

Diagnóstico das Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas de Veículos Automotores de Transporte Coletivo Urbano na Região Metropolitana de Belo Horizonte

Índice

UM POUCO DE HISTÓRIA	4
CONVERSANDO COM OS AGENTES	14
RESULTADOS DA PESQUISA COM OS MOTORISTAS	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
ANEXOS	43
Questionário.....	
Tabelas.....	

Fundação Seade

2002

“...merecem destaque as políticas urbanas para os transportes. Estes possuem elevada essencialidade e responsabilidade social, já que o consumo de vários bens intimamente ligados às condições de vida e aos direitos dos cidadãos depende dos transportes. Habitação, trabalho, saúde, educação e convívio social pressupõem condições de locomoção para sua satisfação. Os transportes interferem na carga total de trabalho, afetando o chamado “tempo de indisponibilidade”, ou seja, o tempo que o trabalhador gasta para se locomover da residência para o trabalho e vice-versa e que se agrega ao tempo gasto no trabalho propriamente dito. Muitos trabalhadores aceitam más condições de trabalho e de salário para ter trajetos mais curtos e menos “tempo de indisponibilidade”. Por estas razões, as políticas urbanas para os transportes têm de estar em condições de realçar sua capacidade de integrar-se à melhoria das condições básicas de vida de todas as classes sociais.”(Siqueira, 1996, p.18).

A Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) é um conjunto de 34 municípios, agrupados quase que circularmente em torno do município que lhe dá o nome (Belo Horizonte). Segundo o censo de 2000, Belo Horizonte é uma das maiores cidades do país, com 2,2 milhões de habitantes. Toda a RMBH continha, naquela data, 4,8 milhões de habitantes. Sua importância econômica, política e social advém tanto de suas próprias atividades, como de sua localização estratégica, pois constitui ligação obrigatória entre várias regiões do país. Para atender a essa vocação, a RMBH é servida por amplo sistema viário, uma vez que 15% das rodovias federais pavimentadas do país, além de 16% da malha ferroviária nacional, estão no Estado de Minas Gerais (Cançado et alii, 1999, p.288).

Belo Horizonte tem um sistema de transporte coletivo bastante diferenciado de outras metrópoles brasileiras, pois a operação do sistema sempre esteve em poder da iniciativa empresarial privada, responsabilizando-se o poder público apenas pelo planejamento e pela fiscalização. Atualmente são dois os órgãos

gestores do sistema: a BHTrans (Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte SA) e o DERMG (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais). A BHTrans tem sob sua jurisdição as operadoras que servem exclusivamente o município de Belo Horizonte, já o DER responde não só pelo sistema nas demais cidades da RMBH que ainda não assumiram responsabilidade pelo seu transporte, mas também por todo o sistema rodoviário do Estado. Estão fora da jurisdição do DER os municípios de Betim, Contagem, Ibirité, Ribeirão das Neves e Santa Luzia, que já administram seu transporte interno. As poucas empresas que operam em ambos os sistemas estão sujeitas à tutela do DER (id., ib.).

Havia inicialmente um único sindicato patronal, o Setransp (Sindicato de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte). Porém, depois de uma divisão ocorrida em 1998, as operadoras passaram a ser representadas por dois sindicatos: o Sintram (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de Belo Horizonte) e o SetraBH (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte), que agrega as empresas municipais. Nesse cenário, existe ainda mais um agente relevante, o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Belo Horizonte, que congrega todos os trabalhadores dos transportes de passageiros ou de carga.

Com o patrocínio da Fundacentro, a Fundação Seade realizou em 2000 uma primeira pesquisa piloto sobre as condições de trabalho e saúde dos motoristas do transporte de ônibus urbanos na Região Metropolitana de São Paulo, com o objetivo de fornecer subsídios para a formulação de novas estratégias de comunicação e de políticas para este grupo de trabalhadores. Segue-se em 2001 uma segunda pesquisa, para a Região Metropolitana de Belo Horizonte, nos mesmos moldes da primeira. O objetivo final de se conhecerem as condições de trabalho e segurança desses motoristas é subsidiar políticas e ações que venham melhorar as condições de trabalho dos que se encontram nessa atividade sabidamente penosa.

UM POUCO DE HISTÓRIA

Inicialmente, os serviços de iluminação, telefonia e transporte urbano por bondes em Belo Horizonte eram prestados por empresas privadas, de capital nacional¹. Aos poucos, à medida que surgiam bairros mais afastados, começaram a circular diferentes tipos de veículos sobre rodas, para atender às novas demandas. Como em São Paulo e outras capitais, tudo começou com motoristas dirigindo veículos próprios, muitas vezes improvisados para o transporte de passageiros. Em 1923, foram contratadas pela Prefeitura de Belo Horizonte as primeiras quatro linhas de auto-ônibus, operadas por particulares.

Depois da Segunda Guerra, época em que o transporte coletivo se colocou como grande prioridade, em Belo Horizonte ainda conviviam vários modais: bondes elétricos, velhas jardineiras, ônibus modernos e trens suburbanos. Apesar da vigilância do órgão gestor da época, o Departamento de Bondes e Ônibus, os empresários-motoristas acabavam organizando o trabalho entre eles, combinando os horários e pagando a um fiscal para controlar a chegada e a saída dos veículos. Em algumas linhas era determinada uma multa para os motoristas que adiantassem ou atrasassem mais de cinco minutos, de modo que não concorressem entre si, tirando os passageiros uns dos outros.

Em 1954, as empresas que operavam em toda a RMBH reuniram-se em um Sindicato de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte, o Setransp, que se estabeleceu como interlocutor das ações reguladoras e fiscalizadoras do poder público. Esse Sindicato concentrou esforços no aumento das tarifas, nessa época ainda não controladas pela Comissão Interministerial de Preços, pressionou para que não houvesse concorrências públicas, estabelecendo uma sorte de reserva dos mercados já conquistados, além de se opor a qualquer tentativa de estatização da operação dos transportes.

¹ Somente mais tarde, em 1929, entrou em cena uma subsidiária da American & Foreign Power Company, com o nome de Companhia Força e Luz de Minas Gerais (Cançado et alii, 1998, p.214).

Nos anos 70, com a crescente urbanização do país e o agravamento do descompasso entre o ritmo de crescimento e o da ampliação da infra-estrutura básica, essencial à atividade econômica, e com as restrições impostas pela crise do petróleo, o governo federal resolveu interferir nas Regiões Metropolitanas e nos aglomerados urbanos, a fim de propiciar melhoria da infra-estrutura e dos serviços públicos. É assim que Santos e Orrico Filho entendem a atuação do governo federal, no intuito de promover aumento de investimentos na área dos transportes, modernizar as relações institucionais entre o poder público e as operadoras privadas, criando ou reestruturando organismos gestores locais e metropolitanos, bem como incentivando um vigoroso processo de concentração empresarial (Santos e Orrico Filho, 2000, p. 494).

Foi nesse contexto que a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte – Metrobel –, criada em 1978, operou sua pequena revolução no sistema de transporte e trânsito da RMBH e da cidade de Belo Horizonte. O estabelecimento de novos padrões de regulamentação desses serviços forçou a reorganização da concorrência e a concentração do capital, com redução do número de empresas, fusões e extinções. Embora o número de empresas que permaneceram no mercado tenha continuado elevado, segundo os padrões nacionais, houve uma redução significativa, da ordem de 43% (Cançado et alii, 1998, p.217). Esse número continuou expressivo, pois, para uma frota de 2.570 carros, havia 87 empresas operando na RMBH, sendo 54 só no município de Belo Horizonte e 33 em outros municípios ou em trechos de interligação entre estes e Belo Horizonte, ainda em 1996. Esses números contrastam com os encontrados em outras capitais. Por exemplo, na cidade de São Paulo, para uma frota de 11.020 ônibus, as operadoras eram apenas 46; em Salvador, 19 empresas controlavam uma frota de 2.308 carros (Tabela 1).

Tabela 1
Número de Empresas, Linhas, Frota e Ônibus por Empresa, segundo várias capitais
Brasil
1996

Cidades	Empresas	Linhas	Frota	Ônibus/empresa
B. Horizonte	54	226	2.570	47,6
São Paulo	46	780	11.020	239,6
Rio de Janeiro	37	454	6.016	162,9
Fortaleza	23	181	1.437	62,5
Recife*	21	270	2.219	105,7
Belém	20	109	1.423	71,2
Salvador	19	404	2.308	121,5
Porto Alegre	15	256	1.443	96,2
Curitiba	10	262	1.484	148,4
Brasília	9	581	2.066	229,6
Goiânia	8	191	1.062	132,8
Manaus	7	136	886	126,6
Vitória	3	36	264	88,0

Fonte: ANTP, 1996, cit. por Cançado et alii, 1999, p. 290.

*Refere-se às empresas sob tutela da EMTE/Recife, operando na capital e em sua ligação com as demais cidades da Região Metropolitana.

