



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA  
CURSO DE MESTRADO**

**DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM  
MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS**

**Florianópolis**

**2005**

**FABÍOLA GARCIA DA SILVA**

**DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM  
MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS**

**Dissertação apresentada como requisito parcial  
à obtenção do grau de Mestre em Psicologia,  
Programa de Pós-Graduação em Psicologia,  
Curso de Mestrado, Centro de Filosofia e  
Ciências Humanas.**

**Orientador: Prof. Dr. Roberto Moraes Cruz**

**Florianópolis**

**2005**

*Ela é Dançarina*

O nosso amor é tão bom  
O horário é que nunca combina  
Eu sou funcionário  
Ela é dançarina  
Quando pego o ponto  
Ela termina  
(...)

Eu sou funcionário  
Ela é dançarina  
Quando esquento a sopa  
Ela cantina  
Ou quando eu Lexotan  
É quando ela Reativina  
Eu sou funcionário  
Ela é dançarina  
Viro o calendário  
Voa purpurina

Canção e composição Chico Buarque.

Dedico a meus pais Aldo e Marlene, meu irmão Felipe e meu noivo Jarbas que me incentivaram a formação continuada, dando sempre muito apoio e amor.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus a conclusão de mais essa etapa de minha vida.

A toda minha família, que acredita em mim.

Aos meus pais Aldo e Marlene, pelo amor incondicional, pela tranquilidade que me transmitem e por terem me incentivado a formação continuada.

Ao meu irmão Felipe que a todo o momento auxiliou com seus conhecimentos.

Ao meu noivo, Jarbas, um ser iluminado, por todo o amor, carinho, apoio e paciência.

Ao meu orientador, Prof<sup>o</sup>. Dr. Roberto Moraes Cruz, que sempre foi muito mais que orientador, pela confiança, sabedoria, dedicação, compromisso e pelas preciosas contribuições.

Aos colegas do Mestrado, em especial Carla Giovana Dagostin, Izabel Carolina Martins Campos, Flávia de Novaes Costa e Karina Kauffman, pelo exemplo inspirador de pesquisadoras e profissionais comprometidas.

A Beatriz Arantes pela sua incansável dedicação quando solicitada.

Aos colegas do PSITRAB que auxiliaram nas interlocuções das questões relevantes de dano psicológico e saúde do trabalhador.

Às empresas e trabalhadores que possibilitaram a pesquisa de campo.

Aos professores Dra. Maria Helena Hoffmann, Dr. Silvio Serafim da Luz Filho, Dra. Ariane Kuhnen, Dr. Marcos Antônio Tedeschi que disponibilizaram de seu tempo e conhecimento para enriquecer o trabalho.

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE FIGURAS E TABELAS .....</b>	<b>9</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>11</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>12</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>CAPÍTULO I - DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO .....</b>	<b>16</b>
1.1 RELAÇÃO ENTRE ACIDENTE DE TRÂNSITO E ACIDENTE DE TRABALHO .....	18
1.2 DECORRÊNCIAS FÍSICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO .....	22
1.3 DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO .....	25
<b>CAPÍTULO II - O CONHECIMENTO CIENTÍFICO DISPONÍVEL SOBRE DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO.....</b>	<b>30</b>
2.1 TRANSTORNO DE ESTRESSE PÓS-TRAUMÁTICO: DECORRÊNCIA PSICOLÓGICA DE ACIDENTES CARACTERIZADA INTERNACIONALMENTE.....	35
2.2 CONTRIBUIÇÕES DO CONHECIMENTO CIENTÍFICO SOBRE DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO .....	38
<b>CAPÍTULO III - CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS.....</b>	<b>43</b>
3.1 PRODUÇÃO DE CONHECIMENTO CIENTÍFICO SOBRE MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS .....	44
3.2 AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS DOS MOTORISTAS .....	52
<b>CAPÍTULO IV - MÉTODO .....</b>	<b>56</b>

4.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA .....	56
4.2 PARTICIPANTES .....	56
4.3 FONTES DE INFORMAÇÕES E ASPECTOS ÉTICOS .....	57
4.4 SITUAÇÃO E AMBIENTE .....	58
4.5 EQUIPAMENTO E MATERIAIS .....	58
4.6 INSTRUMENTOS DE INFORMAÇÕES E PROCEDIMENTOS .....	58
4.7 CONTATO COM OS PARTICIPANTES.....	60
4.8 REGISTRO DOS DADOS .....	61
4.9 TRATAMENTO E ANÁLISE DOS DADOS .....	62
4.10 FLUXOGRAMA DOS PROCEDIMENTOS PARA CARACTERIZAR DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS.....	63
<b>CAPÍTULO V – ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS .....</b>	<b>64</b>
5.1 PERFIL SÓCIO-DEMOGRÁFICO DOS PARTICIPANTES.....	64
5.2 PERFIL OCUPACIONAL DOS PARTICIPANTES .....	66
5.3 PERFIL CLÍNICO DOS PARTICIPANTES .....	76
5.4 PERFIL DO ACIDENTE DE TRÂNSITO.....	91
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>99</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>102</b>
<b>GLOSSÁRIO .....</b>	<b>117</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>120</b>
APÊNDICE A - VARIÁVEIS QUE CONSTITUEM DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS .....	121
APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO .....	123

APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO DE DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO (QDPAT).....	125
<b>ANEXOS .....</b>	<b>129</b>
ANEXO 1 - LEI Nº 6.367.....	130
ANEXO 2 - LEI Nº 8.213/91.....	135
ANEXO 3 – RESOLUÇÃO 80/1998 .....	168
ANEXO 4 - LEI COMPLEMENTAR Nº 034/99.....	179



## LISTA DE FIGURAS E TABELAS

FIGURA 1 – CARACTERIZAÇÃO DO NEXO CAUSAL .....	21
FIGURA 2 – CARACTERIZAÇÃO DO NEXO ETIOLÓGICO.....	22
TABELA 1 – SÍNTESE DE ESTUDOS SOBRE DECORRÊNCIAS FÍSICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO (PERÍODO 1998 A 2005).....	23
TABELA 2 – SÍNTESE DE ESTUDOS NO BRASIL SOBRE OS EFEITOS PSICOLÓGICOS À SAÚDE DOS PARTICIPANTES DO SISTEMA TRÂNSITO ASSOCIADOS AO ACIDENTE (PERÍODO 1998 A 2005). 31	31
TABELA 3 – SÍNTESE DAS PUBLICAÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS ASSOCIADAS AOS ACIDENTES DE TRÂNSITO (PERÍODO 2000 A 2005).....	34
TABELA 4 – SÍNTESE DAS PUBLICAÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE TRANSTORNO DE ESTRESSE PÓS-TRAUMÁTICO ASSOCIADO AO ACIDENTE DE TRÂNSITO (2000-2004).....	36
TABELA 5 – SÍNTESE DE PRODUÇÃO DE CONHECIMENTO PUBLICADA NO BRASIL SOBRE MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS (1995 A 2004).....	45
TABELA 6 – SÍNTESE DE TESES E DISSERTAÇÕES SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS DEFENDIDAS EM 1995 A 2005. ....	46
TABELA 7 – SÍNTESE DAS DISSERTAÇÕES SOBRE COMPORTAMENTO DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS E MANIFESTAÇÕES DE SINAIS/SINTOMAS DA ATIVIDADE PROFISSIONAL, DEFENDIDAS EM 1995 A 2005. ....	48
TABELA 8 – SÍNTESE DAS DISSERTAÇÕES SOBRE IDENTIDADE, SIGNIFICADO E REPRESENTAÇÃO SOCIAL DA ATIVIDADE DE MOTORISTA DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIRO, DEFENDIDAS EM 1995 A 2005. ....	50
TABELA 9 – DISTRIBUIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS QUE DEFINEM O PERFIL SÓCIO- DEMOGRÁFICO DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS (N=40). ....	65

TABELA 10 - DISTRIBUIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS QUE DEFINEM O PERFIL OCUPACIONAL DE MOTORISTA DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS (N=40). .....	67
TABELA 11 – DISTRIBUIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS QUE DEFINEM O PERFIL OCUPACIONAL DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS QUANTO AOS AFASTAMENTOS DA ATIVIDADE PROFISSIONAL E OUTROS TRABALHOS REALIZADOS (N=40).....	73
TABELA 12 – DISTRIBUIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS CLÍNICAS DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS (N=40).....	77
TABELA 13 – DISTRIBUIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS CLÍNICAS QUANTO ÀS LICENÇAS MÉDICAS E TEMPO DE AFASTAMENTO DA ATIVIDADE PROFISSIONAL DOS PARTICIPANTES (N= 40). .....	80
TABELA 14 - DISTRIBUIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS CLÍNICAS QUANTO AO USO DE DROGAS LICITAS (CIGARRO E BEBIDA ALCOÓLICA) PELOS PARTICIPANTES (N=40). .....	82
TABELA 15 - DISTRIBUIÇÃO DAS VARIÁVEIS CLÍNICAS QUANTO AO CONVÍVIO FAMILIAR, DEMONSTRAÇÃO DE SENTIMENTOS PESSOAIS E SITUAÇÕES QUE TIRAM OS PARTICIPANTES DO SÉRIO (N=40).....	84
TABELA 16 - DISTRIBUIÇÃO DAS VARIÁVEIS PSICOLÓGICAS DOS PARTICIPANTES DA PESQUISA (N=40).....	86
TABELA 17 - DISTRIBUIÇÃO DAS VARIÁVEIS CLÍNICAS QUANTO A IDENTIFICAÇÃO DE SITUAÇÕES QUE IRRITAM OS PARTICIPANTES QUANDO ESTÃO DIRIGINDO (N= 40). .....	89
TABELA 18 – DISTRIBUIÇÃO DAS VARIÁVEIS DO ACIDENTE DE TRÂNSITO OCORRIDO COM OS PARTICIPANTES (N=40).....	92
TABELA 19 – DISTRIBUIÇÃO DAS VARIÁVEIS QUANTO AOS SENTIMENTOS DOS PARTICIPANTES DA PESQUISA ANTES, DURANTE E APÓS O ACIDENTE (N=40). .....	96

## RESUMO

Garcia da Silva, F. & Cruz, R. M. Decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis. *Dissertação* [Mestrado em Psicologia]. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Florianópolis, Brasil.

O objetivo da pesquisa foi de caracterizar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis. A pesquisa é caracterizada como *ex-post-facto*, sendo que as informações foram obtidas por meio de depoimentos de 40 motoristas de transporte urbano que sofreram acidente de trânsito, durante a atividade profissional, no período compreendido entre junho de 2004 a julho de 2005. O instrumento de coleta de dados utilizado foi um questionário estruturado com base na decomposição das variáveis que constituem o fenômeno investigado e organizado nos seguintes perfis: sócio-demográfico, ocupacional, clínico e do acidente de trânsito. Os resultados apontam para alteração do estado emocional dos motoristas, modificando os níveis de atenção e tomada de decisão e, por consequência, o desempenho na atividade de dirigir. As decorrências psicológicas mencionadas constituem o conjunto de aspectos que define dano psicológico, por revelarem transtornos emocionais e de hábitos sociais, interferindo na qualidade de vida, de forma transitória ou permanente, trazendo consequências materiais e morais.

**Palavras-chave:** acidente de trânsito; acidente de trabalho, decorrências psicológicas; dano psicológico; motoristas transporte urbano de passageiros.

## ABSTRACT

Garcia da Silva, F. & Cruz, R. M. The Psychological Effects of Traffic Accidents in Drivers of the Passenger Urban Transport System in the Greater Florianópolis. *Dissertation* [Master's Degree in Psychology]. Post Graduation Program in Psychology. Federal University of Santa Catarina, UFSC, Florianópolis, Brasil.

The aim of this research was to identify and describe psychological effects resulting from traffic accidents in drivers of the passenger urban transport system in the greater Florianópolis. The research is *ex-post-facto*, since the information was collected from the interviews of 40 urban transport drivers who experienced a traffic accident during their work activity in the period of June of 2004 to July of 2005. The data collection instrument was a structured questionnaire based on the variables that constitute the phenomenon under investigation and was organized in the following profiles: socio-demographic, occupational, clinical and the traffic accident. The results point to an altered emotional state, modifying levels of attention and decision-making and, as a result, their driving performance. The psychological effects mentioned constitute a group of aspects which define psychological damage, for they indicate transformations in the emotional state and social habits, interference in quality of life, whether in a transitory or permanent fashion, and material and moral consequences.

**Key words:** traffic accident; workload accident, psychological effects; psychological damage; drivers of the passenger urban transport system.

## INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte não naturais e, para os que sobrevivem, há um conjunto de decorrências psicológicas às vítimas e seus familiares. Mais de 500.000 pessoas por ano em todo o mundo são mortas em acidentes de trânsito, ficando entre vinte e cinquenta milhões de pessoas feridas, com decorrências físicas e psicológicas. Segundo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2004), em 2001, morreram 20.038 pessoas e 307.287 ficaram feridas em acidentes de trânsito no Brasil. Em Santa Catarina foram registrados, em 2003, 21.070 acidentes com vítimas; destes, 1.118 mortos e 26.639 feridos (DETRAN-SC, 2004).

A morte no trânsito, as decorrências físicas e psicológicas estão impossibilitando os participantes do trânsito, sejam eles, no momento do acidente, condutores, pedestres ou passageiros do veículo, de ter uma vida saudável, produtiva e social. O sistema de trânsito revela sinais de alerta, de desajuste social, tecnológico e estrutural, caso não sejam identificados e interpretados podem apresentar contínua deterioração dos processos que o constitui. Os trabalhadores que atuam no sistema de trânsito podem apresentar decorrências devido à inadequação do sistema em que estão inseridos, haja vista a atividade profissional ser realizada no trânsito. As vítimas por participarem de situações marcantes (física ou psicológica) e lembradas por estímulos associados ao acidente resgatam aspectos vivenciais do evento traumático. Quais decorrências estão desencadeando as vítimas? De que maneira essas decorrências interferem na vida profissional dos participantes do sistema de trânsito?

Os motoristas de transporte urbano de passageiros, por exemplo, mostram-se cotidianamente pressionados pelas exigências relacionadas ao tempo de deslocamento, aos cuidados com o veículo e à responsabilidade pelas vidas dos passageiros. O fato da jornada de trabalho desses profissionais ocorrer no trânsito aumenta a probabilidade de estarem envolvidos ou presenciarem acidentes. Conhecer o conjunto de agravos à saúde dos

participantes, tanto dos envolvidos diretamente no acidente, quanto das pessoas que assistem a esse tipo de evento, auxilia na investigação de condições psicológicas promissoras e sucessoras de acidentes de trânsito.

O estudo sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros, fundamentado em conhecimentos científicos e sociais, auxilia no controle da ocorrência de acidentes e de aspectos psicológicos alterados que, uma vez desencadeados, trazem conseqüências incapacitantes para as atividades profissionais. Há necessidade de produzir conhecimento científico sobre este fenômeno que sustente ações profissionais dos psicólogos na busca de promoção de saúde e qualidade de vida dos participantes do sistema de trânsito. Com isso, é necessário cientificamente e socialmente produzir conhecimento que responda a pergunta: Quais decorrências psicológicas de acidentes de trânsito são identificadas em motoristas de transporte urbano de passageiros?

O objetivo desta pesquisa é caracterizar as decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis/SC. Está fundamentada na literatura especializada nacional e internacional de aspectos que constituem o objeto em estudo: decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros.

A dissertação está subdividida em cinco capítulos. O capítulo I discute os aspectos teóricos acerca das decorrências psicológicas de acidente de trânsito, associando acidente de trânsito e de trabalho, a investigação do nexa causal e etiológico, as contribuições de estudos sobre decorrências físicas na caracterização de decorrências psicológicas e os diversos termos utilizados para se referir a essas decorrências. O capítulo II procura retratar o cenário das contribuições do conhecimento científico disponível nacional e internacionalmente sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito. As condições psicológicas dos motoristas de transporte urbano de passageiros estão descritas no capítulo III, demonstrando os estudos

realizados sobre esses profissionais. A literatura especializada auxiliou na construção do método da pesquisa, referido no capítulo IV, incluindo a característica da pesquisa e dos participantes em estudo, fonte de informação utilizada e procedimentos para elaboração dos instrumentos, organização e tratamentos dos dados coletados. No capítulo V consta a análise e discussão dos dados, procurando correlacioná-los com a literatura consultada e, em seguida, uma síntese da dissertação em Considerações Finais.

## **CAPÍTULO I - DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

As regras sociais possibilitam às pessoas desempenhar atividades do seu cotidiano, contribuindo à circulação humana. O sistema de trânsito propicia agilidade no processo de deslocamento ou execução das atividades dos cidadãos, independente do modo de utilização motorizada ou não. O acidente de trânsito, como interrupção ou obstáculo na condução, está associado ao não cumprimento das regras pré-estabelecidas pelos participantes do sistema de trânsito. Como são estabelecidas essas regras? As normas são as descritas nos códigos de trânsito de cada país? Existe distinção entre a organização do sistema de trânsito e a estrutura de uma empresa? O sistema de trânsito é uma instituição ou organização social?

O conjunto dessas questões aponta para a necessidade de uma reflexão sobre a relação entre comportamento e sistema trânsito, uma relação que reflete modos de construção do projeto civilizatório humano de domínio da natureza e construção de um *habitat* social regido por instituições e formas de organização da cultura, do saber humano e de regramentos de condutas.

Um comportamento é considerado um hábito, na medida em que é repetido muitas vezes, e constitui uma tradição, quando é mantido por várias gerações. A regra social é institucionalizada com a perda de referência da regra estabelecida, ou seja, com a perda da tradição mantida desde a sua origem. A instituição é um valor ou regra social reproduzida no dia-a-dia, que define normas de comportamento e padrão ético às pessoas de uma sociedade. A instituição não é de fácil percepção por ser de natureza abstrata, porém se reproduz com intensidade nas relações sociais, perpassando todo e qualquer tipo de organização social.

Schvarstein (1995) define instituições como corpos normativos de natureza jurídica e cultural constituídos de idéias, valores, crenças e leis que determinam os relacionamentos dos indivíduos em sociedade. As instituições sociais estabelecem as funções que fundamentam a



ordem social. O trânsito é um ambiente normativo, haja vista a necessidade de adaptações constantes de seus participantes no sentido de controlar a ocorrência de acidentes e, por sua vez, evitar conseqüências físicas e psicológicas. O sistema trânsito é uma instituição social, pois é constituído por idéias, valores, crenças e leis que normatizam os comportamentos tanto de seus participantes quanto das organizações que o constitui.

No trânsito, as pessoas precisam cumprir regras e seguir valores na busca de segurança e bem-estar, sendo assim o sistema de trânsito é também uma organização social. O acidente é uma das maneiras dos participantes demonstrarem inadequações na relação dos processos que constituem a instituição. O espaço das organizações propicia a institucionalização, ou seja, a reprodução das normas e valores do comportamento humano na sociedade.

No Brasil, o respeito e cumprimento das normas prescritas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1998 contribuem no controle de ocorrências físicas e psicológicas aos participantes do sistema de trânsito. Os comportamentos são instituídos por meio de leis e portarias que determinam ações dos participantes, independente da função exercida (pedestre, passageiro ou condutor). Cada cultura é constituída de idéias e crenças determinadas pelo contexto e pelas pessoas que a compõem. Respeitar a faixa de segurança, as sinalizações de trânsito e hierarquias, buscar a segurança, evitar acidentes, cumprir normas do CTB, todos esses são exemplos de comportamentos que demonstram a institucionalização de normas e valores construídos historicamente para organizar social, tecnológica e economicamente o sistema de trânsito.

Em cada organização há o atravessamento de diversas instituições: saúde, educação, trabalho, segurança e poder. No trânsito há vários desses aspectos que perpassam a instituição social. Schvarstein (1995) define organização como o suporte material das instituições. As organizações cumprem um papel instituinte, ou seja, o que gera a instituição, tendo como função mediar a relação instituição e sujeitos. O trânsito também assume o papel de

organização social, devido à mediação entre as instituições que o compõem e os sujeitos que participam.

No trânsito há diversas organizações sociais cujo objetivo primordial é mediar o que foi estabelecido institucionalmente com os participantes do sistema. No Brasil, por exemplo, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRANS), Centros de Formação de Condutores (CFCs) são organizações que têm como função institucionalizar as normas do CTB na sociedade. As organizações sociais interferem na qualidade de vida das pessoas que participam delas, sejam organizações públicas ou privadas como as empresas do transporte urbano de passageiros. O trânsito é uma instituição social e também uma organização social que os participantes utilizam como ambiente de trabalho (motoristas de transporte de passageiros e carga, por exemplo) e como deslocamento para o trabalho ou passeio. Os motoristas de transporte urbano de passageiros (a exemplo também de outros motoristas profissionais) participam de duas organizações, a empresa a qual trabalham e o sistema de trânsito, que por sua vez são perpassadas, cada uma, por diversas instituições sociais. Há necessidade de caracterizar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito, haja vista os acidentes serem formas de alerta, obstáculo ou interrupções da inadequação do sistema institucional que determina as interações sociais e limita a autonomia (física e psicológica) dos participantes nas organizações.

### 1.1 Relação entre acidente de trânsito e acidente de trabalho

Quando o acidente de trânsito é considerado acidente de trabalho? A prevenção de acidentes pode diminuir o absenteísmo? Quais conseqüências os acidentes podem apresentar nos trabalhadores cujo ambiente de trabalho é o trânsito urbano? A produção de conhecimento

científico sobre essas questões viabiliza ações preventivas, e não somente curativas, dos profissionais da Psicologia na redução de acidentes de trânsito.

O acidente de trânsito é uma questão de saúde pública, tanto no Brasil quanto em outros países. O Centro de Estudos Avançados em Trânsito<sup>1</sup> (CEAT) detalha que, além de 55% dos leitos ocupados em hospitais no Brasil serem de vítimas de acidentes de trânsito, das perdas materiais e sociais ultrapassarem, cada uma, 2 bilhões de dólares, das despesas previdenciárias, do sofrimento às vítimas e seus familiares, da consequência da seqüela e da reabilitação, o governo brasileiro gasta com vítima não fatal de acidente de trânsito em média R\$ 14.321,25. Com esses números, a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2004) estima que, em 2020, os acidentes de trânsito serão a terceira causa de morte ou ferimentos no mundo, caso não ocorram mudanças. Preocupada com esta estimativa, a OMS celebrou o Dia Mundial da Saúde de 2004 com o tema Segurança nas Estradas. Quando o ambiente de trabalho é o trânsito, a inquietação é redobrada com a segurança nas estradas, visto que os motoristas profissionais trabalham horas contínuas por dia.

O acidente de trânsito é um evento com o qual o participante do sistema de trânsito convive constantemente, de forma direta ou indireta, tentando evitá-lo. Conhecer as características desse evento auxilia os participantes<sup>2</sup> no controle de sua ocorrência. Luz (1994) definiu o acidente de trânsito como todo o evento danoso, resultando em danos materiais ou danos pessoais, envolvendo o veículo, motorizado ou não, a via, e o homem ou animal, sendo necessário à presença de dois desses fatores.

Os efeitos desencadeados pelo acidente de trânsito interferem na vida da vítima e das pessoas próximas a ela. Proporcionar qualidade de vida aos trabalhadores do transporte urbano de passageiros é disponibilizar segurança em sua atividade profissional e seus serviços

---

<sup>1</sup> Os dados foram obtidos no Portal do Trânsito Brasileiro, [www.transitobr.com.br](http://www.transitobr.com.br), acessado em 15 de julho de 2004, no qual este é organizado pelo CEAT.

<sup>2</sup> Os participantes do sistema de trânsito abrangem pedestres, condutores, passageiros e profissionais que o objeto de trabalho ou intervenção seja o trânsito, de forma direta ou indireta.

prestados. Costa (2003) afirma que interferir na melhoria da qualidade de vida dos participantes do sistema de trânsito é uma forma de prevenir ocorrência de acidentes, repercutindo na redução de decorrências físicas e psicológicas e, conseqüentemente, no infortúnio do trabalho. As decorrências comprometem as condições biopsicossociais do acidentado e sua capacidade para o trabalho, repercutindo de forma direta ou indireta nos familiares e empregadores.

Um acidente de trânsito sofrido por um motorista profissional, no período de sua atividade laboral ou no trajeto (ida ou volta) ao trabalho, será considerado acidente de trabalho devido à relação do emprego existente. Acidente de trabalho é caracterizado como dano material no corpo e na saúde do trabalhador vitimado. O art. 2º, da Lei Nº 6.367 de 19/10/1976 (Anexo 1), que dispõe sobre o Seguro de Acidentes do Trabalho a cargo do Instituto Nacional da Previdência Social (INPS) e dá outras providências, estabelece que o acidente de trabalho ocorre pelo exercício profissional do trabalho a serviço da empresa, ocasionando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou perda e redução, permanente ou temporária, da capacidade do trabalho. A legislação brasileira considera o acidente infortunistico aquele relacionado ao trabalho, embora não tenha sido a causa única, mas contribui diretamente para a morte, perda ou redução da capacidade para o trabalho.

No art. 19 da Lei Nº 8.213/91 (Anexo 2), que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dando outras providências, define o acidente-tipo como um ataque inesperado ao corpo humano ocorrido durante o trabalho, decorrente de uma ação traumática violenta, concentrada e de conseqüências identificadas, sendo possível conhecer o momento da lesão, visto ocorrer num único evento. Um acidente de trânsito ocorrido com motorista profissional é considerado acidente-tipo, caso seja caracterizado o desencadeamento de uma ação traumática, inesperada, apresentando conseqüências à vítima. No trânsito, os acidentes apresentam essas características, havendo assim necessidade dos participantes (motoristas e

pedestres) cumprirem as regras instituídas a fim de evitar acidentes. Caracterizar as conseqüências dos acidentes é conhecer os comportamentos geradores de infortúnios. Costa (2003) demonstra que quanto menor a segurança no trabalho, maior à desobediência das normas de segurança e mais ampla será a incidência do acidente de trabalho.

O acidente de trânsito é concebido como acidente de trabalho quando ocorrer no ambiente trânsito durante a atividade do motorista profissional e apresentar decorrências físicas ou psicológicas associadas ao acidente que cause morte, perda ou redução da capacidade ao trabalho. O acidente de trânsito ocorrido com motoristas profissionais, no exercício de suas atividades laborais ou no deslocamento ao trabalho, é considerado acidente de trabalho, visto o vínculo empregatício existente. Para caracterizar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito há necessidade de investigar o nexos causal, ou seja, a relação de determinação entre acidente (evento) e decorrência psicológica (conseqüência), conforme ilustra a Figura 1.

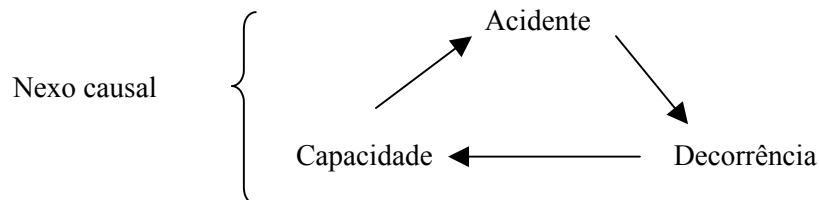


Figura 1 – Caracterização do nexos causal

Na caracterização de acidente de trabalho, há necessidade de que o infortúnio apresente alguma decorrência, seja física ou psicológica, e interfira na capacidade laboral do trabalhador, denominando assim o nexos etiológico, representado na Figura 2. O acidente de trabalho pode ser caracterizado como nexos causal e nexos etiológico. Esses nexos não podem ser utilizados como sinônimos, visto o primeiro ser mais abrangente e englobar outros fatores

além do acidente, denominados de concausas; o segundo se restringe ao desencadeamento do dano laboral (alteração da capacidade para o trabalho).

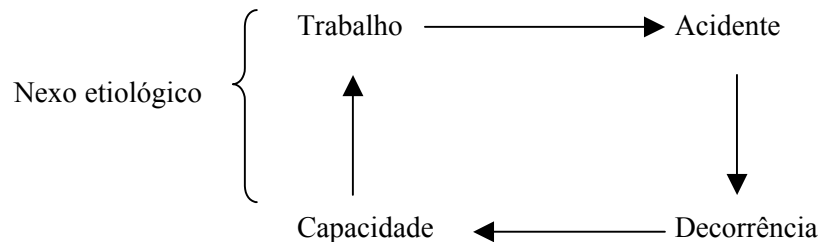


Figura 2 – Caracterização do nexo etiológico

O acidente pode não ser a causa única e exclusiva de decorrências constatadas, mas pode estar associado à conjunção de outros fatores, caracterizados como concausas antecedentes (preexistentes ao acidente) e concausas supervenientes (após o acidente). Na caracterização de decorrências psicológicas de acidente de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros há necessidade de investigar as concausas supervenientes e o nexo etiológico existente.

## 1.2 Decorrências físicas de acidentes de trânsito

Os estudos realizados no Brasil sobre decorrências físicas de acidentes de trânsito podem fornecer subsídios à caracterização de decorrências psicológicas. As pesquisas consultadas nas bases de dados<sup>3</sup> sobre decorrências físicas enfatizam a caracterização do

<sup>3</sup> Scielo – *Scientific Electronic Library on Line* PSI – base de dados que indexa as revistas Estudos de Psicologia (Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte), Psicologia: Reflexão e Crítica (Curso de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Psicologia: Teoria e Pesquisa (Publicação do Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília) e Psicologia USP (Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo). Index Psi – a base surgiu em 1998 pelo convênio entre o Conselho Federal de Psicologia e a PUC – Campinas, por meio do sistema de Bibliotecas e Informação – SBI.

trauma crânio-encefálico e trauma ocular, em vítimas fatais e não-fatais, em motoristas e pedestres de uma forma geral, conforme constam na tabela 1 as sínteses dos estudos.

Tabela 1 – Síntese de estudos sobre decorrências físicas de acidentes de trânsito (período 1998 a 2005).

AUTOR / ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Ribas Filho, J. M., Malafaia, O., Campos, A. C.L., Melchiorretto, E. F., Clock, F. C., Castro, G. A., Muller, G. G., & Scomação, I. /2004.	Estudo da prevalência dos óbitos por trauma nos principais prontossocorros de Curitiba no período de abril/2001 a abril/2002.	Revista Médica [on line]	Verificação da prevalência de óbitos por trauma nos três principais pronto-socorros curitibanos, quanto às etiologias mais freqüentes, o sexo e a faixa etária mais acometida, evidenciando a média de anos perdidos.
Barros, A. J. D., Amaral, R. L., Oliveira, M. S., Lima, S. C., & Gonçalves, E. V. /2003.	Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade.	Cadernos de Saúde Pública	Descrição dos acidentes de trânsito de uma cidade de porte médio e comparação dos riscos de lesão e morte de diferentes tipos de veículos e pedestres.
Oliveira, N. L. B., & Souza, R. M. C. /2003.	Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito.	Rev. Latino-Am. Enfermagem	Caracterização dos motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito e residentes em Maringá e identificação de possíveis diferenças na qualidade de vida dos que apresentaram Trauma Crânio-Encefálico.
Silber, P. C., Souza, L. B., & Tongu, M. T. S. /2002.	Perfil epidemiológico do trauma ocular penetrante antes e após o novo código de trânsito.	Arq. Bras. Oftalmologia	Comparação do perfil epidemiológico dos pacientes com trauma ocular penetrante.
Andrade, S. M.; Mello Jorge, M. H. P. /2000.	Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil.	Rev. Saúde Pública.	Estudo das características dos acidentes de transporte terrestre, com 3.643 vítimas, ocorridos no primeiro semestre de 1996, em Londrina/PR..
Sousa, R. M. C.; Regis, F. C.; Koizumi, M. S. /1999	Traumatismo crânio-encefálico: diferenças das vítimas pedestres e ocupantes de veículos a motor.	Rev. Saúde Pública.	Caracterização das vítimas com diagnóstico de traumatismo crânio-encefálico envolvidas em acidentes de trânsito de veículo a motor.

A qualidade de vida dos participantes pode interferir no controle da ocorrência do acidente, bem como na gravidade do trauma. Oliveira & Souza (2003) caracterizaram, em sua pesquisa, os motociclistas vítimas de acidentes de trânsito, residentes em Maringá/PR, quanto à gravidade do trauma, à parte do corpo atingida e à região corpórea lesionada, avaliando a qualidade de vida dos que apresentaram trauma crânio-encefálico. Os autores utilizaram como método de investigação da gravidade do trauma o *Injury Severity Score* e para avaliação da qualidade de vida das vítimas de traumatismo crânio-encefálico o instrumento *Medical Outcomes Study 36-Item Short Form Health Survey*. Observaram que houve predomínio do trauma leve (73,14%), sofrendo as vítimas lesões nos membros superiores e inferiores e na região da cabeça. Nesse estudo não foram identificadas diferenças quanto à qualidade de vida das vítimas com ou sem trauma crânio-encefálico após o acidente.

