio	Casado	2
E4	58	48	10	Ensino fundamental	Casado	3
E5	55	46	9	Ensino médio	Casado	2
E6	49	44	5	Ensino fundamental	Separado	4
E7	49	44	5	Ensino médio	Casado	4
E8	56	42	14	Ensino fundamental	Casado	2
E9	49	44	5	Ensino médio	Casado	2
E10	63	34	29	Ensino fundamental	Divorciado	2
E11	57	49	8	Ensino fundamental	Casado	5
Grupo 2 – Motoristas “jovens”						
E12	32	27	5	Ensino fundamental	Casado	2
E13	39	27	12	Ensino médio	Casado	3
E14	38	26	12	Ensino médio	Casado	2
E15	34	22	12	Ensino médio	Casado	2
E16	37	26	11	Ensino médio	Casado	1
E17	39	25	14	Ensino médio	Casado	3
E18	36	25	11	Ensino médio	Solteiro	2
E18	37	24	13	Ensino médio	Casado	1
E20	30	24	6	Ensino médio	Casado	2
E21	27	22	5	Graduação	Solteiro	0
E22	35	23	12	Ensino médio	Solteiro	2

Fonte: Elaborado pelos autores.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Com base nas evidências que emergiram das falas dos participantes, a análise dos resultados foi estruturada em três seções. A primeira aborda os motivos pelos quais os entrevistados escolheram a profissão de motorista de ônibus. A segunda trata da centralidade do trabalho, conforme proposto pelo grupo de pesquisa MOW (1987). Na terceira e última seção são discutidos os sentidos do trabalho para os participantes, tendo como suporte teórico as dimensões individual, organizacional e social propostas por Morin, Tonelli e Pliopas (2007).

4.1 A escolha da profissão de motorista

Com relação à escolha da profissão de motorista, a análise das entrevistas permitiu a identificação de dois perfis bem definidos, encontrado tanto entre os motoristas maduros quanto entre os mais jovens. O primeiro engloba os que escolheram essa profissão porque gostavam de dirigir ou, em alguns casos, porque tinham o sonho de se tornar motoristas de ônibus.

Sempre foi o meu sonho, os colegas até me zoaram que eu falava que meu sonho era ser motorista de ônibus: “Pô, tu é maluco”. Só que não é nada disso, se você souber trabalhar cara, não tem problema nenhum, é tranquilo. (E8)

Achava muito bacana ser motorista de ônibus, sempre admirava motorista de ônibus. [...] Eu tive três sonhos na minha vida. O maior sonho mesmo era ir pro quartel. Quando eu realizei esse sonho, falei assim “agora tenho que tirar habilitação!”. Consegui e depois fui motorista de ônibus. (E10)

Sempre via os caras passando com ônibus, e eu falei, “ainda vou dirigir um bicho desse daí.” Eu falei, “ainda vou aprender a dirigir”. Eu tinha a maior vontade de aprender a dirigir um carro grande. [...] Tem uma hora ou outra que você está cansado, está estressado, porque isso aí faz parte, mas eu particularmente gosto muito de dirigir e tenho uma certa facilidade para lidar com o público. (E12)

Desde a infância, eu brincava de... eu e meu outro irmão que é rodoviário também, ficava igual uns dois retardados em casa, com um pedaço de tubo de manteiga, fingindo que estava dirigindo... Era uma coisa muito engraçada. Hoje, graças à Deus, tanto eu quanto ele somos rodoviários e estamos aí até hoje. (E15)

Aí eu falei assim “é isso que eu quero, é isso que eu gosto”. Passava os ônibus na rua e eu ficava doido vendo aqueles ônibus novos. Eu sabia marca, modelo, eu sabia tudo sobre aquele negócio. Aí eu falei “quando eu crescer vou ser motorista de ônibus”. (E18)

Porque eu gosto de dirigir, me amarro em dirigir, é muito bom. [...] É muito legal você levar as pessoas, são pessoas que você está levando ali, famílias, gente com sonhos. (E21)

Um dos participantes, do grupo dos maduros, escolheu ser motorista de ônibus – depois de diversas outras experiências – em função da liberdade de trabalhar “na rua” e não “preso em um escritório”, combinada com uma remuneração considerada atraente.