Como entender essa situação tão diferente da existente em outras capitais, a qual permitiu a permanência em operação de empresas pequenas e médias, além das 15 grandes? Segundo os mesmos autores, “Em primeiro lugar, como o número absoluto de empresas já era elevado ao se iniciar o processo, mesmo após o reagrupamento, a quantidade de empresas que permaneceram no mercado ainda era alta em relação ao padrão nacional. Em segundo lugar, parece ter havido uma preocupação do órgão gestor em evitar uma oligopolização no setor. E, finalmente, pode-se supor que a nova situação tenha estimulado os empresários a se unirem contra um inimigo comum – o órgão gestor –, evitando, assim, uma disputa interna que os enfraqueceria ainda mais (UFMG/Face/Cepad/Gepet, 1995-96).” (Cançado et alii, 1998, p.218).

Os autores citados dividem as empresas em cinco classes, de acordo com o tamanho da frota de cada uma. Assim, empresas com menos de 20 ônibus coexistem com outras, que possuem mais de 135 ônibus. Operavam no município,

em 1997, nove empresas com 11 a 19 ônibus, 23 com 20 a 45, sete com 46 a 75, 14 com 76 a 134 e apenas uma com mais de 135 ônibus, conforme a Tabela 2. Na mesma tabela se apresentam, para cada classe, a frota total, o número de linhas operadas, os quilômetros rodados por dia, o número de passageiros transportados por dia e o número total de empregados.

Tabela 2
Características das Empresas Municipais de Ônibus
Município de Belo Horizonte
1997

Classe	A	B	C	D	E	Total
Nº de Ônibus	11-19	20-45	46-75	76-134	>135	
Nº de Empresas	9	23	7	14	1	54
Frota Total	158	723	382	1.324	178	2.765
Nº de Linhas	12	78	27	145	17	279
Km/Dia	26.574	121.603	62.198	253.560	27.782	491.718
Passageiros/Dia	146.663	380.852	198.747	695.187	87.517	1.508.966
Empregados	1.778	4.664	2.103	7.918	961	17.424

Fonte: TURMA, Dados do BHTrans, março 1997, cit. por Cançado et alii, 1998, p.291.

A Metrobel assumiu também a tarefa de projetar a rede de operações dos ônibus, definindo as linhas a serem operadas e, para cada uma, o tipo de veículo a ser usado, a localização das paradas, o quadro de horários e a frota em serviço. Assim, foi implantada nos transportes de passageiros uma nova estrutura espacial, com a criação de linhas expressas e semi-expressas, diametrais e circulares, e aumento do número de linhas. Tendo em vista a disposição circular dos municípios da Região Metropolitana em torno do município de Belo Horizonte, a nova configuração das linhas pretendia criar melhores condições de locomoção bairro a bairro, bairro - centro ou perimetral.

Ainda sob a ação da Metrobel, foram introduzidas mudanças no modo de remuneração dos serviços prestados pelas empresas e na política tarifária, possibilitando atender a clientela de poder aquisitivo diferenciado, sem a necessidade de que a tarifa de cada linha cobrisse os custos de produção do serviço. As empresas deixaram de receber pelo número de passageiros transportados, passando a recolher a receita a uma Câmara de Compensação Tarifária, que a repartia conforme cálculos baseados na presunção de um custo

médio de produção, no número de viagens realizadas, na extensão dos percursos percorridos, considerando também a idade da frota, de forma que o capital investido não ficasse sem remuneração.

Isso tudo não deixou de causar um profundo impacto no modo de gestão das operadoras do transporte. As novas exigências técnicas, o controle da qualidade do serviço prestado à população, a impossibilidade de aumentar a receita com a superlotação dos ônibus geraram a necessidade de uma administração mais profissional da produção do serviço. De familiares que eram, as empresas passaram a outro nível de profissionalização. Segundo relatos das entrevistas qualitativas, mesmo as empresas que passaram de pais para filhos exigiram que os filhos adquirissem o saber técnico – administrativo necessário a uma gestão moderna. Sempre de acordo com esses mesmos relatos, existem na região empresas que já passam pela terceira geração da mesma família na direção da empresa, observando-se expressiva ampliação do padrão de profissionalização de sua administração.

Com a mudança do cenário político nacional e o simultâneo fortalecimento dos empresários mineiros do transporte e do Setransp, a Metrobel perdeu força, sendo substituída pela Transmetro em 1987, que pouco realizou, além de passar o gerenciamento da Câmara de Compensação Tarifária (CCT) ao próprio Setransp. Essa delegação de poderes tornou possível que, em 2002, o Sintram, herdeiro do Setransp, tenha abolido a CCT da Região Metropolitana, embora ainda esteja considerando como atender às linhas deficitárias.

Voltando à história, na década de 90 os transportes em Belo Horizonte foram municipalizados, com a criação em 1991 da BHTrans como órgão gestor, em substituição à Transmetro. Os serviços intermunicipais foram transferidos para o DERMG. A BHTrans retomou um padrão técnico de decisões, fortalecendo-se também politicamente. Investiu na melhoria do sistema municipal, enfrentando as deficiências mais sérias, redefinindo linhas, frotas, horários e itinerários. A BHTrans reassumiu a gerência da Câmara de Compensação Tarifária, que tinha sido delegada ao Sintran pelo órgão gestor anterior. Passaram a existir duas

câmaras, uma administrada pela BHTrans, relativa aos serviços de transporte municipais de Belo Horizonte, outra administrada pelo Sintran, para os demais municípios da RMBH.

Por determinação do Tribunal de Contas do Estado, a BHTrans conseguiu realizar, em 1997, depois de muita oposição, uma licitação pública para operação do sistema municipal. A composição do sistema não foi grandemente alterada pela licitação, com a entrada de apenas uma empresa nova e três outras, que já operavam no sistema metropolitano, e a saída de dois empresários. Com os novos arranjos entre as empresas e uma certa reconcentração de capital, o número de empresas diminuiu de 54 para 47. O percentual de empresas de pequeno porte reduziu-se de 65% para 40% do total, ficando as de médio porte com 60% do sistema (Siqueira e Cançado, 2000, p.483)². A licitação não mudou uma das características típicas do transporte de passageiros em Belo Horizonte, que é a predominância de empresas de tamanho médio.

Além disso, esse órgão, em sua constituição, expressa uma visão mais ampla sobre o problema dos transportes urbanos, pois lhe cabe também a responsabilidade pelo sistema viário da cidade. Vários autores têm destacado que a produção do transporte público não depende somente da oferta dos serviços, mas igualmente da gestão do trânsito e do uso do solo urbano. Linhares (1998) cita diferenciais de velocidade alcançados em Belo Horizonte e em Curitiba, assinalando de que maneira a organização do trânsito afeta diretamente a produtividade do sistema de transporte, assim como a capacidade viária e sua distribuição entre diferentes tipos de veículos afeta o desempenho do transporte público. Nessa linha, ganha destaque o fato de a BHTrans ter jurisdição simultaneamente sobre o transporte público, o sistema viário e o trânsito de Belo Horizonte.

A questão do uso do solo se coloca de duas maneiras. De um lado, se nas mesmas vias devem transitar carros, às vezes com um só passageiro, veículos de

² No texto citado, são consideradas empresas de pequeno porte as que operam até 45 veículos; de médio porte, de 46 a 200 veículos; e de grande porte, acima de 200 veículos.

porte médio e ônibus com capacidade para 50 pessoas, todos devem ser considerados na gestão do transporte coletivo. De outro, como as cidades são dinâmicas, assemelhando-se mais a organismos vivos do que a construções estáticas, a própria disponibilidade de transporte induz um adensamento da malha urbana. Linhares (1998) cita o caso da linha leste-oeste do metrô de São Paulo, que, quando inaugurada, em combinação com linhas de ônibus integradas, provocou um aumento da ocupação imobiliária das áreas vizinhas, o que levou a uma rápida saturação da capacidade de atendimento da linha.

O momento atual

O capital mineiro ligado aos transportes e o saber técnico amadurecido nos longos anos de atividade em Belo Horizonte e na RM têm reconhecimento nacional, com representação nos órgãos de direção da Associação Nacional de Transportes Urbanos, da Confederação Nacional dos Transportes, e do sistema Sest/Senat (Serviço Social dos Transportes/Serviço Nacional de Aprendizagem em Transportes). Disseminou-se também para outros mercados, como o interior mineiro, São Paulo, Maranhão, Bahia, Sergipe, Rondônia. Vale dizer que o Sest/Senat foi criado numa época em que se questionava a continuidade de serviços similares, como os sistemas Sesi/Senai e Sesc/Senac (Cançado et alii, 1998, p.220).

Atualmente, porém, o transporte público de passageiros está em crise em todo o território nacional. Ou, como preferem dizer Aragão e seus co-autores, “Encerra-se uma etapa histórica da maturação da empresa brasileira de ônibus, que teve por legado a constituição de um dos mais impressionantes parques empresariais privados, exemplar não apenas para os países vizinhos, mas também para os países mais desenvolvidos, que atualmente caminham a passos largos rumo à privatização do setor de transporte público.” (Aragão et alii, 2000, p.33-34).