Silber, Souza & Tongu (2002) compararam o perfil epidemiológico de pacientes com trauma ocular penetrante antes e após a regulamentação do novo código de trânsito. Esse estudo foi realizado com 253 pacientes que haviam sido examinados na Seção de Trauma Ocular (Universidade Federal de São Paulo - UNIFESP). Os participantes da pesquisa foram divididos em dois grupos: os que sofreram trauma ocular antes da implantação do código e os com história ocular após a implantação do código. Foi percebido que não houve mudanças no comportamento dos pacientes de trauma ocular quanto ao uso de cinto de segurança e consumo de álcool, apesar do CTB prever medidas para o controle dos acidentes. Ribas Filho, Malafaia, Campos, Melchiorretto, Clock, Castro, Muller, & Scomação (2004) estudaram a prevalência de óbitos por trauma nos principais prontos socorros de Curitiba, de abril de 2001 a abril de 2002, detectando que a causa mais freqüente foi por acidente de trânsito com 43,9%, com faixa etária predominante de 24 a 29 anos. A conclusão dos pesquisadores foi de que os jovens (maioria homens) de idade produtiva (por volta dos 30 anos) morrem mais por acidente de trânsito. Essas pesquisas ressaltam a importância de produzir conhecimento



científico sobre os profissionais de transporte terrestre, devido à probabilidade de ocorrência de acidentes e de danos, na busca de fundamentar as intervenções para mediar e prevenir as decorrências físicas e psicológicas em motoristas.

Os documentos (boletim de ocorrência, fichas cadastrais de pronto-socorros e sindicatos, registros de Comunicação de Acidente de Trabalho, atestados da Perícia Médica do Instituto Nacional de Seguro Social – INSS) podem ser fontes de informações para investigação de fenômenos do trânsito. Barros, Amaral, Oliveira, Lima & Gonçalves (2003) caracterizaram os acidentes de trânsito com vítimas por meio de boletins de ocorrência e de fichas de atendimento de pronto-socorro durante dois anos. Os autores observaram que a incidência de letalidade ocorre com ciclistas e pedestres, seguidos de motociclistas. Com essas informações, é possível perceber a necessidade de caracterizar decorrências psicológicas dos participantes do sistema de trânsito, principalmente dos motoristas profissionais de transporte coletivo, que presenciam diariamente eventos traumáticos.

As pesquisas encontradas demonstram somente decorrências físicas, sem investigar os efeitos psicológicos desencadeados. A caracterização de decorrências físicas e psicológicas em motoristas de transporte urbano de passageiros contribui para criar estratégias de intervenção profissional na recuperação do tratamento físico e psicológico, bem como na qualidade de vida desses profissionais.

### 1.3 Decorências psicológicas de acidentes de trânsito

A caracterização de decorrências psicológicas associadas ao acidente de trânsito é descrita na literatura especializada por meio de diferentes aspectos comportamentais, tais como: estresse, ansiedade, temeridade, atenção, humor, concentração, agressividade, insegurança, impulsividade, enfrentamento ou fuga a estímulos, relações afetivas, fadiga, sono

e uso de substâncias. Os autores utilizam diversos termos ao fazerem referência às decorrências psicológicas de acidentes: a) **dano** (Gonçalves, 2003; Evangelista & Menezes, 2000; Mamelak, 2000; Large & Nielssen, 2001; Girasek & Gielen, 2003); b) **trauma** (Sousa, Regis & Koizumi, 1999; Jeavons, Greenwood & Horne, 2000; Pavelqueires, 2002; Calil, 2003); c) **lesão** (Koizumi, 1992; Ott, Favaretto, Neto, Zechin & Bordin, 1993; Hija-Medina, 1999; Costa, 2003); d) **conseqüência** (Mayou & Bryant, 2001); e) **prejuízo** (Brookhuis, De Waard & Fairclough, 2003); f) **seqüela**. O uso desses termos está relacionado com a característica do estudo, tipo de decorrência (física ou psicológica) e fundamentação teórica dos autores. Os termos lesão, seqüela e trauma são geralmente utilizados na menção de decorrências biológicas (físicas e fisiológicas). A palavra dano está associada a efeitos psicopatológicos. Por sua vez conseqüência e prejuízo são utilizados como resultado de um evento, independente do tipo de decorrência desencadeada.

A palavra dano advém do latim *damnu* que significa prejuízo, perda. Gonçalves (2003) define o conceito dano, no Direito, como lesão do patrimônio, considerando este um conjunto das relações jurídicas de uma pessoa (patrimônio, corpo, saúde, honra, crédito, bem-estar, capacidade de aquisição) apreciáveis em dinheiro. Dano moral se restringe a lesão de interesses extrapatrimoniais à pessoa física ou jurídica provocada pelo evento lesivo. Azevedo (1999) ao explicitar o conceito de dano moral na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, salienta que este não se restringe aos sentimentos do indivíduo como dor, pena, angústia, tristeza, auto-estima, estresse, mas abrange também o âmbito intelectual (aptidão de aprender) e volitivo (atitude de querer). O dano moral inclui o dano psicológico, que consiste na alteração ou perda das funções psicológicas do indivíduo como resultado de um acidente ou traumatismo que pode ser objeto de ressarcimento. Reparar o dano é, se possível, restaurar o *statu quo ante*, ou seja, devolver a vítima o estado em que se encontrava antes da ocorrência do evento. A compensação é monetária, sendo algumas vezes somente

possível remediar a situação. Só há responsabilidade civil ou indenização quando é caracterizado o dano, fundamentado num fato preciso e já ocorrido.

O dano moral não é a dor, a angústia, a aflição, o medo, a ansiedade, a insegurança a impulsividade, a fadiga. Esses comportamentos são conseqüências do dano. A reparação não é do sofrimento, mas daqueles danos decorrentes que privaram a vítima de um bem jurídico previsto no direito da personalidade (vida, integridade corporal, liberdade, honra, sentimentos afetivos, imagem da pessoa). Dano pessoal reflete um conjunto de variáveis físicas e psicológicas que afetam o indivíduo, podendo apresentar conseqüências dano de patrimonial, ao reduzir a capacidade laboral, a clientela, a locomoção. Evangelista & Menezes (2000) caracterizam especificamente a seqüela emocional como dano psíquico e avaliam, no âmbito das perícias acidentárias, que um evento (acidente) pode gerar efeitos desestruturantes na organização psicológica ou no repertório do comportamento da vítima, trazendo alterações na sua vida familiar, social, interpessoal e no trabalho.

Qual a distinção entre dano moral e dano psicológico? Bramante (2003), em seu estudo sobre estresse profissional e o dano psicológico, demonstra que dano psicológico é uma perturbação transitória ou permanente do equilíbrio emocional preexistente, de caráter patológico desencadeado de um fato ilícito. É caracterizado dano psicológico a alteração de hábitos sociais, seja desfrutar dos bens materiais ou pessoais, ou na deterioração da qualidade de vida da vítima. Para Maciel & Cruz (2005) danos psicológicos são caracterizados por meio da manifestação de transtornos de personalidade ou de comportamento, resultante de ação deliberada ou culposa, sobre determinadas circunstâncias, trazendo para o vitimado prejuízos morais e materiais, face à limitação de suas atividades habituais ou de trabalho. Em suma, o dano psicológico é uma perturbação mental, de caráter patológico, que repercute na vida individual, social e profissional da vítima. O que distingue o dano psicológico do dano moral é que este último não apresenta desequilíbrio de caráter patológico.

Todo o dano, para que haja reparação, é preciso apresentação de provas, de nexos com o evento. Para a quantificação do dano moral é necessária a prova das circunstâncias que desequilibraram a moral do ser humano. No dano psicológico, por alterar a saúde mental do indivíduo, a prova é a desconfiguração da integridade psicológica, a incapacidade total ou parcial das relações individuais, sociais e laborais, ou perda de potencialidades e de faculdades. A caracterização do nexo causal consiste na comprovação da decorrência do evento. Na reparação do dano psicológico podem vir acoplados outros danos como: dano moral, gastos econômicos com psicoterapia, consultas médicas, lucros cessantes.

O dano psicológico não abrange a alteração das condições biológicas, mas invariavelmente é desencadeado por elas. Os estudos sobre decorrências físicas de acidentes de trânsito podem identificar danos psicológicos em motoristas. Costa (2003) define lesão como o resultado do acidente, dano corporal (físico ou psíquico), perturbação funcional causadora da morte, perda ou redução temporária ou permanente da capacidade laboral. A definição de lesão abrange as condições biológicas do indivíduo.

O trauma é definido como uma situação experimentada, testemunhada ou confrontada pelo indivíduo, havendo ameaça à vida ou à integridade física de si próprio ou de pessoas afetivamente ligadas (Câmara Filho & Sougey, 2001). O trauma abrange a ameaça da ocorrência do efeito físico, por estar associado às condições biológicas do indivíduo, induzindo a equívoco ao utilizar essa terminologia como sinônimo de dano. A definição de trauma aproxima-se de lesão, visto que ambos se referem a efeitos físicos.

Os transtornos mentais podem ser caracterizados como dano psicológico? França (2004) distingue essas terminologias considerando o transtorno mental, ou também doença mental, a alteração das funções psíquicas de origem natural, isto é, sem interferência de evento que o desencadeie. França afirma que dano psicológico é caracterizado pela deterioração das funções psíquicas, de maneira súbita e inesperada, provocada pela ação

deliberada de alguém ou evento, ocasionando à vítima limitações de suas atividades habituais e laborais. A decorrência psicológica de acidente de trânsito é caracterizada como dano psicológico caso seja verificado nexo causal. Em motoristas de transporte urbano de passageiros a caracterização do dano psicológico dar-se-á na investigação da existência do nexo etiológico, visto ser esta a relação entre acidente, decorrência e alteração da capacidade para o trabalho.

## **CAPÍTULO II - O CONHECIMENTO CIENTÍFICO DISPONÍVEL SOBRE DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

As variáveis pessoais e ambientais agem diretamente na capacidade psicofísica dos participantes do sistema de trânsito, determinando sua percepção de risco, análise da situação e tomada de decisão. Ao participar do trânsito como condutor, pedestre ou passageiro, várias condições do indivíduo estão envolvidas: comportamento, estado psicológico, condições cognitivas e biológicas, identificação e compreensão dos sinais e leis de trânsito, condições da via, parte física e mecânica do veículo. Pesquisadores, psicólogos e psiquiatras, desde meados do século XX, demonstram a relevância dos transtornos mentais e comportamentais como desencadeadores de acidentes de trânsito. E decorrências psicológicas dos acidentes de trânsito? Quais suas características?

Nas tabelas 2 e 3 estão reunidas sínteses de estudos sobre decorrências psicológicas associadas ao acidente de trânsito encontradas nas bases de dados<sup>4</sup> consultadas. Sínteses das produções de conhecimentos sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito no Brasil estão reunidas na tabela 2. Os estudos encontrados são datados a partir de 1998 e, ainda, incipientes. Há aspectos a serem investigados sobre esse fenômeno, tanto em relação aos sujeitos (vítimas, familiares, condutores e pedestres, profissionais que atuam no trânsito) quanto às características das decorrências (tipo, frequência, ocorrência, estratégias de intervenção profissional, promoção de saúde, segurança nas estradas).

---

<sup>4</sup> - Scielo – *Scientific Electronic library on Line PSI* – base de dados que contempla as revistas Estudos de Psicologia (Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte), Psicologia: Reflexão e Crítica (Curso de Pós-graduação em Psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Psicologia: Teoria e Pesquisa (Publicação do Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília) e Psicologia USP (instituto de psicologia da Universidade de São Paulo).

- Index Psi – a base surgiu em 1998 pelo convênio entre o Conselho Federal de Psicologia e a PUC – Campinas, por meio do sistema de Bibliotecas e Informação – SBI.

- PsycINFO – base de dados passíveis de acesso on line ( restrito a financiamento UFSC e CAPES) a periódicos nacionais e internacionais das áreas de conhecimento sociais e humanas

- CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Ministério de Educação. Brasil.

Tabela 2 – Síntese de estudos no Brasil sobre os efeitos psicológicos à saúde dos participantes do sistema trânsito associados ao acidente (período 1998 a 2005).

AUTOR / ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Battiston, M. /2003.	Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano.	Universidade Federal de Santa Catarina. Mestrado em Psicologia	Caracterização das condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus de Florianópolis.
Borsonello, E. C.; Santos, L. C.; Schmidt, M. L. G. /2002.	A influência do afastamento por acidente de trabalho sobre a ocorrência de transtornos psíquicos e somáticos.	Psicologia: ciência e profissão.	Associação entre afastamento por acidente de trabalho e a ocorrência de ansiedade e de depressão, averiguando o desencadeamento de transtornos somáticos ou transtornos nas relações sociais dos indivíduos.
Souza, F. M. & Silva, G.R. /1998.	Risco de distúrbios psiquiátricos menores em área metropolitana na região sudeste do Brasil.	Revista Saúde Pública.	Descrição e análise das características associadas ao risco de ocorrência de distúrbios psiquiátricos menores em motoristas e cobradores de ônibus urbano na cidade de São Paulo.

Fonte: Scielo, Index Psi, PsycINFO e CAPES

Os psicólogos investigam decorrências psicológicas buscando conhecer o nexos causal, ou seja, delimitar o dano e verificar a relação com o evento, conforme apontam Evangelista & Menezes (2000) no estudo sobre a caracterização de dano psíquico de perícias acidentárias. Nos processos judiciais, o ressarcimento de danos psicológicos é monetário, porém a dificuldade dos profissionais da Justiça consiste em justapor um valor pecuniário que considere o tratamento, duração, custo, possível prognóstico e intensidade das decorrências em relação ao fato caracterizado. A necessidade de produzir conhecimento científico sobre o dano psicológico repercute em ações profissionais no âmbito da Justiça, a fim de criar critérios de quantificação do ressarcimento monetário. Os psicólogos, ao realizarem perícia psicológica, encontram limitações devido à dificuldade de descrever as variáveis intervenientes na caracterização do nexos causal.

A alteração na saúde do trabalhador que sofreu acidente pode ser de diversas naturezas (fisiológica, física, psicológica), necessitando o afastamento do profissional das atividades

laborais, já que permanência dos sintomas e manifestações de aspectos psicológicos dificulta o retorno ao ofício do trabalho. Borsonello, Santos, Schmidt & Andrade (2002), ao estudarem a influência do afastamento por acidente de trabalho e a ocorrência de transtornos psíquicos e somáticos em 16 participantes da pesquisa, demonstraram aumento significativo de sintomas após o afastamento do trabalhador das atividades profissionais, impossibilitando o indivíduo a retornar ao trabalho devido à persistência da patologia e o desenvolvimento de outras manifestações. A fundamentação da pesquisa está na Síndrome Subjetiva Pós-traumática, que Dejours (1992) caracteriza pela variedade de problemas funcionais ou persistência anormal de um sintoma que surge após o acidente. Os sintomas permanecem após a cicatrização de alguma consequência física, caso ocorra, dificultando a convivência com o evento traumático por ser o elemento desencadeador dessa síndrome. Há conhecimentos a serem descobertos: Quais sintomas são decorrentes de um evento traumático? Evitar uma situação pode proporcionar decorrências psicológicas ao indivíduo? Os estímulos do evento estressor podem propiciar decorrências psicológicas? Que decorrências psicológicas podem apresentar os motoristas profissionais?

A caracterização de decorrências psicológicas em motoristas de transporte urbano de passageiros faz produzir conhecimento tanto científico quanto social, visto haver necessidade de conhecer e intervir em aspectos psicológicos desencadeados nesses profissionais. Battiston (2003), ao caracterizar as condições de trabalho e saúde dos motoristas de transporte urbano de passageiros, em Florianópolis/SC, identificou por meio de observações do local de trabalho, das linhas de transporte, do comportamento e depoimento de 21 motoristas, que a atividade de dirigir desencadeia transtornos psicológicos (estresse e irritabilidade), fisiológicos (fadiga, problemas auditivos, calor intenso) e físicos (dores na cabeça, pescoço, pernas). Nessa pesquisa foi possível diagnosticar que decorrências físicas e psicológicas da atividade de dirigir em motoristas profissionais repercutem não somente no âmbito do



trabalho, mas social e pessoal.

O perfil dos indivíduos que apresentam risco de ocorrência de distúrbios psiquiátricos auxilia no avanço da produção de conhecimento científico sobre decorrências psicológicas, bem como na execução de programas de educação e qualidade de vida dos profissionais. Souza & Silva (1998), ao descreverem e caracterizarem os riscos de ocorrência de distúrbios psiquiátricos numa amostra de 925 motoristas e cobradores urbanos da cidade de São Paulo, detectaram uma prevalência de 20,3% de Distúrbios Psiquiátricos Menores, revelando a necessidade de produzir conhecimento científico sobre o trabalho e a saúde dos profissionais de transporte urbano.

Na tabela 3 constam sínteses de produções de conhecimento científicos internacionais sobre decorrências psicológicas associados ao acidente de trânsito em participantes do sistema, publicados a partir de 2000.

Tabela 3 – Síntese das publicações internacionais sobre decorrências psicológicas associadas aos acidentes de trânsito (período 2000 a 2005)

AUTOR /ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Brookhuis, K. A.; De Waard, D. & Fairclough, S. H. /2003.	Critério para prejuízo de motorista.	Ergonomics.	Fornecimento de uma definição de prejuízo de motorista, um método para avaliar critério.
Mayou, R.; Bryant, B. & Ehlers, A. /2002.	Conseqüências 3 anos depois de um acidente de tráfego de estrada.	Psychological Medicine.	Avaliação da conseqüência de longo prazo em palavras de estado e qualidade mentais de vida.
Suemer, N. & Oezkan, T. /2002.	O comportamento do motorista, habilidades, e traços de personalidade em acidentes de tráfego.	Turk Psikoloji Dergisi.	Exame do comportamento do motorista, habilidades, personalidade e sintomas psicológicos ao predizer acidentes e conseqüências.
Mayou, R. & Bryant, B. /2001.	Conseqüência em pessoa seguida de acidente de tráfego de estrada que freqüentam o departamento de emergências.	British Journal of Psychiatry.	Determinação da conseqüência psicológica e social em 3 meses e 1 ano seguindo um acidente de tráfego de estrada num estudo de corte de uma amostra de 1 ano.
Mayou, R.; Bryant, B. & Ehlers, A. /2001.	Predição de conseqüências psicológicas um ano depois de um acidente de veículo motorizado.	American Journal of Psychiatry.	Identificação das conseqüências de 1 ano para pacientes de acidentes de veículo motorizados.
Jeavons, S.; Greenwood, K. M. L. & Horne, D. J. /2000.	Experiências de acidente e trauma psicológico subseqüente.	Journal of Traumatic- Stress.	Avaliação entre as variáveis demográficas, detalhes do acidente e experiências sobre o acidente gravado e grau de trauma psicológico 3 e 6 meses.

Fonte: PsycINFO

As pesquisas publicadas em base de dados internacionais auxiliam na identificação das variáveis que são mensuráveis, os métodos que pesquisadores utilizaram e a abordagem adotada. Pesquisadores como Mayou, Bryant & Ehlers (2002; 2001), Mayou & Bryant (2001) e Jeavons, Greenwood & Horne (2000) demonstraram que decorrências psicológicas de acidentes de trânsito podem permanecer a longo prazo nas vítimas, manifestando até 1 ano

após o evento. Mayou & Bryant (2001), em sua pesquisa sobre conseqüências psicológicas e sociais em pessoas que sofreram acidente de trânsito após 3 meses e 1 ano, perceberam por meio de notas médicas e relatos das vítimas que, 1 ano após o acidente, 45% dos participantes da pesquisa relataram problemas físicos maiores e 32% conseqüências psiquiátricas. Ao avaliar as conseqüências de longo prazo (após 3 anos do evento) quanto ao estado e a qualidade da atividade mental da vida das pessoas que sofreram acidentes de trânsito, Mayou & Bryant (2002) perceberam que houve uma redução significativa no número de casos de Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT). Dos 507 participantes da pesquisa, 26% relataram sintomas de transtorno psiquiátrico e 20% dores moderada ou grave no período de 3 anos.

## 2.1 Transtorno de Estresse Pós-Traumático: decorrência psicológica de acidentes caracterizada internacionalmente

Mather, Tate & Hannan (2003), Klein & Arnon (2002), Malta, Blanchard, Taylor, Hickling & Freidenberg (2002), Lowenstein (2001), Dougall, Ursano, Posluszny, Fullerton & Baum (2001) e Miller (2001) investigaram um tipo específico de decorrência psicológica de acidente de trânsito: Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT). A síntese dos estudos internacionais sobre este transtorno publicados na *PsicINFO* no período de 2000 a 2004 está reunida na tabela 4.

Tabela 4 – Síntese das publicações internacionais sobre Transtorno de Estresse Pós-Traumático associado ao acidente de trânsito (2000-2004).

AUTOR /ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Mather, F. J.; Tate, R. L. & Hannan, T. J. /2003.	Desordem de Estresse Pós-traumático em criança seguido de acidentes de tráfego de estrada: uma comparação daqueles com e sem dano cerebral traumático suave.	Brain Injury.	Exame da frequência, percurso e a comorbidade da Desordem de Estresse Pós-traumático em criança depois do acidente de tráfego.
Klein, E. K. D. & Arnon, I. L. P. /2002.	Evidência da perturbação de sono em Desordem de Estresse Pós-traumática: um estudo polisonográfico em vítimas de acidente de tráfego.	Journal of Psychiatry and Related Sciences.	Análise da relação da Desordem de Estresse Pós-traumático e a perturbação de sono.
Malta, L. S., Blanchard, E. B., Taylor, A. E., Hickling, E. J., & Freidenberg, B. M. /2002.	Desordem de personalidade e de Estresse Pós-traumático em sobreviventes de acidente de veículo motorizados.	Journal of Nervous and Mental Disease.	Exame do impacto de uma desordem de personalidade no desenvolvimento e remissão de sobreviventes de Desordem de Estresse Pós-traumático
Stieglitz, R. D.; Nyberg, E.; Albert, M.; Frommberger, U.; Berger, M. /2002.	Confiabilidade e validação de um instrumento para identificar pacientes com Desordem de Estresse Pós-traumático após um acidente.	Zeitschrift fuer Klinische Psychologie und Psychotherapei: Forschung und Praxis.	Desenvolvimento de instrumento de classificação para identificar pacientes com Desordem de Estresse Pós-traumático depois de um acidente.
Lowenstein, L. F. /2001.	Reações de Estresse Pós-traumáticas em vítimas de acidentes motorizados.	Police Journal.	Avaliação da frequência da Desordem de Estresse Pós-traumática, causas e sintomas das condições, avaliação e tratamento.
Dougall, A. L., Ursano, R. J., Posluszny, D. M., Fullerton, C. S. & Baum, A. /2001.	Preditores de Estresse Pós-traumático entre as vítimas de acidentes de veículo motorizados.	Psychosomatic Medicine	Identificação dos fatores que predizem vulnerabilidade individual a trauma psicológico.
Miller, L. /2001.	Evidências de Desordem de Estresse Pós-traumático em sobreviventes de acidente de veículo motorizados.	The Sciences and Engineering	Evidenciação de Desordem de Estresse Pós-traumático desenvolvido por acidente de veículo motorizado.

Fonte: PsycINFO

De acordo com o Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais (DSM-IV, 1997), o TEPT é caracterizado, essencialmente, pelo desenvolvimento de sintomas característicos após a exposição a um evento estressor traumático, envolvendo a experiência pessoal direta de um evento real ou ameaçador que no qual tenha ocorrido ou testemunhado um evento com morte, sério ferimento ou outra ameaça à própria integridade física ou de um membro da família ou outra pessoa em estreita relação com o indivíduo.

A identificação de aspectos comportamentais em motoristas profissionais auxilia no aprimoramento da avaliação das condições psicológicas dos condutores veiculares. Stieglitz, Nyberg, Albert *et al.* (2002) desenvolveram um instrumento de 10 itens para identificar perfil de pacientes susceptíveis ao TEPT depois de um acidente. O instrumento apresentou confiabilidade e validação para o que desejava identificar, sendo os aspectos avaliados: dados sócio-demográficos, sintomas de ansiedade, traços de personalidade e de enfrentamento.

Mather, Tate & Hannan (2003), ao investigar a correlação do TEPT com o dano cerebral traumático, não identificaram influência significativa, visto que 74% de crianças foram classificadas clinicamente como portadoras da sintomatologia do Transtorno, independente se apresentava dano cerebral traumático ou não. Essas informações são relevantes, devido a não correlação entre decorrência física e a sintomatologia do TEPT.

A produção de conhecimento na literatura internacional sobre a caracterização do TEPT contribui para a investigação de outros tipos de decorrências psicológicas de acidentes de trânsito. Os pesquisadores que investigam TEPT alertam que para o diagnóstico, não necessariamente há conseqüências físicas no indivíduo, podendo manifestar decorrências psicológicas associadas ao evento traumatizante.

## 2.2 Contribuições do conhecimento científico sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito

Nas pesquisas publicadas em periódicos brasileiros, teses e dissertações defendidas no Brasil, publicações internacionais, autores como Marín-León & Vizzotto (2003), Andrade & Mello Jorge (2000), Lima & Ximenes (1998), Klein (1994), Reichenhein & Werneck (1994) retratam os efeitos à saúde (físicos e psicológicos) dos acidentes de trânsito, das perdas de anos potenciais de vida das vítimas fatais e da interferência na qualidade de vida dos sobreviventes e familiares. Quais características dos sintomas decorrentes de acidentes de trânsito? Quais decorrências são referidas pelos motoristas de transporte urbano de passageiros?

As decorrências físicas trazem consigo efeitos psicológicos que precisam ser conhecidos, necessitando caracterizar os aspectos psicológicos para intervenções eficazes e precisas dos profissionais da Psicologia. Hoffmann (2003) salienta que as gravidades das mortes são somadas a outras conseqüências como, por exemplo, múltiplos traumatismos, lesões medulares, traumatismos cranianos, que caracterizam quadros clínicos de longa duração. Oliveira & Souza (2003) esclarecem que os efeitos físicos decorrentes de eventos traumáticos apresentam freqüentemente como resultado deficiências e incapacidades temporárias ou permanentes, influenciando na execução de tarefas esperadas. Essas decorrências interferem nos participantes do sistema trânsito por meio de problemas físicos, psicológicos e sociais, independente do papel exercido no momento: condutor ou pedestre, vítima ou observador.

Pesquisadores como Maria Helena Hoffmann, Roberto Moraes Cruz, João Carlos Alchieri, Renier Johannes Antonius Rozestraten, dentre outros, que estudam fenômenos psicológicos no trânsito, buscam por meio de métodos científicos e didáticos compreender o

comportamento humano dos participantes do sistema trânsito, avaliando as competências na interação social e os processos cognitivos necessariamente associados às motivações e as consequências da atividade de dirigir e de se deslocar. Cruz, Hoffmann & Klüsener (2003) destacam que os psicólogos que realizam avaliação psicológica de condutores devem desenvolver maneiras e critérios para esta atividade profissional, aperfeiçoando os estudos sobre comportamento humano no trânsito.

Os psicólogos do trânsito, por meio da avaliação psicológica, inferem um conjunto de variáveis psicológicas relacionadas ao perfil comportamental dos motoristas. As primeiras avaliações psicológicas no Brasil na área do trânsito foram realizadas com motoristas causadores de acidentes. Essas avaliações psicológicas foram coordenadas, a partir de 1951, pelo Instituto de Seleção e Orientação Profissional da Fundação Getúlio Vargas. A atividade profissional dos psicólogos foi ampliada para a avaliação dos fatores da ocorrência deste, dos conflitos associados ao acidente e à saúde, sabendo que as causas dos acidentes são de ordem técnica, médica, mas também psicológica. O progresso histórico contribui para avaliações sistemáticas das intervenções profissionais dos psicólogos a fim de aferir com maior precisão e fidedignidade as condições psicológicas à atividade de dirigir.

Na tentativa de definir o objeto de intervenção dos psicólogos no trânsito, Rozestraten (1988) o organiza com base em duas categorias: *stricto sensu*, relacionado aos comportamentos dos participantes do trânsito (pedestres, motoristas, caroneiros, ciclistas e motociclistas); *lato sensu*, consistindo nos comportamentos mais abrangentes, ou seja, construção de veículos e estradas, criação de leis e sua fiscalização. Investigar o comportamento dos motoristas de transporte urbano de passageiros, após a ocorrência de acidente de trânsito, fornece subsídios científicos para intervenções dos psicólogos do trânsito e da organização, seja o perfil sócio-demográfico, ocupacional, clínico e do acidente. Marin & Queiroz (2000), ao estudar acidentes de trânsito em escala nacional e internacional,

analisaram que as transformações sociais não progrediram com o ritmo acelerado da produção e consumo de veículos motorizados em todo o mundo, demonstrando a degradação do meio ambiente urbano e o custo social representado pelos acidentes de trânsito. Os autores ressaltaram a necessidade de produzir conhecimento científico sobre acidentes de trânsito no Brasil, aprimorando a caracterização do comportamento dos motoristas e pedestres, das condições de segurança das vias e veículos, da engenharia de tráfego, dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e dos danos de acidentes de trânsito, com repercussões em ações efetivas de controle e prevenção de acidentes.

Estudos sobre os aspectos que constituem o campo do comportamento humano no trânsito contribuem para a investigação de outros fenômenos, bem como possibilita aos profissionais estratégias de intervenção. No trânsito, as pessoas participam por inteiro com suas angústias, medos, frustrações, inseguranças, conflitos (Rozestraten, 1996). O veículo e o modo de conduzir traduzem a personalidade do condutor, visto que as condições psicológicas do ser humano interferem na atividade de dirigir. Foi somente em 1998, com a implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que se iniciaram as pesquisas sobre o perfil psicossocial dos condutores e pedestres envolvidos em acidentes de trânsito.

Na Espanha, a Psicologia do Trânsito iniciou por volta de 1912 com o exame psicotécnico, de forma semelhante no Brasil. Blasco (1999) demonstra que a atuação dos psicólogos na Espanha tem apresentado resultados na prevenção dos acidentes de trânsito, onde, a cada ano, cerca de 7 mil pessoas morrem e 200 mil ficam feridas. No Brasil, o DENATRAN (2004) registrou, no ano de 2001, três vezes o número de óbitos comparado com a Espanha. A produção de conhecimento científico sobre os fenômenos que ocorrem no trânsito norteia ações dos profissionais neste campo de atuação. O avanço da produção de conhecimento científico e divulgação na área da Psicologia do Trânsito repercute em intervenções eficazes que previnem ou controlam os acidentes de trânsito. A prática científica



revela números discrepantes, ao comparar os resultados dos boletins de óbitos do Brasil e Espanha.

Os profissionais de Psicologia, na busca de compreender o comportamento humano no trânsito, iniciaram a atividade profissional no Brasil com a avaliação psicológica dos candidatos à Carteira Nacional de Habilitação por volta de 1920. As intervenções dos psicólogos vêm ampliando, intervindo no desenvolvimento das habilidades para o trânsito de todos os participantes do sistema (condutores e pedestres), buscando aperfeiçoar a saúde mental e qualidade de vida. Cruz, Hoffmann e Klüsener (2003), ao estudar as competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores, ressaltaram a necessidade de avançar e redimensionar a avaliação das relações comportamentais expansivas e intensivas, ou seja, caracterizar as variáveis comportamentais eventuais, identificando o perfil dos condutores e as características epidemiológicas dos participantes do sistema de trânsito. O conhecimento dos psicólogos sobre os aspectos comportamentais dos condutores contribui para atuações minuciosas e eficazes na avaliação psicológica das condições da atividade de dirigir.

Os psicólogos do trânsito aprimoraram suas atuações abrangendo a saúde e a qualidade de vida dos participantes do sistema. Hoffmann (2000) ressalta que o campo de atuação do psicólogo de trânsito transpôs a avaliação psicológica a candidatos a CNH, perpassando pelo tratamento, reabilitação de acidentados e apoio às famílias ainda pouco potencializadas, como também o atendimento a pessoas com fobias para conduzir veículos. Rozestraten (2003) destaca possíveis ações desenvolvidas pelos psicólogos do trânsito, mencionando a atenção necessária aos eventos traumáticos associados ao luto (perda de entes queridos) e as conseqüências de acidentes de trânsito. A evolução e propagação da ciência Psicologia revela campos de atuações dos profissionais, que, por conseguinte, necessita de aprimoramento e aprofundamento do conhecimento produzido.

A transformação do ofício do psicólogo está em constante formação profissional, não se limitando aos conhecimentos teóricos e procedimentais, adequando as dificuldades encontradas em ações progressivas. A caracterização de decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros contribui para fundamentar cientificamente as atuações dos psicólogos nessa área de intervenção profissional, haja vista o progresso paralelo entre a teoria e a prática.

As conseqüências do trânsito, principalmente dos acidentes, na saúde dos indivíduos precisam ser conhecidas para realizar intervenções profissionais precisas e eficazes. A produção de conhecimento científico sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito auxilia os profissionais (psicólogo, médico, policiais, guardas-municipais, engenheiros, mecânicos), que intervêm e estudam o acidente, a identificarem as variáveis que constituem o sintoma, caracterizarem o nexos causal e etiológico, diagnosticarem e utilizarem o termo conforme a especificidade da decorrência, de forma a compreender a natureza do fenômeno. A investigação das características de decorrências psicológicas de acidentes de trânsito aperfeiçoa o processo de conhecer os efeitos deste evento e o desenvolvimento de estratégias de prevenção à saúde e qualidade de vida dos participantes do sistema de trânsito.