Porque eu não gosto de trabalhar preso. Desde que eu fui vendedor, fui pagodeiro, fui vendedor, sempre na rua, solto, aí eu fiquei pensando em uma profissão dessa para ganhar um salariozinho legal, e que eu pudesse ficar à vontade. (E5)

Outro participante, também do grupo dos maduros, que antes havia sido dono de pequenos negócios, decidiu tornar-se motorista em função da jornada de trabalho mais previsível e também em função da boa remuneração.

Porque dentro do comércio você fica preso, é natal, ano novo, tudo eu tinha que estar ali, porque se você fecha as portas você não faz dinheiro pra pagar as contas no dia seguinte. Então, praticamente esses meus dois últimos filhos eu não vi crescer, só no trabalho. [...] E hoje eu vejo

eles crescendo. E antes eles pediam alguma coisa e você tinha que tirar de uma conta que tu ia pagar. [...] Hoje eu trabalho e tá lá as contas, se eu falar que devo alguma coisa eu estaria mentindo, não devo nada. (E6)

Por outro lado, há um grupo que não parece ter “escolhido” essa profissão, mas chegou à mesma por diferentes caminhos. Alguns em função da indicação de parentes ou amigos, outros porque tiveram acesso a uma oportunidade de trabalho em empresa de ônibus. Em outras palavras, vários participantes se tornaram motoristas não exatamente por uma escolha, mas porque se viram diante de uma oportunidade ou porque foram estimulados por pessoas próximas que já faziam parte desse universo. Em ambos os casos, cabe destacar que a “porta de entrada” nessas empresas se dá predominantemente como cobrador. A oportunidade de trabalho como motorista tipicamente ocorre mais à frente e representa um avanço em termos de status e remuneração.

Então foi quando um vizinho nosso lá, [...]ex-funcionário da Transmil, perguntou pra mim se eu tinha vontade de trabalhar de cobrador, falei: “Pô, agora cara!”. “Tem todos os documentos?”. “Tenho”. Aí ele me trouxe, me indicou aqui. (E1)

Porque um colega meu ficou falando comigo: “cara, vai pro ônibus que tu vai ganhar mais, é melhor.” (E9)

Meu tio trabalhava em outra empresa do dono, do mesmo dono, que era a antiga Transmil. Aí, meu tio falou com ele que eu tinha acabado de sair de quartel, estava precisando trabalhar e tal, e aí ele arrumou pra mim vaga dentro do grupo da empresa. (E19)

Até pela falta de emprego, né, porque eu lembro: “Pô, vou virar motorista de ônibus, porque eu lembro que nessa época a única coisa que tinha emprego era motorista de ônibus e trabalhar em supermercado. (E13)

Eu estava desempregado, passei na porta e estava tendo vaga. (E4)

Em síntese, quando perguntados sobre o motivo pelo qual escolheram a profissão de motorista de ônibus, é possível identificar aqueles que efetivamente escolheram essa ocupação e aqueles que se tornaram motorista porque se viram diante de uma oportunidade ou porque foram estimulados por pessoas próximas que já faziam parte desse universo. O Quadro 2 sintetiza esses resultados.

Quadro 2 – A escolha da profissão de motorista de ônibus

Razão	Motoristas Maduros	Motoristas Jovens
OPÇÃO		
▪ Era seu sonho	E8, E10	E12, E15, E18
▪ Prazer em dirigir	E2, E3	E20, E21
▪ Pelo salário	-	E17
▪ Equilíbrio vida pessoal e profissional + salário	E6	-
▪ Liberdade + salário	E5	-
OPORTUNIDADE		
▪ Indicação de amigos e/ou familiares	E9, E1	E14, E16, E19
▪ Oportunidade do momento	E4, E7, E11	E13, E22

Fonte: Elaborado pelos autores.

4.2 Centralidade do trabalho

Outro aspecto que emergiu das entrevistas refere-se à centralidade do trabalho na vida desses motoristas. Em seus relatos, observou-se que a família, o trabalho e a saúde são considerados os aspectos mais importantes em suas vidas. Para a maioria, a família vem em primeiro lugar e o trabalho em segundo.