Segundo os mesmos autores, essa crise tem vários componentes. Um deles é o decréscimo constante do número de passageiros transportados, em

vista da concorrência do carro individual, do transporte clandestino ou da simples marcha a pé. O carro individual, mesmo de segunda mão, tornou-se popularmente acessível graças ao regime automotivo instalado no país. A falta de oportunidades de trabalho e a percepção da possível rentabilidade de alguns eixos, atendidos ou não pelos sistemas oficiais de transporte, fizeram proliferar pequenos transportadores clandestinos que, à semelhança do processo de instalação das grandes empresas transportadoras de hoje, começam com um veículo só, dirigido por seu dono. E a crise social, além de alimentar esse tipo de atividade clandestina, leva uma parcela de trabalhadores a grandes caminhadas a pé, para atingir seus locais de trabalho.

Outro fator da crise que o setor atravessa é a situação institucional criada pela nova legislação concessionária (Aragão, 1998, cit. por Aragón et alii, 2000), que visa acabar com os privilégios tradicionais, abrindo o setor à competição, a fim de instaurar outro tipo de relação contratual entre o setor público e o privado.

Um último aspecto diz respeito à inovação tecnológica nos transportes, com a introdução de veículos de passageiros de menor porte que, embora sempre tenham existido, passaram a apresentar elevada qualidade técnica, tornando-se uma alternativa ao transporte de passageiros de linha. Outro aspecto da mudança tecnológica diz respeito à utilização da telemática no transporte de passageiros, que sem dúvida irá afetar o desenho da produção dos serviços de transporte público (Aragão et alii, 2000, p.35).

Essa crise está presente em Belo Horizonte e na RMBH. Os empresários se queixam da perda de passageiros e da concorrência “desleal” dos meios alternativos de transporte, em geral clandestinos, que não pagam impostos nem estão sujeitos a fiscalização e multas. A situação dos denominados clandestinos foi regularizada em Belo Horizonte, onde a BHTrans conseguiu, no ano passado, uma liminar proibindo sua circulação e abriu licitação para 300 deles operarem veículos menores, com capacidade para 22 passageiros (os assim chamados *suplementares*), atendendo a linhas de difícil acesso para ônibus maiores. Existem também em Belo Horizonte *peruas* e *vans* que prestam serviço dentro das favelas,

interligando – as aos eixos de circulação dos ônibus de linha, com autorização da BHTrans.

Na Tabela 3 se apresentam os principais dados estatísticos referentes aos dois sistemas de transporte coletivo, o municipal e o metropolitano, na data da pesquisa.

Tabela 3
Algumas Estatísticas do Transporte de Passageiros
Região Metropolitana de Belo Horizonte e Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Variável	Sistema Municipal *	Sistema Metropolitano**
Total de Empresas	49	50
Frota Total	2.900	2.090
Número de Linhas	265	247
Idade Média da Frota	6 anos e 3 meses	5 anos e 2 meses
Velocidade Média na Área Central	No pico: 10 Km/hora Fora do pico: 25 Km	No centro: 18 Km/hora No corredor: 33 Km/h
Passageiros/Dia		
Dia Útil	1.269.418	724.881
Sábado	772.138	530.466
Domingo	497.710	369.577

Obs. Dados de passageiros/dia reduzidos em função das férias.

*Dados fornecidos por Márcio Antônio Massaud Mesquita, Diretor Técnico do SetraBH.

**Dados fornecidos por Hildan de Godoe, Chefe da Divisão Técnica do DER-MG.

Saúde e acidentes

Não parece existir muita bibliografia que trate das condições de trabalho, saúde e acidentes dos motoristas de Belo Horizonte. Destaca-se a pesquisa de Santos Júnior e Mendes, de 1999, baseada em entrevistas com motoristas, exame

físico sumário e observação dos locais de trabalho³. Nessa pesquisa, a partir das queixas apresentadas pelos motoristas, foi constatada a presença dos seguintes quadros mórbidos: afecções do aparelho músculo – esquelético; cefaléia, nervosismo e depressão; afecções do aparelho cardiovascular; afecções do aparelho gastrointestinal; irritação nos olhos; diminuição da audição.

Algumas das condições adversas de trabalho, citadas pelos autores à época da pesquisa, teriam sido praticamente sanadas, segundo as informações verbais obtidas em Belo Horizonte do órgão gestor, que tem entre suas preocupações a melhoria das condições de trabalho dos motoristas. Merece destaque a questão do motor, que, dependendo de sua posição, pode causar grande desconforto ao motorista. Em Belo Horizonte, a BHTrans exigiu que os ônibus, ao serem substituídos, tivessem motor central ou traseiro, obtendo aparente sucesso em sua área de gestão. Quanto aos outros municípios da RMBH, parece existir maior tolerância no tocante à posição do motor.

Outro aspecto importante, citado pelos empresários de Belo Horizonte, são as instalações construídas nos terminais de linha, com sanitário e saleta para trabalho do fiscal, embora muitos dos motoristas façam ponto final em locais que não dispõem desses serviços.

³ Embora a publicação seja de 1999, o trabalho de campo foi realizado em 1993, com uma bolsa de iniciação científica de Érber A. dos Santos Júnior, sob a orientação de René Mendes.

CONVERSA COM OS AGENTES

Foram feitas entrevistas qualitativas com os vários agentes envolvidos no transporte de passageiros de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte, conversando-se com pessoas que têm responsabilidade gerencial em empresas que produzem o serviço, nos órgãos gestores, nos sindicatos patronais e no sindicato dos trabalhadores.

Buscou-se, nessas entrevistas, avaliar como aparecem no discurso desses agentes – porque afinal são eles que, em conjunto, respondem pela qualidade do serviço e pela condição de segurança dos motoristas – os problemas e as potencialidades desse serviço e, mais especificamente, questões sobre as condições de trabalho dos motoristas. Vale destacar que a receptividade a este tipo de contato foi excepcional, bem como a abertura para prestar informações e a disposição de discutir temas delicados. Sem prejudicar o caráter sigiloso dessas entrevistas, segue abaixo um conjunto de colocações selecionadas como mais relevantes às questões em estudo e que, de certo modo, complementam as informações advindas da pesquisa quantitativa realizada com os motoristas, no mesmo período.

A organização do trabalho

A organização do trabalho é feita, como já indicava a literatura, pelos gestores do sistema, seja em Belo Horizonte, seja na RM. A BHTrans teria a seu mando cerca de 2.900 ônibus para a operação intramunicipal. O DER controla três sistemas: o urbano, em que os carros são providos de catraca mecânica; o semi-urbano, sem catraca, que percorre distâncias maiores; e o rodoviário, que faz as ligações intermunicipais dentro do Estado e com outros Estados do país. No sistema urbano operam 2.090 ônibus.

Assim, a BHTrans e o DER determinam linhas, itinerários, horários, número e tipo de veículos a serem utilizados, pontos de parada, etc. Não há subvenção pública, a remuneração das operadoras é feita via Câmara de Compensação Tarifária (CCT), com base em uma planilha de custo médio, por quilometragem

rodada, idade da frota e outros indicadores de desempenho das empresas. Na verdade operam duas câmaras, uma para Belo Horizonte e outra para a RMBH, ainda que esta última esteja em processo de desativação.

Na fala de alguns agentes nota-se alguma preocupação com os efeitos dessa duplicidade de gestão. Algumas linhas da RMBH, e portanto geridas pelo DER, trafegam em Belo Horizonte, interferindo nos serviços municipais de transporte de passageiros. Foram citados dois exemplos das dificuldades geradas por essa situação. No caso dos sinais, seus tempos são planejados para um certo número de veículos rodando nas vias públicas; os pontos de parada e os abrigos, para um número estimado de usuários. Os ônibus de outros municípios, usando as mesmas vias públicas e pontos de parada, tenderiam a provocar congestionamento e perda de produtividade do transporte municipal.

Foi discutida com os diversos entrevistados a implantação de catracas eletrônicas, cuja introdução está em experiência na região. O plano acordado entre os diferentes agentes foi manter um sistema misto, com catraca e bilhetagem eletrônica, mas com possibilidade de pagamento em dinheiro, passe, etc. Nesse plano, os cobradores seriam retreinados para servir como *agentes de bordo*, com as funções de prestar informações aos passageiros, ajudar no embarque e desembarque, reduzindo acidentes, e receber a tarifa de usuários que não estiverem munidos do cartão eletrônico. Há estimativas de que, se fosse implantada de um modo rígido, a catraca levaria à dispensa de cerca de 12 mil cobradores em toda a RMBH. Segundo essas estimativas, o investimento necessário para criar outros tantos postos de trabalho que absorvessem os empregados dispensados seria muito mais elevado que o custo de mantê-los no sistema. Os representantes das empresas, por outro lado, revelam menor entusiasmo com o acordo alcançado. Um dos entrevistados manifestou-se da seguinte forma: “O custo vai continuar alto, mas é o tipo de custo que compensa o ganho social e o ganho do cliente aí”. Já os sindicalistas têm plena consciência de que essa garantia de emprego, mesmo respaldada por uma lei municipal que eles conseguiram fazer passar, pode não durar muito. Dizem eles que, nos cursos de

reciclagem que já estão sendo oferecidos aos cobradores, é sempre colocada a questão: “O que você pretende ser daqui a dois anos?”