### **CAPÍTULO III - CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS**

No trânsito, o motorista necessita de condições biológicas e psicológicas para uma condução veicular segura e adequada às vias em que circula. As variáveis pessoais e ambientais interferem na capacidade psicofísica do motorista. Nos motoristas, em que o ambiente de trabalho é o trânsito, há uma maior incidência das variáveis ambientais devido à jornada de trabalho, podendo alterar a percepção de risco, a análise da atuação do trânsito e a tomada de decisão, resultando em acidentes de trânsito. Para Méa & Ilha (2003), os fatores psicológicos (insegurança, impulsividade, depressão, desespero, agressão) são caracterizados como responsáveis pela maioria dos acidentes.

O ser humano possui necessidades biológicas (alimentação, repouso), psicológicas (atenção, percepção, concentração) e socioculturais (segurança, afeto, auto-realização), tendo capacidades para supri-las. O equilíbrio entre interesse, necessidade e capacidade influencia as condições biopsicossociais do indivíduo. Fatores internos (sono, fadiga, fome, preocupação, estresse, desatenção, distração) e externos (iluminação, condições do ambiente, condições de trabalho, hierarquia, financeiro) interferem no comportamento humano, resultando em limitações na satisfação de outras necessidades. Com isso, a caracterização de decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros é necessária, a fim de averiguar o grau de interferência das variáveis do fenômeno em estudo.

A necessidade de conhecer o perfil psicossocial dos motoristas faz produzir conhecimento científico de comportamentos negligentes de condutores, bem como das condições psicológicas desencadeadas por acidente. A caracterização do perfil dos motoristas profissionais contribui às intervenções dos psicólogos no trânsito e nas organizações, visto esses trabalhadores pertencerem a uma empresa (organização) e se envolverem em um

acidente de trânsito durante a atividade profissional, sendo definido como acidente de trabalho.

### 3.1 Produção de conhecimento científico sobre motoristas de transporte urbano de passageiros

O acidente de trânsito é um processo em que estão envolvidos o veículo, o ambiente e o homem. Conhecer cada aspecto desse processo aumenta a segurança dos participantes do sistema de trânsito. Os estudos sobre comportamento humano no trânsito avançam na redução do número de acidentes, aumentando a mobilidade e organização dos processos de trânsito de uma sociedade que está em desenvolvimento, haja vista o crescente número de pessoas e veículos, embora não progridem na mesma proporção que as vias. A produção de conhecimento científico e social contribui às intervenções profissionais no sistema de trânsito, sejam eles Psicólogos, Médicos, Policiais, Guardas Municipais, bem como funcionários das empresas de transporte.

Na tabela 5 consta, de forma sintética, a produção de conhecimento no Brasil sobre motoristas de transporte urbano de passageiros publicadas na Scielo e Index Psi no período de 1995 a 2005, enfatizando as condições de saúde e trabalho, riscos de distúrbios psiquiátricos e incidência de dor músculo-esquelética. Não foram encontrados estudos sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito com esses profissionais.

Tabela 5 – Síntese de produção de conhecimento publicada no Brasil sobre motoristas de transporte urbano de passageiros (1995 a 2004).

AUTOR /ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Costa, L. B., Koyama, M. A. H., Minuci, E. G., Fischer, F. M. /2003.	Morbidade declarada e condições de trabalho: o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte.	São Paulo Perspectiva.	Levantamento das condições de trabalho e de saúde dos motoristas de transporte de passageiros.
Corrêa Filho, H. R., Costa, L. S., Hoehne, E. L., Pérez, M. A. G., Nascimento, L. C. R. & Moura, E. C. /2002.	Perda auditiva induzida por ruído e hipertensão em condutores de ônibus.	Revista Saúde Pública.	Estudo transversal em amostra probabilística de 108 motoristas de ônibus da cidade de Campinas (SP) a fim de estimar a perda auditiva por ruído e hipertensão.
Souza, F. M. & Silva, G. R. /1998.	Risco de distúrbios psiquiátricos menores em área metropolitana na região sudeste do Brasil.	Revista Saúde Pública.	Descrição e análise das características associadas ao risco de ocorrência de distúrbios psiquiátricos menores em motoristas e cobradores de ônibus urbano na cidade de São Paulo, através da análise de regressão logística.
Cordeiro, R.; Lima Filho, E. & Nascimento L. C. R. /1994.	Associação da perda auditiva induzida pelo ruído com o tempo acumulado de trabalho entre motoristas e cobradores.	Caderno Saúde Pública.	Relação existente entre a perda auditiva induzida pelo ruído e as variáveis "tempo total acumulado de trabalho como condutor de veículos coletivos urbanos", "pressão arterial diastólica" e "idade", por meio da técnica da regressão linear múltipla.

Fonte: Scielo, Index Psi.

O transporte urbano de passageiros é uma área com rentabilidade significativa para o empregador, no qual a atuação dos motoristas profissionais contribui para o deslocamento de pessoas em massa, diminui a poluição do ar, auditiva, sonora, haja vista a redução do fluxo de automóveis de pequeno porte. Em que condições esses profissionais trabalham? As condições de trabalho estão desencadeando decorrências nos motoristas de transporte urbano de passageiros?

A tabela 6 consta síntese de teses e dissertações defendidas no Brasil no período de 1995 a 2005, pesquisadas na base de dados da CAPES sobre as condições de trabalho dos motoristas de transporte urbano de passageiros.

Tabela 6 – Síntese de teses e dissertações sobre as condições de trabalho dos motoristas de transporte urbano de passageiros defendidas em 1995 a 2005.

AUTOR /ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Battiston, M. /2003.	Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano.	Universidade Federal de Santa Catarina.	Caracterização das condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus em Florianópolis.
Gonçalves, E. C. /2003.	Constrangimento do posto de motorista de ônibus urbano segundo a visão macroergonômica.	Universidade Federal do Rio Grande do Sul	Identificação das demandas ergonômicas dos motoristas de ônibus da cidade de Joinville/SC.
Balbinot, A. /2001.	Caracterização dos níveis de vibrações em motoristas de ônibus: um enfoque no conforto e na saúde.	Universidade Federal do Rio Grande do Sul.	Avaliação dos níveis de vibrações do corpo humano e transmissibilidade que estão sujeitos os motoristas de ônibus urbano.
Pinto, F. do M. /2001.	Trabalho e saúde mental: um estudo com motorista de ônibus de João Pessoa/ PB.	Universidade Federal de Paraíba.	Investigação das relações entre trabalho e saúde mental, especificamente as vivências de prazer e sofrimento psíquico dos motoristas de ônibus urbano.
Macedo, C. de S. G. /2000.	Impacto da lombalgia na qualidade de vida. Estudo comparativo entre motoristas e cobradores de transporte coletivo urbano.	Universidade de São Paulo.	Verificação do impacto da lombalgia na qualidade de vida e a incidência em motoristas de transporte coletivo urbano.
Mendes, L. de R. /1997.	Serviço essencial X trabalho penoso: análise das condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte.	Universidade Federal de Minas Gerais.	Contribuição para a compreensão das condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte.
Sato, L. /1991.	Abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano.	Pontifícia Universidade Católica de São Paulo	Contribuição para a delimitação do termo “trabalho penoso”.

Fonte: CAPES

As condições de trabalho fazem com que o motorista profissional permaneça a maior parte da jornada de trabalho sentado e isolado, na busca de segurança nas estradas. Battiston (2003), ao estudar as condições de trabalho e saúde dos motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus de Florianópolis/SC, por meio de observações do local de trabalho, das linhas e do comportamento desses trabalhadores, percebeu que a atividade de dirigir é desgastante, destacando as condições de trabalho como o principal fator de alteração dos estados físicos e psicológicos dos motoristas.

Dirigir no sistema de trânsito é um comportamento que está associado à manutenção de outros comportamentos como: manter a atenção constante, precisão na realização das ações, autocontrole, direção defensiva, análise e interpretação das informações fornecidas pelo veículo e sinalizações de trânsito. O estado de alerta de que o motorista necessita torna o seu trabalho desgastante. Queiróga (1999), ao estudar a influência de fatores individuais na incidência de dor músculo-esquelética em motoristas de ônibus da cidade de Londrina-PR, demonstrou que a atividade desses profissionais é penosa por atuarem sob vigilância. Os fatores de estresse na atividade de motoristas estão relacionados ao estado de alerta, agressividade na direção, aversão em dirigir, concentração elevada, tensões e frustrações.

Na tabela 7 estão distribuídos, sinteticamente, as características das dissertações sobre o comportamento dos motoristas de transporte urbano de passageiros e os sinais ou sintomas associados à atividade profissional, consultadas na base de dados da CAPES no período de 1995 a 2005.

Tabela 7 – Síntese das dissertações sobre comportamento dos motoristas de transporte urbano de passageiros e manifestações de sinais/sintomas da atividade profissional, defendidas em 1995 a 2005.

AUTOR /ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Olivato, A. /2002.	Percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito – um estudo sobre espaço público e civilidade na metrópole paulista.	Universidade de São Paulo.	Caracterização da conduta de motoristas comum, de ônibus, condutores de lotação, táxis, motoboys e pedestres e usuários de transporte coletivo.
Paula, M. A. P. de L. /2001.	Identidade social e o desenvolvimento em acidentes de trânsito: o caso dos motoristas de ônibus urbana em Goiânia.	Universidade Católica de Goiás	Investigação do envolvimento em acidentes de trânsito dos motoristas profissionais de Goiânia.
Menezes, M. B. de C. /2001.	Estresse em motoristas de ônibus urbano.	Universidade Federal da Paraíba	Verificar a relação do estresse em motoristas de ônibus urbanos e os fatores internos ao trabalho.
Mendes, A. L. de A. /2000.	Situação de trabalho e estresse ocupacional: um estudo de caso com os motoristas de transporte urbano por ônibus.	Universidade Federal de Minas Gerais	Identificação dos aspectos da situação de trabalho dos motoristas de ônibus do transporte coletivo da Viação Gama apontados como desencadeadores de estresse.
Silva, A. V. /1999.	Comportamentos de motoristas de ônibus: itinerário urbano, estressores ocupacionais e estratégia de enfrentamento.	Universidade de Brasília	Investigação da relação entre comportamentos inadequados de motoristas de ônibus, contratempos e características específicas do itinerário, identificando os estressores ocupacionais das viagens e sua relação com as estratégias.

Fonte: CAPES

O nível de estresse, irritabilidade, insônia, atenção, agressividade e fadiga são aspectos comportamentais determinantes na ocorrência de acidentes. Silva (1999), em estudo sobre comportamento de motoristas de ônibus, itinerário urbano, estressores ocupacionais e estratégias de enfrentamento, revelou que os participantes da pesquisa referiram como fatores estressantes às pressões para cumprir horário, a irritação quando os passageiros não solicitam a parada a tempo, falha no veículo, excesso de paradas durante as viagens e agressividade ao dirigir. Menezes (2001) contribuiu com estudo sobre estresse em motoristas de ônibus urbano de Aracaju/SE revelando que o estresse é também associado a fatores internos ao trabalho.

O desgaste físico e psicológico foi objeto de estudo de Sato (1991), Mendes (1997), Mendes (2000), Macedo (2000) e Pinto (2001) demonstrando que as principais queixas referidas são contato humano, justificar suas ações, ruído, temperatura e iluminação, imagem



profissional, carga de trabalho e o risco de acidentes e assaltos. O acidente de trânsito, também caracterizado como acidente de trabalho, aumenta o sofrimento psíquico desses profissionais, tendo em vista a responsabilidade pelo evento, independente da causa (cumprimento do horário, condições da via ou do veículo, exigências e pressões da empresa).

A probabilidade dos motoristas de transporte urbano de passageiros participarem de acidente de trânsito é maior, devido à sua jornada de trabalho ser no trânsito. Costa, Koyama, Minuci & Fischer (2003), em seu estudo sobre as condições de trabalho e saúde dos motoristas de transporte de passageiros de São Paulo e Belo Horizonte, investigaram a presença de estresse, demonstrando o medo de acidente, medo de assalto, a extensão da jornada de trabalho e o horário alternado. O medo de participar de um acidente, segundo os pesquisadores, aumenta em 71% a chance de estresse, podendo gerar problemas de sono. Montalvão (1998) demonstrou que o maior problema referido pelos motoristas foi o sistema de trânsito, ou seja, o ambiente de trabalho dos motoristas de transporte urbano de passageiros, fazendo aumentar o risco de acidente de trânsito no trabalho.

Há pesquisas sobre a identidade social, representação e significado da função de motorista de transporte urbano de passageiros. Na tabela 8 consta sínteses das dissertações sobre este fenômeno, consultadas na base de dados da CAPES e defendidas no período de 1995 e 2005.

Tabela 8 – Síntese das dissertações sobre identidade, significado e representação social da atividade de motorista de transporte urbano de passageiro, defendidas em 1995 a 2005.

AUTOR /ANO	TÍTULO	FONTE	CARACTERÍSTICA DO ESTUDO
Paula, M. A. P. de L. /2001.	Identidade social e o desenvolvimento em acidentes de trânsito: o caso dos motoristas de ônibus urbana em Goiânia.	Universidade Católica de Goiás.	Investigação do envolvimento em acidentes de trânsito dos motoristas profissionais de Goiânia.
Louzada, M. G. /2000.	A representação social da função do motorista construída por um grupo de motorista de ônibus urbano da cidade de São Paulo.	Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.	Construção da representação social da função do motorista de ônibus urbano.
Silva, L. /2000.	A representação social da profissão motorista: o caso dos condutores de transporte coletivo urbano.	Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.	Identificação da representação social da profissão motorista, a partir das características que os motoristas atribuem ao ato de dirigir ônibus.

Fonte: CAPES

A representação social da atividade do motorista de ônibus urbano repercute em motivações profissionais. Silva (2000) estudou a representação social em motoristas de transporte urbano de passageiros da cidade de Florianópolis (SC) demonstrando que há dissonância entre a sua valorização e o reconhecimento pela sociedade. Os participantes referiram a existência de divergências com relação à evolução da profissão e as exigências da empresa. Louzada (2000) estudou a representação social da função do motorista construída por um grupo de motoristas de ônibus urbano da cidade de São Paulo revelando que não há distinções fundamentais entre as representações sociais da profissão de motoristas da Zona Norte e Sul, embora identificou divergências entre os motoristas “bons” e “ruins” considerados pelos seus respectivos chefes de tráfego.

Quanto ao significado do trabalho para os motoristas de transporte urbano de passageiros, Lasmar (2000) revelou, por meio da percepção dos motoristas de ônibus, que o trabalho pode ser apenas uma fonte de renda, podendo o significado ser modificado a partir da percepção que a empresa tem acerca do profissional e da função. Cordeiro, Lima Filho, Fischer & Moreira Filho (1993), ao estudarem a associação da pressão arterial diastólica com

o tempo acumulado de trabalho entre motoristas e cobradores de ônibus urbano da cidade de Campinas/SP, transcreveram o relato dos participantes da pesquisa revelando que o trabalho em veículos coletivos de transporte urbano era a pior opção que a eles se apresentava. As constatações demonstram que essa atividade profissional pode gerar absenteísmo, irritabilidade, fadiga, decorrências psicológicas, afastamento do trabalho por fatores psicológicos e físicos e aposentadorias precoces, necessitando de investigações à prevenção desses sinais. As pesquisas de Cordeiro, Lima Filho, Fischer & Moreira Filho (1993); Lasmar (2000); Louzada (2000) e Silva (2000) fazem refletir o quanto à política interna da empresa de transporte urbano interfere nas condições biopsicossociais de seus profissionais.

O absenteísmo é um sintoma revelador de insatisfações no trabalho, podendo aumentar a probabilidade de decorrências psicológicas. Fernandes (2002) estudou processo de trabalho e os Distúrbios Músculos Esqueléticos (DME) em motoristas de ônibus urbanos do município do Rio de Janeiro, por meio de um estudo de caso de uma empresa de transporte, demonstrando que DME foi responsável por 24,3% das faltas ao trabalho, com idade e tempo de serviço maior comparado com outro grupo. Souza & Silva (1998), ao analisarem o risco de Distúrbios Psiquiátricos Menores em motoristas e cobradores de ônibus da região metropolitana da cidade de São Paulo, demonstraram que os fatores de risco da atividade profissional desses trabalhadores são: movimento intenso no trânsito, ritmo da atividade, alteração na escala de trabalho, sono, absenteísmo, idade, sexo, migração, deslocamento até o trabalho e tempo na empresa. Os autores apontaram que o absenteísmo pode estar alterando a saúde mental dos trabalhadores. Deus (2005), em seu estudo sobre comportamentos de risco à saúde e estilo de vida em motoristas de ônibus urbano de uma empresa de Florianópolis (SC), demonstrou a necessidade de implementar um programa de promoção de saúde, a fim de minimizar as repercussões do trabalho sobre a saúde dos profissionais. Conhecer as variáveis envolvidas no adoecimento mental dos motoristas de transporte urbano de passageiros auxilia

na caracterização das condições psicológicas necessárias à atividade de dirigir, bem como na promoção da qualidade de vida.

### 3.2 Avaliação das condições psicológicas dos motoristas

O perfil psicossocial de motoristas precisa ser conhecido para identificar os aspectos comportamentais dos infratores e assim promover programas de educação e qualidade de vida aos participantes do sistema de trânsito na busca de redução do número de acidentes. Análise das informações obtidas por meio dos exames psicológicos, denominados psicotécnicos, em condutores no Brasil contribui para o avanço na produção de conhecimento científico sobre uma população, bem como na avaliação da técnica utilizada. Moro (1996), em seu estudo sobre motoristas profissionais infratores no limite de velocidade, investigou a existência de características comuns de motoristas profissionais que transgridem a velocidade estabelecida para determinados locais e a opinião ou crenças desses sujeitos a respeito da velocidade. A autora concluiu que existem características psicológicas comuns nesta população e correlação entre os indicadores da entrevista.

O conhecimento sobre os aspectos comportamentais à atividade de dirigir é essencial para a atuação dos profissionais de Psicologia na realização da avaliação psicológica. Moro (1997), ao pesquisar sobre a importância da avaliação psicológica dos motoristas, acrescenta que os custos e sofrimentos fazem dos acidentes de trânsito no Uruguai um indiscutível problema de saúde pública. Os acidentes de trânsito repercutem como um problema de saúde pública, haja vista a diversas ações (profissionais, materiais, transporte, hospedagem em hospitais, sinalizações, recapamentos, equipamentos, entre outros), necessárias para prevenir e remediar a situação proporcionada por esse evento, de ordem técnica, médica, mas também psicológica.

A realização continuada da avaliação psicológica, não somente na primeira avaliação, propicia um maior controle da ocorrência de acidente, evitando decorrências psicológicas aos participantes do sistema de trânsito. No Brasil, os psicólogos credenciados do Departamento de Trânsito - DETRAN ao realizarem o exame psicológico avaliam aptidão das condições psicológicas à atividade de dirigir. Esse exame é realizado para adquirir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), consistindo na 1ª habilitação do candidato, mudança de categoria e renovação aos motoristas que exercem atividade remunerada no transporte de bens e pessoas. Os motoristas de transporte de passageiros e de cargas participam de reciclagens sobre o sistema de trânsito, contribuindo aos psicólogos no processo de conhecer as condições psicológicas necessárias a esses trabalhadores.

A Resolução 80/98<sup>5</sup> do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) torna obrigatória a avaliação psicológica tanto na primeira habilitação quanto para renovação da CNH. O exame psicológico ou psicotécnico é um procedimento da avaliação psicológica em que o psicólogo utiliza instrumentos psicológicos como principal recurso de observação do fenômeno. A avaliação psicológica consiste no modo de conhecer fenômenos e processos psicológicos por meio de procedimentos de diagnóstico e prognóstico, incluindo os instrumentos psicológicos (Alchieri & Cruz, 2003). A avaliação psicológica permite prognosticar a condução arriscada por meio de aspectos cognitivos, perceptivos, atenção, fadiga, coordenação psicomotora, orientação espacial e características da personalidade. Por outro lado, é possível o psicólogo identificar traços de agressividade, de instabilidade emocional, de planejamento, capacidade de tolerar contrariedades, sentimentos de insegurança, e, quando necessário, encaminhar o candidato a uma avaliação psicológica independente da manifestação do traço no sistema de trânsito.

---

<sup>5</sup> Resolução 80/98 do CONTRAN dispõe sobre os exames de aptidão física e mental (Anexo I) e os exames de avaliação psicológica (Anexo II).

A produção de conhecimento sobre fenômenos psicológicos no trânsito auxilia no desenvolvimento de sistemas teóricos e terminologias técnicas, na construção ou aprimoramento de procedimentos, métodos e instrumentos de observação e medida necessários à compreensão dos fenômenos e processos psicológicos do comportamento humano no trânsito. Alchieri & Cruz (2003) ressaltam que a avaliação psicológica pode resultar em tentativas de respostas e ampliação de conhecimento sobre o desempenho das funções psicológicas e repercussões sobre o estado e o perfil das condutas humanas.

Psicólogo Perito Examinador de Trânsito é definido no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1998, explicitado no Anexo II da Resolução N° 80/98 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)<sup>6</sup>, como o profissional de Psicologia que realiza a avaliação psicológica em candidatos a obter a CNH. O CTB, dentre outras providências, estabeleceu um conjunto de ações e de normas para segurança viária e circulação humana, a fim de priorizar a construção da cidadania no contexto da mobilidade humana no trânsito.

O avanço do conhecimento científico sobre as condições psicológicas à atividade de dirigir é uma necessidade encontrada durante a atividade profissional do psicólogo perito. Dagostin (2005) ressalta, ao estudar as características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito, que estes profissionais da Psicologia, por meio de uma prática profissional legitimada historicamente nesse campo de atuação, utilizam conhecimentos específicos da ciência Psicologia às intervenções, porém não derivados diretamente da produção de conhecimento e de experiências sobre os fenômenos que norteiam as intervenções. A utilização de instrumentos precisos e fidedignos para aferir as condições psicológicas à atividade de dirigir resulta em avaliações eficazes e, por conseguinte, a construção de um perfil adequado e adaptado ao sistema de trânsito brasileiro. As implicações

---

<sup>6</sup> CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997. Coletânea de Legislação de Trânsito e Resoluções do CONTRAN até 84/98, atualizada até Dezembro de 1998, que traz as resoluções 07/50/71 e 80 de 1998.

da atividade profissional dos psicólogos são percebidas nas vias, ao considerar o sistema de trânsito um conjunto de processos envolvendo a interação entre pessoas com objetivos diversos, nem sempre conciliáveis, exigindo continuamente dos motoristas condições psicológicas à direção segura.

A atividade profissional dos psicólogos em suas diversas áreas de atuação (clínica, organizacional, hospitalar, trânsito, jurídica, esporte) está totalmente associada ao avanço da Psicologia como ciência, e também a ciência aderente ao desenvolvimento da atuação desses profissionais. Os psicólogos podem contribuir com o aperfeiçoamento de suas intervenções, por meio das próprias informações coletadas durante a avaliação, reduzindo as limitações encontradas na atividade profissional. No trânsito, os pesquisadores e profissionais em Psicologia, ao analisarem as informações obtidas por meio dos exames psicológicos auxiliam de forma a caracterizar o perfil psicossocial dos motoristas, na criação e aprimoramento de programas de prevenção e recuperação das condições psicológicas para dirigir. A produção de conhecimento científico sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito fornece subsídios à atuação dos psicólogos, caracterizando as decorrências e o perfil psicossocial de motoristas de transporte urbano de passageiros.

## CAPÍTULO IV - MÉTODO

### O PROCESSO DE CARACTERIZAR DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS

#### 4.1 Caracterização da pesquisa

O presente estudo é caracterizado como uma pesquisa não-experimental ou *ex-post-facto*, por ser a variável independente manipulada em seu ambiente natural, sem a interferência do pesquisador, neste caso, o acidente de trânsito. Para Kerlinger (1979), a pesquisa é *ex-post-facto* quando o pesquisador não pode controlar ou manipular as variáveis do fenômeno devido ao mesmo já ter ocorrido, ou seja, a decorrência psicológica de acidentes de trânsito.

Foram realizadas pesquisas em bases de dados científicas nacionais e internacionais, auxiliando no processo de conhecimento do fenômeno em estudo. As palavras chaves que nortearam a busca de produção de conhecimento científico sobre a temática foram: acidente de trânsito, acidente de trabalho, motoristas, motoristas profissionais, decorrências, dano, seqüela, consequência, transporte de ônibus, transporte coletivo e transporte urbano de passageiros.

#### 4.2 Participantes

Foram participantes da pesquisa 40 (quarenta) motoristas profissionais de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis/SC. O *critério de inclusão* utilizado para



participar da pesquisa foi o envolvimento em acidente de trânsito durante a atividade profissional no período de junho de 2004 a julho de 2005.

#### 4.3 Fontes de informações e aspectos éticos

As informações obtidas, por meio de depoimentos, dos participantes da pesquisa foram caracterizadas como sinais ou sintomas psicológicos decorrentes de acidente de trânsito. Previa-se utilizar, também, como fonte de informações os documentos (ficha cadastral do Sindicato dos Trabalhadores de Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis – SINTRATURB, Prontuário, Licença de Tratamento de Saúde, Registro do Comunicado de Acidente de Trabalho – CAT e as Perícias do INSS), porém as dificuldades de acesso a esses documentos impossibilitaram o uso dessas fontes nesta etapa da pesquisa.

Quanto aos aspectos éticos envolvidos em relação às fontes de informações e meios utilizados junto aos participantes da pesquisa para investigar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito, foram observados e providenciados antes de iniciar a coleta de informações:

- Encaminhamento do projeto de pesquisa qualificado, com todos os procedimentos, a ser avaliado pela Comissão de Ética, tendo sido aprovado em 19 de julho de 2005 ;
- Antes de iniciar as entrevistas, foram explicados os objetivos da pesquisa aos participantes, os procedimentos a serem realizados, seus possíveis desconfortos ou riscos, as garantias de confidencialidade e de esclarecimentos permanentes, enfatizando que a qualquer tempo poderia se recusar a participar da pesquisa ou de parte dela sem qualquer prejuízo para si;

Os participantes leram e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice C), concordando em participar da pesquisa, sem qualquer constrangimento, manifestando satisfação em poder colaborar com a pesquisa.

#### 4.4 Situação e ambiente

As entrevistas foram realizadas na empresa na qual os motoristas trabalhavam, tendo sido observadas o controle das seguintes variáveis intervenientes: conforto mobiliário, iluminação, ventilação, privacidade, ausência de ruídos e de interrupções, a fim de garantir fidedignidade e sigilo das informações obtidas.

#### 4.5 Equipamento e materiais

- Gravador portátil;
- Papel A4 e caneta esferográfica azul para registro dos depoimentos dos entrevistados.
- Folhas impressas com o questionário estruturado (Apêndice B), aplicado por meio de entrevista.

O questionário e o gravador portátil estavam preparados e organizados de modo a disponibilizar o uso, quando necessário.

#### 4.6 Instrumentos de informações e procedimentos

Para elaboração de instrumentos foi necessário, inicialmente, que o pesquisador soubesse, com clareza, o conjunto de variáveis que compõe o fenômeno estudado: decorrências psicológicas de acidentes de trânsito. Com base na sistematização do

conhecimento existente e a detecção dos aspectos científicos e sociais relevantes para execução da pesquisa foi possível caracterizar as variáveis que constituíam o fenômeno. As variáveis estresse, fadiga, atenção, dor, ansiedade foram identificadas como aquelas mais estudadas na investigação de decorrências psicológicas de acidentes de trânsito. A decomposição das variáveis em subvariáveis foi uma estratégia utilizada para identificar as características que representavam unidades de comportamento a ser estudada operacionalmente (Apêndice A).

Como técnica de observação indireta foi utilizado um questionário estruturado (Apêndice B) sendo o principal recurso para análise da caracterização das decorrências psicológicas de acidentes de trânsito no trabalho em motoristas de transporte urbano de passageiros, construído com a finalidade de aferir as variáveis:

Variáveis sócio-demográficas – descrevem o perfil sócio-demográfico dos trabalhadores em estudo: idade, sexo, grau de escolaridade, estado civil, número de filhos e naturalidade.

Variáveis ocupacionais – referem-se a aspectos da atividade profissional dos participantes da pesquisa: tempo na atividade como motorista profissional e com transporte urbano, tempo na empresa, jornada de trabalho, quantidade das horas-extras, frequência das horas-extras, quantidade de viagens, tempo da viagem, tempo de afastamento das atividades profissionais, motivo do afastamento, frequência de afastamentos, tipo de Benefício de Prestação Continuada da Previdência Social Brasileira, realização de outro trabalho paralelo a de motorista de transporte urbano de passageiros.

Variáveis clínicas – englobam aspectos da saúde psicológica e física dos participantes, na busca de verificar as possíveis alterações dessas variáveis após o acidente de trânsito: problema de saúde antes do acidente, uso de medicação, afastamento da atividade profissional por meio de licença médica, tempo da licença, motivos da licença, tratamento psicológico, uso

de psicofármacos, sono, uso de drogas lícitas (fumo e álcool) e ilícitas, convívio familiar e no trabalho, expressão dos sentimentos pessoais, fadiga, agitação, dor de cabeça, taquicardia (aceleração das pulsações cardíacas), estresse, ansiedade, temeridade, insegurança, impulsividade, atenção, concentração, humor, agressividade, irritabilidade e sentimentos ao dirigir o veículo.

Variáveis associadas ao Acidente de Trânsito – descrevem dimensões do evento em estudo (acidente de trânsito), que poderiam alterar o fenômeno investigado: ingestão de bebida alcoólica, vítimas, mortes, tipo, causa, horário e local do acidente, sentimentos antes, durante e após acidente, responsabilidade pelo acidente, dirigir após o acidente, mudanças comportamentais após o acidente, envolvimento em outros acidentes, fatos relevantes nos últimos 30 dias antes do acidente e conseqüências do acidente.

Realizada a primeira fase de identificação e decomposição do fenômeno em variáveis, foram construídos itens (em forma de perguntas) em relação a cada variável. Após a elaboração das sentenças, foi realizado um estudo piloto com a finalidade de validar os itens do questionário em termos de clareza, compreensibilidade e adequação lingüística, tendo em vista as características da população investigada.

O questionário foi aplicado por meio da entrevista individual, disponibilizando ao entrevistado esclarecimento das questões abordadas, permitindo-lhe troca de informação e compreensão sobre os assuntos abordados com o entrevistador. Essa técnica facilitou a coleta das variáveis, conforme esclarecem Laville & Dionne (1999) sobre a flexibilidade na ordem das questões, bem como das representações, crenças, valores, sentimentos arrolados nesse processo.

#### 4.7 Contato com os participantes

Durante o processo de construção da fundamentação teórica, em agosto de 2004, a pesquisadora entrou em contato com o sindicato da classe trabalhadora em estudo para a possibilidade de realização da pesquisa com os associados. Os diretores do sindicato demonstraram interesse e receptividade sobre a pesquisa. A cada mês a pesquisadora tentava agendar uma reunião com a diretoria para apresentar a pesquisa e verificar a possibilidade de execução. Os agendamentos prolongaram até abril de 2005. Em fevereiro de 2005 iniciaram manifestações, paralisações e greves tanto dos usuários do transporte urbano de passageiros quanto dos trabalhadores do transporte urbano. Os acontecimentos estendeu-se até outubro de 2005, repercutindo sobre o sistema viário.

Devido as dificuldades em contradas para iniciar a pesquisa com os motoristas de transporte urbano de passageiros, paralelo a esse procedimento contactou-se com as empresas de transporte urbano de passageiros da microregião de Florianópolis. Duas empresas mostraram-se disponíveis para a execução da pesquisa com seus funcionários, porém havendo restrições quanto ao número de participantes.

A seleção dos participantes da pesquisa foi realizada pelo setor de Departamento de Tráfego das empresas, de acordo com o critério de inclusão. Os depoimentos foram obtidos por meio da entrevista com utilização de questionário (Apêndice B) em data, local e horário previamente agendados com os selecionados. O agendamentos ora foram realizados pela pesquisadora, ora pelo próprio departamento de tráfego, dependendo da disponibilidade da empresa.