A minha família, a minha família é tudo, minha esposa principalmente, que me aturou, eu estou com ela há 30 anos. [...] Ela sofreu muito comigo, porque eu fui usuário de droga e a pessoa dependente química é uma tristeza. (E4)

A mais importante, eu acho que é a família. Família é tudo. (E21)

Para outros, o trabalho aparece em primeiro lugar.

A primeira coisa mais importante na minha vida atualmente, hoje, é meu trabalho, é meu trabalho. [...] Então, hoje, a coisa mais importante da minha vida é o trabalho, não seria outra coisa não. (E1)

Já pensou se a gente ficasse sem fazer nada? Eu não conseguiria. O meu corpo não aguenta, tá entendendo? Eu trabalho desde os 10 anos. Às vezes, eu fico um dia em casa e fico agoniado. (E7)

Eu nunca aprendi a fazer outras coisas a não ser trabalhar! (E19)

Também é importante destacar que a centralidade do trabalho decorre, em grande medida, da possibilidade de prover o sustento de suas famílias. Considerando-se que os participantes são homens, esse aspecto parece consistente com os papéis de gênero ainda predominantes em nossa sociedade, segundo os quais os homens se veem como provedores (CHIES, 2010).

O trabalho, na minha vida? É muito importante, porque é do trabalho que a gente leva nossa, nossa... nosso alimento pra casa, entendeu? [...] Primeiro minha família, depois meu trabalho. E você tem uma família que tu tem que sustentar, então você não pode ficar sem o trabalho. (E3)

Os resultados encontrados corroboram a pesquisa do grupo MOW (1987), cujas questões mensuravam a centralidade absoluta – ou o quanto a pessoa julgava o trabalho importante em sua vida – e a centralidade relativa, ou o peso relativo do trabalho em relação a outras esferas da vida, tais como a família, o lazer, a comunidade e a religião. Em ambas as pesquisas foi possível verificar que o trabalho tem alta centralidade absoluta e relativa, ficando em segundo lugar termos de importância, depois da família e à frente do lazer.

4.3 Sentidos do trabalho

Na análise das entrevistas, foi possível identificar um alinhamento entre as falas dos participantes e o modelo proposto por Morin, Tonelli e Pliopas (2007). Segundo as autoras, os sentidos do trabalho podem ser agrupados em fatores individuais, organizacionais e sociais.

Na dimensão individual, observou-se que o trabalho tem sentido porque confere aos participantes autonomia financeira e os permite prover o sustento de suas famílias, conforme discutido anteriormente. Com relação a este aspecto, muitos participantes destacaram a remuneração como um aspecto positivo do trabalho, considerada relativamente alta para o nível educacional exigido. Nesse sentido, cabe destacar que todos os participantes são de estratos socioeconômicos inferiores e muitos precisaram interromper os estudos para trabalhar e contribuir com o sustento de suas famílias.

Com o trabalho você sobrevive, você se sustenta, você sustenta as pessoas que te cercam, que são os filhos, e às vezes, a mulher que não trabalha. Eu, no caso, estou com um netinho agora. Eu gosto de pegar, quando estou de folga domingo, pegar meu netinho e tomar um sorvete com ele, ir no Parque de Madureira dar uma voltinha. Então, o trabalho não tem como você dizer que não. [...] É teu suor, você bota no bolso. Então, pra mim, eu me orgulho muito, sabe, disso, eu me orgulho muito. (E2)

Dinheiro não cai do céu, se caísse do céu era bom, né? Mas não cai do céu, então tem que trabalhar, tem que acordar. Eu não gosto de ficar parado, porque as contas vêm e tu tem que pagar, então só tem uma coisa, paga as suas contas, sustenta a sua família trabalhando... Que através desse meu trabalho eu tenho a minha família, não me falta nada, tem o meu carro, foi através do meu trabalho que eu consegui o meu carro de passeio, tem tudo o que eu tenho em casa. Se o meu filho quer um videogame eu tenho condições de comprar para ele, graças a Deus, através do meu trabalho. Então por isso que tem que valorizar o meu trabalho. Entendeu? (E14)

Ainda na dimensão individual, foi possível identificar que o trabalho lhes traz dignidade, os mantém ocupados e permite que se sintam úteis. Tais aspectos se alinham aos achados de pesquisas anteriores (MORIN, 2001; MORIN; TONELLI; PLIOPAS, 2007; MARRA *et al*, 2013; TOLFO; PICCININI, 2007).