A gestão da força de trabalho

Cada empresa, obviamente, tem uma política de recrutamento, treinamento e controle de sua mão-de-obra. A taxa de salário e os benefícios são determinados em convenção trabalhista, com ativa participação do Sindicato dos Rodoviários, que é visto como muito atuante, exercendo vigilância sobre o cumprimento das cláusulas fechadas em convenção e aparentando ter grande capacidade de mobilização dos trabalhadores. A jornada do motorista, que era de 44 horas semanais, foi reduzida para 40 horas semanais, e o Sindicato está pleiteando sua redução para 36 horas. No momento, a jornada diária acordada é de 6 horas e 40 minutos, com possibilidade de extensão de duas horas.

A *dupla-pegada*, que ainda é praticada na região, consiste em um período de trabalho na parte da manhã (com início entre 5:00 ou 6:00 horas e término a partir das 9:00 horas) e um segundo período de trabalho, em geral cobrindo o horário de pico do final do dia (das 15:00 às 19:00 horas). A justificativa dada pelos empresários, além da conveniência para a empresa, é que, quando mora perto da garagem, o motorista teria um intervalo de cinco ou seis horas entre uma *pegada* e outra, o que lhe permitiria almoçar em casa, estar com os filhos, etc. Vale lembrar que parte dos motoristas pratica horários contínuos, tal como definidos pela legislação.

Um dos principais itens da pauta de reivindicação do Sindicato dos Rodoviários é a elevação da remuneração dos motoristas para cinco salários mínimos, como era em 1991, uma vez que, atualmente, corresponde em média a três salários mínimos, representando perda expressiva do poder de compra da categoria.

Esse aumento se acrescentaria aos benefícios já conseguidos, que foram citados nas entrevistas, entre os quais o convênio - saúde para os trabalhadores e suas famílias, tratamento odontológico também extensivo aos dependentes,

mediante uma taxa simbólica de \$10,00, vale-alimentação e seguro de vida. A informação é de que o custo de todos os benefícios é incluído pela BHTrans na planilha que serve de referência para a remuneração das empresas, cabendo ao Sindicato dos Rodoviários verificar se de fato eles estão sendo repassados aos trabalhadores.

Quanto a treinamento, a BHTrans exige que o motorista tenha curso de direção defensiva, primeiros socorros e relações humanas, geralmente oferecidos pelo sistema Sest/Senat.

Condições de trabalho

O DER parece ocupar-se menos que o BHTrans com as questões relativas às condições de trabalho dos motoristas de ônibus. "A gente tem o levantamento anual das condições de garagem. Para deixar bem claro, condições de garagem é se ela está equipada para fazer tais e tais serviços. Mas quanto às condições humanas, condições de saúde, realmente a gente não trabalha com isso. A nossa preocupação é com o usuário e com a instrução do motorista."

Por outro lado, o órgão gestor do município faz incluir na planilha de custo das empresas a remuneração de um profissional de treinamento, um psicólogo, um médico do trabalho e um técnico de segurança do trabalho. No entanto, persiste a dúvida sobre o acesso que os motoristas têm a esses profissionais, pois admite-se que "Isso está na legislação, ... eu reconheço e pago. Se ele tem ou não, o sindicato que vá cobrar dele."

Com relação aos veículos, desde 1993 foi proibida a introdução no sistema municipal de ônibus com motor dianteiro, o que não ocorre nos demais municípios da RMBH. Segundo os agentes gestores, calcula-se em 80% a proporção da frota interna ao município de Belo Horizonte que tem hoje motor traseiro ou central. Como a vida útil dos veículos de transporte urbano é no máximo 10 anos, espera-se que até 2004 toda a frota esteja constituída por esses ônibus.

Mais recentemente, em 1998, foi introduzida a exigência de transmissão automática, que antes era apenas recomendada, já estando em circulação cerca

de 400 ônibus com câmbio hidráulico, de um total de 2.900. “A cada ano a gente incorpora alguma coisa de novo no ônibus. ... Para o usuário, tem que ter banco estofado. Depois, portas mais largas, de 1,10 m. Mais recentemente, o piso baixo, sem degrau. Tem acesso universal. Para o povo deficiente.” Esse piso é acionado pelo motorista por meio de um controle no painel, que o faz descer até quase a guia da calçada, permitindo o acesso independente de pessoas em cadeiras de roda. Já seriam 152 os carros com piso baixo. “Mas se somar os pisos baixos do Brasil inteiro o número é muito menor que os 152.” Está sendo exigido também o volante retrátil, com regulagem de altura, e os bancos do motorista e do cobrador também têm de seguir as especificações recomendadas para diminuir impacto e proporcionar maior conforto ergonômico.

Os empresários da RMBH reconhecem que a frota está envelhecida, em decorrência da descapitalização das empresas, que enfrentam uma situação adversa, como a sempre citada concorrência predatória dos perueiros; a extensão da *gratuidade*, que atingiria cerca de 12% dos passageiros; a necessidade de operar dentro de normas estabelecidas pelos órgãos gestores e o elevado preço dos novos equipamentos exigidos. Foi alegado ainda que a Internet também afeta a demanda por transporte, uma vez que as pessoas não precisam mais sair de casa para pagar suas contas. Vale lembrar que, na fala dos empregadores e sindicalistas, a crise social e a recessão econômica são igualmente mencionadas como possíveis fatores da retração da demanda por transporte.

No que diz respeito à condição de exercício do trabalho dos motoristas, o fato de todos os pontos de controle de linha serem providos de sanitários e cabines para os fiscais, por exigência da BHTrans, foi mencionado nas entrevistas e considerado um avanço importante. Essas instalações podem ser constituídas por uma cabine de fibra de vidro, uma casa alugada ou uma construção própria, mas sempre deve apresentar dois espaços, um para o vaso sanitário e a pia, outro para a mesa do fiscal e o filtro de água. Indagados se esse local serviria também para as refeições do motorista, os entrevistados disseram que não, porque a acomodação é insuficiente para essa finalidade. Note-se, no entanto, que tal

comodidade só existe em Belo Horizonte, nos demais municípios da RMBH não se faz exigência nesse sentido.

Quanto à manutenção mecânica, a BHTrans realiza vistorias regulares dos ônibus, nas instalações do órgão, o que teria garantido a ausência de acidentes graves por falha mecânica nos últimos anos. O número de veículos quebrados na rua devido a falha mecânica faz parte de um Índice de Confiabilidade Mecânica, computado pela BHTrans para todas as empresas. Esse sistema estaria em operação em Belo Horizonte há nove anos. O DER também faz vistorias regulares dos veículos, mediante dois sistemas. No primeiro, os ônibus são trazidos ao pátio de vistoria do órgão, de seis em seis meses se eles têm menos de cinco anos, de três em três meses a partir dos cinco anos. O segundo sistema se aplica às empresas de maior potencial, que dispõem de um responsável técnico, geralmente engenheiro mecânico, que responde pelas vistorias feitas no pátio de manutenção da própria empresa. Em ambos os casos, o DER faz vistorias inesperadas (blitz) nas ruas ou nas garagens, para verificar as condições dos veículos.

A questão das lombadas, chamadas de *quebra-molas* na região, parece não preocupar as pessoas entrevistadas. Elas assinalam como muito mais problemática a topografia da região, bastante acidentada, com malha repleta de curvas e ladeiras íngremes, o que obriga a freqüentes trocas de marcha. Existem regiões que são intransitáveis para os ônibus de tamanho normal. Há linhas em que, quando chove, um só ônibus não cumpre todo o trajeto, obrigando os passageiros a descer do veículo e caminhar um trecho, para apanhar do outro lado um segundo ônibus da mesma linha.

Foi mencionado, como sempre, o trânsito “caótico” dos horários de pico, que causa estresse a todos os que precisam se locomover em qualquer cidade de porte médio no país, guardadas as devidas proporções. No sindicato dos motoristas existe uma percepção de desrespeito em relação ao transporte coletivo, muitas vezes estendido ao motorista de ônibus: “Os companheiros

passam muita raiva. A questão do carro particular, do taxista que fecha o motorista, os fiscais do BHTrans.”

Os entrevistados não citam espontaneamente a violência urbana como geradora de problemas no trabalho, mas, quando indagados, dizem que ela vem crescendo muito, ainda que sem citar números. Os sindicalistas mencionam o medo, mas parecem minimizar a violência urbana, sob a alegação de que os maiores problemas provêm dos empregadores.