#### 4.8 Registro dos dados

Em todas as entrevistas utilizou-se gravador, sendo autorizado pelo participante da pesquisa. A gravação não era obrigatória para o registro, visto o planejamento do questionário

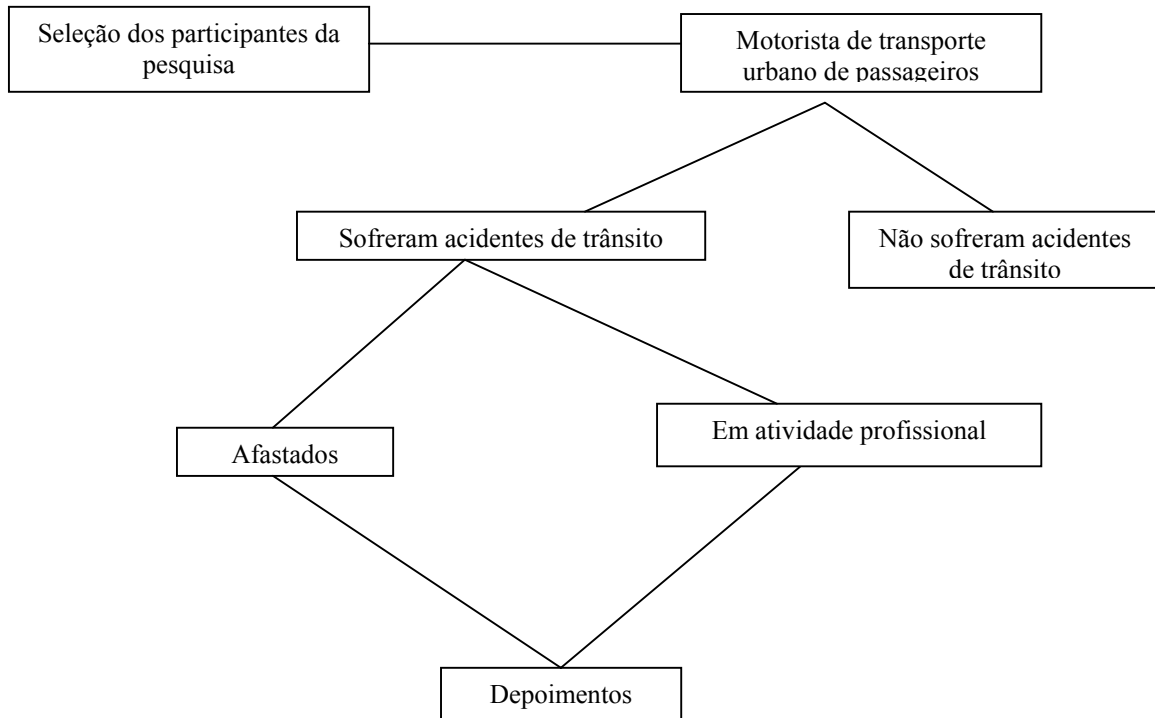
impresso para a realização manuscrita, embora tenha sido unanimidade a permissão para o uso.

#### 4.9 Tratamento e análise dos dados

As informações foram analisadas com base nas variáveis (já decompostas para a construção do instrumento) e correlacionadas entre si, a fim de aprofundar na compreensão das decorrências psicológicas de acidentes de trânsito. Para a análise das informações foi necessário fazer um agrupamento das respostas de cada variável das ocorrências obtidas por meio da entrevista, utilizando o programa computacional Excel 2003 (Windows XP). Todas as respostas foram registradas, organizadas e tratadas de acordo com as variáveis decompostas.

As respostas às questões abertas obtidas pela entrevista foram organizadas e codificadas para fins de associação com as variáveis definidas no instrumento de coleta de dados e com as informações na literatura especializada. A organização dessas variáveis permitiu constituir os perfis necessários para a investigação do fenômeno em estudo: sócio-demográfico, ocupacional, clínico e do acidente de trânsito.

4.10 Fluxograma dos procedimentos para caracterizar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros.



## **CAPÍTULO V – ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

Para realização da pesquisa, participaram da entrevista 40 (quarenta) motoristas de transporte urbano de passageiros, funcionários de empresas que prestavam serviços na região da Grande Florianópolis/SC envolvidos em acidente de trânsito no período de junho de 2004 a julho de 2005.

### **5.1 Perfil Sócio-Demográfico dos Participantes**

O perfil sócio-demográfico contribui para a identificação da população estudada, tanto no aspecto social, quanto demográfico. Na tabela 9 consta a distribuição das características do perfil sócio-demográfico dos motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis/SC: idade, estado civil, quantidade de filhos, nível de escolaridade e naturalidade.



Tabela 9 – Distribuição das características que definem o perfil sócio-demográfico dos motoristas de transporte urbano de passageiros (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Faixa etária</i>	
18 a 27 anos	6
28 a 37 anos	18
38 a 47 anos	11
48 anos ou mais	5
<i>Estado civil</i>	
Solteiro	5
Casado	29
Separado	6
<i>Nº de filhos</i>	
Nenhum	6
Um a dois	23
Três ou mais	11
<i>Formação Escolar</i>	
Ensino Fundamental Incompleto	15
Ensino Fundamental Completo	10
Ensino Médio Incompleto	5
Ensino Médio Completo	10
<i>Naturalidade</i>	
Santa Catarina	34
Outros estados	6

Todos os participantes entrevistados foram do sexo masculino, com predominância na faixa etária de 28 a 37 anos, casados, com um a dois filhos, que cursaram, basicamente, ensino fundamental ou parte dele, naturais dos estados da região sul do Brasil, prevalecendo os nascidos em Santa Catarina. A tabela 9 revela que 29 motoristas que sofreram acidente de trânsito estavam na faixa etária de 28 a 47 anos, ratificado no estudo de Battiston (2003) sobre condições de trabalho e saúde dos motoristas de transporte coletivo urbano de Florianópolis-SC, em que a idade dos participantes predominou entre 25 a 56 anos, com idade média de 41 anos. Deus (2005) demonstrou, em estudo sobre comportamento de risco à saúde e estilo de

vida em motoristas de ônibus urbano de Florianópolis-SC, que 98% dos profissionais são do sexo masculino, com idade entre 22 e 65 anos, confirmando o predomínio quanto ao sexo e faixa etária dos motoristas de transporte urbano de passageiros participantes da pesquisa.

A constatação do predomínio de motoristas de transporte urbano de passageiros com ensino fundamental completo e incompleto é também demonstrada na pesquisa realizada por Battiston (2003), na qual mais de 85% dos participantes apresentaram este grau de escolaridade. A principal exigência quanto à formação escolar para a atividade profissional de motorista de transporte urbano de passageiro é especificamente o que consta para a obtenção à Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Para adquirir a CNH é necessário que o candidato à direção veicular saiba ler e escrever, independente da categoria (A, B, C, D ou E), ser apto nas avaliações médicas e psicológicas, teórica sobre legislação e prática de direção.

O perfil sócio-demográfico apresentado por Battiston (2003) e Deus (2005) em quatro variáveis analisadas (idade, escolaridade, estado civil e número de filhos) coincide com o perfil sócio-demográfico dos participantes da pesquisa: predomínio do sexo masculino, faixa etária produtiva<sup>7</sup> média entre 30 a 50 anos, com escolaridade de ensino fundamental, casados e com até dois filhos.

## 5.2 Perfil Ocupacional dos Participantes

O perfil ocupacional é uma forma de caracterizar aspectos que definem a atividade profissional de motorista de transporte urbano de passageiros. A tabela 10 revela o tempo de experiência profissional dos motoristas e, especificamente, a experiência em transporte

---

<sup>7</sup> A população em idade produtiva é formada por pessoas com idade entre 15 e 65 anos (PISA 2000 – Relatório Nacional [www.inep.gov.br/download/internacional/pisa/PISA2000.pdf](http://www.inep.gov.br/download/internacional/pisa/PISA2000.pdf))

urbano de passageiros, tempo na empresa, jornada de trabalho, quantidade de horas-extras realizadas, quantidade<sup>8</sup> e tempo das viagens<sup>9</sup> executadas.

Tabela 10 - Distribuição das características que definem o perfil ocupacional de motorista de transporte urbano de passageiros (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Experiência de Motorista profissional</i>	
0 a 5 anos	9
6 a 10 anos	6
Mais de 10 anos	25
<i>Experiência de Motorista de Transporte Urbano de Passageiro.</i>	
0 a 5 anos	17
6 a 10 anos	8
Mais de 10 anos	15
<i>Tempo na empresa</i>	
0 a 5 anos	19
6 a 10 anos	9
Mais de 10 anos	12
<i>Jornada de Trabalho</i>	
6 horas	2
6 horas e 40 minutos	22
Mais de 7 horas	16
<i>Faz hora extra</i>	
23	
<i>Quantidade de hora extra</i>	
30 minutos a 2 horas	20
Mais de 2 horas	3
<i>Quantidade de viagens</i>	
5 a 10	30
Mais de 11	10
<i>Tempo das viagens</i>	
Até 30 minutos	11
30 minutos à 1 hora	25
Mais de 1 hora	4

<sup>8</sup> As empresas de ônibus têm horários de viagens definidos, que auxiliam na organização tanto dos profissionais (motoristas, cobradores e fiscais) quanto dos passageiros. O atraso ou o não cumprimento de um ônibus interfere no andamento das atividades, ocasionando transtornos aos clientes e profissionais.

<sup>9</sup> Viagens são consideradas as chegadas ao destino pré-estabelecido.

Dos 40 motoristas entrevistados, houve predomínio quanto ao tempo de experiência como motorista profissional (mais de 10 anos), embora como motorista de transporte urbano de passageiros tivesse sido menor (até 5 anos), geralmente coincidindo com o tempo na empresa, corroborando o estudo realizado por Deus (2005). Os motoristas mais antigos na atividade profissional iniciaram como motoristas de caminhão, conforme relatos abaixo:

Eu trabalhei 9 anos como motorista de caminhão. Estou 1 ano e 10 meses na empresa. Estou feliz, agora fico mais tempo em casa, com a família. (mot. 2)

Trabalhei 30 anos como motorista de caminhão, quando consegui entrar na empresa, dei graças a Deus. Não quero mais voltar como caminhoneiro. (mot. 08)

Desde os 18 anos de idade trabalho como motorista profissional. Comecei com caminhão. Com transporte urbano de passageiros foi somente na empresa. Estou na empresa há 2 anos. Se eu trabalhar o dia inteiro no caminhão eu não me canso, do que trabalhar 6 horas no ônibus. No caminhão eu trabalho mais à vontade. (mot. 33)

Antigamente, precisava ter 5 anos de carteira como motorista de caminhão para você pegar um ônibus, estar carregando seres humanos. Hoje em dia, as empresas pegam as pessoas que nunca tiveram carteira, nunca imaginou em dirigir, é cobrador, e ficam treinando dentro de uma garagem, que não é a mesma coisa. Depois jogam para o trânsito. Alguns botam mais que a velocidade permitida, daí ocorre acidentes. Eles se arriscam mais porque eles começaram dentro da empresa como cobrador. O guri não tem noção nenhuma do trânsito. Quando são cobrador eles falam assim para o motorista: “Na hora que eu pegar no volante é tocar o pau. Ah! Tu és um mole”. Eu já peguei cobradores assim. Tive que pedir pra tirar da escala. Eles acham que tem que podar aqui, ali. Tem que ter experiência com caminhão na entrada para poder andar com ônibus. (mot. 6)

O trabalho dos motoristas de transporte urbano de passageiros repercute no convívio familiar, tempo no lar, cumprimento da jornada de trabalho, perda da autonomia e desgaste psicológico (independente da quantidade de horas trabalhadas), conforme relataram os

participantes. As exigências atencionais são consideradas maiores entre os motoristas de ônibus urbano do que os de caminhão: cuidados defensivos para o embarque, desembarque e movimentação de passageiros, rígidos controles de horários e de velocidade, menor autonomia para deslocar-se no sistema de trânsito.

Profissionais sem experiência como motorista profissional mencionaram, no início da função, as dificuldades encontradas ao exercerem a atividade e a importância da prática para evitar acidentes.

Eu entrei na empresa como cobrador, já estou 5 anos e 2 meses. Como motorista estou 1 ano e 7 meses.

Eu já entrei na empresa para ser motorista. (mot. 18)

Comecei como cobrador, fiquei 4 anos. Já estou 4 anos como motorista. (...) Acho que as auto-escolas deveriam dar mais práticas. É onde acontece muito acidente. Tem que ensinar mais prática. (mot. 21)

Esse ano foi complicado. Foi uma coisa que eu sempre quis (ser motorista). Até vim para cá (SC) porque lá no Rio Grande do Sul, na empresa que eu trabalhava como cobrador não dava oportunidade para ser motorista. Aí quando eu vim passar as férias aqui eu conheci a empresa. Aí eu vim de lá para cá com o intuito de entrar na empresa. Vim, consegui e passei como motorista. Foi o que eu mais queria, ser motorista. Passei dia 1º de março, dia 14 meu pai faleceu (se emocionou). O acidente foi início de abril. Aí aconteceu o que eu mais queria e o que eu menos queria. Foi muita coisa na cabeça. (mot. 22)

Lutei muito para chegar aonde cheguei. O processo é complicado. Tem que gostar e querer muito. Cada dia é um teste. A escolinha (para ser motorista) é complicada. Eu ralei muito. É como conseguir um diploma. (mot. 32)

O desejo de ser motorista, porém sem experiência profissional, faz com que as pessoas ingressem na empresa de transporte coletivo urbano como cobrador e busquem aprimoramento salarial e, conseqüentemente, mudanças de função. A atividade de cobrador de ônibus fornece possibilidade de atuar como motorista de transporte urbano, pelo convívio e proximidade do ambiente de trabalho. Durante a entrevista, os participantes referiram a

importância do estado psicológico no seu trabalho, destacando a interferência de aspectos pessoais, familiares e financeiros na atividade profissional.

A jornada de trabalho de 6 horas e 40 minutos era cumprida por 22 motoristas, que executavam entre 5 a 10 viagens ao dia, num tempo médio de 30 minutos a 1 hora. Do total de entrevistados, 23 realizavam horas-extras, perfazendo entre 30 minutos a 2 horas a mais na jornada. Os participantes relataram que a realização das horas-extras contribuía no aumento da renda familiar.

A hora-extra ajuda muito. Tenho que fazer, pois ajuda para pagar as contas. (mot. 9)

Somente o salário às vezes não é suficiente. Faço hora-extra e ajuda bastante no salário. (mot. 24)

Eu fazia hora-extra e ajudava demais. A gente faz conta, prestação, contando com esse dinheirinho. Sofri o acidente, mas a culpa nem foi minha. Daí me chamaram e disseram que a partir do mês que vem eu não ia mais fazer hora-extra. É complicado a gente faz planos, dívidas. Agora o dinheiro é bem apertadinho. (mot. 37)

O Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos -DIEESE<sup>10</sup>, (2004) demonstra, em seu estudo, que mais de 40% dos trabalhadores no Brasil realizavam horas-extras, corroborando com os dados da tabela 10. A intensificação da jornada de trabalho e as horas-extras repercutem na qualidade do sono e na relação familiar:

Nos primeiros meses eu fazia hora-extra. Eu levantava cedo e ia dormir tarde. Parei de fazer porque meu filho não tinha com quem ficar. O dinheiro que eu ganhava, pagava uma escolinha. E aí eu não ia

---

<sup>10</sup> O DIEESE é uma associação civil, pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos ou econômicos que congrega e é constituída por entidades sindicais de trabalhadores do Brasil. Em dezembro de 2004, o DIEESE implementou a Campanha pela Redução da Jornada de Trabalho sem Redução Salarial, com a cartilha: Reduzir a jornada é gerar empregos, como uma das formas de preservar os empregos e criar novos postos de trabalho de qualidade.

ver o piá. Eu chegava em casa às 23 horas, ele estava dormindo. Saia às 6 horas, ele estava dormindo. Quando voltava, ele já tinha ido para a escolinha. Começou a ficar complicado (mot. 22)

Na busca de crescimento econômico, as empresas disponibilizam horas-extras, para abarcar as necessidades do aumento da produtividade. Segundo DIESSE (2004), o baixo salário propicia a realização de horas-extras e, conseqüentemente, mais desemprego, haja vista a manutenção no número do quadro de funcionários efetivos. Os motoristas entrevistados referiam realizar horas-extras dissociadas de seu horário habitual de trabalho, necessitando retornar a empresa mais de uma vez ao dia.

A mudança na jornada de trabalho, especialmente quanto às horas-extras, é cumprida no início da manhã ou no final da noite, repercutindo em transtornos no relógio biológico dos trabalhadores. Segundo Knauth (2001) e Monk (2001), o ser humano é basicamente diurno, programado para trabalhar durante o dia e descansar a noite, sendo controlado pelos ritmos circadianos que regulam os sinais vitais. O trabalho por turnos pode trazer decorrências desagradáveis e prejudiciais à saúde do profissional, sendo o principal problema a qualidade do sono. Os ciclos circadianos regulam o funcionamento do organismo para ficar desperto durante o dia, dificultando na reposição do sono da noite, conforme relato:

Eu trabalho até 23h30, chegou em casa e vou dormir à 1 hora da manhã. Acordo às 5h30 para fazer hora-extra. Saio da empresa às 8h e tento dormir um pouquinho. (mot. 18)

O trabalho noturno também interfere na participação dos acontecimentos sociais que ocorrem durante o dia, noite, ou fim de semana<sup>11</sup>, visto que os profissionais que trabalham a noite necessitam recuperar o sono durante o dia, ficando ausentes de situações familiares. A ausência no lar tende a repercutir desfavoravelmente no acompanhamento da educação dos

---

<sup>11</sup> Nas empresas que os participantes da pesquisa trabalhavam a folga da semana era nos fins de semana, sendo alternadas (sábado ou domingo).

filhos, na dinâmica dos relacionamentos familiares, na compreensão dos conflitos e na tomada de decisão.

É bem complicado o convívio familiar, devido a carga horária. Chego às 8h30 em casa fico com a filha. A noite chego em casa 0h15, já estão dormindo (esposa e filha). A comunicação com a mulher é por telefone. Fiquei separado 5 meses por isso. A separação foi em fevereiro e o acidente de trânsito foi em dezembro. (mot. 37)

O estado psicológico dos motoristas sofre interferência de fatores familiares, pessoais, financeiros e do trabalho. Para Selligmann-Silva (1995), as tensões e desgaste mental do trabalhador podem ter origem nas relações entre as características das tarefas e os tempos exigidos para o cumprimento. O controle intenso com a prescrição do tempo, o modo de executar a tarefa, possibilitam maior ocorrência de acidente, visto demandar do trabalhador maior atenção e aumento da ansiedade, irritabilidade, impulsividade e fadiga.

As condições de trabalho do motorista de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis está diretamente associada à mudança no sistema, denominado de Sistema Integrado de Transporte (SIT)<sup>12</sup>, com início em 03 de agosto de 2003. O SIT, desde a inauguração, vem sendo motivo de manifestações: usuários de transporte urbano de passageiros pela redução na tarifa e profissionais (motoristas e cobradores) na luta sindical. Com o SIT, os usuários são transportados de um bairro ao outro, ou do centro de Florianópolis ao bairro e vice-versa, perpassando por terminais de integração. Os motoristas relataram que ao ingressarem na empresa, iniciaram suas atividades realizando translados dentro do próprio município, entre os bairros, até o profissional demonstrar segurança na direção veicular, perpassando entre 4 a 5 meses no desempenho da atividade. Uma vez

---

<sup>12</sup> Lei 034/99 (Anexo 4) tem como objetivo proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e o acesso a qualquer parte da cidade no menor tempo e custo possível, com absoluta segurança, através de um serviço adequado.



verificada a seguridade veicular, o motorista começava a fazer viagens intermunicipais, conforme expressa em relato:

Minha ascensão foi rápida. Você começa de motorista somente nas linhas municipais. Você não faz a intermunicipal. Entrou mais 5, todos eles eram cobradores. Eu fui o primeiro a fazer a intermunicipal. Recebi elogio e fui direto para o fretamento. Lá o veículo é melhor. É a mesma carga horária, só que o intervalo melhor. (mot. 26)

O reconhecimento e a valorização do seu trabalho motivam os profissionais a continuarem a desempenhar as funções com eficácia, evitando acidentes e afastamentos da atividade profissional. Na tabela 11 consta a distribuição das características quanto ao afastamento da atividade profissional, o benefício do INSS e a execução de outro trabalho para aumentar a renda familiar, complementando o perfil ocupacional dos participantes.

Tabela 11 – Distribuição das características que definem o perfil ocupacional dos motoristas de transporte urbano de passageiros quanto aos afastamentos da atividade profissional e outros trabalhos realizados (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Afastados da atividade profissional</i>	1
<i>Receberam benefício do INSS</i>	10
<i>Tipo de benefício</i>	
Auxílio-doença	6
Aposentadoria	4
<i>Realiza outro trabalho</i>	4

Do total de motoristas entrevistados, 39 continuavam na atividade profissional, sendo somente 1 (um) afastado, demonstrando continuação no trabalho após o acidente. O recebimento dos benefícios do INSS foram assistidos por 10 motoristas, sendo os benefícios auxílio-doença (6 motoristas fizeram uso, sendo que um participante estava afastado na

realização da pesquisa) e aposentadoria (4 participantes estavam aposentados como motorista e continuavam desempenhando a atividade). A tentativa de aumentar a remuneração fez com que 4 dos motoristas realizassem outra atividade profissional paralela a de motorista de transporte urbano de passageiros.

Trabalho das 5h20 até 12h20. À tarde trabalho como pedreiro. Isto ajuda a pagar as contas no final do mês. (mot. 17)

O que aparece eu faço, na parte da manhã. Trabalho como motorista de caminhão, pintor. (mot. 33)

Nas horas de folga faço instalação de alarme e cerca elétrica (mot. 39)

A remuneração salarial não assistia as despesas domésticas, necessitando o motorista continuar trabalhando (no caso dos aposentados), realizar horas-extras e até mesmo executar outra atividade, correndo o risco de adoecer ou sofrer acidentes fora e durante a atividade profissional. Os relatos a seguir demonstram a continuação da atividade profissional de motorista após a aposentadoria.

Estou aposentado há 1 ano e 2 meses. Não realizo mais horas-extras. Tenho uma filha que vai casar agora. Ainda bem que continuo trabalhando. (mot. 4, 51 anos).

Estou aposentado como motorista de transporte coletivo, mas não penso em parar. Ainda faço 3 horas-extras no horário de pique para atender as necessidades da minha família. (mot. 12, 52 anos)

Consegui me aposentar há 1 ano e 4 meses, e continuo trabalhando, graças a Deus. (mot. 38, 64 anos).

Estou aposentado desde 1996. Hoje faço ainda 1 hora e 10 minutos de hora-extra para ajudar em casa. (mot. 27, 54 anos).

A intensificação da jornada de trabalho, as horas-extras, a aposentadoria e outro trabalho paralelo, representam a necessidade de aumentar a renda familiar, contribuindo para

o desgaste nos profissionais. Evans (1998a) demonstrou, em seu estudo, que os motoristas profissionais, devido ao desgaste físico e psicológico da atividade desempenhada, tinham necessidade de antecipar a aposentadoria. Na Noruega, a aposentadoria é solicitada 5 vezes mais cedo por motoristas de ônibus urbano, por motivos a seguir elencados: de 35% problemas de coluna, de 35% problemas psicológicos e de 7 % problemas cardiovasculares. Na Alemanha, a aposentadoria ocorre dez vezes mais cedo, com causas semelhantes, aumentando para 13% os distúrbios psicológicos.

Grösbrink & Mahr (2001) revelam que problemas de saúde (estômago e aparelho digestivo, coluna, cardiovasculares), decorrentes da qualidade de vida dos profissionais, estão fazendo trabalhadores se afastarem das atividades laborais por motivo de doença, conforme relato do participante afastado há 8 meses:

Estou triste por estar afastado. Tenho que fazer cirurgia na coluna. Não posso voltar como motorista. Não quero me aposentar. Estou na corda bamba. Não sei o que eu faço. Colocar em outra função não colocam. Vão colocar para rua. (mot. 25)

Os motoristas de transporte urbano de passageiros estão expostos aos riscos do trânsito, ao instrumento de trabalho (ônibus), físicos (postura corporal), químicos (consumo de fumo e álcool), fisiológicos (fadiga) e psicológicos (estresse, ansiedade, irritabilidade, impulsividade). Millies (2001) corrobora a pesquisa revelando que um dos maiores riscos aos quais os motoristas estão expostos é o acidente de trânsito, agravado pela inadequação da manutenção do veículo, acoplado aos aspectos ergonômicos, perdas auditivas, fatores psicológicos, fisiológicos e fadiga. Os riscos são devido ao acidente, ao tráfego intenso, má conservação ou deficiências das vias, condições de trabalho e climáticas, trabalho noturno, assaltos e pressões psicológicas externas e internas da atividade desempenhada.

O ambiente de trabalho do motorista de transporte urbano de passageiros é caracterizado como ‘macro’, por trabalhar no sistema de trânsito, e ‘micro’ ao considerar o ônibus, sofrendo o motorista pressões do ambiente viário e da empresa. Para Hoffmann (2000), as pressões externas são as exigências do trânsito, o cumprimento das normas do CTB, os limites no seu trabalho (nível de tráfego, semáforos, paradas necessárias, congestionamentos, acidentes, condições climáticas e da pista). As pressões internas estão relacionadas às condições ergonômicas do veículo: posição do motor, mecânica, ruído, vibrações. Com base nos relatos, as pressões externas e internas interferem direta ou indiretamente no desempenho das atividades do trabalhador, podendo ser o acidente uma estratégia de defesa do sofrimento no trabalho do motorista de transporte urbano de passageiros.

### 5.3 Perfil Clínico dos Participantes

O perfil clínico demonstra aspectos da saúde dos motoristas de transporte urbano de passageiros. Na tabela 12 estão distribuídos os dados das características clínicas: saúde, uso de medicação, acompanhamento psicológico e sono sobre os participantes da pesquisa.

Tabela 12 – Distribuição das características clínicas dos motoristas de transporte urbano de passageiros (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Problema de saúde antes do acidente</i>	11
<i>Uso de medicação</i>	5
<i>Uso de psicofármaco</i>	1
<i>Tratamento psicológico</i>	2
<i>Sente sono</i>	15
<i>Sono após acidente</i>	2
<i>Dorme entre 5 a 7 horas</i>	12
<i>Dificuldade para dormir a noite</i>	4
<i>Uso de substância para ficar acordado</i>	3

A tabela 12 revela que 11 (onze) motoristas de transporte urbano de passageiros referiram ter tido problema de saúde antes do acidente, 2 participantes com comorbidades psicológicas e 9 com doenças orgânicas, conforme relatos:

Tenho diabetes. É hereditário. Hoje está controlada, é só comer muita doçura que complica. (mot. 04)

Estresse e bronquite já me incomodaram muito. Às vezes o trabalho me deixa estressado. (mot. 23)

Já tive úlcera nervosa. Estava com problemas em casa, com filho usando droga. (mot. 30)

Tive úlcera no estômago. Eu estava passando por um período da minha vida muito estressante. Acabou aparecendo isso. (mot. 36)

Os relatos sobre as comorbidades dos participantes da pesquisas são corroborados por Grösbrink & Mahr (2001) ao ressaltarem que os fatores estressantes causam tensão nos motoristas, podendo sofrer problemas de saúde com maior frequência que outros trabalhadores. Os problemas do aparelho digestivo, coluna e problemas cardiovasculares são as enfermidades mais frequentes, fazendo trabalhadores se afastarem da atividade profissional por motivo de doença e até buscando, antecipadamente, aposentadoria.

Cinco participantes da pesquisa faziam uso de medicação após o acidente de trânsito, em função de diabetes, pressão alta, dores de dente, coluna e cabeça. Um deles fazia uso de psicofármaco e dois realizaram tratamento psicológico, tendo como queixa inicial do tratamento o acidente de trânsito e morte, conforme relato:

Precisei falar com a psicóloga. Fiz 5 sessões. É que ocorreram 2 acidentes de trânsito seguidos. Só podia afetar. Eu estava preocupado em ir para rua. (mot. 26)

Diz a psicóloga da minha filha que eu precisava fazer tratamento psicológico, devido o problema na família (morte de um ente querido). (mot.08)

Das duas empresas, na qual os motoristas entrevistados eram funcionários, somente uma continha no quadro de funcionários o profissional de Psicologia. Nesta empresa, o psicólogo realizava recrutamento, seleção de pessoal, acompanhamento e orientação psicológica; a outra empresa terceirizava o serviço psicológico. Durante o relato, os motoristas expressaram a importância do atendimento psicológico após o acidente:

Eu acho que toda vez que a gente sofresse um acidente, a gente deveria conversar. Se guardar para si a gente fica muito nervoso. Com a conversa se sente melhor. É a primeira vez que converso com uma psicóloga e gostei. Quando a gente sofresse um acidente, a gente teria que vir conversar, é bem melhor. (mot. 5)

Até achei que você foi contratada pela empresa em dá uma força para nós após e antes de ocorrer um acidente. Precisamos de gente para ouvir a gente. Na hora do acidente não dá para continuar as viagens, pois nós não estamos preparados emocionalmente. Ficamos preocupados com a despesa do acidente. Como vamos fazer para pagar? As pessoas que se machucaram? O que pode acontecer comigo? Vou para rua? Quem foi o culpado? Às vezes podemos até causar outros acidentes, fazer barbearagem. Pensamos em como tirar o dinheiro do salário. Vai fazer falta para a família? E se fosse meu filho,ou

parente que sofresse acidente? O nosso maior problema é que as pessoas não ouvem o que a gente fala. (mot. 23)

Todo o grande profissional tem aquela hora que se sente para baixo. Aí precisamos conversar com alguém. Melhor se for uma pessoa que nos entende o que a gente está passando. (mot. 26)

O sono foi também uma variável analisada na pesquisa. Na tabela 12 constam informações quanto ao sono dos motoristas de transporte urbano de passageiros, demonstrando que dos 40 motoristas entrevistados, 15 se sentiam sonolentos, 12 dormiam de 5 a 7 horas por dia e 4 dentre estes apresentavam dificuldade para dormir. Para ficarem mais acordados, 3 participantes referiram tomar café durante a atividade profissional como substância estimulante para controlar o sono. Quanto às situações que sentiam sonolência os motoristas relataram:

Sinto mais sono quando estou trabalhando, às 21 horas começa o sono. (mot. 4)

Quando eu durmo pouco à noite eu sinto sonolência e cansaço. (mot. 8)

Com o calor, quando está muito quente no verão. Acho que é a pressão que baixa. (mot. 16)

Quando vou dormir tarde e me acordo às 3:30 h da manhã, neste dia eu sinto sono, principalmente quando o sol começa aparecer. (mot. 17)

Dá sono quando durmo pouco. Eu chego em casa e vou dormir a 1 hora da manhã, acordo às 5:30 h. Daí no final da tarde dá a sonolência. (mot. 18)

Eu chego em casa às 24:30 h, e acordo às 5:30 h. Então todos os dias eu sinto sono, principalmente no período da manhã. (mot. 19)

Perto do verão me dá mais sono. (mot 23)

Perto do meio-dia (mot. 32)

Depois do almoço (mot. 39)

Os participantes revelaram que sentiam sonolência durante o dia, interferindo na atividade de dirigir, visto que realizavam o turno no período noturno e as horas-extras na primeira hora da manhã. Este tipo de escala do trabalho tende a repercutir na atenção, concentração e disposição para o trabalho, interferindo no desempenho das atividades do motorista profissional, aumentando o risco de acidentes de trânsito e, por conseguinte, decorrências psicológicas. Knauth (2001) e Monk (2001) ressaltam que devido o funcionamento dos ciclos circadianos em regular os sinais vitais dos seres humanos, para deixá-los despertos durante o dia, os trabalhos por turnos, principalmente noturnos, podem apresentar decorrências à saúde do profissional mais diretamente na qualidade do sono.

Complementando o perfil clínico dos motoristas de transporte urbano de passageiros, a tabela 13 demonstra a distribuição das variáveis clínicas quanto às licenças médicas e o tempo de afastamento da atividade profissional.

Tabela 13 – Distribuição das características clínicas quanto às licenças médicas e tempo de afastamento da atividade profissional dos participantes (n= 40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Licença médica (últimos 6 meses)</i>	11
<i>Quantidade de licença</i>	
1 licença	9
Mais de 1 licença	2
<i>Tempo de afastamento</i>	
1 a 5 dias	7
6 a 15 dias	3
Mais de 15 dias	1

Do total de 40 motoristas participantes da pesquisa, 11 apresentaram licença médica nos últimos seis meses, sendo que 9 gozaram somente uma licença. Quanto ao tempo do afastamento, 7 (sete) motoristas se afastaram da atividade profissional no período de 1 a 5 dias com motivos cardíacos, gastrointestinais, ortopédicos e por acidentes fora do ambiente de



trabalho. A pesquisa de Evans (1998b) assevera a tabela 13, ao revelar que na Índia, países da Europa e nos Estados Unidos, os motoristas de ônibus morrem mais jovem por problemas cardíacos, aposentam-se mais cedo por incapacidade física e apresentam alto índice de absenteísmo por problemas gastrointestinais, coluna e sistema nervoso, comparado com outras classes de trabalhadores, sendo o estresse ocupacional o causador principal.

O uso de cigarro e consumo de bebida alcoólica foram variáveis que contribuíram na constituição do perfil clínico dos motoristas de transporte urbano de passageiro. Na tabela 14 consta a distribuição dos resultados quanto ao uso de drogas lícitas (cigarro e álcool) pelos participantes.