O trabalho é importante, o trabalho dignifica o homem, porque o homem sem trabalho é triste, é doloroso. (E4)

O trabalho dignifica a vida do homem, né? Isso é muito importante. Porque sem trabalho, o homem não é nada. (E15)

O trabalho eu acho que dá dignidade à pessoa, entendeu, ajuda a construir o nome, entendeu, porque o pobre só tem o nome, se ele não zelar pelo nome não tem nada. [...] O trabalho é importante até pra distrair também a cabeça da pessoa, ter ocupação, a pessoa ficar ociosa, é aquele ditado "cabeça vazia, oficina do diabo", só pensa besteira, tem que fazer alguma coisa pra construir, né, pra somar, né? (E20)

Um dos participantes também destacou que busca ser bom no que faz e se aperfeiçoar, aspecto que se alinha à dimensão crescimento e aprendizagem identificadas por Morin, Tonelli e Pliopas (2007).

Eu procuro sempre fazer o melhor, sempre me aperfeiçoar naquilo que eu me decidir a fazer. [...] Então eu tenho que ser "O" motorista de ônibus. Eu tenho que fazer a minha profissão valer a pena. (E1)

Por outro lado, diversos aspectos negativos também emergiram. Segundo a maior parte dos participantes, o trabalho de motorista é fisicamente desgastante e estressante, tendo em vista o trânsito e diferentes situações de conflito e falta de respeito.

Porque eles não respeitam o profissional ali. (E9)

É o que muita gente fala: o estresse da rua, todo mundo na rua acha que é melhor que você, acha que é brabo, entendeu? Você é um alvo fácil ali. Não adianta, todo mundo que passa por você e acha que você tá errado, quer te atacar, quer te atingir. É um estresse diário. (E22)

Eu só não gosto, às vezes, o trânsito, assim, tem muita rivalidade motorista de ônibus, entendeu? [...] O cara não deixa você entrar, você tem que forçar, entendeu? Tem implicância. Porque, as pessoas, acho que respeitam mais o carro pequeno do que o ônibus. [...] Vai xingar um motorista de um carro pequeno? Não vai! Porque não sabe o que pode encontrar pela frente ali. O cara pode estar armado, dar um tiro nele, entendeu? (E9)

Na dimensão organizacional, observou-se que o trabalho cria para os entrevistados a oportunidade de se relacionarem com os colegas de trabalho. Além disso, eles contam que, no dia a dia, por trabalharem em contato direto com o público, acabam conhecendo pessoas diferentes e fazendo amizades. Ademais, relatam que no trabalho têm a chance de mostrar o quanto são úteis, capazes de vencer os desafios da profissão e de serem reconhecidos pelo que fazem. Esses fatores também são encontrados em pesquisas anteriores sobre o tema (MORIN, 2001; MORIN; TONELLI; PLIOPAS, 2007; MOW, 1987). Morin (2001), por exemplo, destaca que um trabalho com sentido é fonte de relações humanas satisfatórias.

A gente conhece, faz muita amizade... Então tem muitos passageiros assim, que viajam contigo. Quando, às vezes, tu não vem, ele “pô, tu não veio ontem!”, “não, estava de folga!”. A gente faz muita amizade, muita. (E10)

É bom você prestar um bom trabalho, né? Você saber prestar um bom trabalho, você vai estar sempre elogiado. A própria empresa vai reconhecer isso, que você tá fazendo um bom trabalho. É isso! (E7)

Também na esfera organizacional, a responsabilidade e o cuidado com o “patrimônio” da empresa também parecem conferir sentido ao trabalho, conforme relato a seguir.