Por outro lado, a BHTrans está experimentando dois projetos que podem, entre outras coisas, contribuir para a redução dos assaltos. Trata-se da instalação de câmaras de TV nos ônibus, em teste em duas linhas, e um sistema de comunicação por rádio e/ou telefone celular, em experimentação em quatro empresas (80 veículos). O rádio foi inicialmente pensado para comunicação rápida com a garagem, tanto no caso de quebras, como para o reescalonamento das viagens, em situações de engarrafamento do trânsito, para fazer fluir os ônibus com intervalos mais regulares, porque “o usuário detesta ficar parado, esperando muito tempo, mas fica ainda mais chateado quando vêm quatro ônibus de uma só vez, depois de ele ter esperado 20 minutos.” O telefone celular fornecido ao motorista permite fazer apenas quatro ligações: para dois telefones de sua garagem, a polícia e a BHTrans. Ambos os sistemas são incipientes, estão em teste, mas a intenção é que possam fazer fluir melhor o trânsito e reduzir a ocorrência de violência dentro dos veículos.

Quando a pergunta versa sobre o comportamento dos usuários, brigas dentro dos ônibus, etc., as respostas dão a entender que não há problemas maiores. “Nós temos problemas com os usuários só mesmo em épocas de festa. O carnaval é um exemplo. As pessoas tomam umas a mais, saem de casa revoltadas e aí querem desabafar no motorista e no cobrador. Mas de resto, tudo tranquilo.” Como se verá na análise dos resultados do campo, essa é uma visão equivocada.

Alguns empresários são de opinião que as condições de trabalho dos motoristas melhoraram nos últimos anos, principalmente devido a três fatores: a

redução da carga horária, o motor traseiro e o câmbio automático, para aqueles que dirigem veículos que preenchem essas condições.

Saúde e acidentes

O sindicato dos trabalhadores, apoiado pela BHTrans, obteve para todos os trabalhadores dessa categoria e seus dependentes planos de saúde que abrangem não só assistência primária, mas também internações, acesso a clínicas especializadas e tratamento odontológico. Segundo a informação, grande parte das empresas fez convênio com apenas um grupo de saúde, chamado *Executive Medicine*.

Quanto aos problemas de saúde mais comuns, são citados o estresse, o nervosismo, até mesmo problemas psiquiátricos, a hipertensão, hemorróidas, problemas de coluna e dores musculares.

A partir das entrevistas, não é possível saber a natureza dos chamados *problemas psiquiátricos*. Esses poderiam ser uma nova referência aos efeitos do estresse, que tende a afetar um percentual expressivo de motoristas. “Nós temos aí uma faixa de 900 companheiros afastados por problema de estresse.”, de um total de 26 mil trabalhadores (incluem-se motoristas, cobradores, mecânicos, fiscais e outros). A queixa é que recentemente o INSS estaria permitindo o retorno dos trabalhadores afastados antes de sua completa recuperação, reintegrando-os à empresa mesmo sem condições de trabalhar, situação duplamente prejudicial aos trabalhadores, na medida em que a empresa não os aceita de volta e nem ela nem o INSS pagam seu salário. “Nem o INSS paga, nem a empresa aceita (o trabalhador de volta). E daí o problema dele vai-se agravando cada vez mais.”

Além desses, foram citados problemas de “inchaço” das pernas, por causa do calor do motor, e LER, nos ônibus com câmbio manual, que são a maioria na RMBH. Houve também referências a problemas nos joelhos, devido ao trabalho constante com embreagem pesada, e a problemas de coluna.

Indagou-se sobre a ocorrência de acidentes de trânsito com lesões. Os entrevistados responderam que não são comuns, sendo mais freqüente o

atropelamento de pedestres. Quando ocorre, o ônibus é esvaziado e o motorista acompanha a vítima até o pronto - socorro. Se há morte, o motorista aguarda a realização do Boletim de Ocorrência e da perícia. A empresa arca com a indenização estipulada e o motorista responde a processo, com respaldo jurídico do sindicato.

O transporte alternativo

Segundo os agentes do transporte coletivo, a presença de perueiros não habilitados teria sido crítica em Belo Horizonte durante dois ou três anos, período em que eles competiam com as operadoras credenciadas nas linhas mais rentáveis. Os outros agentes creditam à BHTrans a busca de soluções para o problema, mediante obtenção de liminar judicial proibindo a circulação irrestrita dos perueiros; abertura de licitação para credenciamento de 300 deles; e rigorosa vigilância nas ruas. Dos motoristas credenciados, 280 já estão circulando com os seus *suplementares*, que vêm a ser ônibus menores, de 22 lugares. A esses motoristas foram atribuídas linhas de difícil acesso para ônibus maiores e outras, que estavam malservidas, ou eram consideradas deficitárias pelas empresas de maior porte.

Ainda assim, o transporte clandestino continua a preocupar as operadoras da RMBH, mesmo tendo apresentado alguma redução em virtude de os veículos não poderem entrar no município de Belo Horizonte. Mas continua intenso entre outros municípios da região e dentro deles, especialmente Contagem, Betim e Ribeirão das Neves. O DER estaria acionando a justiça, como fez a BHTrans, e ampliando a vigilância nas ruas e avenidas dos municípios sob sua jurisdição. “Os veículos vão desde ônibus com 50 anos de idade (risos), até veículos leves. Mas a maioria é de perueiros.”

RESULTADOS DA PESQUISA COM OS MOTORISTAS DE ÔNIBUS

Em janeiro de 2002, foram entrevistados, nos terminais das linhas de ônibus, 984 motoristas de linhas operadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, os quais integraram uma amostra aleatória que permite expandir os resultados encontrados para o conjunto desses motoristas de ônibus, de cerca de 15 mil pessoas. Foram realizadas entrevistas por meio de um questionário⁴, cuja aplicação durava cerca de dezoito minutos.

Neste primeiro relatório a situação dos motoristas será analisada considerando-se os principais resultados dos cinco temas investigados nessa pesquisa. O primeiro descreve as características pessoais (sexo, idade, escolaridade, etc.) dos motoristas de transporte coletivo em 2001. Coleta também informações sobre o tamanho das famílias, rendimentos pessoais e familiares e tempo de exercício da profissão.

O segundo tema levanta informações sobre as condições de trabalho desses profissionais, focalizando os atuais vínculos de emprego, em comparação com a situação definida na última negociação anual da categoria, quanto a carteira assinada, extensão da jornada de trabalho, permanência na empresa, rendimentos, benefícios no trabalho principal, tipo de turnos realizados, horários e pausas. São descritas também as principais características dos veículos utilizados, considerando aspectos físicos, ambientais e de preservação. Com isso, busca-se avaliar aspectos positivos e negativos do trabalho.

No terceiro tema, ilustra-se o contexto social do exercício do trabalho, discutindo aspectos do relacionamento do motorista com o cobrador, com colegas e chefia e com os usuários. Aborda-se também a questão da violência urbana, que, como se verá, é a textura mesma do trabalho diário do motorista, na forma de agressões e assaltos, gerando permanente insegurança.

Na quarta parte, apresentam-se indicações relativas às condições de saúde dos motoristas, identificando os principais problemas referidos, tais como

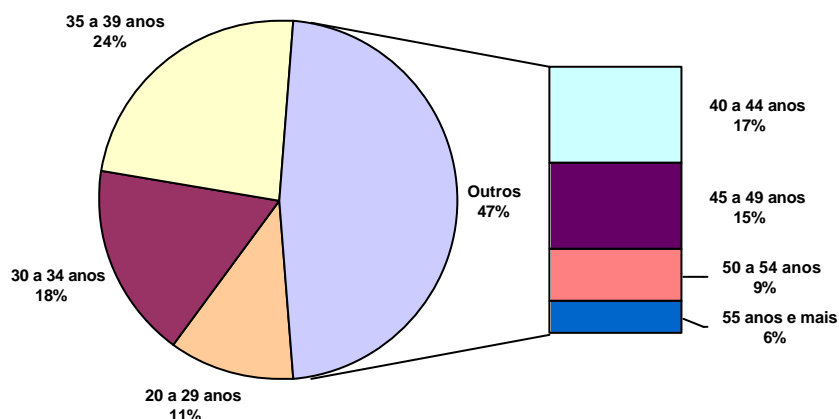
⁴ Ver Anexo 2 deste relatório.

problemas no aparelho músculo – esquelético, problemas gastrointestinais, de pressão alta, de cansaço corporal, do sono, buscando investigar ainda a obesidade. Além disso, procura-se relacionar a ocorrência de doenças e acidentes às situações de estresse apontadas pelos motoristas e às suas condições de trabalho. Note-se que esses resultados não decorrem da aplicação de nenhum tipo de modelagem, mas fornecem instrumentos preliminares para que as informações coletadas possam vir a ser exploradas posteriormente por outros profissionais.