Tabela 14 - Distribuição das características clínicas quanto ao uso de drogas licitas (cigarro e bebida alcoólica) pelos participantes (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Fumam</i>	14
<i>Tempo que fumam</i>	
0 a 5 anos	5
Mais de 6 anos	9
<i>Quantidade de cigarros/dia</i>	
1 a 10 cigarros	4
11 a 20 cigarros	3
Mais de 21 cigarros	7
<i>Situações que dá mais vontade de fumar</i>	
Alteração do estado psicológico	15
Trabalho	5
Após café e almoço	4
Lazer	3
<i>Ingerem bebida alcoólica</i>	30
<i>Situações que bebem</i>	
Fim de semana	21
Folga	9
Outras situações sociais	9
<i>Idade que começou a beber</i>	
11 a 18 anos	23
Após 19 anos	7

Quanto ao uso de cigarro, 14 motoristas de transporte urbano de passageiros fumavam, com predomínio de mais de 6 anos e com mais de 21 cigarros consumidos ao dia. As situações que davam mais vontade de fumar, referidas pelos participantes, foram no trabalho, no lazer, após o almoço, preponderando em situações que alteram o estado psicológico, ou seja, situações nas quais os participantes da pesquisa sentem-se estressados, ansiosos ou com raiva. Os participantes expressaram o período do dia que fumavam mais:

Fumo após as refeições, após um cafezinho. (mot. 2)

Fumo de manhã até às 19 horas, não fumo a noite. (mot. 5)

Quando estou trabalhando. Quarta-feira foi legal. Como dizem, eu enviei o pé na jaca, por causa do acidente. Eu nem sei quantos cigarros eu fumei. (mot. 10)

Fumo entre as viagens. (mot. 18)

Eu fumo o dia inteiro, principalmente no intervalo da empresa. (mot. 29)

Não tem período, fumo direto. Fumo mais nos intervalos. (mot. 34)

Fumo mais quando estou trabalhando, no período da manhã. (mot. 36)

Dos 30 motoristas que ingeriam algum tipo de bebida alcoólica, 28 preferiam bebidas fermentadas, 23 motoristas começaram a beber entre 11 e 18 anos, sendo que 5 participantes perceberam que poderiam diminuir a quantidade de bebida consumida. As situações nas quais os participantes ingeriram bebida alcoólica são preponderantemente fins de semana, citado por 21 motoristas, confirmado no estudo de Deus (2003) ao demonstrar que 41% ingerem álcool só no fim de semana.

Na tabela 15 estão distribuídas as variáveis clínicas quanto ao convívio familiar, expressão de sentimentos pessoais e situações que alteram o estado psicológico dos participantes da pesquisa.

Tabela 15 - Distribuição das variáveis clínicas quanto ao convívio familiar, demonstração de sentimentos pessoais e situações que tiram os participantes do sério (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Qualidade do convívio familiar</i>	
Ruim	8
Bom	25
Ótimo	7
<i>Expressa sentimentos pessoais</i>	22
<i>Tira do sério</i>	
Relações sociais do trabalho	21
Tensão no Trânsito	18
Outros	4

Quanto à avaliação do convívio familiar, 25 participantes consideravam bom, 8 relataram ruim, como:

Já esteve ruim. Não estava dando certo (casal). Está ruim. Já tivemos até que se separar. Agora está tudo certo. Faz 4 meses que voltamos. A minha esposa tem depressão. (mot. 3)

O convívio familiar está bem. Às vezes meio agitado, tem discussões porque o pai e a mãe se separaram a pouco tempo (mot. 9)

Às vezes me incomoda com o filho. (mot.17)

É bem complicado, devido à carga horária. Eu chego às 8:30 h, a esposa já saiu para trabalhar e eu fico com a filha. À tarde deixo ela na escolinha e volto para a empresa. Quando chego em casa de novo já é 24:15 h, já estão as duas (esposa e filha) dormindo. (mot. 18)

Tem altos e baixos. Não está tudo mil maravilhas, a situação financeira não está boa. (mot. 22)

Quando não estou estressado é bom, mas quando estou estressado tudo é problema. (mot. 23)

O convívio familiar não é muito bom. Eu sou meio nervoso, irritado, pavil curto. (mot. 36)

Quanto a expressar sentimentos pessoais, 22 motoristas referiram facilidade, sendo que 18 participantes encontravam dificuldade em manifestar ou até mesmo identificar os seus

sentimentos. Esta demonstração revela o nível de autoconhecimento dos motoristas de transporte urbano de passageiros. Em relatos demonstraram as dificuldades encontradas:

Eu resolvo tudo sozinho. Não sou de conversar sobre o que eu estou sentindo. (mot. 14)

Não sei! O que é sentimentos? Não consigo perceber quando estou assim. (mot. 15)

Não. As represarias, os palpites têm hora que não ajuda. (mot16)

Quem sou eu? Não. (mot. 37)

Depende. Sou envergonhado. Não gosto de falar do que eu sinto. (mot.10)

O trânsito foi considerado a situação que mais tirava os motoristas do sério, sendo referido por 9 participantes, seguido da mentira e do desrespeito, corroborando com estudo de Sato (1995) em motoristas de transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo/SP demonstrando que o controle sobre o trabalho é fundamental para um trabalho saudável, sendo necessário a familiaridade com a tarefa a ser desempenhada; o poder de intervir sobre as questões que surgirem em seu ambiente de trabalho e o limite subjetivo do trabalhador sobre a tolerância da irritabilidade para continuar trabalhando. O trabalho irrita, torna penoso quando o profissional não tem conhecimento, poder e instrumentos para controlar as situações do trabalho advindas das vivências de desconforto e desprazer, ou seja, não sendo sujeito do contexto. O estudo de Montalvão (1998) sobre aspectos profissionais, vivenciais e agentes estressores em condutores de transporte coletivo urbano de ônibus em Belém, comprova a pesquisa, demonstrando que 22% dos motoristas referiram o sistema de trânsito como o maior problema apontado.

O sistema de trânsito, ambiente de trabalho dos motoristas de transporte urbano de passageiros, é considerado pelos participantes da pesquisa como um ambiente estressor devido à necessidade do cumprimento das regras e normas estabelecidas pelo Código de

Trânsito Brasileiro (CTB), contribuindo para esse sintoma as pressões profissionais, ou seja, o limite de horário das viagens, a possibilidade de responsabilizar-se por multas e acidentes ocasionados, a preocupação com o funcionamento do veículo e com os passageiros que estão no ônibus e nos pontos para embarque e desembarque.

Na tabela 16 consta a distribuição das variáveis psicológicas como cansaço, agitação, dor, estresse, ansiedade, dificuldade de ficar atento e concentrado, medo, insegurança, impulsividade, agressividade, alteração do estado de humor.

Tabela 16 - Distribuição das variáveis psicológicas dos participantes da pesquisa (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Ansiedade</i>	30
<i>Cansaço</i>	12
<i>Medo</i>	19
<i>Impulsividade</i>	16
<i>Estresse</i>	15
<i>Alteração do estado de humor</i>	14
<i>Agitação</i>	12
<i>Dor no corpo</i>	11
<i>Taquicardia</i>	11
<i>Insegurança</i>	7
<i>Agressividade</i>	7
<i>Dificuldade de ficar atento e concentrado</i>	2

A tabela 16 demonstra que 30 motoristas que sofreram acidente de trânsito mencionaram sentir ansiedade, ratificado com estudo de Selligmann-Silva (1995) ao referir que os riscos de acidente dependem dos mecanismos psicológicos e psicossociais de defesa, podendo interferir no nível de ansiedade. A duração da jornada de trabalho, os intervalos, o turno do trabalho, as folgas semanais e o ritmo de trabalho podem alterar os mecanismos psicológicos e psicossociais, ocasionando acidentes. Deus (2003) confirma os dados da tabela

12, demonstrando que em seu estudo 53% dos motoristas de transporte urbano de passageiros de Florianópolis/SC apresentaram nível de ansiedade preocupante.

Os participantes da pesquisa referiram as características descritas na tabela 16 predominantemente associada a atividade de motorista de transporte urbano de passageiros. Codo & Sampaio (1995) ressaltam a necessidade de estabelecer o diagnóstico e o nexos causal entre sintomas de sofrimento e situações de trabalho, verificando a relação de determinação.

A ansiedade pode ser co-mórbida de outros transtornos psicológicos e somáticos. Dos motoristas entrevistados, 11 referiram dores no corpo, que tendem a refletir somatizações das condições de trabalho, tensão, preocupações, manifestações das pressões psicológicas. O sintoma de taquicardia foi também referido por 11 participantes.

Nos relatos dos participantes da pesquisa o nível de ansiedade permanece após o acidente de trânsito, interferindo nos processos psicológicos. Viecili (2003) assevera as informações da pesquisa ao ressaltar em seu estudo sobre ansiedade e o comportamento de dirigir que a alteração nos processos psicológicos (uma descarga intensa de ansiedade) pode provocar problemas de memória, pensamento, percepção e aprendizagem, interferindo na tomada de decisão e reação frente a situações, distorcendo o foco de atenção, levando a distração e risco de acidente.

Quanto ao estresse, 15 motoristas referiram os sintomas, validado com estudo de Grösbrink & Mahr (2001) demonstrando que dirigir ônibus urbano é um fator de estresse psicológico e físico, devido o tráfego intenso das grandes cidades, a frequência das paradas, a responsabilidade do motorista na direção veicular, embarques e desembarques de passageiros, condições de segurança, escassas oportunidades de comunicação com os colegas de trabalho e o cumprimento do horário. Os participantes revelam aspectos da comunicação entre os colegas de trabalho:

Converso só com a cobradora que trabalha comigo. Ah! Também com o fiscal, mas depende do fiscal.

(mot. 9)

Eu tenho liberdade de conversar só com o meu cobrador. (mot. 37)

Eu não converso muito, tenho medo de perder o serviço. Tem muita fofoca. É melhor a gente não falar nada. (mot. 10)

Tenho mais liberdade de conversar com o motorista de reserva que fica comigo. (mot. 19)

Dos 15 participantes fizeram referência ao estresse, consideraram os agentes estressores provenientes da profissão, sendo as dificuldades do cotidiano compensadas pela família, amigos, lazer e projetos para melhoria de vida, corroborando com estudo de Montalvão (1998) e Silva (1999). Os participantes referiram como fatores estressantes, o trânsito, o cumprimento do horário, irritação com os outros motoristas do trânsito e passageiros, a responsabilidade pelo acidente e multas. Mendes (2000) evidencia a pesquisa, ao estudar a situação de trabalho e estresse ocupacional de motoristas de transporte urbano, visto demonstrar que os motoristas com mais tempo na empresa expressaram-se mais estressados do que os mais novos.

Do total de entrevistado, 19 motoristas referiram medo, expondo predominantemente o medo de sair da empresa (perder o emprego), de sofrer outro acidente, medo de assaltos e da morte. O sentimento de medo é fundamentado por Dejours (1992) ao ressaltar que as estratégias coletivas de defesa funcionam desvinculadas a qualquer perspectiva de liberdade, com a finalidade apenas de atender a necessidade de suportar a penosidade do trabalho, do medo e da ansiedade, contribuindo para negação coletiva de riscos, favorecendo a continuidade da dominação e da exploração.

O cansaço foi referido por 12 participantes. A dissimulação e até mesmo a identificação de sintoma demonstrado por Sato (1995) considera o trabalho do motorista como penoso, com desgastes físico e mental, porém mascarado pelo trabalhador. Dejours,



Abdoucheli & Jayet (1994) justificam a dissimulação da penosidade como estratégia coletiva de defesa, com impacto no funcionamento psíquico singular, com resultados na constituição e funcionamento do coletivo.

A pesquisa de Mauro (2001) sobre acidentes de trânsito - o perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas (SP) reafirma os relatos desta pesquisa, ao demonstrar que os motoristas, em sua atividade regular, tendem a estressar-se em situações de cansaço e sono.

A tabela 17 mostra as situações que irritam os motoristas de transporte urbano de passageiros quando estão dirigindo.

Tabela 17 - Distribuição das variáveis clínicas quanto a identificação de situações que irritam os participantes quando estão dirigindo (n= 40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Situações que irritam quando está dirigindo</i>	
Más condições de sinalização e de conservação das ruas e estradas	33
Comportamentos de desrespeito de outros motoristas no trânsito	32
Assaltos em cruzamentos ou semáforo	20
Outros motoristas cometerem alguma infração, buzina, farol alto, veículo lento.	18
Movimento intenso no trânsito	17
Condição específica em relação a passageiros	14
Más condições ambientais	11
Problemas com o veículo	10
Trânsito intenso de pedestres	10
Estímulos visuais em excesso	7
Dificuldades para estacionar	6
Dificuldade em se desligar dos problemas pessoais	5
Desconhecimento das regras de trânsito	3
Outros	9

As situações mais referidas pelos motoristas que irritavam quando estavam dirigindo foram: más condições de sinalização, conservação das ruas e estradas, citadas por 33

participantes, os comportamentos de desrespeito de outros motoristas no trânsito indicados por 32 motoristas; o risco de assaltos em cruzamentos e semáforos irritava 20 participantes; outros motoristas cometerem algumas infrações, buzina, farol alto, veículo lento, mencionado por 18 motoristas e ainda irritava 17 motoristas o movimento intenso no trânsito. Todas as características mencionadas ao referirem as variáveis psicológicas como estresse, ansiedade, medo e impulsividade, certificando com a pesquisa de Mauro (2001) e Battiston (2003). O trânsito, com suas implicações na atividade diária do motorista de transporte urbano de passageiros, contribui como um fator de descontentamento: acidentes, pistas, congestionamentos, semáforos, embarques e desembarques, outros veículos, normas do CTB e da empresa.

A saúde física e mental do motorista de transporte urbano de passageiros está associada ao ambiente e as exigências do trabalho, ao tipo de função desempenhada, à organização do trabalho, envolvendo âmbitos relacionados desde familiares até do trabalho, visto que a saúde é multifatorial, sendo influenciada por aspectos físicos, mentais, sociais, ambientais, trabalho, família e lazer. Rey (1999) define saúde ocupacional como promoção e manutenção do mais alto grau de bem-estar físico, mental e social dos trabalhadores, proteção contra riscos associados ao ambiente de trabalho, adaptação do trabalhador as suas aptidões fisiológicas e psicológicas. O risco de acidente de trânsito proporciona alteração na saúde ocupacional dos motoristas profissionais, visto o grau de previsão sobre o evento e a necessidade adaptativa das aptidões do trabalhador.

Sato (1995) e Selligmann-Silva (1995) salientam que a participação do trabalhador na formulação e no controle da organização de sua atividade de trabalho interfere na saúde mental do profissional. Os sentimentos insatisfatórios no ambiente de trabalho estão associados ao desgaste progressivo e contínuo da saúde física e mental. Dejours (1992) ressalta que a organização do trabalho anula comportamentos livres e criativos e empobrece a

atividade mental, expondo o corpo às alterações somáticas e sofrimento psíquico, sendo necessário a construção de mecanismos de defesa individuais e coletivos para controlar e resistir às pressões do meio.

#### 5.4 Perfil do Acidente de Trânsito

O perfil do acidente de trânsito contribui para a descrição das características do acidente de trânsito ocorrido com os participantes da pesquisa no período de junho de 2004 a julho de 2005. Na tabela 18 consta a distribuição das características do perfil acidente de trânsito: pessoas feridas e mortas, período do dia, tipo, causa e responsabilidade do acidente, se dirigiu após o evento, as mudanças no comportamento dos motoristas, o envolvimento em outros acidentes de trânsito, acontecimentos relevantes antes do ocorrido e conseqüências do acidente.

Tabela 18 – Distribuição das variáveis do acidente de trânsito ocorrido com os participantes (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Acidentes com pessoas feridas</i>	8
<i>Acidentes com mortes</i>	2
<i>Horário do acidente</i>	
Manhã	20
Tarde	10
Noite	10
<i>Tipo de acidente</i>	
Frontal	3
Traseira	14
Lateral	23
<i>Causas do acidente</i>	
Desrespeito das regras do CTB	19
Desatenção	17
Manobra mal realizada	4
<i>Responsabilidade do acidente</i>	
Motorista do ônibus	11
Motorista o outro veículo	25
Os dois motoristas (ônibus e veículo)	4
<i>Dirigiu após o acidente</i>	36
<i>Envolvimento em outros acidentes</i>	27
1 acidente	11
2 a 3 acidentes	8
Mais de 4 acidentes	8
<i>Acontecimentos relevantes 30 antes do acidente</i>	10
<i>Mudanças no comportamento após o acidente</i>	
Mais atenção	14
Mais cuidado	10
Controle de velocidade	2
Outros	6
<i>Conseqüências do acidente</i>	21

Os participantes referiram que em 8 acidentes ocorridos resultaram em pessoas feridas e 2 com mortes. Os acidentes predominantemente ocorreram no período matutino, entre às 6 e 12 horas, com colisões laterais, de responsabilidade dos motoristas de transporte urbano de

passageiros, tendo como causas: desrespeito as regras do CTB e desatenção. Dos participantes da pesquisa, 25 avaliaram a responsabilidade do motorista do veículo, embora 21 motoristas tenham sido responsabilizados pelo acidente, assumindo as despesas, conforme relatos:

Falta de atenção minha não foi porque eu estava vendo o que estava acontecendo. Eu retribuo a ele a falta de direção defensiva. (mot. 7)

Eu achava que era dele a responsabilidade, mas ficou pra mim. (mot. 9)

Eu não me considero responsável pelo acidente. Acho que foi ele. Eu vou ficar com a responsabilidade de pagar né. Eu pagando sou eu o responsável (mot. 10)

Eu e a cobradora somos responsáveis pelo acidente, pois estávamos conversando no momento. (mot. 36)

Quanto ao envolvimento em outros acidentes, 27 motoristas referiram já ter sofrido outros acidentes de trânsito como motorista profissional, além do ocorrido no período de junho de 2004 a julho de 2005, sendo que 11 tinham se envolvido em mais 1 acidente, 8 participantes entre 2 a 3 acidentes e 8 em mais de 4 acidentes. Quanto ao dirigir após o acidente, dos 40 motoristas de transporte urbano entrevistados, 36 referiram este comportamento.

A empresa tinha que tirar a gente do volante, por exemplo. Foi o que aconteceu comigo, eu tinha mais 3 viagens. (mot. 20).

Eu não tinha mais cabeça para continuar dirigindo naquele dia. Fiquei preocupado com o que poderia acontecer. Continuei trabalhando. Quase causei outro acidente. (mot. 6)

Os participantes da pesquisa revelaram acontecimentos relevantes nos 30 dias antes do acidente, predominando o âmbito pessoal e familiar, corroborando com o estudo de Oliveira (2003) sobre indicadores associados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus da cidade de Natal (RN).

Meu pai havia morrido naqueles dias, ou melhor 15 dias antes do acidente. Eu passei para motoristas e meu pai morreu logo depois. (mot. 22).

A conta no banco estourou. A mulher não faz mais faxina. Acabei indo para o SPC. Tudo começou a complicar. (mot. 17)

Teve o casamento de 50 anos do meu pai. Eu saí a atrasado de casa. Passei por uma sinaleira e pensei que tinha sido multado. Graças a Deus não estava funcionando. (mot. 24)

Meu irmão morreu naqueles dias. (mot. 14)

Eu tenho um irmão que usa droga. Estávamos tentando interná-lo e conseguimos. (mot. 26).

As preocupações com os problemas pessoais e familiares podem interferir no grau de atenção, concentração, distração e tomada de decisão dos motoristas. O estudo de Hoffmann & Gonzáles (2003) corrobora com os relatos dos participantes ao revelar que o fator humano tem elevada repercussão na segurança para o trânsito, visto está associada a atenção e distração. A alteração dos fatores é procedente de aspectos internos, originados de estados psicológicos transitórios decorrentes de fadiga, estresse, ansiedade e sono, e externos, relacionados ao ambiente.

Os participantes referiram mudanças no comportamento após o acidente, especialmente a necessidade de atenção e de cuidado. Para Viecili (2003), a dificuldade de atenção, concentração, irritabilidade e cansaço podem influenciar na tomada de decisão, sendo o elo do ambiente e das ações compatíveis ao ambiente de trânsito. As conseqüências apresentadas pelos participantes foram: financeiras, no trabalho e no salário, conforme relatos:

Eu fazia hora-extra, aí tiraram. O meu salário diminuiu. Minha vida está difícil. Estou falido. É complicado. Agora tenho que pagar o prejuízo do acidente, fazer o quê. (mot. 35)

No trabalho começaram a complicar por falta de cuidados, pressão, por eu ser o culpado. Tiraram a hora-extra porque eu não queria pagar. Uma semana depois eu já fiquei sem fazer as horas-extras. (mot. 23)

Eu tive que pagar. Então o financeiro mexeu um pouco. Os colegas vão até ajudar. (mot. 03)

A consequência foi mais financeira. Eu tive que pagar o prejuízo, porque eu fui culpado. A empresa negocia, geralmente em parcelas. Não vejo a hora de terminar de pagar (mot. 02)

Comportamentos ansiógenos, expressos nos relatos dos participantes, estão associados com a possibilidade de ocasionar acidentes, preocupações com problemas pessoais, familiares, financeiros e no trabalho. Para Viecili (2003), o nível de ansiedade elevado pode alterar a atenção do motorista, proporcionando percepções distorcidas da realidade, aumentando o risco de acidentes, uma vez que diminui a margem de manobra.

Na tabela 19 consta a distribuição quanto aos sentimentos dos motoristas antes, durante e após o acidente.

Tabela 19 – Distribuição das variáveis quanto aos sentimentos dos participantes da pesquisa antes, durante e após o acidente (n=40).

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIA
<i>Sentimentos antes do acidente</i>	
Bem (normal)	27
Tranquilo	7
Feliz	2
Outros	4
<i>Sentimentos durante do acidente</i>	
Nervoso	15
Agitado	7
Preocupado	6
Normal	4
Culpado	3
Irritado	2
Outros	3
<i>Sentimentos após o acidente</i>	
Nervoso	8
Normal	6
Tranquilo	6
Agitado	4
Preocupado	3
Outros	5

Os participantes da pesquisa referiram com preponderância que antes do acidente de trânsito se sentiam bem (normal), 15 motoristas relataram que no momento do acidente ficaram nervosos e 7 mencionaram agitados. Após o ocorrido, os participantes referiram que o nervosismo continuou, sendo mencionado por 8 participantes.

Antes do acidente:

Eu estava bem, feliz. (mot. 03)

Eu já estava nervoso. Ele (motorista do veículo) já vinha trancando na frente (mot. 23)



#### Durante o acidente:

Minha primeira reação é ficar agitado (durante o acidente), ver se alguém se machucou (mot. 11)

Ai, era o primeiro acidente. Eu não sabia o que fazer. Fiquei muito nervoso na hora. (mot. 18)

Eu fiquei tenso. Eu não sabia se tinha passageiros na porta. Após 5 a 10 minuto que constatei que não tinha vítima. Aos pouquinhos fui voltando a normal. (mot. 01)

Eu fiquei agitado. Eu xinguei ele (motorista do veículo) de tudo. (mot. 17)

Eu não sentia nada. Depois a empresa cobrada da gente. Eu fiquei pensando, será que eu perdi? Será que eu ganhei? Veio contra mim. (mot. 07)

#### Após o acidente:

Era um carro (ônibus) novo, zero. Já tinha um motorista nesse dia que bateu e a empresa colocou ele pra rua. Eu não fiquei com medo de ir pra rua. Eles vão repensar. Fiquei preocupado de ter que pagar. (mot. 07)

Eu fiquei ansioso para resolver a situação. Parou o trânsito, mas foi só dano material, isso me tranquilizou. (mot. 11)

Eu não vi o acidente. Depois fiquei indignado, triste, brabo comigo mesmo. (mot. 19)

Para Hoffmann & Legal (2003), o acidente de trânsito é o produto final de um complexo conjunto de fatores, já que por de trás desse evento estão transtornos como: estresse, depressão e sonolência. As informações obtidas por meio da entrevista realizadas com os motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis/SC contribuíram para conhecer e caracterizar as decorrências psicológicas de acidente de trânsito, uma vez que os participantes referiram com predominância: sonolência, ansiedade, estresse, impulsividade, medo, dificuldade em expressar os sentimentos pessoais, o trânsito como

principal fator na alteração do equilíbrio juntamente com as relações e condições de trabalho, sendo todas essas características sustentadas pelo risco de acidentes de trânsito.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo caracterizar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis/SC, contribuir com a produção de conhecimento científico, possibilitando reflexões sobre a temática: trânsito e decorrências psicológicas de acidentes. Dessa forma, buscou-se informações sobre decorrências psicológicas de acidentes de trânsito na produção científica nacional e internacional que subsidiasse o método de investigação, identificando aspectos que caracterizasse os perfis sócio-demográfico, ocupacional e clínico dos motoristas de transporte urbano de passageiros e suas relações com o acidente de trânsito.

As decorrências psicológicas de acidente de trânsito, referidas pelos participantes da pesquisa, estão associados a forma de organização do trabalho dos motoristas, tendo em vista o acúmulo de horas-extras, níveis de estresse, inadequações no ambiente e nas condições de trabalho. Alterações no estado psicológico dos motoristas pesquisados foram identificadas como parte integrante das concausas antecedentes e supervenientes ao acidente, sendo o último tipo norteador na investigação de decorrências psicológicas de acidentes de trânsito.

O acidente de trânsito é resultado de um conjunto de fatores do sistema de trânsito e do processo de trabalho dos profissionais de transporte urbano de passageiros. Avaliar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito implica em mensurar os graus de interferência de cada variável que compõe o ambiente de trabalho dos motoristas sobre o estado psicológico dos motoristas. A caracterização de decorrências de acidente de trânsito por meio da investigação do nexa causal e etiológico auxiliou na identificação da relação de determinação entre o evento, a decorrência e a alteração da capacidade, uma vez que o acidente de trânsito já havia ocorrido no momento da pesquisa (*ex-post-facto*).

No período de até um ano após o acidente de trânsito, os motoristas de transporte urbano de passageiros revelaram que situações do ambiente de trabalho propiciam irritabilidade, podendo apresentar como sintoma agressividade, agitação, estresse, cansaço, tensão. As condições das vias, o desrespeito de outros motoristas e assaltos são situações referidas pelos motoristas que apresentaram alto nível de ocorrência. A ansiedade, preocupação com as conseqüências (financeiro e no trabalho), o medo (de sofrer outro acidente, de perder o emprego, de ser assaltado) e o comportamento impulsivo foram aspectos referidos pelos participantes. Esses comportamentos interferem na atividade de dirigir, podendo ocasionar outros infortúnios, manifestando decorrências de âmbito profissional ou pessoal.

A realização de horas-extras em outro período da jornada de trabalho aumenta a probabilidade de ocorrer acidentes de trânsito, tendo em vista os eventuais desgastes físico e psicológicos relacionadas ao cotidiano de trabalho dos motoristas. A implementação de políticas e programas voltados a saúde e a segurança no trabalho nas empresas de transporte urbano certamente contribuiria para o controle da ocorrência de acidentes de trânsito e de trabalho e, por conseguinte, do absenteísmo e do desentendimento com colegas de trabalho e clientes.

O acidente de trânsito, de forma direta (envolvimento) ou indireta (assistindo), apresenta decorrências psicológicas em motoristas de transporte urbano de passageiros, visto a tentativa de realizar a direção defensiva (evitar acidentes) e a convivência com estímulos associados a eventos estressores e traumáticos. O perfil do acidente de trânsito caracterizou-se como um evento que ocorre no período da manhã, com predomínio das colisões na traseira e lateral do veículo e como causas do acidente: o desrespeito das regras do CTB e desatenção. O perfil do acidente está correlacionado com o perfil clínico dos motoristas, revelando

ocorrências de sonolência, agitação, cansaço, irritabilidade, impulsividade, preocupação e ansiedade antes, durante e principalmente após o acidente.

As conseqüências desencadeadas pelo acidente de trabalho interferem na vida pessoal, familiar e profissional dos motoristas de transporte urbano. Os participantes da pesquisa revelaram a preocupação com o pagamento das despesas, possibilidade de ser despedido do emprego, o sustento no lar e considerar-se um fracassado no trabalho. Todos esses comportamentos alteram o estado emocional dos motoristas, modificando também o nível de atenção, tomada de decisão e, por conseqüência, o desempenho na atividade de dirigir.

As decorrências psicológicas mencionadas pelos motoristas de transporte urbano de passageiros se coadunam à definição de dano psicológico. A literatura especializada corrobora com os relatos dos participantes ao revelarem alterações do estado emocional e de hábitos sociais, interferindo na qualidade de vida pessoal, seja de forma transitória ou permanente, trazendo conseqüências materiais e morais, limitando as atividades habituais ou de trabalho.

A expectativa é que os aspectos evidenciados nesta pesquisa possa contribuir no aperfeiçoamento do conhecimento científico e das intervenções profissionais na promoção de saúde e na evitação de danos psicológicos dos participantes do sistema de trânsito, especialmente daqueles que dele dependem para trabalhar e proverem o seu sustento: os motoristas.

## REFERÊNCIAS

- Alchieri, J. C., & Cruz, R. M. (2003). *Avaliação psicológica: conceito, métodos e instrumentos*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Andrade, S. M., & Mello Jorge, M. H. P. (2000, abr.). Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. *Rev. Saúde Pública*. 34, 2.
- Azevedo, M. R. de. (1999). O dano moral: a violação dos princípios fundamentais da dignidade da pessoa humana e da valorização do trabalho. Doutorado. Programa de Pós-graduação em Direito da *Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC*. Brasil.
- Battiston, M. (2003). Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. Mestrado Programa de Pós-graduação em Psicologia. *Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC*. Brasil.
- Barros, A. J. D., Amaral, R. L., Oliveira, M. S. B., Lima S. C. & Gonçalves, E. V. (2003, Ago). Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. *Cadernos de Saúde Pública*. 19, 4.
- Blasco, R. D. (1999, mar./abr.). Psicologia e segurança nas vias públicas da Espanha. *Revista ABRAMET*. 30-34.

Borsonello, E. C., Santos, L. C. de, Schmidt, M. L. G., & Andrade, T. G. C. S. (2002). A influência do afastamento por acidente de trabalho sobre a ocorrência de transtorno psíquico e somático. *Psicologia Ciência e Profissão*. 22(3), 32-37.

Bramante, I. C. (2003). O stress profissional e o dano psicológico. *Revista da Faculdade de Direito de São Bernardo do campo*. 7, 9.

Brookhuis, K. A., De Waard, D. & Fairclough, S. H. (2003, Apr.). Critério para prejuízo de motorista. *Ergonomics*. 46(5), 433-445

Câmara Filho, J. W. S., & Sougey, E. B. (2001). Transtorno de estresse pós-traumático: formulação diagnóstica e questões sobre comorbidade. *Revista Brasileira de Psiquiatria*. São Paulo. 23,4.

Calil, A. M. (2003). *Dor e analgesia em vítimas de acidente de transporte atendidas em um pronto-socorro*. Doutorado. Universidade de São Paulo. Escola de Enfermagem. Brasil.

Codo, W., & Sampaio, J. C. (orgs). (1995). *Sofrimento psíquico nas organizações : saúde mental e trabalho*. Petrópolis: Vozes.

Cordeiro, R., Lima Filho, E. C., Fischer, F. M., & Moreira Filho, D. C. (1993). Associação da pressão arterial diastólica com o tempo acumulado de trabalho entre motoristas e cobradores. *Revista de Saúde Pública*. 27, 5, 363-372.

Costa, H. J. (2003). *Acidentes de trabalho na atualidade*. Porto Alegre: Síntese.

Costa, L. B., Koyama, M. A. H., Minuci, E. G., Fischer, F. M. (2003, abr./jun.). Morbidade declarada e condições de trabalho: o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte. *São Paulo Perspectiva*. 17, 2.

Cruz, R.M., Hoffmann, M. H. & Klüsener, C. S. (2003). Competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores. In. Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

CTB. (1998). Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997. [On line] Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/Legislacao.htm>. Acessado em 01 de julho de 2004.

Dagostin, C. G. (2005). Características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito no exame das condições psicológicas para dirigir. Mestrado do Programa de Pós-graduação em Psicologia. (a defender em 2006) *Universidade Federal de Santa Catarina*. Brasil.

Dejours, C. (1992). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. Tradução de Ana Isabel Paraguay e Lúcia Leal Ferreira. – 5ª ed. Ampliada – São Paulo: Córtes – Oboré.

Dejours, C., Abdoucheli, E., & Jayet, C. (1994). *Psicodinâmica do trabalho*. São Paulo: Atlas.



DENATRAN. (2004). *Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito – 2001*. Ministério da Justiça. [On line] Disponível em: [http:// www.denatran.gov.br/est\\_condutores\\_2001.html](http://www.denatran.gov.br/est_condutores_2001.html). Acessado em 01 de julho de 2004.

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos –DIEESE. (2004) [On line] Disponível em [www.dieese.org.br/esp/jtrab/bolset96.xml](http://www.dieese.org.br/esp/jtrab/bolset96.xml). Acessado em 10 de julho de 2005.

DETRAN/SC. (2004). *Anuário estatístico 2003*. Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina – DETRAN/SC. [On line] Disponível em [www.detran.sc.gov.br](http://www.detran.sc.gov.br). Acessado em 01 de julho de 2004.