Porque é sucesso, né. Toda vez que eu posso sair, retornar, entregar o patrimônio do patrão sem danificação, pra mim isso é orgulho demais, eu gosto disso! (E1)

Por outro lado, ainda considerando a esfera organizacional, o trabalho tem pontos negativos na visão de alguns motoristas, especialmente quando ocorrem mudanças nas suas escalas de trabalho ou quando são submetidos a pressões exageradas por parte da supervisão. Outros elementos que fazem o trabalho perder o sentido é quando ocorrem descontos indevidos em seus pagamentos ou quando a carga horária de trabalho é excessiva. Esses aspectos também emergiram nas pesquisas de Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) e de Oliveira e Pinheiro (2007), conduzidas no Brasil, e na revisão da literatura internacional conduzida por Tse, Flin e Mearns (2006).

Eu sabia que eu tinha que ficar pelo menos um ano nela, se eu sáisse dela eu sabia que não ia arrumar emprego em lugar nenhum, então descontavam vales no meu pagamento sobre coisas sem eu ter feito, aí eu pensava “quer pagar paga, se não quiser, não paga”. [...] Agora, eu cansei de ver muitos colegas recebendo o pagamento, contracheque né, vi muitos colegas chorar, falar “como vou pagar meu aluguel, a mulher está me esperando no mercado pra fazer as compras, como vou fazer, não tenho nada, contracheque zerado”. [...] Porque é a pior coisa, a pessoa trabalhar e não receber. (E6)

O ponto negativo fica em questão de melhoras salariais, jornadas de trabalho, esses são alguns pontos... É desgastante. Eu confesso que eu dirijo às vezes dormindo. (E16)

Na dimensão social, fazer uma atividade que contribui para a sociedade emergiu como um aspecto que dá sentido ao trabalho.

Às vezes, olho pro carro e vejo o carro cheio eu penso assim, interessante né! Essas vidas aí estão todas nas mãos de Deus, mas depois na minha, porque se eu der um mole aqui eu acabo com tudo. Então eu me sinto muito útil, me sinto mesmo! (E1)

Assim, eu me sinto realizado de levar o trabalhador e trazer ele de volta pra casa em segurança, eu me sinto realizado porque, quando eu olho pra aquele espelho, pode ser que esteja vazio ou cheio, aí eu falo “cara, cada pessoa aqui tem uma família, tem um chefe de família, tem uma mãe de família”. Então eu me sinto realizado em levar até o sustento dela e na volta trazer ela em segurança para a casa dela, pro retorno da família dela. Então me sinto realizado nisso aí. Mesmo que eles não me reconheçam eu me sinto realizado em ser útil pra sociedade, em estar fazendo o Rio de Janeiro girar. (E18)

Por outro lado, alguns destacaram que seu trabalho não é devidamente valorizado na sociedade carioca, especialmente em função da imagem negativa das empresas de ônibus da cidade, realidade que parece se repetir em outras cidades brasileiras (RAMALHO; RESENDE, 2016). Alguns motoristas declaram que se sentem desvalorizados, desrespeitados e com uma constante sensação de insegurança.

A gente fica muito exposto. Você sabe que a imprensa não gosta da gente, então no geral não gosta, não gosta do dono da empresa, não gosta do motorista, não gosta do funcionário da empresa. Qualquer oportunidade, eles metem o pau na gente e com isso parece que às vezes as pessoas ficam influenciadas com esse negócio. Então se o trânsito está engarrafado, a culpa é minha, a culpa é do patrão, a culpa é tua, que ele vai chegar atrasado, porra é uma coisa assim, de louco. (E5).

Às vezes o pessoal reclama muito do motorista, às vezes, as coisas não dependem da gente, a gente só é um meio, entendeu? A gente está ali pra fazer o que dá pra gente fazer, transportar. “Pô, o ônibus está demorando, estou há meia hora no ponto aqui, não passa nada”. “Ué, mas eu não tenho culpa, eu estou aqui levando a senhora, o senhor”. Às vezes, o pessoal não tem muita noção do que vai reclamar. “Poxa, vocês são tudo um bando de muquirana, não sei o que”, fica xingando, generaliza. (E20)

Você está fazendo a cidade rodar, né, a cidade girar, porque sem o ramo de transporte a cidade para. É um setor importante, mas infelizmente é pouco valorizado, pouco reconhecido. O pessoal “ah, motorista de ônibus”, mas é uma classe que, se a pessoa parar pra observar, se realmente o motorista parar, é um caos. (E21)

No Quadro 3 são destacadas as dimensões individual, organizacional e social do sentido do trabalho que emergiram das entrevistas.