Os motoristas, sua família e sua ocupação

Os motoristas do transporte coletivo da Região Metropolitana de Belo Horizonte são em sua grande maioria homens (99,8%) e chefes de família (93,1%). Quanto à idade, observa-se grande dispersão (Gráfico 1), ficando a mediana em 39 e a média em 39,8 anos. O nível de instrução não foge ao geral do país: a maior proporção tem apenas o fundamental incompleto (68,8%), 19,2% completou o fundamental e 11,0% tem ensino médio incompleto ou completo.

Gráfico 1
Distribuição dos Motoristas de Ônibus, segundo Faixas Etárias
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002



Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

Esses profissionais têm em média 11 anos de profissão. Têm a carteira de trabalho assinada no atual emprego, no qual trabalham, em média, pouco menos de oito horas diárias. A maioria tem apenas um emprego (96,0%). Os mais novos estão há três anos na mesma empresa e os maiores de 35 anos, há sete anos, em média (Tabela 4). Estas longas permanências no mesmo emprego, em tempos de rápida transformação do mercado de trabalho, mostram a falta de perspectivas profissionais que a categoria enfrenta.

Tabela 4
Tempo Médio de Emprego dos Motoristas de Veículos Coletivos na Atual Empresa, segundo Faixa Etária
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Faixa Etária	Tempo de Emprego (em anos)
Total	6
Até 34 anos	3
35 anos e mais	7

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

O salário médio do emprego principal, incluindo horas extras, é de R\$689,00⁵. Em 13,3% dos casos os motoristas têm outros rendimentos⁶. Em 60,0% dos casos eles são os únicos provedores da família, em 28,6% deles uma outra pessoa também trabalha e em 11,4% existem na família dois ou mais outros trabalhadores. Para a maior parte dos motoristas (60,3%), o salário familiar fica entre três e cinco salários mínimos (Tabela 5).

⁵ Em reais de dezembro de 2001.

⁶ Aposentadoria ou pensão, outros trabalhos remunerados, auxílio INSS, complementação de auxílio-doença e outros.

Tabela 5
Distribuição dos Motoristas de Ônibus, segundo Classes de
Rendimento Familiar Médio, em Salários Mínimos
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Classes de Salário Mínimo	%
Total	100,0
Até 3	(1)
De 3,1 a 5	60,3
De 5,1 a 7	21,3
De 7,1 a 10	10,6
Mais de 10	(1)

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

(1) A amostra não comporta desagregação para esta categoria.

As famílias dos motoristas são em geral grandes. Apenas 12,4% deles moram sozinhos ou com uma outra pessoa, ao passo que 66,0% residem em domicílios formados por quatro ou mais pessoas. A maioria dos motoristas tem menores a seu cargo. Enquanto menos de um terço declarou viver em domicílios sem crianças, 72,6 % relatou conviver com pelo menos um menor. Quase 5,0% tem quatro ou mais menores em casa. (Tabela 6).

Tabela 6
Distribuição dos Motoristas de Veículos Coletivos,
segundo Número de Menores de 16 anos no Domicílio
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Número de menores	%
Motoristas (1)	100,0
Sem menores no domicílio	27,4
1 menor no domicílio	31,2
2 menores no domicílio	25,5
3 menores no domicílio	11,3
4 menores ou mais no domicílio	4,7

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

(1) Exclusive os motoristas que não declararam o número de menores de 16 anos no domicílio.

Todos os motoristas recebem pelo menos um benefício vinculado ao trabalho (Tabela 7). Cerca de 96,0% deles disseram ter acesso a convênio

médico, conforme afirmado pelos agentes do transporte coletivo. É de se estranhar que esse percentual não seja 100%, uma vez que tal benefício foi assegurado em convenção coletiva. Quanto à alimentação, 71,5% recebem vale alimentação e 31,6%, tíquete-refeição. É de se notar também que o seguro de vida seja extensivo a somente 36,8% dos motoristas, quando, na fala dos entrevistados, este parecia ser um benefício já consolidado. O fato de quase dois terços dos motoristas não estarem cobertos por seguro de vida e de apenas 5,5% deles fazerem jus à complementação de auxílio-doença demonstra a vulnerabilidade das famílias envolvidas, em caso de doença ou morte do motorista que, como foi assinalado, é o único provedor em 60,0% dos casos.

Tabela 7
Percentual de Motoristas que Declararam Recebimento
ou Direito a Benefícios, segundo Tipo de Benefício
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Tipo de Benefício	%
Cesta básica	(1)
Vale-alimentação	71,5
Tíquete-refeição	31,6
Convênio médico	95,9
Complementação de auxílio-doença	5,5
Transporte gratuito	99,4
Auxílio para creche/escola/material escolar	(1)
Seguro de vida	36,8

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

(1) A amostra não comporta desagregação para esta categoria.

No tocante aos horários de trabalho, há que se considerar que o transporte de passageiros é um serviço contínuo, 24 horas por dia, e as folgas e faltas têm de ser cobertas por outros motoristas. Os turnos são organizados para atender a essa contingência: 77,6% dos motoristas têm turno fixo, sempre nos mesmos horários; 12,3%, turno alternante, que muda segundo a escala diária; e 10,1%, turno irregular (Tabela 8). No entanto, essa situação acrescenta instabilidade à vida dos motoristas dos dois últimos grupos, pois, além de não poderem contar regularmente com um período do dia para suas atividades particulares, estão sujeitos a trabalhar em veículos e itinerários com os quais não estão familiarizados.

Tabela 8
Distribuição dos Motoristas de Veículos Coletivos,
segundo Turno de Trabalho Diário (1)
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Turno de Trabalho Diário	%
Total (1)	100,0
Fixo (sempre no mesmo horário)	77,6
Um período	57,9
Dois períodos	19,7
Alternante (muda de horário segundo a escala diária)	12,3
Irregular (não tem escala diária predefinida)	10,1

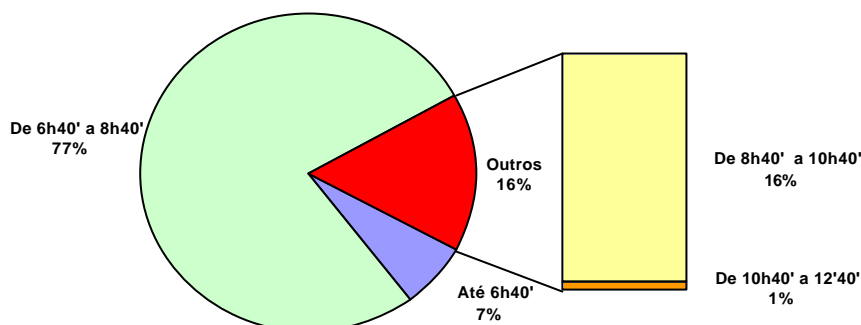
Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas
 (1) Exclusive os motoristas que não declararam o turno de trabalho diário.

O total de motoristas com turno fixo, 77,6%, é composto por uma parcela que faz horário contínuo (57,9%) e outra, que faz duas pegadas (19,7%), isto é, trabalha no horário de pico da manhã, volta para casa, e retorna no horário de pico da tarde (Tabela 8). Esse arranjo é defendido por alguns dos agentes como algo benéfico também para os motoristas, por permitir-lhes almoçar em casa, estar com os filhos, etc. No entanto, segundo a literatura sobre o assunto, pode constituir-se em fator de fragmentação da atividade diária do motorista, gerando estresse.

Somando a estes 19,7 %, que fazem dupla-pegada, os 12,3% que têm turno alternante e os 10,1% que cumprem turno irregular, obtém-se que cerca de 42,0% dos motoristas são submetidos a horários de trabalho menos que saudáveis.

Várias informações foram levantadas sobre a intensidade do trabalho. A jornada média, já se disse, é de pouco menos de oito horas (7 horas e 52 minutos). A maioria dos motoristas, 77,3%, trabalha 6 horas e 40 minutos, conforme acordado em convenção coletiva, mais uma ou duas horas extras. A quase totalidade (95,4%) declara fazer pelo menos uma parada para descanso de duração igual ou superior a cinco minutos, podendo essas paradas durar 10 a 15 minutos ou até mais (Gráfico 2).

Gráfico 2
Distribuição dos Motoristas de Ônibus, segundo Extensão da Jornada de Trabalho
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002



Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

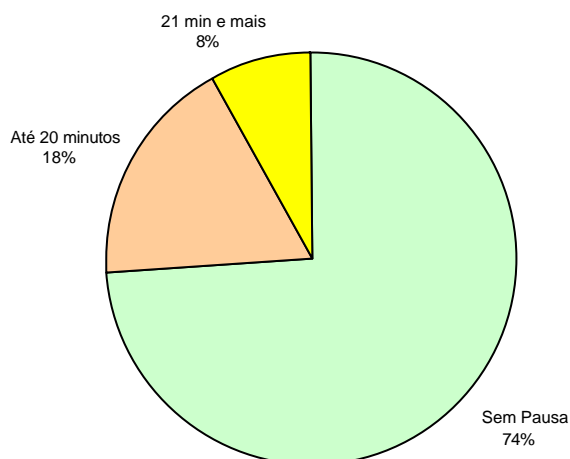
O número dessas paradas fica entre um e três para 68,3% dos motoristas e entre quatro e onze para os restantes. A frequência das paradas está sem dúvida ligada à duração do percurso de ida e volta, que é de 31 a 60 minutos no caso de 36,7% dos motoristas e de 91 a 120 minutos para 45,7% deles.