Deus, M. J. (2005). Comportamento de risco à saúde e estilo de vida em motoristas de ônibus urbano diagnóstico e recomendações para um programa de promoção de saúde. Doutorado Programa de Pós-graduação em Ergonomia *Universidade Federal de Santa Catarina*. Brasil.

Dougall, A. L., Ursano, R. J., Posluszny, D. M., Fullerton, C. S., & Baum, A. (2001, may./jun.). Previsores de estresse pós-traumático entre as vítimas de acidentes de veículo motorizados. *Psychosomatic Medicine*. 63(3), 402-411

Douglas, R. (2005). Dicionário de Psicologia [On line] Disponível em <http://www.rudeldouglas.z6.com.br/Dicionario.htm#MECANISMO%20DE%20DEFESA>. Acessado em 20 de julho de 2005.

DSM-IV. (1997). *Manual diagnóstico e estatístico de transtornos mentais*. Porto alegre: Artes Médicas.

Evangelista, R., & Menezes, I. V. (2000). Avaliação do dano psicológico em perícias acidentárias. *Revista IMESC*, 2, 45-99.

Evans, G. (1998a). The human side of the road: improving the working conditions of urban bus drivers. *Journal or Occupational Health*.

Evans, G. (1998b). Urban bus driving. Na international arena for the study of occupational health psychology. *Journal or Occupational Health*.

Fernandes, S. (2002). Processo de trabalho e os distúrbios músculo-esqueléticos dos motoristas d ônibus urbanos do município do Rio de Janeiro: estudo de caso de uma empresa de transporte. Mestrado. *Universidade Federal do Rio de Janeiro – Saúde Coletiva*. Brasil.

Ferreira, A. B. H. (2004) *Miniaurélio: o minidicionário da língua portuguesa*. 6 ed. Ver. Atualiz. Curitiba: Posigraf.

França, G. V. (2004). Avaliação e valoração médico-legal do dano psíquico. [On line] Disponível em <http://orbita.starmedia.com/~jurifran> Acesso em 11 de junho de 2004.

Girasek, D. C., & Gielen, A. C. (2003, Jun.). Efetividade de estratégias de prevenção de dano: O que faz o público acreditar? *Health Education and Behavior*. 30(3): 287-304.

Gonçalves, C. R. (2003). *Responsabilidade civil*. 8ª ed. Ver. De acordo com o novo Código Civil (Lei N° 10.406, de 10-1-2002). – São Paulo: Saraiva.

Grösbrink, A., & Mahr, A. (2001). Ergonomía de la conducción de autobuses. *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*. [On line]. Disponível em: <http://www.mtas.es/insht/EncOIT/Index.htm>

Hija-Medina, M. C., Carrillo-Ordaz, C. E., Flores-Aldana, M. E., Anaya, R., & López-López, V. (1999, out.). Factores de riesgo de lesión por accidentes de tráfico y el impacto de una intervención sobre la carretera. *Rev. Saúde Pública*. 33, 5.

Hoffmann, M. H. (2000, jul.). Áreas de intervenção da psicologia do trânsito. *Alcance (Psicologia)* – Itajaí – Ano VII, 2, 26-36.

Hoffmann, M. H. (2003). Programa preventivo para condutores acidentados e infratores. In: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Caso do Psicólogo.

Hoffmann, M. H., & Gonzáles, L. M. (2003). Acidentes de trânsito e fator humano. In: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Caso do Psicólogo.

Hoffmann, M. H., & Legal, E. J. (2003). Sonolência, estresse, depressão e acidentes. In: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Caso do Psicólogo.

Jeavons, S., Greenwood, K. M. L., & Horne, D. J. (2000, Apr.). Experiências de acidente e trauma psicológico subsequente. *Journal of Traumatic Stress*. 13(2): 359-365.

Kerlinger, F. N. (1979). *Metodologia da pesquisa em Ciências Sociais*. São Paulo: Editora Pedagógica e Universitária.

Klein, C. H. (1994). Mortes no trânsito do Rio de Janeiro, Brasil. *Cadernos de Saúde Pública*. 10 supl.

Klein, E. K. D., & Arnon, I. L. P. (2002). Evidência da perturbação de sono em Desordem de Estresse Pós-traumática: um estudo polisonográfico em vítimas de acidente de trânsito. *Journal of Psychiatry and Related Sciences*. 39(1): 3-10

Knauth, P. (2001). Horas de trabalho. *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*. [Online]. Disponível em: <http://www.mtas.es/insht/EncOIT/Index.htm>

Koizumi, M. S. (1992, Out.). Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. *Rev. Saúde Pública*. 26, 5.

Large, M., & Nielssen, O. (2001, Aug.). Uma auditoria de relatórios médico-legais preparados para reivindicações de multidão de fãs de dano psiquiátrica acidentes de veículo motorizados. *Australian and New Zealand Journal of Psychiatry*. 35(4): 535-540

Lasmar, L. M. (2000). O significado do trabalho: a percepção de motoristas de ônibus. Mestrado. *Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – Administração de Empresas*. Brasil.

Laville, C. & Dionne, J. (1999). *A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas*. Trad. Heloísa Monteiro e Franscisco Settineri. Porto Alegre: Editora Artes Médicas Sul Ltda; Belo Horizonte: Editora UFMG.

Lima, M. L., & Ximenes, R. (1998). Violência e morte: diferenciais da mortalidade por causas externas no espaço urbano do Recife. *Caderno de Saúde Pública*. 14 (4), 829 – 840.

Lowenstein, L. F. (2001). Reações de estresse pós-traumáticas em vítimas de acidentes motorizados. *Police Journal*. 74(1), 9-25.

Louzada, M. G. (2000). A representação social da função do motorista construída por um grupo de motoristas de ônibus urbano da cidade de São Paulo. Mestrado. *Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – Educação*. Brasil.

Luz, V. P. (1994). *Trânsito e veículos: ações cíveis, ações criminais, prática e jurisprudência*. 3 ed. Porto Alegre: Sagra – DC Luzzatto.

Macedo, C. S. G. (2000). Impacto da lombalgia na qualidade de vida. Estudo comparativo entre motoristas e cobradores de transporte coletivo urbano. Mestrado. *Universidade de São Paulo – Educação Física*. Brasil.

Maciel, S. K., & Cruz, R. M. (2005) Dano psicológico e diagnóstico. In: Cruz, R. M., Maciel, S. K. & Ramirez, D. C. (orgs) *O trabalho do psicólogo no campo jurídico*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 55-70.

Malta, L. S., Blanchard, E. B., Taylor, A. E., Hickling, E. J., & Freidenberg, B. M. (2002, nov.). Desordens de personalidade e desordem de estresse pós-traumático em sobreviventes de acidente de veículo motorizados. *Journal of Nervous and Mental Disease*. 190(11), 767-774.

Mamelak, M. (2000, apr.). A síndrome de dano de colisão de veículo motorizada. *Neuropsychiatry, Neuropsychology and Behavioral Neurology*. 13(2): 125-135.

Marin-León, L., & Vizzotto, M. M. (2003, mar./abr.). Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*. 19, 2.

Marin, L. & Queiroz, M. S. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*. 16(1), 7-21.

Mather, F. J., Tate, R. L., & Hannan, T. J. (2003, Dec.). Desordem de estresse pós-traumático em criança seguido a de acidentes de tráfego de estrada: uma comparação daqueles com e sem dano cerebral traumático suave. *Brain Injury*. 17(12),1077-1087

Mauro, M. L. F. (2001). Acidentes de trânsito: perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas, São Paulo. Doutorado. Pós-Graduação da Faculdade de Ciências Médicas da *Universidade Estadual de Campinas. Brasil*.

Mayou, R. & Bryant, B. (2001, Dec.). Conseqüência em pessoa presentes de departamento de emergências consecutivas seguindo um acidente de tráfego de estrada. *British Journal of Psychiatry*. 179, 528-534

Mayou, R.; Bryant, B. & Ehlers, A. (2001, Aug.). Predição de conseqüências psicológicas um ano depois de um acidente de veículo motorizado. *American Journal of Psychiatry*. 158(8), 1231-1238

Mayou, R., Bryant, B., & Ehlers, A. (2002, May). Conseqüências 3 anos depois de um acidente de trafego de estrada. *Psychological Medicine*. 32(4): 671-675

Méa, C. P. D., & Ilha, V. D. (2003). Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. In. Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 263-288.

Mendes, L. R. (1997). Serviço essencial x trabalho penoso: análise das condições de trabalho dos motoristas de ônibus coletivo urbano na cidade de Belo Horizonte. Mestrado. *Universidade Federal de Minas Gerais – Administração*. Brasil.

Mendes, A. L. A. (2000). Situação de trabalho e estresse ocupacional: um estudo de caso com os motoristas de transporte urbano por ônibus. Mestrado. *Universidade Federal de Minas Gerais – Administração*. Brasil.

Menezes, M. B. de C., (2001). Estresse em motoristas de ônibus urbano. Mestrado *Universidade Federal da Paraíba – Administração*. Brasil.

Miller, L. (2001, aug.). Processo evento social-cognitivo de desordem de estresse pós-traumático em sobreviventes de acidente de veículo motorizados. *The Sciences and Engineering. Dissertation Abstracts International: Section B*. 62(2-B),

Millies, B. A. (2001). Conducción de camiones y autobuses. *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*. [On line]. Disponible en: <http://www.mtas.es/insht/EncOIT/Index.htm>

Monk, T. H. (2001). La jornada de trabajo in factores psicossociales y de organizacion. *Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo*. [On line]. Disponible en: <http://www.mtas.es/insht/EncOIT/Index.htm>

Moro, G. (1996). Estudio de una población de conductores profesionales transgresores de los límites de velocidad. [Resumo] *Resumos de comunicações científicas, Congresso Interamericano de Psicologia /1999*, Caracas, Venezuela.

Moro, G. (1997). La importancia de la evaluación psicológica de conductores en la prevención de accidentes de tránsito. [Resumo] *Resumos de comunicações científicas, Congresso Interamericano de Psicologia / 1999*, Caracas, Venezuela.

Montalvão, T. C. (1998). Aspectos profissionais, vivenciais e agentes estressores em condutores de transporte coletivo urbano por ônibus em Belém: opiniões do motoristas. Mestrado. *Universidade Federal do Pará – Psicologia*. Brasil.

Oliveira, N. L. B., & Sousa, R. M. C. (2003, nov./dez). Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. *Rev. Latino-Am. Enfermagem*. 11,6.



Organização Mundial da Saúde. (2004). *Trânsito será 3ª causa de morte ou ferimento até 2020, diz OMS*. [On line] Disponível em: <<http://www.bbc.co.uk> Acesso em 11 de julho de 2004.

Ott, E. A., Favaretto, A. L. F., Neto, A. F. P. R., Zechin, J. G., & Bordin, R. (1993, Out.). Acidentes de trânsito em área metropolitana da região sul do Brasil: caracterização da vítima e da lesão. *Rev. Saúde Pública*. 27, 5.

Pavelqueires, S. (2002). Famílias: vítimas ocultas do trauma. Doutorado. *Universidade de São Paulo - Escola de Enfermagem*. Brasil.

Pinto, F. M. (2001). Trabalho e saúde mental: um estudo com motoristas de ônibus de João Pessoa – PB. Mestrado. *Universidade Federal da Paraíba – Serviço Social*. Brasil.

Queiróga, M. R. (1999). Influência de fatores individuais na incidência de dor músculo-esquelética em motoristas de ônibus da cidade de Londrina – PR. Mestrado. *Universidade Federal de Santa Catarina – Engenharia de Produção*. Brasil.

Dicionário da Rede Psi [On line] Disponível em <http://www.alppsicologa.hpg.ig.com.br/dicionario.htm> Acessado em 15 de julho de 2005.

Reichenhein, M. D., & Werneck, G. L. (1994). Anos potenciais de vida perdidos no Rio de Janeiro, 1990 – as mortes violentas em questão. *Cadernos de Saúde Pública*. 10(1), 188-198.

Resolução 80/98 do *Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN*. (2005). [On line] Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao080\\_98.doc](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao080_98.doc) Acessado em 01 de fevereiro de 2005.

Rey, L. (1999). *Dicionário de termos técnicos de medicina e saúde*. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan.

Ribas Filho, J. M., Malafaia, O., Campos, A. C. L., Melchiorretto, E. F., Clock, F. C., Castro, G. A., Muller, G. G., & Scomaço, I. (2004). Estudo da prevalência dos óbitos por trauma nos principais prontos-socorros de Curitiba no período de abril/2001 a abril/2002. [On line] Disponível em <http://www.amp.org.br/revistamedica/rmprevalobito.htm> Acesso em 11 de junho de 2004.

Rozestratem, R. J. (1988). *Psicologia do Trânsito: conceito e processos básicos*. São Paulo: EPU.

Rozestratem, R. J. (1996). *Os sinais de trânsito e o comportamento seguro*. 2. ed. Porto Alegre: Sagra-DC Luzzatto.

Rozestratem, R. J. (2003). Ambiente, trânsito e psicologia. In. Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 31-46.

Sato, L. (1991). Abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano. Mestrado. *Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – Psicologia*. Brasil.

Selligmann-Silva, E. (1994). Saúde mental de trabalho. In: Tundis, S. A., & Costa, N. R. *Cidadania e loucura: políticas de saúde mental no Brasil*. 4 ed. Petrópolis: Vozes.

Selligmann-Silva, E. (1995). Psicopatologia e psicodinâmica no trabalho: In: Mendes, R. *Patologia do trabalho*. Rio de Janeiro: Atheneu.

Schvarstein, L. (1995). *Psicología social de las organizaciones: nuevos aportes*. Buenos Aires: Paidós.

Silber, P. C., Souza, L. B., & Tongu, M. T. S. (2002, Ago). Perfil epidemiológico do trauma ocular penetrante antes e após o novo código de trânsito. *Arq. Bras. Oftalmol.* 65,4.

Silva, A. V. (1999). Comportamentos de motoristas de ônibus: itinerário urbano, estressores ocupacionais e estratégias de enfrentamento. Mestrado. *Universidade de Brasília – Psicologia*. Brasil.

Silva, L. (2000). A representação social da profissão motorista: o caso dos condutores de transporte coletivo urbano. Mestrado. *Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – Psicologia*. Brasil.

Souza, F. M., & Silva, G. R. (1998). Risco de distúrbios psiquiátricos menores em área metropolitana na região sudeste do Brasil. *Rev. Saúde Pública.* 32, 1.

Sousa, R. M. C., Regis, F. C., & Koizumi, M. S. (1999, fev.). Traumatismo crânio-encefálico: diferenças das vítimas pedestres e ocupantes de veículos a motor. *Rev. Saúde Pública.* 33, 1.

Stieglitz, R. D., Nyberg, E., Albert, M., Frommberger, U., & Berger, M. (2002). Desenvolvimento de um instrumento de classificação para identificar pacientes com desenvolver Desordem de Estresse Pós-traumático após um acidente. *Zeitschrift fuer Klinische Psychologie und Psychotherapei: Forschung und Praxis*. 31(1): 22-31

Suemer,N., & Oezkan, T. (2002). O comportamento de motorista, habilidades, e traços de personalidade em acidentes de tráfego. *Turk Psikoloji Dergisi*. 17(50): 1-25.

Viecili, J. (2003). Ansiedade e comportamento de dirigir. In: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. (orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Caso do Psicólogo. 359-376.

## GLOSSÁRIO

**Absenteísmo** - é o hábito de ficar freqüentemente ausente de um local (Ferreira, 2004).

**Acidente de trânsito** – é todo o evento danoso, resultando em danos materiais ou danos pessoais, envolvendo o veículo, motorizado ou não, a via, e o homem ou animal, sendo necessário à presença de dois desses fatores (Luz, 1994).

**Acidente de trabalho** – ocorre pelo exercício profissional do trabalho a serviço da empresa, ocasionando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou perda e redução, permanente ou temporária, da capacidade do trabalho (Lei Nº 6.367 de 19/10/1976).

**Acidente-tipo** – é um ataque inesperado ao corpo humano ocorrido durante o trabalho, decorrente de uma ação traumática violenta, concentrada e de conseqüências identificadas, sendo possível conhecer o momento da lesão, visto ocorrer num único evento (Lei N. 8.213/91).

**Agressividade** – é a disposição para o desencadeamento de condutas hostis, destrutivas, fixada e alimentada pelo acúmulo de experiências frustradoras (Dicionário da RedePsi).

**Ansiedade** – é resposta emocional caracterizada por apreensão, tensão, estimulação fisiológica (frequência cardíaca, pressão sangüínea e tensão muscular elevadas) e inquietação (Homes, 1997). A ansiedade pode ser definida como um mal-estar físico e psíquico, caracterizado por temor difuso, sentimento de insegurança, desgraça iminente (Douglas,2005). .

**Atenção** – é um processo psíquico que concentra a atividade mental sobre um determinado setor, envolvendo um determinado esforço mental. É um estado de concentração da energia psíquica sobre um objeto determinado, entendendo-se por objeto toda a situação estimuladora capaz de captar a atenção do indivíduo. A atenção é mais um grau de intensidade do psiquismo do que própria mente um processo psíquico definido e individualizado (Douglas,2005). .

**Categoria A** – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral (Código de Trânsito Brasileiro – CTB, 1998).

**Categoria B** – condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a 3.500 kg e cuja lotação não exceda a 8 lugares, excluído o do motorista(Código de Trânsito Brasileiro – CTB, 1998).

**Categoria C** – condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (Código de Trânsito Brasileiro – CTB, 1998).

**Categoria D** – condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a 8 lugares, excluído o do motorista (Código de Trânsito Brasileiro – CTB, 1998).

**Categoria E** – condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha 6.000 kg ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria *trailer* (Código de Trânsito Brasileiro – CTB, 1998).

**Comorbidade** - é a co-ocorrência de 2 ou mais transtornos no indivíduo em um momento (Holmes, 1997).

**Estresse** – é uma resposta psicológica e fisiológica a mudanças que causam sobrecarga; resultante em respostas como ansiedade, depressão e estimulação fisiológica elevada (Homes, 1997).

**Fadiga** – 1. cansaço, canseira; 2. trabalho, faina, lida; 3. diminuição gradual da resistência de um material por efeito de solicitações repetidas; 4. condição em que um indivíduo acusa crescente desconforto e decrescente capacidade física e/ou mental, decorrendo ambos de atividade prolongada ou excessiva para a sua capacidade de tolerância (Ferreira, 2004).

**Humor** – é uma disposição afetiva fundamental, resultante da interação da emoção e sentimentos (somático e psíquico). A emoção é uma resposta afetiva sensível, resultante de satisfação ou frustração das necessidades naturais, orgânicas e primárias. Por sua vez sentimentos são estados afetivos mais profundos e duradouros, sendo vivências relacionadas com satisfação ou frustração das necessidades superiores, associadas a conteúdos intelectuais, valores.

**Impulsividade** – é qualidade de impulsivo, sendo que esse se enfurece ou se excita com facilidade (Ferreira, 2004).

**Impulso** – é o estímulo que possui força para levar o indivíduo a fazer determinada ação. Qualquer estímulo pode vir a ser um impulso, desde que tenha uma intensidade que provoque a ação. O impulso leva o indivíduo a ter determinado comportamento ou a reagir de determinada maneira, até que o estímulo venha a ser reduzido ou eliminado, graças à ação provocada (Douglas, 2005).

**Indenização** – é reservada para a compensação do dano decorrente de ato lícito do Estado, lesivo do particular (Gonçalves, 2003).

**Nexo causal** – é a relação de determinação entre acidente (evento) e decorrência psicológica (conseqüência), englobando vários fatores.

**Nexo etiológico** – é a relação de determinação entre acidente (evento) e decorrência psicológica (conseqüência), interferindo na capacidade laboral do trabalhador.

**Problemas funcionais** - são considerados os que não apresentam “substrato orgânico” (Dejours, 1992).

**Reparação** – é a compensação pelo dano moral a fim de diminuir a dor sofrida pela vítima (Gonçalves, 2003).

**Ressarcimento** – é o pagamento de todo o prejuízo material sofrido, abrangendo o dano emergente e os lucros cessantes (Gonçalves, 2003).

**Sofrimento psíquico** - é caracterizado como consequência do conflito existente da falta de equilíbrio entre as exigências da organização e a necessidades do trabalhador sejam físicas ou psicológicas (Dejours, Abdoucheli & Jayet, 1994).

**Transtorno de Estresse Pós-Traumático** – é caracterizado pela revivência de um evento extremamente traumático, acompanhada por sintomas de excitação aumentada e esquiva de estímulos associados com o trauma (DSM – IV).

## **APÊNDICES**

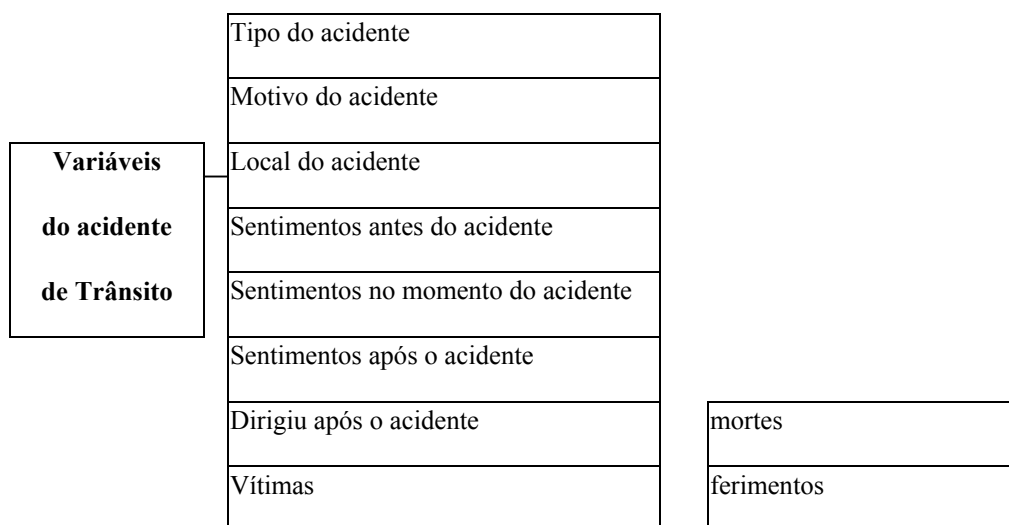
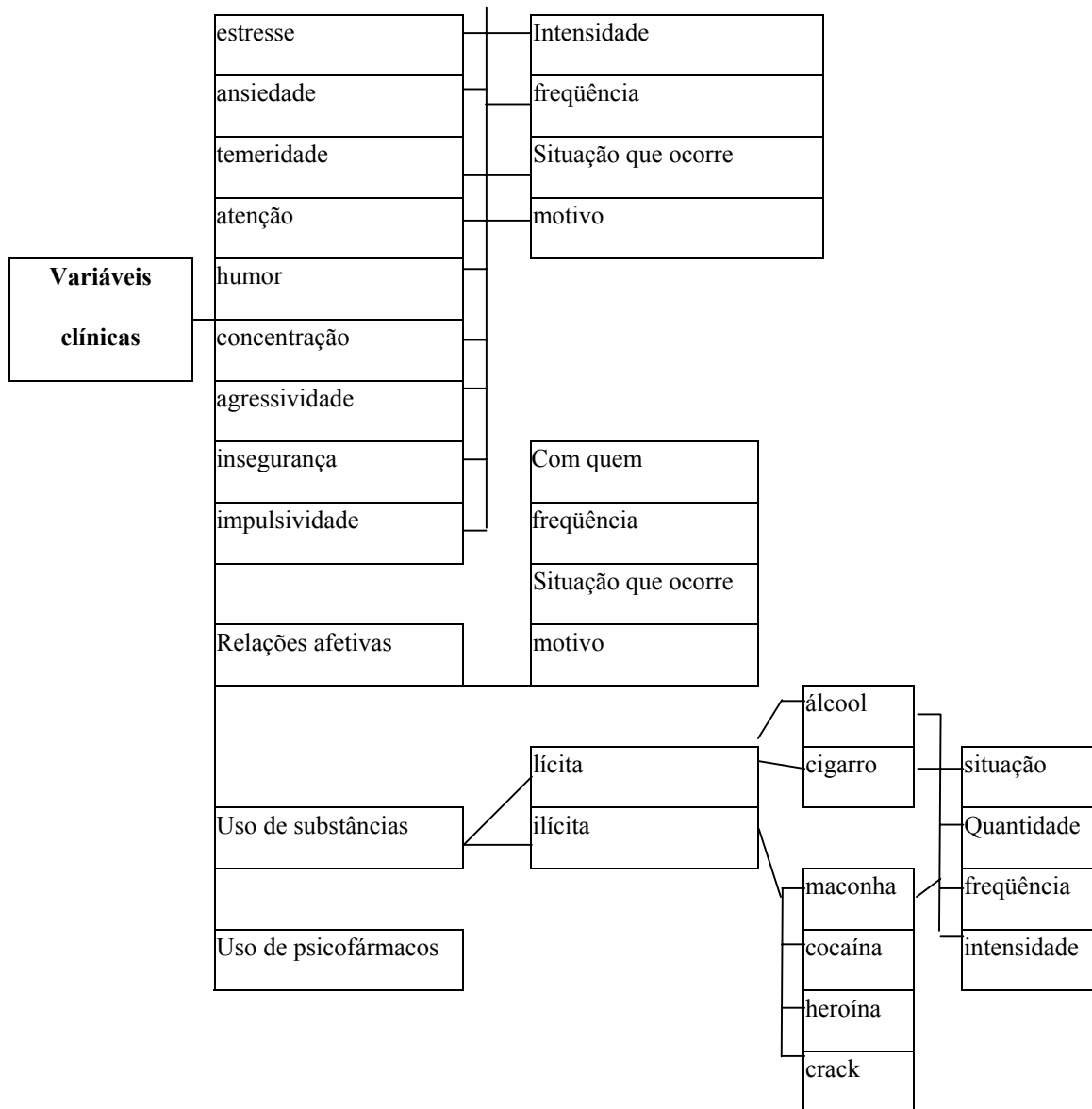


**APÊNDICE A - VARIÁVEIS QUE CONSTITUEM DECORRÊNCIAS  
PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MOTORISTAS DE  
TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS**

<b>Variáveis sócio- demográficas</b>	idade
	sexo
	grau de escolaridade
	estado civil
	nº de filhos

<b>Variáveis ocupacionais</b>	tempo de serviço
	tempo na empresa
	Jornada de trabalho
	Quantidade de viagens
	Tempo da viagem
	Tempo de afastamento das atividades profissionais
	Motivo do afastamento
	Frequência de afastamentos
	Tipo de benefício do INSS

fadiga	
sono	
agitação	
Dor de cabeça	
Taquicardia (aceleração das pulsações cardíacas)	



## **APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Essas informações estão sendo fornecidas para sua participação voluntária neste estudo, que visa caracterizar *decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas de transporte urbano de passageiros*. O estudo contribuirá em fundamentar as intervenções profissionais dos psicólogos na busca de promoção de saúde e qualidade de vida dos participantes do sistema de trânsito, bem como para o conhecimento do conjunto de agravos à saúde das pessoas, tanto dos envolvidos diretamente no acidente, quanto das pessoas que assistem a esse tipo de evento e auxiliará na investigação das condições psicológicas geradoras de acidentes buscando a prevenção destes.

Os procedimentos para realização da pesquisa inclui a utilização de um questionário e uma entrevistas com os motoristas de transporte urbano de passageiros da Grande Florianópolis/SC. Após a entrevista, os dados coletados serão organizados, tratados e analisados.

A presença de benefícios e prejuízos diretos para o participante somente poderão ser identificados no final do estudo.

Em qualquer etapa do estudo será possível o acesso aos profissionais responsáveis pela pesquisa para esclarecimento de eventuais dúvidas. A pesquisadora principal é Fabíola Garcia da Silva, que pode ser encontrada no Laboratório de Psicologia do Trabalho e Ergonomia – PSITRAB – no Departamento de Psicologia da UFSC, telefone 48-3331 9904. Caso haja alguma consideração ou dúvida sobre a ética da pesquisa, é possível contatar com o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da UFSC, pelo telefone 48-3331 9206.

O participante tem liberdade para retirar seu consentimento a qualquer momento e deixar de participar do estudo, sem qualquer prejuízo.

As informações obtidas serão analisadas em conjunto com outros pesquisadores, não sendo divulgada a identificação de nenhum participante.

O participante tem o direito de ser mantido atualizado sobre os resultados parciais das pesquisas, quando em estudos abertos, ou de resultados que sejam do conhecimento dos pesquisadores.

Não há despesas pessoais para o participante em qualquer fase do estudo. Também não há compensação financeira relacionada à sua participação.

O pesquisador assume o compromisso de utilizar os dados e o material coletado somente para pesquisa.

Acredito ter sido suficientemente informado a respeito das informações que li acerca do estudo "*Decorrências Psicológicas de Acidentes de Trânsito em Motoristas de Transporte Urbano de Passageiros*". Ficaram claros para mim quais são os propósitos do estudo, os procedimentos a serem realizados, seus desconfortos e riscos, as garantias de confidencialidade e de esclarecimentos permanentes. Ficou claro também que minha participação é isenta de despesas e de compensação financeira. Concordo voluntariamente em participar deste estudo e poderei retirar o meu consentimento a qualquer momento, antes ou durante o mesmo, sem penalidades ou prejuízo.

-----  
Assinatura do participante

Data \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido do participante para a participação neste estudo.

-----  
Assinatura do responsável pelo estudo

Data \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

## APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO DE DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO (QDPAT)

Objetivo: investigar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito em motoristas. Nº \_\_\_\_\_

### VARIÁVEIS SÓCIO-DEMOGRÁFICAS

Idade: \_\_\_\_\_ Sexo:  M  F Nº de filhos: \_\_\_\_\_ Naturalidade: \_\_\_\_\_  
Formação Escolar: \_\_\_\_\_ Estado civil: \_\_\_\_\_

### VARIÁVEIS OCUPACIONAIS

Há quanto tempo você está nesta atividade profissional?  
Há quanto tempo você está nesta empresa?  
Qual a jornada de trabalho?  
Qual sua jornada de trabalho na época do acidente?  
Você faz turno ( revezamento)?  sim  não Qual seu turno?  
Você faz hora-extra?  sim  não  
Qual frequência?  1x/semana  2x/semana  todos os dias  15 e 15 dias  1x/mês  
Quantas viagens você faz por dia, em média?  
Qual é o tempo médio das viagens?  
Você está afastado da atividade profissional?  sim  não Há quanto tempo?  
Qual foi o motivo do afastamento?  
Que benefício você recebeu do INSS?  
Que tipos de benefícios você já recebeu do INSS?  
Você tem algum outro trabalho ou faz algum bico além do trabalho regular? Qual horário?  
Qual atividade que desempenha neste outro trabalho?

### VARIÁVEIS CLÍNICAS

Você tinha algum problema de saúde antes do acidente?  sim  não  
Se sim, Qual?  
Você toma regularmente alguma medicação?  sim  não Qual? Para que fim?  
Você tirou alguma licença médica nos últimos 6 meses?  sim  não Quantas?  
Qual o tempo de afastamento de cada licença?  
Quais os motivos das licenças?  
Você já teve algum tipo de doença?  sim  não  
Qual doença?  
Quais os fatores desencadearam a doença?  
Como foi a evolução da doença?  
Qual foi a gravidade da doença?  
Você já fez algum tratamento psicológico? Quando? Qual o motivo?  
Você tomou psicofármacos?  
Você se sente sonolento?  sim  não  
Há quanto tempo?  
Com que frequência?  
Em que situações dá sono?  
Em qual período do dia (horário)?  
Qual o motivo?  
Após o acidente de trânsito você sentiu sonolência?  
Quantas horas de sono você dorme por dia em média?  
Você consegue dormir a noite?  sim, com facilidade  sim, com dificuldade  sim, mas com medicação  não  
Se não, há quanto tempo você não tem sono?  
Com que frequência?  
Em que situações?  
Quando começou?

Qual o motivo?

Você fuma?  sim  não

Há quanto tempo?

Qual o período do dia que fuma?

Quantos cigarros por dia?

Em quais situações que dá mais vontade de fumar?

Você ingere algum tipo de bebida alcoólica?  sim  não Qual o tipo?

Quando costuma tomar?

Qual a frequência ingerida?

Você sentiu que deveria diminuir a quantidade de bebida ou parar de beber?

Você costuma beber pela manhã para diminuir o nervosismo ou ressaca?

Com que idade você começou a ingerir bebida alcoólica? \_\_\_ anos.

Você utiliza alguma coisa para ficar mais acordado?

Droga

Você utiliza algum tipo de droga? Qual?

Há quanto tempo?

Qual o motivo?

Com que frequência utiliza?

Convívio familiar

Como é?

Houve alguma mudança no após o acidente de trânsito?

Ambiente de trabalho

Quem são as pessoas que você tem mais liberdade de conversar? Por quê?

Quem são as pessoas que você tem menos liberdade de conversar? Por quê?

Fora do ambiente de trabalho

Quem são as pessoas que você tem mais liberdade de conversar? Por quê?