Quadro 3 – Dimensões do sentido do trabalho

Dimensão	Aspectos positivos	Aspectos negativos
Individual	Sustento pessoal e familiar Confere dignidade Prazer no que faz Ter uma ocupação Se sentir útil Ser bom no que faz	Desgaste físico e mental Falta de respeito
Organizacional	Relacionamento com colegas Reconhecimento por parte da empresa	Carga horária de trabalho excessiva Mudanças de escala de trabalho Excesso de supervisão Descontos indevidos
Social	Contribuição para a sociedade	Falta de respeito dos passageiros Desvalorização pela sociedade Insegurança

Fonte: Elaborado pelos autores.

5 CONSIDERAÇÃO FINAIS

O presente estudo teve por objetivo analisar o sentido atribuído ao trabalho por motoristas de ônibus urbano. Participaram da pesquisa 22 motoristas de uma mesma empresa, incluindo trabalhadores maduros que ingressaram nessa profissão após outras experiências de trabalho e motoristas mais jovens que começaram relativamente cedo nessa profissão.

Em primeiro lugar, avaliou-se como se deu a escolha da profissão de motorista de ônibus. Os resultados mostraram que alguns (12 participantes) efetivamente escolheram essa ocupação, especialmente porque gostavam de dirigir ou porque o trabalho trazia algumas vantagens, como uma remuneração atraente – para o nível de escolaridade exigido –, melhor equilíbrio entre vida pessoal e vida profissional e mais liberdade. Por outro lado, 10 participantes não parecem ter feito uma “escolha”, mas foram levados ou incentivados por parentes e amigos ou viram uma oportunidade de trabalho em empresa de ônibus.

A análise também apontou que o trabalho tem alta centralidade absoluta para todos os participantes. Com relação à centralidade relativa, para alguns o trabalho está em primeiro lugar, enquanto para outros a família fica à frente. Nesse sentido, cumpre destacar que o trabalho é importante especialmente porque que lhes permite prover o sustento de suas famílias.

Com relação às dimensões que conferem sentido ao trabalho, foi possível identificar aspectos individuais, organizacionais e sociais, em linha com o modelo proposto por Morin, Tonelli e Pliopas (2007). Na dimensão individual, o trabalho tem sentido para esses motoristas porque lhes permite promover o sustento pessoal e, sobretudo, familiar. Além disso, é uma ocupação por meio da qual se sentem úteis e dignos. Alguns destacam ainda a satisfação e o prazer com o trabalho que realizam e a oportunidade de fazer bem o seu trabalho.

Ainda na dimensão individual, os participantes apontaram os aspectos negativos do trabalho, incluindo o contato com passageiros “difíceis” e as inconveniências advindas do trânsito. Apesar disso, não houve relatos de problemas de saúde associados ao “estresse da

profissão”, como identificado em outros pesquisadores (NASCIMENTO et al, 2015; MATOS; MORAES; PEREIRA, 2015).

Na dimensão organizacional, a oportunidade de se relacionar com colegas e a chance de mostrar a sua utilidade e de ser reconhecido pelo que faz foram aspectos destacados. Entretanto, o trabalho perde o sentido quando se sentem pressionados de forma exagerada pela supervisão, quando ocorrem descontos indevidos nos seus pagamentos ou quando a carga horária é excessiva.

Na dimensão social, os entrevistados apontaram que fazer uma atividade que contribui para a sociedade dá sentido ao seu trabalho. Por outro lado, também foi destacada a falta de respeito e valorização por parte a sociedade carioca.