A maioria declara não ter pausa para almoço ou jantar (73,9%) e outros 24,9% dizem ter pausas de até 30 minutos (Gráfico 3). A ausência desta pausa pode ser em parte explicada pela dupla pegada, mas só em parte, porque é de 19,7% a proporção do total de motoristas que declarou fazer dupla pegada, e ter portanto a opção de almoçar em casa. É possível que os restantes 54,3%⁷ que disseram não ter pausa para refeição façam lanches às pressas, em suas paradas de descanso. Esta interpretação é corroborada pela distribuição dos motoristas quanto ao local onde fazem as refeições. A questão do local foi indagada de todos os motoristas que tinham declarado qualquer pausa durante a jornada, e as

⁷ Se, dos 73,9% que não têm pausa de almoço, forem subtraídos os 19,7% que fazem dupla pegada, restam 54,3%.

respostas foram: 47,1% dentro do ônibus, 26,7% em barraca, bar ou lanchonete e apenas 10,2% em restaurante.

Gráfico 3
Distribuição dos Motoristas de Ônibus, segundo Duração da Pausa de Refeição
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002



Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

Condições do veículo e presença do cobrador

Verifica-se na prática que as exigências da BHTrans quanto à incorporação de veículos modernos à frota estão tendo efeito nas condições de trabalho dos motoristas. De fato, mais de 80,0% dos veículos têm direção hidráulica e três possibilidades de ajustamento de seu banco (Tabela 9). Além disso, 62,7% têm direção ajustável e 50,8%, cinto de segurança de três pontos. Esses ônibus mais modernos apresentam também adequada visibilidade externa, pouca trepidação, menos ruído interno, ausência de gases tóxicos, ventilação adequada e bom espaço para dirigir. No total da RM, já somam 77,3% os motoristas que declaram dirigir ônibus com motor central ou traseiro, conforme a norma de reposição de veículos da BHTrans. O DER não faz exigência nesse sentido.

Tabela 9
Distribuição dos Motoristas de Veículos Coletivos,
segundo Características dos Veículos
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Características dos Veículos	Total (1)	Em porcentagem	
		Presente	Ausente
Direção ajustável	100,0	62,7	37,3
Direção hidráulica	100,0	98,6	(2)
Câmbio automático	100,0	19,1	80,9
Motor central ou traseiro	100,0	77,3	22,7
Assento do motorista com cinto de segurança de três pontos	100,0	50,8	49,2
Assento do motorista com apoio anatômico para a parte baixa das costas	100,0	82,7	17,3
Assento do motorista com ajuste vertical	100,0	91,4	8,6
Assento do motorista com ajuste para alcance dos pedais	100,0	98,2	(2)

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas

(1) Excluídos os motoristas sem declaração.

(2) A amostra não comporta a desagregação para esta categoria.

Confirmando declarações dos agentes, as empresas de Belo Horizonte estão mantendo a figura do cobrador. Assim, 77,3% dos motoristas trabalham em equipe, sempre com o mesmo cobrador, o que pode significar uma situação de maior conforto para eles; 20,8%, possivelmente por fazerem turnos alternantes ou irregulares, não contam com este conforto.

Condições de saúde

Dos problemas de saúde, o que mais chama a atenção é a obesidade. É considerada obesa a pessoa que tem um Índice de Massa Corporal (IMC)⁸ igual ou maior que 30, e pré-obesa aquela cujo índice fica entre 25 e quase 30. Dos motoristas, 10,5% já são obesos e 39,6%, pré-obesos. Somando esses dois grupos, obtém-se que 50,1% do total enfrenta um problema de obesidade. (Tabela 10). Isso é compreensível, tendo em vista o sedentarismo da ocupação e a presença do estresse, o qual leva muitas pessoas a comer demais, acrescidos da falta de tempo e espaço adequados para as refeições.

Tabela 10
Distribuição dos Motoristas de Veículos Coletivos,
segundo Índice de Massa Corporal
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Índice de Massa Corporal	%
Total dos motoristas (1)	100,0
IMC < 25	49,9
25 =< IMC < 30	39,6
IMC >= 30	10,5

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

(1) Exclusivo os motoristas que não declararam o peso ou a altura.

Dos outros problemas, sobressai a tensão ou estresse, que foi mencionada pelos sindicalistas como uma ocorrência muito freqüente e aparece como queixa em 38,5% dos casos. Vêm em seguida a vista irritada (33,1%), as dores nos ombros, braços ou pernas (33,0%) e as dores na coluna (29,4%). Tais dores poderiam ser amenizadas pela presença nos ônibus de câmbio automático, o qual apareceu em apenas 19,1% dos casos (Tabela 9). As outras queixas são, em ordem decrescente de freqüência, problemas gastrointestinais, do sono, auditivos, respiratórios, de varizes, de pressão alta. Do total de motoristas, 14,0% declarou-se livre de sintomas (Tabela 11).

⁸ O IMC – Índice de Massa Corporal – é obtido dividindo o peso pelo quadrado da altura da pessoa.

Tabela 11
Distribuição dos Motoristas de Veículos Coletivos, segundo Problemas de Saúde
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Problemas de Saúde Referidos	Total (2)	Em porcentagem	
		Sim	Não
Obesidade (1)	100,0	50,1	49,9
Tensão ou estresse	100,0	38,5	61,5
Vista irritada	100,0	33,1	66,9
Dores nos ombros, braços ou pernas	100,0	33,0	67,0
Problemas de coluna	100,0	29,4	70,6
Gastrointestinais	100,0	23,8	76,2
Relacionados ao sono	100,0	13,2	86,8
Auditivos	100,0	12,9	87,1
Respiratórios	100,0	11,7	88,3
De varizes	100,0	10,8	89,2
De pressão alta	100,0	8,2	91,8

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

(1) São considerados "obesos" e "pré-obesos" aqueles com IMC maior ou igual a 25.

O IMC - Índice de Massa Corporal - é obtido dividindo-se o peso pelo quadrado da altura.

(2) Excluídos os motoristas que não declararam o peso ou a altura.

Vale lembrar que problemas similares já estavam presentes na pesquisa feita por Santos Júnior, em 1993. Embora o agrupamento das queixas tenha sido diferente, as dores apareceram em primeiro lugar, seguidas por cefaléia, nervosismo/depressão, problemas cardiovasculares, gastrointestinais, irritação nos olhos, diminuição da audição. A questão da obesidade não foi pesquisada.

Acidentes e violência

Do total de motoristas, 17,8% declarou ter sofrido acidente nos últimos 12 meses (Tabela 12). Quando indagados sobre as possíveis causas desses acidentes, os motoristas alegaram, com maior frequência, a imprudência de terceiros (95,6%). Naturalmente, a culpa é sempre do outro. Mencionaram também, nesta ordem, trânsito intenso (78,1%), má-condição das pistas (76,4%), cansaço ou estresse do motorista (63,0%), má-sinalização das vias (61,2%), falha humana ou imprudência ao dirigir o ônibus (58,5%), problemas ocasionados por

quebra-molas⁹(43,3%), falha mecânica ou manutenção deficiente dos ônibus (34,5%), excesso de velocidade (25,7%), pouco conhecimento do trajeto ou do ônibus (16,0%) (Tabela 13).¹⁰

Tabela 12
Distribuição dos Motoristas de Veículos Coletivos,
segundo Ocorrência de Acidente nos Últimos 12 Meses
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Ocorrência de Acidente	%
Total	100,0
Sim	17,8
Apenas danos materiais	9,7
Danos físicos a pessoas	8,1
Não	82,2

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

Tabela13
Percentual dos Motoristas de Veículos Coletivos, segundo Fatores que mais
Provocam Acidentes na Empresa (1)
Região Metropolitana de Belo Horizonte
Janeiro de 2002

Fatores que mais Provocam Acidentes na Empresa	%
Imprudência de terceiros (motoristas particulares, perueiros, motoqueiros, etc.)	95,6
Trânsito intenso	78,1
Má-condição das pistas	76,4
Cansaço ou estresse do motorista	63,0
Má-sinalização das vias	61,2
Falha humana ou imprudência ao dirigir o ônibus	58,5
Problemas ocasionados por lombadas (excesso de lombadas, má-sinalização ou conservação)	43,3
Falha mecânica ou manutenção deficiente dos ônibus	34,5
Excesso de velocidade	25,7
Pouco conhecimento do trajeto ou do ônibus	16,0

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

(1) Excluídos os motoristas sem declaração.