Quem são as pessoas que você tem menos liberdade de conversar? Por quê?

Demonstrar sentimentos

Você costuma demonstrar seus sentimentos às pessoas?  sim  não

Com que frequência?

Para quem? \_\_\_\_\_

Em que situações? \_\_\_\_\_

Qual o motivo?

O que costuma tirar você do sério? \_\_\_\_\_

Isso aconteceu antes do acidente também?

Você se sente cansaço (fadigado)?  sim  não

Quando iniciou?

Com que frequência?

Em que situações?

Qual o motivo?

Após o acidente você se sente mais cansado?

Você se sente agitado?  sim  não

Com que frequência?

Quando iniciou?

Em que situações?

Qual o motivo?

Após o acidente você se sente mais agitado?

Você sente dores?  sim  não

Em qual lugar do corpo?

Com que frequência?

Quando iniciou?

Em que situações?

Qual o motivo?

Após o acidente você sentiu mais dores?

Você sente taquicardia (aceleração das pulsações cardíacas)?  sim  não

Com que frequência?

Quando iniciou?

Em que situações?

Qual o motivo?

Você se sente estressado?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
Após o acidente você se sente mais estressado?  
Você se sente ansioso?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
Após o acidente você se sente mais ansioso?  
Você sente medo (temeridade)?  sim  não

Medo por quê?  
Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
Após o acidente você se sente mais medo?  
Você se sente inseguro?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
Após o acidente você se sente mais inseguro?  
Você se sente impulsivo?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
Após o acidente você se sente mais impulsivo?  
Você sente dificuldade em ficar atento (com atenção)?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
E após o acidente?  
Você sente dificuldade de ficar concentrado?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
E após o acidente?  
Você sente alteração no seu estado de humor?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
Você se sente agressivo?  sim  não

Com que frequência?  
Quando iniciou?  
Em que situações?  
Qual o motivo?  
Após o acidente você se sente mais agressivo?

Quais situações irritam você quando está dirigindo um veículo?  
( ) dificuldades para estacionar  
( ) problemas com o veículo  
( ) movimento intenso no trânsito  
( ) trânsito intenso de pedestres  
( ) desconhecimento das regras de trânsito existentes  
( ) más condições ambientais (chuva, frio, neblina)

- dificuldade em se desligar dos problemas pessoais  
 estímulos visuais em excesso (cartazes, placas e de poluição sonora no trânsito)  
 más condições de sinalização e de conservação das ruas e estradas  
 comportamentos de desrespeito de outros motoristas no trânsito (cortar, costurar, ultrapassar sua frente).  
 outros motoristas cometerem alguma infração, buzina, farol alto, veículo lento na frente  
 alguma condição específica em relação a passageiros  
 medo de assaltos em cruzamentos ou semáforo  
 outros \_\_\_\_\_  
 Você gosta de dirigir?  sim  não  às vezes  
 Como você se sente ao dirigir? \_\_\_\_\_

#### VARIÁVEIS ASSOCIADAS AO ACIDENTE DE TRÂNSITO

- No dia do acidente você tinha ingerido alguma bebida alcoólica?  sim  não  
 Houve vítimas (feridas)?  sim  não Quantas? \_\_\_\_\_ Quem eram?  
 Houve mortes?  sim  não Quantas?  
 Faça um resumo do acontecido: \_\_\_\_\_  
 Qual foi a causa do acidente? \_\_\_\_\_  
 Qual o horário que ocorreu o acidente? \_\_\_\_\_ Qual o local do acidente? \_\_\_\_\_  
 Como você se sentia antes do acidente?  
 Como você se sentiu no momento do acidente?  
 Como você se sentiu após o acidente?  
 A quem você atribui a responsabilidade do acidente? \_\_\_\_\_  
 Você dirigiu após o acidente? \_\_\_\_\_  
 O que mudou na sua vida após o acidente?  
 O que mudou na maneira de se comportar no trânsito após o “acidente”?  
 Você já sofreu outros acidentes de trânsito?  sim  não  
 Se sim, quantos, especifique? \_\_\_\_\_  
 Relate fatos relevantes dos 30 dias antes do acidente? (trabalho, família, lazer, relações afetivas, amigos, financeira, estresse por algum motivo, etc.) \_\_\_\_\_  
 O acidente trouxe alguma consequência (financeira, trabalho, salário, moral, de saúde ou de comprometimento físico e psicológico)?  sim  não Em quê?



**ANEXOS**

## ANEXO 1 - LEI Nº 6.367

**LEI Nº 6.367 - DE 19 DE OUTUBRO DE 1976 - DOU DE 21/10/76 – Lei de Acidentes do Trabalho**

*Dispõe sobre o seguro de acidentes do trabalho a cargo do INPS, e dá outras providências.*

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

***Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:***

**Art. 1º** O seguro obrigatório contra acidentes do trabalho dos empregados do regime de Previdência Social da [Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960](#) (Lei Orgânica da Previdência Social), e legislação posterior, é realizado pelo Instituto Nacional de Previdência Social - INPS.

§ 1º Consideram-se também empregados, para os fins desta Lei, o trabalhador temporário, o trabalhador avulso, assim entendido o que presta serviços a diversas empresas, inclusive o estivador, o conferente e assemelhados, bem como o presidiário que exerce trabalho remunerado.

§ 2º Esta Lei não se aplica ao titular de firma individual, ao diretor, sócio gerente, sócio solidário, sócio cotista e sócio de indústria de qualquer empresa, que não tenha a condição de empregado, nem ao trabalhador autônomo e ao empregado doméstico.

**Art. 2º** Acidente do trabalho é aquele que ocorrer pelo exercício do trabalho a serviço da empresa, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, ou perda, ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

§ 1º Equiparam-se ao acidente do trabalho, para os fins desta Lei:

I - a doença profissional ou do trabalho, assim entendida a inerente ou peculiar a determinado ramo de atividade e constante de relação organizada pelo Ministério da Previdência e Assistência Social - MPAS;

II - o acidente que, ligado ao trabalho, embora não tenha sido a causa única, haja contribuído diretamente para a morte, ou a perda, ou redução da capacidade para o trabalho;

III - o acidente sofrido pelo empregado no local e no horário do trabalho. em conseqüência de:

- a) ato de sabotagem ou de terrorismo praticado por terceiro, inclusive companheiro de trabalho;
- b) ofensa física intencional, inclusive de terceiro, por motivo de disputa relacionada com o trabalho;
- c) ato de imprudência, de negligência ou de imperícia de terceiro, inclusive companheiro de trabalho;
- d) ato de pessoa privada do uso da razão;
- e) desabamento, inundação ou incêndio;
- f) outros casos fortuitos ou decorrentes de força maior.

IV - a doença proveniente de contaminação acidental de pessoal de área médica, no exercício de sua atividade;

V - o acidente sofrido pelo empregado ainda que fora do local e horário de trabalho:

- a) na execução de ordem ou na realização de serviço sob a autoridade da empresa,.
- b) na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe evitar prejuízo ou proporcionar proveito;
- c) em viagem a serviço da empresa, seja qual for o meio de locomoção utilizado, inclusive veículo de propriedade do empregado;
- d) no percurso da residência para o trabalho ou deste para aquela.

§ 2º Nos períodos destinados a refeição ou descanso, ou por ocasião da satisfação de outras necessidades fisiológicas, no local do trabalho ou durante este, o empregado será considerado a serviço da empresa.

§ 3º Em casos excepcionais, constatando que doença não incluída na relação prevista no item I do § 1º resultou de condições especiais em que o trabalho é executado e com ele se relaciona

diretamente, o Ministério da Previdência e Assistência Social deverá considerá-la como acidente do trabalho.

§ 4º Não poderão ser consideradas, para os fins do disposto no § 3º, a doença degenerativa, a inerente a grupo etário e a que não acarreta incapacidade para o trabalho.

§ 5º Considera-se como dia do acidente, no caso de doença profissional ou do trabalho, a data da comunicação desta à empresa ou, na sua falta, a da entrada do pedido de benefício no INPS, a partir de quando serão devidas as prestações cabíveis.

**Art. 3º** Não será considerada agravação ou complicação de acidente do trabalho lesão que, resultante de outro acidente, se associe ou se superponha às conseqüências do anterior.

**Art. 4º** Em caso de acidente do trabalho, os segurados de que trata o artigo 1º e seus dependentes, terão direito, independentemente de período de carência, às prestações previdenciárias cabíveis, observado o disposto nesta Lei.

**Art. 5º** Os benefícios por acidente do trabalho serão calculados, concedidos, mantidos e reajustados na forma do regime de Previdência Social do INPS, salvo no tocante aos valores dos benefícios de que trata este artigo, que serão os seguintes:

I - auxílio-doença: valor mensal igual a 92% (noventa e dois por cento) do salário de contribuição do empregado, vigente no dia do acidente, não podendo ser inferior a 92% (noventa e dois por cento) de seu salário de benefício;

II - aposentadoria por invalidez: valor mensal, igual ao do salário de contribuição vigente no dia do acidente, não podendo ser inferior ao de seu salário de benefício.

III - pensão: valor mensal igual ao estabelecido no item II, qualquer que seja o número inicial de dependentes.

§ 1º Não serão considerados para a fixação do salário de contribuição de que trata este artigo os aumentos que excedam os limites legais, inclusive os voluntariamente concedidos nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores ao início do benefício, salvo se resultantes de promoções reguladas por normas gerais da empresa admitidas pela legislação do trabalho, de sentenças normativas ou de reajustamentos salariais obtidos pela categoria respectiva.

§ 2º A pensão será devida a contar da data do óbito e o benefício por incapacidade a contar do 16º (décimo sexto) dia do afastamento do trabalho, cabendo à empresa pagar a remuneração integral do dia do acidente e dos 15 (quinze) dias seguintes.

§ 3º O valor da aposentadoria por invalidez do segurado que em conseqüência de acidente do trabalho necessitar da assistência permanente de outra pessoa, segundo critérios previamente estabelecidos pelo Ministério da Previdência e Assistência Social, será majorado em 25% (vinte e cinco por cento).

§ 4º No caso de empregado de remuneração variável e de trabalhador avulso, o valor dos benefícios de que trata este artigo, respeitado o percentual previsto no seu item I, será calculado com base na média aritmética:

I - dos 12 (doze) maiores salários de contribuição apurados em período não superior a 18 (dezoito) meses imediatamente anteriores ao acidente, se o segurado contar, nele, mais de 12 (doze) contribuições;

II - dos salários de contribuição compreendidos nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores ao do acidente ou no período de que trata o item I, conforme for mais vantajoso, se o segurado contar 12 (doze) ou menos contribuições nesse período.

§ 5º O direito ao auxílio-doença, à aposentadoria por invalidez ou à pensão, nos termos deste artigo, exclui o direito aos mesmos benefícios nas condições do regime de Previdência Social do INPS, sem prejuízo porém dos demais benefícios por este assegurados.

§ 6º Quando se tratar de trabalhador avulso, referido no § 1º do artigo 1º desta Lei, o benefício por incapacidade ficará a cargo do Instituto Nacional de Previdência Social - INPS, a partir do dia seguinte ao do acidente.

§ 7º Nenhum dos benefícios por acidente do trabalho de que trata este artigo poderá ser inferior ao salário mínimo do local de trabalho do acidentado, ressalvado o disposto no inciso I deste artigo,

**Art. 6º** O acidentado do trabalho que, após a consolidação das lesões resultantes do acidente,

permanecer incapacitado para o exercício da atividade que exercia habitualmente, na época do acidente, mas não para o exercício de outra, fará jus, a partir da cessação do auxílio-doença, a auxílio-acidente.

§ 1º O auxílio-acidente, mensal, vitalício e independente de qualquer remuneração ou outro benefício não relacionado ao mesmo acidente, será concedido, mantido e reajustado na forma do regime de Previdência Social do INPS e corresponderá a 40% (quarenta por cento) do valor de que trata o inciso II do artigo 5º desta Lei, observado o disposto no § 4º do mesmo artigo.

§ 2º A metade do valor do auxílio-acidente será incorporada ao valor da pensão quando a morte do seu titular não resultar de acidente do trabalho.

§ 3º O titular do auxílio-acidente terá direito ao abono anual.

**Art. 7º** Em caso de morte decorrente de acidente do trabalho, será também devido aos dependentes do acidentado um pecúlio no valor de 30 (trinta) vezes o valor de referência, fixado nos termos da [Lei nº 6.205, de 29 de abril de 1975](#), vigente na localidade de trabalho do acidentado.

**Art. 8º** Em caso de aposentadoria por invalidez, decorrente de acidente de trabalho, será devido, também, ao acidentado, um pecúlio de 15 (quinze) vezes o valor de referência, fixado nos termos da [Lei nº 6.205, de 29 de abril de 1975](#), vigente na localidade de trabalho do acidentado.

**Art. 9º** O acidentado do trabalho que, após a consolidação das lesões resultantes do acidente, apresentar, como seqüelas definitivas, perdas anatômica ou redução da capacidade funcional, constantes de relação previamente elaborada pelo Ministério da Previdência e Assistência Social - MPAS, as quais, embora não impedindo o desempenho da mesma atividade, demandem, permanentemente, maior esforço na realização do trabalho, fará jus, a partir da cessação do auxílio-doença, a um auxílio mensal que corresponderá a 20% (vinte por cento) do valor de que trata o inciso II do artigo 5º desta Lei, observado o disposto no § 4º do mesmo artigo.

Parágrafo único. Esse benefício cessará com a aposentadoria do acidentado e seu valor não será incluído no cálculo de pensão.

**Art. 10.** A assistência médica, aí incluídas a cirúrgica, a hospitalar, a farmacêutica e a odontológica, bem como o transporte do acidentado e a reabilitação profissional quando indicada, serão devidos em caráter obrigatório.

**Art. 11.** Quando a perda ou redução da capacidade funcional puder ser atenuada pelo uso de aparelhos de prótese ou órtese, estes serão fornecidos pelo INPS, independentemente das prestações cabíveis.

**Art. 12.** Nas localidades onde o INPS não dispuser de recursos próprios ou contratados, a empresa prestará ao acidentado a assistência médica de emergência e, quando indispensável a critério do médico, providenciará sua remoção.

§ 1º Entende-se como assistência médica de emergência a necessária ao atendimento do acidentado até que o INPS assuma a responsabilidade por ele.

§ 2º O INPS reembolsará a empresa das despesas com a assistência de que trata este artigo, até limites compatíveis com os padrões do local de atendimento.

**Art. 13.** Para pleitear direitos decorrentes desta Lei, não é obrigatório a constituição de advogado.

**Art. 14.** A empresa deverá, salvo em caso de impossibilidade absoluta, comunicar o acidente do trabalho ao INPS dentro de 24 (vinte e quatro) horas, e à autoridade policial competente no caso de morte, sob pena de multa de 1 (uma) a 10 (dez) vezes o maior valor de referência fixado nos termos da [Lei nº 6.205, de 29 de abril de 1975](#).

Parágrafo único. Compete ao INPS aplicar e cobrar a multa de que trata este artigo.

**Art. 15.** O custeio dos encargos decorrentes desta Lei será atendido pelas atuais contribuições previdenciárias a cargo da União, da empresa e do segurado, com um acréscimo, a cargo exclusivo da empresa, das seguintes percentagens do valor da folha de salário de contribuição dos segurados de que trata o artigo 1º:

I - 0,4% (quatro décimos por cento) para a empresa em cuja atividade o risco de acidente do trabalho seja considerado leve;

II - 1,2% (um e dois décimos por cento) para a empresa em cuja atividade esse risco seja considerado médio;

III - 2,5% (dois e meio por cento) para a empresa em cuja atividade esse risco seja considerado grave.

§ 1º O acréscimo de que trata este artigo será recolhido juntamente com as demais contribuições arrecadadas pelo INPS.

§ 2º O Ministério da Previdência e Assistência Social - MPAS classificará os três graus de risco em tabela própria organizada de acordo com a atual experiência de risco, na qual as empresas serão automaticamente enquadradas, segundo a natureza da respectiva atividade.

§ 3º A tabela será revista trienalmente pelo Ministério da Previdência e Assistência Social, de acordo com a experiência de risco verificada no período.

§ 4º O enquadramento individual na tabela, de iniciativa da empresa, poderá ser revisto pelo INPS, a qualquer tempo.

**Art. 16.** A contribuição estabelecida no artigo 5º da [Lei nº 5.161, de 21 de outubro de 1966](#), que criou a Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho - FUNDACENTRO, será de 0,5% (meio por cento) da renda adicional estabelecida no artigo 15 desta Lei.

**Art. 17.** O INPS recolherá 1,25% (um e vinte e cinco centésimos por cento) da receita adicional estabelecida no artigo 15 desta Lei ao Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social - FAS, para aplicação em projetos referentes a equipamentos e instalações destinados à prevenção de acidentes do trabalho, previamente aprovados pelo Ministério do Trabalho.

Parágrafo único. A aplicação prevista neste artigo será feita sob a forma de empréstimo sem juros, sujeito apenas à correção monetária, segundo o valor nominal reajustado das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional - ORTN.

**Art. 18.** As ações referentes a prestações por acidente do trabalho prescreverão em 5 (cinco) anos contados da data:

I - do acidente, quando dele resultar a morte ou a incapacidade temporária, verificada esta em perícia médica a cargo do INPS;

II - da entrada do pedido de benefício no Instituto Nacional de Previdência Social - INPS ou do afastamento do trabalho, quando este for posterior àquela, no caso de doença profissional, e da ciência, dada pelo Instituto acima mencionado ao paciente, de reconhecimento de causalidade entre o trabalho e a doença, nos demais casos de doenças do trabalho. Não sendo reconhecida pelo Instituto essa relação, o prazo prescricional aqui previsto se iniciará a partir do exame pericial que comprovar, em juízo, a enfermidade e aquela relação:

III - em que for reconhecida pelo INPS a incapacidade permanente ou sua agravação.

**Art. 19.** Os litígios relativos a acidentes do trabalho serão apreciados:

I - na esfera administrativa, pelos órgãos da Previdência Social, segundo as regras e prazos aplicáveis às demais prestações previdenciárias mas com prioridade absoluta para conclusão;

II - na via judicial, pela justiça comum dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios, segundo o procedimento sumaríssimo.

**Art. 20.** A legislação do regime de Previdência Social do INPS aplica-se subsidiariamente à matéria de que trata esta Lei.

**Art. 21.** Esta Lei entrará em vigor no primeiro dia do terceiro mês seguinte ao de sua publicação.

**Art. 22.** Revogam-se as disposições em contrário, especialmente o [Decreto-Lei nº 7.036, de 10 de novembro de 1944](#), e a [Lei nº 5.316, de 14 de setembro de 1967](#).

Brasília, 19 de outubro de 1976; 155º da Independência e 88º da República

***ERNESTO GEISEL***

*Arnaldo Prieto*

*L. G. do Nascimento e Silva*

## ANEXO 2 - LEI Nº 8.213/91

LEI Nº 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991.

### PUBLICAÇÃO CONSOLIDADA DA LEI Nº 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991, DETERMINADA PELO ART. 12 DA LEI Nº 9.528, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1997

Texto atualizado em 17.9.01 Última Lei 10.099, 19.12.00 Últimas MP's 2.216-37, 31.8.01, MP 2.187-13,  
24.8.01, MP 2.151-3, 24.8.01

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

#### TÍTULO I

#### DA FINALIDADE E DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS DA PREVIDÊNCIA SOCIAL

Art. 1º A Previdência Social, mediante contribuição, tem por fim assegurar aos seus beneficiários meios indispensáveis de manutenção, por motivo de incapacidade, desemprego involuntário, idade avançada, tempo de serviço, encargos familiares e prisão ou morte daqueles de quem dependiam economicamente.

Art. 2º A Previdência Social rege-se pelos seguintes princípios e objetivos:

- I - universalidade de participação nos planos previdenciários;
- II - uniformidade e equivalência dos benefícios e serviços às populações urbanas e rurais;
- III - seletividade e distributividade na prestação dos benefícios;
- IV - cálculo dos benefícios considerando-se os salários-de-contribuição corrigidos monetariamente;
- V - irredutibilidade do valor dos benefícios de forma a preservar-lhes o poder aquisitivo;
- VI - valor da renda mensal dos benefícios substitutos do salário-de-contribuição ou do rendimento do trabalho do segurado não inferior ao do salário mínimo;
- VII - previdência complementar facultativa, custeada por contribuição adicional;
- VIII - caráter democrático e descentralizado da gestão administrativa, com a participação do governo e da comunidade, em especial de trabalhadores em atividade, empregadores e aposentados.

Parágrafo único. A participação referida no inciso VIII deste artigo será efetivada a nível federal, estadual e municipal.

Art. 3º Fica instituído o Conselho Nacional de Previdência Social–CNPS, órgão superior de deliberação colegiada, que terá como membros: **(Incisos e alíneas com redação dada pela Lei nº 8.619, de 5.1.93)**

- I - seis representantes do Governo Federal;
- II - nove representantes da sociedade civil, sendo:
  - a) três representantes dos aposentados e pensionistas;
  - b) três representantes dos trabalhadores em atividade;
  - c) três representantes dos empregadores.

§ 1º Os membros do CNPS e seus respectivos suplentes serão nomeados pelo Presidente da República, tendo os representantes titulares da sociedade civil mandato de 2 (dois) anos, podendo ser reconduzidos, de imediato, uma única vez.

§ 2º Os representantes dos trabalhadores em atividade, dos aposentados, dos empregadores e seus respectivos suplentes serão indicados pelas centrais sindicais e confederações nacionais.

§ 3º O CNPS reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por mês, por convocação de seu Presidente, não podendo ser adiada a reunião por mais de 15 (quinze) dias se houver requerimento nesse sentido da maioria dos conselheiros.

§ 4º Poderá ser convocada reunião extraordinária por seu Presidente ou a requerimento de um terço de seus membros, conforme dispuser o regimento interno do CNPS.

§ 5º (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 6º As ausências ao trabalho dos representantes dos trabalhadores em atividade, decorrentes das atividades do Conselho, serão abonadas, computando-se como jornada efetivamente trabalhada para todos os fins e efeitos legais.

§ 7º Aos membros do CNPS, enquanto representantes dos trabalhadores em atividade, titulares e suplentes, é assegurada a estabilidade no emprego, da nomeação até um ano após o término do mandato de representação, somente podendo ser demitidos por motivo de falta grave, regularmente comprovada através de processo judicial.

§ 8º Competirá ao Ministério do Trabalho e da Previdência Social proporcionar ao CNPS os meios necessários ao exercício de suas competências, para o que contará com uma Secretaria-Executiva do Conselho Nacional de Previdência Social.

§ 9º O CNPS deverá se instalar no prazo de 30 (trinta) dias a contar da publicação desta Lei.

Art. 4º Compete ao Conselho Nacional de Previdência Social–CNPS:

I - estabelecer diretrizes gerais e apreciar as decisões de políticas aplicáveis à Previdência Social;

II - participar, acompanhar e avaliar sistematicamente a gestão previdenciária;

III - apreciar e aprovar os planos e programas da Previdência Social;

IV - apreciar e aprovar as propostas orçamentárias da Previdência Social, antes de sua consolidação na proposta orçamentária da Seguridade Social;

V - acompanhar e apreciar, através de relatórios gerenciais por ele definidos, a execução dos planos, programas e orçamentos no âmbito da Previdência Social;

VI - acompanhar a aplicação da legislação pertinente à Previdência Social;

VII - apreciar a prestação de contas anual a ser remetida ao Tribunal de Contas da União, podendo, se for necessário, contratar auditoria externa;

VIII - estabelecer os valores mínimos em litígio, acima dos quais será exigida a anuência prévia do Procurador-Geral ou do Presidente do INSS para formalização de desistência ou transigência judiciais, conforme o disposto no art. 132;

IX - elaborar e aprovar seu regimento interno.

Parágrafo único. As decisões proferidas pelo CNPS deverão ser publicadas no Diário Oficial da União.

Art. 5º Compete aos órgãos governamentais:

I - prestar toda e qualquer informação necessária ao adequado cumprimento das competências do CNPS, fornecendo inclusive estudos técnicos;

II - encaminhar ao CNPS, com antecedência mínima de 2 (dois) meses do seu envio ao Congresso Nacional, a proposta orçamentária da Previdência Social, devidamente detalhada.

Art. 6º Haverá, no âmbito da Previdência Social, uma Ouvidoria-Geral, cujas atribuições serão definidas em regulamento. (Redação dada pela Lei nº 9.711, de 20.11.98)

§ 1º (Parágrafo excluído pela Lei nº 9.711, de 20.11.98)

§ 2º (Parágrafo excluído pela Lei nº 9.711, de 20.11.98)



Art. 7º Ficam instituídos os Conselhos Estaduais e os Conselhos Municipais de Previdência Social - respectivamente CEPS e CMPS -, órgãos de deliberação colegiada, subordinados ao Conselho Nacional de Previdência Social, observando para a sua organização e instalação, no que couber, os critérios estabelecidos nesta Lei para o CNPS, adaptando-os para a esfera estadual ou municipal. (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

§ 1º Os membros dos CEPS serão nomeados pelo Presidente do CNPS e o dos CMPS, pelos presidentes dos CEPS. (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

§ 2º Os representantes dos trabalhadores em atividade e seus respectivos suplentes serão indicados, no caso dos CEPS, pelas federações ou centrais sindicais, e, no caso dos CMPS, pelos sindicatos ou, na ausência destes, pelas federações ou ainda, em último caso, pelas centrais sindicais ou confederações nacionais. (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

§ 3º Os representantes dos aposentados e seus respectivos suplentes serão indicados, no caso dos CEPS, pelas federações ou confederações, e, no caso dos CMPS, pelas associações ou, na ausência destes, pelas federações. (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

§ 4º Os representantes dos empregadores e seus respectivos suplentes serão indicados, no caso dos CEPS, pelas federações, e, no caso dos CMPS, pelos sindicatos, associações ou, na ausência destes, pelas federações. (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

Art. 8º Compete aos CEPS e ao CMPS, nos âmbitos estadual e municipal, respectivamente: (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

I - cumprir e fazer cumprir as deliberações do CNPS; (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

II - acompanhar e avaliar sistematicamente a gestão previdenciária; (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

III - propor ao CNPS planos e programas para a Previdência Social; (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

IV - acompanhar, apreciar e dar conhecimento ao CNPS, através de relatórios gerenciais por este definidos, a execução dos planos, programas e orçamentos; (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

V - acompanhar a aplicação da legislação pertinente à Previdência Social; (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

VI - elaborar seus regimentos internos. (Revogado pela Medida Provisória nº 2.216-13, de 31.8.01)

## TÍTULO II

### DO PLANO DE BENEFÍCIOS DA PREVIDÊNCIA SOCIAL

#### Capítulo Único

#### DOS REGIMES DE PREVIDÊNCIA SOCIAL

Art. 9º A Previdência Social compreende:

I - o Regime Geral de Previdência Social;

II - o Regime Facultativo Complementar de Previdência Social.

§ 1º O Regime Geral de Previdência Social—RGPS garante a cobertura de todas as situações expressas no art. 1º desta Lei, exceto a de desemprego involuntário, objeto de lei específica.

§ 2º O Regime Facultativo Complementar de Previdência Social será objeto de lei específica.

## TÍTULO III

## DO REGIME GERAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL

## Capítulo I

## DOS BENEFICIÁRIOS

Art. 10. Os beneficiários do Regime Geral de Previdência Social classificam-se como segurados e dependentes, nos termos das Seções I e II deste capítulo.

## Seção I

## Dos Segurados

Art. 11. São segurados obrigatórios da Previdência Social as seguintes pessoas físicas:

I - como empregado:

- a) aquele que presta serviço de natureza urbana ou rural à empresa, em caráter não eventual, sob sua subordinação e mediante remuneração, inclusive como diretor empregado;
- b) aquele que, contratado por empresa de trabalho temporário, definida em legislação específica, presta serviço para atender a necessidade transitória de substituição de pessoal regular e permanente ou a acréscimo extraordinário de serviços de outras empresas;
- c) o brasileiro ou o estrangeiro domiciliado e contratado no Brasil para trabalhar como empregado em sucursal ou agência de empresa nacional no exterior;
- d) aquele que presta serviço no Brasil a missão diplomática ou a repartição consular de carreira estrangeira e a órgãos a elas subordinados, ou a membros dessas missões e repartições, excluídos o não-brasileiro sem residência permanente no Brasil e o brasileiro amparado pela legislação previdenciária do país da respectiva missão diplomática ou repartição consular;
- e) o brasileiro civil que trabalha para a União, no exterior, em organismos oficiais brasileiros ou internacionais dos quais o Brasil seja membro efetivo, ainda que lá domiciliado e contratado, salvo se segurado na forma da legislação vigente do país do domicílio;
- f) o brasileiro ou estrangeiro domiciliado e contratado no Brasil para trabalhar como empregado em empresa domiciliada no exterior, cuja maioria do capital votante pertença a empresa brasileira de capital nacional;
- g) o servidor público ocupante de cargo em comissão, sem vínculo efetivo com a União, Autarquias, inclusive em regime especial, e Fundações Públicas Federais. (Alínea incluída pela Lei nº 8.647, de 13.4.93)
- h) o exercente de mandato eletivo federal, estadual ou municipal, desde que não vinculado a regime próprio de previdência social; (Alínea incluída pela Lei nº 9.506, de 30.10.97)
- i) o empregado de organismo oficial internacional ou estrangeiro em funcionamento no Brasil, salvo quando coberto por regime próprio de previdência social; (Alínea incluída pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

II - como empregado doméstico: aquele que presta serviço de natureza contínua a pessoa ou família, no âmbito residencial desta, em atividades sem fins lucrativos;

- i) o empregado de organismo oficial internacional ou estrangeiro em funcionamento no Brasil, salvo quando coberto por regime próprio de previdência social; (Alínea incluída pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

~~III - como empresário: o titular de firma individual urbana ou rural, o diretor não empregado, o membro de conselho de administração de sociedade anônima, o sócio solidário, o sócio de indústria e o sócio cotista que participe da gestão ou receba remuneração decorrente de seu trabalho em empresa urbana ou rural; (Inciso revogado pela Lei nº 9.876, de 26.11.1999)~~

~~IV - como trabalhador autônomo: (Inciso revogado pela Lei nº 9.876, de 26.11.1999)~~

- ~~a) quem presta serviço de natureza urbana ou rural, em caráter eventual, a uma ou mais empresas, sem relação de emprego;~~

~~b) a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não;~~

V - como contribuinte individual: (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

a) a pessoa física, proprietária ou não, que explora atividade agropecuária ou pesqueira, em caráter permanente ou temporário, diretamente ou por intermédio de prepostos e com auxílio de empregados, utilizados a qualquer título, ainda que de forma não contínua; (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

b) a pessoa física, proprietária ou não, que explora atividade de extração mineral - garimpo, em caráter permanente ou temporário, diretamente ou por intermédio de prepostos, com ou sem o auxílio de empregados, utilizados a qualquer título, ainda que de forma não contínua; (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

~~e) o ministro de confissão religiosa e o membro de instituto de vida consagrada, de congregação ou de ordem religiosa, quando mantidos pela entidade a que pertencem, salvo se filiados obrigatoriamente à Previdência Social em razão de outra atividade ou a outro regime previdenciário, militar ou civil, ainda que na condição de inativos; (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)~~

c) o ministro de confissão religiosa e o membro de instituto de vida consagrada, de congregação ou de ordem religiosa; (Redação dada pela Lei nº 10.403, de 8.1.2002)

~~d) o empregado de organismo oficial internacional ou estrangeiro em funcionamento no Brasil, salvo quando coberto por sistema próprio de previdência social; (Alínea realinhada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97) (Revogada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)~~

e) o brasileiro civil que trabalha no exterior para organismo oficial internacional do qual o Brasil é membro efetivo, ainda que lá domiciliado e contratado, salvo quando coberto por regime próprio de previdência social;" (NR) (Alínea realinhada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97 e Alterada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

f) o titular de firma individual urbana ou rural, o diretor não empregado e o membro de conselho de administração de sociedade anônima, o sócio solidário, o sócio de indústria, o sócio gerente e o sócio cotista que recebam remuneração decorrente de seu trabalho em empresa urbana ou rural, e o associado eleito para cargo de direção em cooperativa, associação ou entidade de qualquer natureza ou finalidade, bem como o síndico ou administrador eleito para exercer atividade de direção condominial, desde que recebam remuneração; (Alínea Incluída pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

g) quem presta serviço de natureza urbana ou rural, em caráter eventual, a uma ou mais empresas, sem relação de emprego; (Alínea Incluída pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

h) a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não;" (Alínea Incluída pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

VI - como trabalhador avulso: quem presta, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, serviço de natureza urbana ou rural definidos no Regulamento;

VII - como segurado especial: o produtor, o parceiro, o meeiro e o arrendatário rurais, o garimpeiro, o pescador artesanal e o assemelhado, que exerçam suas atividades, individualmente ou em regime de economia familiar, ainda que com o auxílio eventual de terceiros, bem como seus respectivos cônjuges ou companheiros e filhos maiores de 14 (quatorze) anos ou a eles equiparados, desde que trabalhem, comprovadamente, com o grupo familiar respectivo. (O garimpeiro está excluído por força da Lei nº 8.398, de 7.1.92, que alterou a redação do inciso VII do art. 12 da Lei nº 8.212 de 24.7.91).