Em síntese, uma importante contribuição do presente estudo foi apontar que, mesmo sendo uma profissão difícil e estressante, os motoristas de ônibus urbano que participaram da pesquisa encontram diferentes sentidos no trabalho que realizam, sejam eles individuais, organizacionais ou sociais. Cabe destacar a possibilidade de prover o sustento de suas famílias, o prazer de dirigir e o senso de valor por prestar um trabalho percebido como socialmente relevante. Além disso, os resultados sugerem que o modelo proposto por Morin, Tonelli e Pliopas (2007), a partir de pesquisa com jovens executivos, pode ser estendido a profissões tradicionais e que envolvem trabalhadores de estratos sociais inferiores.

De uma perspectiva aplicada, evidenciou-se a importância de as empresas reverem suas práticas organizacionais, tendo em vista que decisões consideradas exageradas ou injustas geram insatisfação e, em alguns casos, promovem a rotatividade.

Como limitação, cumpre apontar que a pesquisa contou com a participação de motoristas de uma mesma empresa, de forma que sua cultura, reforçada por critérios específicos de recrutamento e seleção, pode ter limitado uma maior diversidade de perspectivas. Nesse sentido, sugere-se a condução de pesquisas em outras empresas e outras cidades. Também pode ser interessante a realização de estudos que permitam comparar o sentido do trabalho para homens e mulheres motoristas de ônibus urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALCANTARA, V. *et al.* A qualidade de vida para motoristas de ônibus: entre a saúde e o trabalho. **Revista Portuguesa de Enfermagem de Saúde Mental**, Ed. Esp. 4, p. 101-106, 2016.
- ANDRADE, S. P. C.; TOLFO, S. R.; DELLAGNELO, E. H. L. Sentidos do trabalho racionalidades instrumental e substantiva: interfaces entre a administração e a psicologia. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 16, n. 2, p. 200–216, 2012.
- ANDRÉ, R. G.; SILVA, R. O.; NASCIMENTO, R. P. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do trabalho dos motoristas da Uber sob o enfoque da precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7–34, 2019.
- BASTOS, A. V. B.; PINHO, A. P. M.; COSTA, C. A. Significado do trabalho: um estudo entre trabalhadores inseridos em organizações formais. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, v. 35, n. 6, p. 20–29, 1995.
- BATTISTON, M.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, v. 11, n. 3, p. 333-343, 2006.
- BENDASSOLLI, P. F.; BORGES-ANDRADE, J. E. Significado do trabalho nas indústrias criativas. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, v. 51, n. 2, p. 143-150, 2011.