Pelo que dizem os motoristas, esses acidentes foram de pouca gravidade, pois a maioria deles (9,7 pontos percentuais ou 76,4% do total de acidentes) causou apenas danos materiais. O motorista, o cobrador e os passageiros não

⁹ Lombadas, em São Paulo.

¹⁰ Estes percentuais não são adicionáveis, pois cada motorista mencionou várias possíveis causas.

teriam sofrido danos em uma proporção significativa de casos, mas sim pessoas que estavam fora do ônibus (35,8%, ou 8,1 pontos percentuais). Isso condiz com o testemunho dos agentes, que dizem ser o atropelamento a ocorrência mais freqüente, em matéria de acidentes.

Os resultados da pesquisa de campo relativos a assaltos e agressões dentro dos veículos são alarmantes. De fato, 43,4% dos motoristas declararam a ocorrência de assalto a mão armada dentro do ônibus que dirigiam, nos últimos 12 meses. No mesmo período, 40,1% dos motoristas disseram ter havido agressões verbais dentro do ônibus. Esses dados testemunham condições de trabalho muito tensas, para motoristas e cobradores da Região Metropolitana de Belo Horizonte, similares às encontradas na Região Metropolitana de São Paulo.

Não é de se admirar que os motoristas enfrentem seu dia-a-dia tomados de medo. Na verdade, são medos sobrepostos: medo de ser assaltado (81,8%), de sofrer acidente (68,9%), de morrer (59,5%), de ficar doente (58,9%), de ser demitido (51,5%) (Tabela 14).

Tabela14
Motoristas de Ônibus, por Tipos de Medo Declarados
Região Metropolitana de São Paulo
Janeiro de 2002

Tipos de medo	%
Ser assaltado	81,8
Sofrer acidente	68,9
Morrer	59,5
Ficar doente	58,9
Ser demitido	51,5

Fonte: Fundação Seade; Fundacentro. Pesquisa de Condições de Saúde e Segurança dos Motoristas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre os principais achados da pesquisa realizada em janeiro de 2002 com os condutores de ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH, destacam-se os longos anos de permanência na ocupação por parte dos profissionais desta categoria, que em média já acumularam 11 anos de profissão.

Quanto à extensão da jornada de trabalho efetivo, parcela substancial (77,3%) desses motoristas informou realizar jornadas diárias que se situavam entre 6 horas e 40 minutos e 8 horas e 40 minutos, cumprindo trajetos relativamente longos, de duração média de 1 hora e 54 minutos, com poucas pausas, na maioria dos casos não mais extensas que 10 minutos. Vale destacar que o fato de a pesquisa haver sido realizada em janeiro, mês de férias de parte expressiva da população, pode ter influenciado nos resultados obtidos.

Notou-se também que, para uma expressiva proporção dos motoristas (42,1%), a jornada de trabalho se caracteriza por turnos irregulares, alternados ou interrompidos, situação esta potencialmente prejudicial a sua saúde e segurança, por implicar constante mudança nas rotinas de trabalho, de sono e de horário de refeição, além de outros aspectos da vida familiar e social.

Outro ponto a ser avaliado com cuidado diz respeito à elevada proporção de motoristas que informou não fazer pausa para almoço (74%). Isso pode ser parcialmente explicado pela informação, obtida nas entrevistas qualitativas, de que uma proporção de motoristas teria a oportunidade de almoçar em casa, pelo tipo de jornada de trabalho fragmentada que realiza ou por morar perto da garagem. No entanto, seria importante pesquisar mais essa questão, uma vez que a proporção dos motoristas que realiza jornadas fragmentadas, seja pela dupla pegada, seja pela alternância ou irregularidade de turnos de trabalho (42,1%) é expressivamente inferior à proporção dos que indicaram não ter pausa para almoço. Além disso, 47,1% dos motoristas que têm pausa para refeição fazem suas refeições dentro do próprio ônibus que dirigem.

A pesquisa revelou que providências foram tomadas para melhorar as condições internas dos veículos, pela incorporação de elementos que protegem os motoristas, tal como direção hidráulica e assento com proteção para braços, pernas e coluna, além de melhoras no conforto térmico e acústico. No entanto, esta situação está diretamente associada à renovação da frota e parece mais concentrada na cidade de Belo Horizonte,

o que torna importante investigar a condição dos veículos dirigidos por motoristas das demais cidades da Região Metropolitana. Note-se que a parcela de motoristas de ônibus que mencionaram sofrer dores não é desprezível (33%).

O contexto de crescente violência urbana, no do qual se desenrolam as atividades do motorista, gera um ambiente de insegurança, que o motorista tem de enfrentar diuturnamente, no exercício de seu trabalho. Assim, são comuns os assaltos a mão armada e as agressões verbais dentro dos ônibus: nos 12 meses anteriores à entrevista, 43,4% dos motoristas tiveram assaltos e 40,1%, agressões verbais. Esses resultados demonstram as más condições da segurança pública na RMBH, ao confirmarem a impressão difusa que se tem de uma cidade com elevados níveis de violência.

As condições de saúde dos motoristas não se mostraram satisfatórias. Nada menos que metade deles apresentam um problema de obesidade, e percentuais bastante elevados se queixam de tensão ou estresse, vista irritada, dores na coluna, nas pernas e braços e outros sintomas. Além disso, 17,8% dos motoristas tiveram acidentes de trânsito nos últimos 12 meses.

Como seria de se esperar diante das condições de trabalho, a maioria dos motoristas trabalha numa situação de medo constante: medo de ser assaltado, de sofrer acidente, de morrer, de ficar doente e de ser demitido.

Esses resultados ressaltam a necessidade de implementação de medidas preventivas de múltiplo alcance, que busquem, simultaneamente, melhorar a qualidade dos veículos em circulação, fiscalizar de forma mais eficiente o cumprimento dos acordos coletivos e da legislação trabalhista, em especial quanto à extensão da jornada e suas pausas, e estabelecer um monitoramento epidemiológico da saúde física e mental dos profissionais da categoria.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAGÃO, Joaquim. “O novo direito concessionário nacional: e agora, ônibus brasileiro?” In: CNT/ANPET (org.). *Transporte em transformação*. São Paulo, Makron Books, 1998.
- ARAGÃO, Joaquim et alii. “Sacudindo a poeira e construindo novo ciclo de desenvolvimento do transporte público por ônibus.” In: SANTOS, Enilson e ARAGÃO, Joaquim (org.). *Transporte em tempos de reforma*. Brasília, LGE Editora, 2000.
- BRASILEIRO, Anísio et alii. “Transportes públicos metropolitanos no Brasil: uma pauta para sua reorganização”. In: SANTOS, Enilson e ARAGÃO, Joaquim (org.). *Transporte em tempos de reforma*. Brasília, LGE Editora, 2000.
- CANÇADO, Vera L., SIQUEIRA, Moema, WATANABE, Fernanda Sue e CRUZ, Marcus Vinicius. “Capacidade gerencial e habilidade política dos empresários de transporte por ônibus de Belo Horizonte: mito ou realidade?” *RAP*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 3, p. 209-35, maio-jun. 1998.
- CANÇADO, Vera, CRUZ, Marcus Vinicius, SIQUEIRA, Moema e WATANABE, Fernanda. “Capacidade gerencial das empresas de ônibus frente ao órgão gestor em Belo Horizonte”. In: BRASILEIRO, Anísio e HENRY, Etienne (org.). *Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*. Cultura Editores Associados, São Paulo, 1999.
- LINHARES, Paulo de Tarso Frasso. “Gestão institucional em transportes” In: CEPEAD/UFMG (org.). *A gestão de políticas urbanas: perspectivas e desafios da intersectorialidade*. Gepet, Painel 1: Transportes: os desafios da gestão. Belo Horizonte, 1998.
- SANTOS, Enilson e ORRICO FILHO, Rômulo. “Avaliando metodologias de avaliação de desempenho de ônibus urbanos: os modelos da EMTU-Recife e da BHTrans”. In: SANTOS, Enilson e ARAGÃO, Joaquim (org.). *Transporte em tempos de reforma*. Brasília, LGE Editora, 2000.

SANTOS JÚNIOR, Érber Assis dos e MENDES, René. “Estudo das condições de trabalho e saúde de motoristas de ônibus urbanos de Belo Horizonte – MG”. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*. v. 25, n. 95/96, abr. 1999.

SIQUEIRA, Moema Miranda de. “O papel da regulamentação na gestão pública: o exemplo do transporte coletivo por ônibus”. *RAP*, Rio de Janeiro, v. 31, n. 1, p. 17-29, jan.-fev. 1996.

SIQUEIRA, Moema Miranda de e CANÇADO, Vera L. “Licitação e competitividade: um estudo de caso”. In: SANTOS, Enilson e ARAGÃO, Joaquim (org.). *Transporte em tempos de reforma* Brasília, LGE Editora, 2000.