- BENDASSOLLI, P. F.; GODIN, S. M. G. Significados, sentidos e função psicológica do trabalho: Discutindo essa tríade conceitual e seus desafios metodológicos. **Avances en Psicología Latinoamericana**, v. 32, n. 1, p. 131–147, 2014.
- CHEN, C. F.; HSU, Y. C. Taking a closer look at bus driver emotional exhaustion and well-being: Evidence from Taiwanese urban bus drivers. **Safety and Health at Work**, v. 11, n. 3, p. 353–360, 2020.
- CHIES, P. V. Identidade de gênero e identidade profissional no campo de trabalho. **Revista Estudos Feministas**, v. 18, n. 2, p. 507–528, 2010.
- CODA, R.; FONSECA, G. F. Em busca do significado do trabalho: Relato de um estudo qualitativo entre executivos. **Revista Brasileira de Gestão de Negócios**, v. 6, n. 14, p. 7–18, 2004.
- COUTINHO, M. C. Sentidos do trabalho contemporâneo: as trajetórias identitárias como estratégia de investigação. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 12, n. 2, p. 189–202, 2009.
- FERRAZ, D. L. S.; FERNANDES, P. C. M. Desvendando os sentidos do trabalho: limites, potencialidades e agenda de pesquisa. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 22, n. 2, p. 165–184, 2019.
- IRIGARAY, H. A. R. et al. Vínculos profissionais e sentido do trabalho: uma pesquisa com professores do ensino superior. **RAM – Revista de Administração Mackenzie**, v. 20, n.1, p. 1-27, 2019.
- KUBO, S. H.; GOUVÊA, M. A. Análise de fatores associados ao significado do trabalho. **Revista de Administração**, v. 47, n. 4, p. 540-554, 2012.
- KUBO, S. H.; GOUVÊA, M. A.; MANTOVANI, D. M. N. Dimensões do significado do trabalho e suas relações. **Pretexto**, v. 14, n. 3, p. 28-49, 2013.
- LANNOO, S.; VERHOFSTADT, E. What drives the drivers? Predicting turnover intentions in the Belgian bus and coach industry. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 91, p. 251–259, 2016.
- MARRA, A. V. et al. Significado do trabalho e envelhecimento. **RAD – Revista Administração em Diálogo**, v. 15, n. 2, p. 103–128, 2013.
- MATO, T. M. et al. O sentido do trabalho dos garis coletores de resíduos domiciliares. **Revista Gestão Organizacional**, v. 10, n. 3, p. 125–143, 2017.
- MATOS, M. G.; MORAES, L. F. R.; PEREIRA, L. Z. Análise do estresse ocupacional em motoristas de coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte. **Revista Gestão & Tecnologia**, v. 15, n. 1, p. 256-275, 2015.
- MORIN, E. M. Os sentidos do trabalho. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, v. 41, n. 3, p. 8-19, 2001.
- MORIN, E.; TONELLI, M. J.; PLIOPAS, A. L. V. O trabalho e seus sentidos. **Psicologia e Sociedade**, v. 19, Edição Especial, p. 47–56, 2007.
- MOW (MEANING OF WORKING) INTERNATIONAL RESEARCH TEAM. **The Meaning of Working**. London: Academic Press, 1987.
- NASCIMENTO, R. P. et al. Estresse ocupacional: Um estudo de caso com motoristas de transporte urbano do município do Rio de Janeiro. **Revista Raunp**, v. 8, n. 1, p. 19–30, 2015.

- NEVES, D. R. *et al.* Sentido e significado do trabalho: uma análise dos artigos publicados em periódicos associados à Scientific Periodicals Electronic Library. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 16, n. 2, p. 318–330, 2018.
- OLIVEIRA, A. C. F.; PINHEIRO, J. Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. **Psicologia em Estudo**, v. 12, n. 1, p. 171-178, 2007.
- PRIOR, L. Content Analysis. *In*: LEAVY, P. (org.). **The Oxford Handbook of Qualitative Research**. Oxford: Oxford University Press, 2014.
- RAMALHO, W.; RESENDE, L. M. Reputação em serviço público de transporte. **Revista Gestão & Tecnologia**, v. 16, n. 2, p. 218–237, 2016.
- ROHM, R. H. D.; LOPES, N. F. O novo sentido do trabalho para o sujeito pós-moderno: uma abordagem crítica. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 13, n. 2, p. 332-345, 2015.
- SCHREIER, M. Qualitative Content Analysis. *In*: FLICK, U. (org.). **The Sage Handbook of Qualitative Data Analysis**. London: SAGE Publications, 2014.
- SILVA, E. B. *et al.* Meteoro da ilusão: sentidos do trabalho para jovens gerentes de bancos públicos. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 17, n. esp., 2019.
- SILVEIRA, L. S.; ABREU, C. C.; SANTOS, E. M. Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 34, n. 1, p. 158–179, 2014.
- SPINELLI-DE-SÁ, J. G.; LEMOS, A. H. DA C. Sentido do trabalho: Análise da produção científica brasileira. **Revista ADM.MADE**, v. 21, n. 3, p. 21–39, 2017.
- TOLFO, S. R.; PICCININI, V. Sentidos e significados do trabalho: explorando conceitos, variáveis e estudos empíricos brasileiros. **Psicologia & Sociedade**, v. 19, edição especial 1, p. 38-46, 2007.
- TSE, J. L. M.; FLIN, R.; MEARNNS, K. Bus driver well-being review: 50 years of research. **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**, v. 9, n. 2, p. 89–114, 2006.
- VACLAVIK, M. C.; PITHAN, L. H. The agency search: The meaning of work for app drivers. **RAM – Revista de Administração Mackenzie**, v. 19, n. 5, 2018.