§ 1º Entende-se como regime de economia familiar a atividade em que o trabalho dos membros da família é indispensável à própria subsistência e é exercido em condições de mútua dependência e colaboração, sem a utilização de empregados.

§ 2º Todo aquele que exercer, concomitantemente, mais de uma atividade remunerada sujeita ao Regime Geral de Previdência Social é obrigatoriamente filiado em relação a cada uma delas.

§ 3º O aposentado pelo Regime Geral de Previdência Social–RGPS que estiver exercendo ou que voltar a exercer atividade abrangida por este Regime é segurado obrigatório em relação a essa atividade, ficando sujeito às contribuições de que trata a Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, para fins de custeio da Seguridade Social. (Parágrafo incluída pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 4º—O dirigente sindical mantém, durante o exercício do mandato eletivo, o mesmo enquadramento no Regime Geral de Previdência Social-RGPS de antes da investidura. (Parágrafo incluída pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 5º Aplica-se o disposto na alínea g do inciso I do caput ao ocupante de cargo de Ministro de Estado, de Secretário Estadual, Distrital ou Municipal, sem vínculo efetivo com a União, Estados, Distrito Federal e Municípios, suas autarquias, ainda que em regime especial, e fundações. (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Art. 12. O servidor civil ocupante de cargo efetivo ou o militar da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, bem como o das respectivas autarquias e fundações, são excluídos do Regime Geral de Previdência Social consubstanciado nesta Lei, desde que amparados por regime próprio de previdência social. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

§ 1º\_Caso o servidor ou o militar venham a exercer, concomitantemente, uma ou mais atividades abrangidas pelo Regime Geral de Previdência Social, tornar-se-ão segurados obrigatórios em relação a essas atividades." (NR) (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

§ 2º\_Caso o servidor ou o militar, amparados por regime próprio de previdência social, sejam requisitados para outro órgão ou entidade cujo regime previdenciário não permita a filiação, nessa condição, permanecerão vinculados ao regime de origem, obedecidas as regras que cada ente estabeleça acerca de sua contribuição. (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Art. 13. É segurado facultativo o maior de 14 (quatorze) anos que se filiar ao Regime Geral de Previdência Social, mediante contribuição, desde que não incluído nas disposições do art. 11.

Art. 14. Consideram-se:

I - empresa - a firma individual ou sociedade que assume o risco de atividade econômica urbana ou rural, com fins lucrativos ou não, bem como os órgãos e entidades da administração pública direta, indireta ou fundacional;

II - empregador doméstico - a pessoa ou família que admite a seu serviço, sem finalidade lucrativa, empregado doméstico.

Parágrafo único. Equipara-se a empresa, para os efeitos desta Lei, o contribuinte individual em relação a segurado que lhe presta serviço, bem como a cooperativa, a associação ou entidade de qualquer natureza ou finalidade, a missão diplomática e a repartição consular de carreira estrangeiras. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Art. 15. Mantém a qualidade de segurado, independentemente de contribuições:

I - sem limite de prazo, quem está em gozo de benefício;

II - até 12 (doze) meses após a cessação das contribuições, o segurado que deixar de exercer atividade remunerada abrangida pela Previdência Social ou estiver suspenso ou licenciado sem remuneração;

III - até 12 (doze) meses após cessar a segregação, o segurado acometido de doença de segregação compulsória;

IV - até 12 (doze) meses após o livramento, o segurado retido ou recluso;

V - até 3 (três) meses após o licenciamento, o segurado incorporado às Forças Armadas para prestar serviço militar;

VI - até 6 (seis) meses após a cessação das contribuições, o segurado facultativo.

§ 1º O prazo do inciso II será prorrogado para até 24 (vinte e quatro) meses se o segurado já tiver pago mais de 120 (cento e vinte) contribuições mensais sem interrupção que acarrete a perda da qualidade de segurado.

§ 2º Os prazos do inciso II ou do § 1º serão acrescidos de 12 (doze) meses para o segurado desempregado, desde que comprovada essa situação pelo registro no órgão próprio do Ministério do Trabalho e da Previdência Social.

§ 3º Durante os prazos deste artigo, o segurado conserva todos os seus direitos perante a Previdência Social.

§ 4º A perda da qualidade de segurado ocorrerá no dia seguinte ao do término do prazo fixado no Plano de Custeio da Seguridade Social para recolhimento da contribuição referente ao mês imediatamente posterior ao do final dos prazos fixados neste artigo e seus parágrafos.

## Seção II

### Dos Dependentes

Art. 16. São beneficiários do Regime Geral de Previdência Social, na condição de dependentes do segurado:

I - o cônjuge, a companheira, o companheiro e o filho não emancipado, de qualquer condição, menor de 21 (vinte e um) anos ou inválido; (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

II - os pais;

III - o irmão não emancipado, de qualquer condição, menor de 21 (vinte e um) anos ou inválido; (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

IV - (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 1º A existência de dependente de qualquer das classes deste artigo exclui do direito às prestações os das classes seguintes.

§ 2º .O enteado e o menor tutelado equiparam-se a filho mediante declaração do segurado e desde que comprovada a dependência econômica na forma estabelecida no Regulamento. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 3º Considera-se companheira ou companheiro a pessoa que, sem ser casada, mantém união estável com o segurado ou com a segurada, de acordo com o § 3º do art. 226 da Constituição Federal.

§ 4º A dependência econômica das pessoas indicadas no inciso I é presumida e a das demais deve ser comprovada.

## Seção III

### Das Inscrições

Art. 17. O Regulamento disciplinará a forma de inscrição do segurado e dos dependentes.

~~§ 1º Incumbe ao segurado a inscrição de seus dependentes, que poderão promovê-la se ele falecer sem tê-la efetivado.~~

§ 1º Incumbe ao dependente promover a sua inscrição quando do requerimento do benefício a que estiver habilitado. (Redação dada pela Lei nº 10.403, de 8.1.2002)

§ 2º O cancelamento da inscrição do cônjuge se processa em face de separação judicial ou divórcio sem direito a alimentos, certidão de anulação de casamento, certidão de óbito ou sentença judicial, transitada em julgado.

§ 3º A Previdência Social poderá emitir identificação específica, para os segurados referidos nos incisos III, IV, V, VI e VII do art. 11 e no art. 13 desta Lei, para produzir efeitos exclusivamente perante ela, inclusive com a finalidade de provar a filiação.

## Capítulo II

### DAS PRESTAÇÕES EM GERAL

## Seção I

## Das Espécies de Prestações

Art. 18. O Regime Geral de Previdência Social compreende as seguintes prestações, devidas inclusive em razão de eventos decorrentes de acidente do trabalho, expressas em benefícios e serviços:

I - quanto ao segurado:

- a) aposentadoria por invalidez;
- b) aposentadoria por idade;
- c) aposentadoria por tempo de serviço;
- d) aposentadoria especial;
- e) auxílio-doença;
- f) salário-família;
- g) salário-maternidade;
- h) auxílio-acidente;
- i) (Revogada pela Lei nº 8.870, de 15.4.94)

II - quanto ao dependente:

- a) pensão por morte;
- b) auxílio-reclusão;

III - quanto ao segurado e dependente:

- a) (Revogada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)
- b) serviço social;
- c) reabilitação profissional.

§ 1º Somente poderão beneficiar-se do auxílio-acidente os segurados incluídos nos incisos I, VI e VII do art. 11 desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 2º—O aposentado pelo Regime Geral de Previdência Social—RGPS que permanecer em atividade sujeita a este Regime, ou a ele retornar, não fará jus a prestação alguma da Previdência Social em decorrência do exercício dessa atividade, exceto ao salário-família e à reabilitação profissional, quando empregado. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 19. Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

§ 1º A empresa é responsável pela adoção e uso das medidas coletivas e individuais de proteção e segurança da saúde do trabalhador.

§ 2º Constitui contravenção penal, punível com multa, deixar a empresa de cumprir as normas de segurança e higiene do trabalho.

§ 3º É dever da empresa prestar informações pormenorizadas sobre os riscos da operação a executar e do produto a manipular.

§ 4º O Ministério do Trabalho e da Previdência Social fiscalizará e os sindicatos e entidades representativas de classe acompanharão o fiel cumprimento do disposto nos parágrafos anteriores, conforme dispuser o Regulamento.

Art. 20. Consideram-se acidente do trabalho, nos termos do artigo anterior, as seguintes entidades mórbitas:

I - doença profissional, assim entendida a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante da respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social;

II - doença do trabalho, assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso I.

§ 1º Não são consideradas como doença do trabalho:

- a) a doença degenerativa;
- b) a inerente a grupo etário;
- c) a que não produza incapacidade laborativa;
- d) a doença endêmica adquirida por segurado habitante de região em que ela se desenvolva, salvo comprovação de que é resultante de exposição ou contato direto determinado pela natureza do trabalho.

§ 2º Em caso excepcional, constatando-se que a doença não incluída na relação prevista nos incisos I e II deste artigo resultou das condições especiais em que o trabalho é executado e com ele se relaciona diretamente, a Previdência Social deve considerá-la acidente do trabalho.

Art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei:

I - o acidente ligado ao trabalho que, embora não tenha sido a causa única, haja contribuído diretamente para a morte do segurado, para redução ou perda da sua capacidade para o trabalho, ou produzido lesão que exija atenção médica para a sua recuperação;

II - o acidente sofrido pelo segurado no local e no horário do trabalho, em consequência de:

- a) ato de agressão, sabotagem ou terrorismo praticado por terceiro ou companheiro de trabalho;
- b) ofensa física intencional, inclusive de terceiro, por motivo de disputa relacionada ao trabalho;
- c) ato de imprudência, de negligência ou de imperícia de terceiro ou de companheiro de trabalho;
- d) ato de pessoa privada do uso da razão;
- e) desabamento, inundação, incêndio e outros casos fortuitos ou decorrentes de força maior;

III - a doença proveniente de contaminação acidental do empregado no exercício de sua atividade;

IV - o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho:

- a) na execução de ordem ou na realização de serviço sob a autoridade da empresa;
- b) na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe evitar prejuízo ou proporcionar proveito;
- c) em viagem a serviço da empresa, inclusive para estudo quando financiada por esta dentro de seus planos para melhor capacitação da mão-de-obra, independentemente do meio de locomoção utilizado, inclusive veículo de propriedade do segurado;
- d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.

§ 1º Nos períodos destinados a refeição ou descanso, ou por ocasião da satisfação de outras necessidades fisiológicas, no local do trabalho ou durante este, o empregado é considerado no exercício do trabalho.

§ 2º Não é considerada agravação ou complicação de acidente do trabalho a lesão que, resultante de acidente de outra origem, se associe ou se superponha às consequências do anterior.

Art. 22. A empresa deverá comunicar o acidente do trabalho à Previdência Social até o 1º (primeiro) dia útil seguinte ao da ocorrência e, em caso de morte, de imediato, à autoridade

competente, sob pena de multa variável entre o limite mínimo e o limite máximo do salário-de-contribuição, sucessivamente aumentada nas reincidências, aplicada e cobrada pela Previdência Social.

§ 1º Da comunicação a que se refere este artigo receberão cópia fiel o acidentado ou seus dependentes, bem como o sindicato a que corresponda a sua categoria.

§ 2º Na falta de comunicação por parte da empresa, podem formalizá-la o próprio acidentado, seus dependentes, a entidade sindical competente, o médico que o assistiu ou qualquer autoridade pública, não prevalecendo nestes casos o prazo previsto neste artigo.

§ 3º A comunicação a que se refere o § 2º não exime a empresa de responsabilidade pela falta do cumprimento do disposto neste artigo.

§ 4º Os sindicatos e entidades representativas de classe poderão acompanhar a cobrança, pela Previdência Social, das multas previstas neste artigo.

Art. 23. Considera-se como dia do acidente, no caso de doença profissional ou do trabalho, a data do início da incapacidade laborativa para o exercício da atividade habitual, ou o dia da segregação compulsória, ou o dia em que for realizado o diagnóstico, valendo para este efeito o que ocorrer primeiro.

## Seção II

### Dos Períodos de Carência

Art. 24. Período de carência é o número mínimo de contribuições mensais indispensáveis para que o beneficiário faça jus ao benefício, consideradas a partir do transcurso do primeiro dia dos meses de suas competências.

Parágrafo único. Havendo perda da qualidade de segurado, as contribuições anteriores a essa data só serão computadas para efeito de carência depois que o segurado contar, a partir da nova filiação à Previdência Social, com, no mínimo, 1/3 (um terço) do número de contribuições exigidas para o cumprimento da carência definida para o benefício a ser requerido.

Art. 25. A concessão das prestações pecuniárias do Regime Geral de Previdência Social depende dos seguintes períodos de carência, ressalvado o disposto no art. 26:

I - auxílio-doença e aposentadoria por invalidez: 12 (doze) contribuições mensais;

II - aposentadoria por idade, aposentadoria por tempo de serviço e aposentadoria especial: 180 contribuições mensais. (Redação dada pela Lei nº 8.870, de 15.4.94)

III - salário-maternidade para as seguradas de que tratam os incisos V e VII do art. 11 e o art. 13: dez contribuições mensais, respeitado o disposto no parágrafo único do art. 39 desta Lei. (Inciso Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Parágrafo único. Em caso de parto antecipado, o período de carência a que se refere o inciso III será reduzido em número de contribuições equivalente ao número de meses em que o parto foi antecipado." (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Art. 26. Independe de carência a concessão das seguintes prestações:

I - pensão por morte, auxílio-reclusão, salário-família e auxílio-acidente; (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

II - auxílio-doença e aposentadoria por invalidez nos casos de acidente de qualquer natureza ou causa e de doença profissional ou do trabalho, bem como nos casos de segurado que, após filiar-se ao Regime Geral de Previdência Social, for acometido de alguma das doenças e afecções especificadas em lista elaborada pelos Ministérios da Saúde e do Trabalho e da Previdência Social a cada três anos, de acordo com os critérios de estigma, deformação, mutilação, deficiência, ou outro fator que lhe confira especificidade e gravidade que mereçam tratamento particularizado;

III - os benefícios concedidos na forma do inciso I do art. 39, aos segurados especiais referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei;

IV

-

serviço

social;



V - reabilitação profissional.

VI – salário-maternidade para as seguradas empregada, trabalhadora avulsa e empregada doméstica. (Inciso Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Art. 27. Para cômputo do período de carência, serão consideradas as contribuições:

I - referentes ao período a partir da data da filiação ao Regime Geral de Previdência Social, no caso dos segurados empregados e trabalhadores avulsos referidos nos incisos I e VI do art. 11;

II - realizadas a contar da data do efetivo pagamento da primeira contribuição sem atraso, não sendo consideradas para este fim as contribuições recolhidas com atraso referentes a competências anteriores, no caso dos segurados empregado doméstico, contribuinte individual, especial e facultativo, referidos, respectivamente, nos incisos II, V e VII do art. 11 e no art. 13. (Redação Dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

### Seção III

#### Do Cálculo do Valor dos Benefícios

##### Subseção I

##### Do Salário-de- Benefício

Art. 28. O valor do benefício de prestação continuada, inclusive o regido por norma especial e o decorrente de acidente do trabalho, exceto o salário-família e o salário-maternidade, será calculado com base no salário-de-benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 1º (Revogado pela Lei nº. 9.032, de 28.4.95)

§ 2º (Revogado pela Lei nº. 9.032, de 28.4.95)

§ 3º (Revogado pela Lei nº. 9.032, de 28.4.95)

§ 4º (Revogado pela Lei nº. 9.032, de 28.4.95)

Art. 29. O salário-de-benefício consiste na média aritmética simples de todos os últimos salários-de-contribuição dos meses imediatamente anteriores ao do afastamento da atividade ou da data da entrada do requerimento, até o máximo de 36 (trinta e seis), apurados em período não superior a 48 (quarenta e oito) meses.

I - para os benefícios de que tratam as alíneas b e c do inciso I do art. 18, na média aritmética simples dos maiores salários-de-contribuição correspondentes a oitenta por cento de todo o período contributivo, multiplicada pelo fator previdenciário; (Inciso Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

II - para os benefícios de que tratam as alíneas a, d, e e h do inciso I do art. 18, na média aritmética simples dos maiores salários-de-contribuição correspondentes a oitenta por cento de todo o período contributivo." (Inciso Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

~~§ 1º No caso de aposentadoria por tempo de serviço, especial ou por idade, contando o segurado com menos de 24 (vinte e quatro) contribuições no período máximo citado, o salário de benefício corresponderá a 1/24 (um vinte e quatro avos) da soma dos salários-de-contribuição apurados. (Parágrafo revogado pela Lei nº 9.876, de 26.11.1999)~~

§ 2º O valor do salário-de-benefício não será inferior ao de um salário mínimo, nem superior ao do limite máximo do salário-de-contribuição na data de início do benefício.

§ 3º Serão considerados para cálculo do salário-de-benefício os ganhos habituais do segurado empregado, a qualquer título, sob forma de moeda corrente ou de utilidades, sobre os quais tenha incidido contribuições previdenciárias, exceto o décimo-terceiro salário (gratificação natalina). (Redação dada pela Lei nº 8.870, de 15.4.94)

§ 4º Não será considerado, para o cálculo do salário-de-benefício, o aumento dos salários-de-contribuição que exceder o limite legal, inclusive o voluntariamente concedido nos 36 (trinta e seis) meses imediatamente anteriores ao início do benefício, salvo se homologado pela Justiça do Trabalho, resultante de promoção regulada por normas gerais da empresa, admitida  
pela

legislação do trabalho, de sentença normativa ou de reajustamento salarial obtido pela categoria respectiva.

§ 5º Se, no período básico de cálculo, o segurado tiver recebido benefícios por incapacidade, sua duração será contada, considerando-se como salário-de-contribuição, no período, o salário-de-benefício que serviu de base para o cálculo da renda mensal, reajustado nas mesmas épocas e bases dos benefícios em geral, não podendo ser inferior ao valor de 1 (um) salário mínimo.

§ 6º No caso de segurado especial, o salário-de-benefício, que não será inferior ao salário mínimo, consiste: (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

I - para os benefícios de que tratam as alíneas b e c do inciso I do art. 18, em um treze avos da média aritmética simples dos maiores valores sobre os quais incidiu a sua contribuição anual, correspondentes a oitenta por cento de todo o período contributivo, multiplicada pelo fator previdenciário;

II - para os benefícios de que tratam as alíneas a, d, e e h do inciso I do art. 18, em um treze avos da média aritmética simples dos maiores valores sobre os quais incidiu a sua contribuição anual, correspondentes a oitenta por cento de todo o período contributivo.

§ 7º O fator previdenciário será calculado considerando-se a idade, a expectativa de sobrevida e o tempo de contribuição do segurado ao se aposentar, segundo a fórmula constante do Anexo desta Lei. (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

§ 8º Para efeito do disposto no § 7º, a expectativa de sobrevida do segurado na idade da aposentadoria será obtida a partir da tábua completa de mortalidade construída pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, considerando-se a média nacional única para ambos os sexos. (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

§ 9º Para efeito da aplicação do fator previdenciário, ao tempo de contribuição do segurado serão adicionados: (Parágrafo Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

I - cinco anos, quando se tratar de mulher;

II - cinco anos, quando se tratar de professor que comprove exclusivamente tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio;

III - dez anos, quando se tratar de professora que comprove exclusivamente tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio.

Art. 29-A. O INSS utilizará, para fins de cálculo do salário-de-benefício, as informações constantes no Cadastro Nacional de Informações Sociais - CNIS sobre as remunerações dos segurados. (Artigo incluído pela Lei nº 10.403, de 8.1.2002)

§ 1º O INSS terá até 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da solicitação do pedido, para fornecer ao segurado as informações previstas no caput deste artigo. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.403, de 8.1.2002)

§ 2º O segurado poderá, a qualquer momento, solicitar a retificação das informações constantes no CNIS, com a apresentação de documentos comprobatórios sobre o período divergente. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.403, de 8.1.2002)

Art. 30. (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 31. O valor mensal do auxílio-acidente integra o salário-de-contribuição, para fins de cálculo do salário-de-benefício de qualquer aposentadoria, observado, no que couber, o disposto no art. 29 e no art. 86, § 5º. (Artigo restabelecido, com nova redação, pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 32. O salário-de-benefício do segurado que contribuir em razão de atividades concomitantes será calculado com base na soma dos salários-de-contribuição das atividades exercidas na data do requerimento ou do óbito, ou no período básico de cálculo, observado o disposto no art. 29 e as normas seguintes:

I - quando o segurado satisfizer, em relação a cada atividade, as condições do benefício requerido, o salário-de-benefício será calculado com base na soma dos respectivos salários-de-contribuição;

II - quando não se verificar a hipótese do inciso anterior, o salário-de-benefício corresponde à soma das seguintes parcelas:

a) o salário-de-benefício calculado com base nos salários-de-contribuição das atividades em relação às quais são atendidas as condições do benefício requerido;

b) um percentual da média do salário-de-contribuição de cada uma das demais atividades, equivalente à relação entre o número de meses completo de contribuição e os do período de carência do benefício requerido;

III - quando se tratar de benefício por tempo de serviço, o percentual da alínea "b" do inciso II será o resultante da relação entre os anos completos de atividade e o número de anos de serviço considerado para a concessão do benefício.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica ao segurado que, em obediência ao limite máximo do salário-de-contribuição, contribuiu apenas por uma das atividades concomitantes.

§ 2º Não se aplica o disposto neste artigo ao segurado que tenha sofrido redução do salário-de-contribuição das atividades concomitantes em respeito ao limite máximo desse salário.

#### Subseção II

##### Da Renda Mensal do Benefício

Art. 33. A renda mensal do benefício de prestação continuada que substituir o salário-de-contribuição ou o rendimento do trabalho do segurado não terá valor inferior ao do salário-mínimo, nem superior ao do limite máximo do salário-de-contribuição, ressalvado o disposto no art. 45 desta Lei.

Art. 34. No cálculo do valor da renda mensal do benefício, inclusive o decorrente de acidente do trabalho, serão computados: (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

I - para o segurado empregado e trabalhador avulso, os salários-de-contribuição referentes aos meses de contribuições devidas, ainda que não recolhidas pela empresa, sem prejuízo da respectiva cobrança e da aplicação das penalidades cabíveis; (Inciso incluído pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

II - para o segurado empregado, o trabalhador avulso e o segurado especial, o valor mensal do auxílio-acidente, considerado como salário-de-contribuição para fins de concessão de qualquer aposentadoria, nos termos do art. 31; (Inciso incluída pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

III - para os demais segurados, os salários-de-contribuição referentes aos meses de contribuições efetivamente recolhidas. (Inciso renumerado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 35. Ao segurado empregado e ao trabalhador avulso que tenham cumprido todas as condições para a concessão do benefício pleiteado mas não possam comprovar o valor dos seus salários-de-contribuição no período básico de cálculo, será concedido o benefício de valor mínimo, devendo esta renda ser recalculada, quando da apresentação de prova dos salários-de-contribuição.

Art. 36. Para o segurado empregado doméstico que, tendo satisfeito as condições exigidas para a concessão do benefício requerido, não comprovar o efetivo recolhimento das contribuições devidas, será concedido o benefício de valor mínimo, devendo sua renda ser recalculada quando da apresentação da prova do recolhimento das contribuições.

Art. 37. A renda mensal inicial, recalculada de acordo com o disposto nos arts. 35 e 36, deve ser reajustada como a dos benefícios correspondentes com igual data de início e substituirá, a partir da data do requerimento de revisão do valor do benefício, a renda mensal que prevalecia até então.

Art. 38. Sem prejuízo do disposto nos arts. 35 e 36, cabe à Previdência Social manter cadastro dos segurados com todos os informes necessários para o cálculo da renda mensal dos benefícios.

Art. 39. Para os segurados especiais, referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, fica garantida a concessão:

I - de aposentadoria por idade ou por invalidez, de auxílio-doença, de auxílio-reclusão ou de pensão, no valor de 1 (um) salário mínimo, desde que comprove o exercício de atividade

rural, ainda que de forma descontínua, no período, imediatamente anterior ao requerimento do benefício, igual ao número de meses correspondentes à carência do benefício requerido; ou

II - dos benefícios especificados nesta Lei, observados os critérios e a forma de cálculo estabelecidos, desde que contribuam facultativamente para a Previdência Social, na forma estipulada no Plano de Custeio da Seguridade Social.

Parágrafo único. Para a segurada especial fica garantida a concessão do salário-maternidade no valor de 1 (um) salário mínimo, desde que comprove o exercício de atividade rural, ainda que de forma descontínua, nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores ao do início do benefício. (Parágrafo incluída pela Lei nº 8.861, de 25.3.94)

Art. 40. É devido abono anual ao segurado e ao dependente da Previdência Social que, durante o ano, recebeu auxílio-doença, auxílio-acidente ou aposentadoria, pensão por morte ou auxílio-reclusão.

Parágrafo único. O abono anual será calculado, no que couber, da mesma forma que a Gratificação de Natal dos trabalhadores, tendo por base o valor da renda mensal do benefício do mês de dezembro de cada ano.

#### Seção IV

##### Do Reajustamento do Valor dos Benefícios

Art. 41. Os valores dos benefícios em manutenção serão reajustados, a partir de 1<sup>o</sup> de junho de 2001, pro rata, de acordo com suas respectivas datas de início ou do seu último reajustamento, com base em percentual definido em regulamento, observados os seguintes critérios: (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

I - preservação do valor real do benefício; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

II - (Revogado pela Lei nº 8.542, de 23.12.92)

III - atualização anual; (Alínea incluída pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

IV - variação de preços de produtos necessários e relevantes para a aferição da manutenção do valor de compra dos benefícios. (Alínea incluída pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

§ 1º O disposto no inciso II poderá ser alterado por ocasião da revisão da política salarial. (Tacitamente revogado em função da exclusão do inciso II deste artigo, pela Lei nº 8.542, de 23.12.92)

§ 2º Na hipótese de se constatar perda de poder aquisitivo com a aplicação do disposto neste artigo, o Conselho Nacional de Seguridade Social-CNSS poderá propor um reajuste extraordinário para recompor esse valor, sendo feita igual recomposição das faixas e limites fixados para os salários-de-contribuição.

§ 3º Nenhum benefício reajustado poderá exceder o limite máximo do salário-de-benefício na data do reajustamento, respeitados os direitos adquiridos.

§ 4º Os benefícios devem ser pagos do primeiro ao décimo dia útil do mês seguinte ao de sua competência, observada a distribuição proporcional do número de beneficiários por dia de pagamento. (Redação dada pela Lei nº 8.444, de 20.7.92)

§ 5º Em caso de comprovada inviabilidade operacional e financeira do Instituto Nacional do Seguro Social, o Conselho Nacional de Previdência Social poderá autorizar, em caráter excepcional, que o pagamento dos benefícios de prestação continuada concedidos a partir de 1º de agosto de 1992 seja efetuado do décimo primeiro ao décimo segundo dia útil do mês seguinte ao de sua competência, retornando-se à regra geral, disposta no § 4º deste artigo, tão logo superadas as dificuldades. (Parágrafo incluída pela Lei nº 8.444, de 20.7.92)

§ 6º O primeiro pagamento de renda mensal do benefício será efetuado até 45 (quarenta e cinco) dias após a data da apresentação, pelo segurado, da documentação necessária a sua concessão. **(Parágrafo renumerado pela Lei nº 8.444, de 20.7.92)**

§ 7º **(Revogado pela Lei nº 8.880, de 27.5.94)**

§ 8º Para os benefícios que tenham sofrido majoração devido à elevação do salário mínimo, o referido aumento deverá ser descontado quando da aplicação do disposto no caput, de acordo com normas a serem baixadas pelo Ministério da Previdência e Assistência Social. **(Parágrafo incluído pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)**

§ 9º Quando da apuração para fixação do percentual do reajuste do benefício, poderão ser utilizados índices que representem a variação de que trata o inciso IV deste artigo, divulgados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou de instituição congênere de reconhecida notoriedade, na forma do regulamento. **(Parágrafo incluído pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)**

## Seção V

### Dos Benefícios

#### Subseção I

#### Da Aposentadoria por Invalidez

Art. 42. A aposentadoria por invalidez, uma vez cumprida, quando for o caso, a carência exigida, será devida ao segurado que, estando ou não em gozo de auxílio-doença, for considerado incapaz e insusceptível de reabilitação para o exercício de atividade que lhe garanta a subsistência, e ser-lhe-á paga enquanto permanecer nesta condição.

§ 1º A concessão de aposentadoria por invalidez dependerá da verificação da condição de incapacidade mediante exame médico-pericial a cargo da Previdência Social, podendo o segurado, às suas expensas, fazer-se acompanhar de médico de sua confiança.

§ 2º A doença ou lesão de que o segurado já era portador ao filiar-se ao Regime Geral de Previdência Social não lhe conferirá direito à aposentadoria por invalidez, salvo quando a incapacidade sobrevier por motivo de progressão ou agravamento dessa doença ou lesão.

Art. 43. A aposentadoria por invalidez será devida a partir do dia imediato ao da cessação do auxílio-doença, ressalvado o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo.

§ 1º Concluindo a perícia médica inicial pela existência de incapacidade total e definitiva para o trabalho, a aposentadoria por invalidez será devida: **(Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)**

a) ao segurado empregado, a contar do décimo sexto dia do afastamento da atividade ou a partir da entrada do requerimento, se entre o afastamento e a entrada do requerimento decorrerem mais de trinta dias; **(Redação Dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)**

b) ao segurado empregado doméstico, trabalhador avulso, contribuinte individual, especial e facultativo, a contar da data do início da incapacidade ou da data da entrada do requerimento, se entre essas datas decorrerem mais de trinta dias. **(Redação Dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)**

§ 2º Durante os primeiros quinze dias de afastamento da atividade por motivo de invalidez, caberá à empresa pagar ao segurado empregado o salário. **(Redação Dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)**

§ 3º **(Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)**

Art. 44. A aposentadoria por invalidez, inclusive a decorrente de acidente do trabalho, consistirá numa renda mensal correspondente a 100% (cem por cento) do salário-de-benefício, observado o disposto na Seção III, especialmente no art. 33 desta Lei. **(Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)**

§ 1º (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 2º Quando o acidentado do trabalho estiver em gozo de auxílio-doença, o valor da aposentadoria por invalidez será igual ao do auxílio-doença se este, por força de reajustamento, for superior ao previsto neste artigo.

Art. 45. O valor da aposentadoria por invalidez do segurado que necessitar da assistência permanente de outra pessoa será acrescido de 25% (vinte e cinco por cento).

Parágrafo único. O acréscimo de que trata este artigo:

- a) será devido ainda que o valor da aposentadoria atinja o limite máximo legal;
- b) será recalculado quando o benefício que lhe deu origem for reajustado;
- c) cessará com a morte do aposentado, não sendo incorporável ao valor da pensão.

Art. 46. O aposentado por invalidez que retornar voluntariamente à atividade terá sua aposentadoria automaticamente cancelada, a partir da data do retorno.

Art. 47. Verificada a recuperação da capacidade de trabalho do aposentado por invalidez, será observado o seguinte procedimento:

I - quando a recuperação ocorrer dentro de 5 (cinco) anos, contados da data do início da aposentadoria por invalidez ou do auxílio-doença que a antecedeu sem interrupção, o benefício cessará:

a) de imediato, para o segurado empregado que tiver direito a retornar à função que desempenhava na empresa quando se aposentou, na forma da legislação trabalhista, valendo como documento, para tal fim, o certificado de capacidade fornecido pela Previdência Social; ou

b) após tantos meses quantos forem os anos de duração do auxílio-doença ou da aposentadoria por invalidez, para os demais segurados;

II - quando a recuperação for parcial, ou ocorrer após o período do inciso I, ou ainda quando o segurado for declarado apto para o exercício de trabalho diverso do qual habitualmente exercia, a aposentadoria será mantida, sem prejuízo da volta à atividade:

a) no seu valor integral, durante 6 (seis) meses contados da data em que for verificada a recuperação da capacidade;

b) com redução de 50% (cinquenta por cento), no período seguinte de 6 (seis) meses;

c) com redução de 75% (setenta e cinco por cento), também por igual período de 6 (seis) meses, ao término do qual cessará definitivamente.

#### Subseção II

##### Da Aposentadoria por Idade

Art. 48. A aposentadoria por idade será devida ao segurado que, cumprida a carência exigida nesta Lei, completar 65 (sessenta e cinco) anos de idade, se homem, e 60 (sessenta), se mulher. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 1º Os limites fixados no caput são reduzidos para sessenta e cinquenta e cinco anos no caso de trabalhadores rurais, respectivamente homens e mulheres, referidos na alínea a do inciso I, na alínea g do inciso V e nos incisos VI e VII do art. 11. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.032, de 28.4.95 e alterado pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

§ 2º Para os efeitos do disposto no parágrafo anterior, o trabalhador rural deve comprovar o efetivo exercício de atividade rural, ainda que de forma descontínua, no período imediatamente anterior ao requerimento do benefício, por tempo igual ao número de meses de contribuição correspondente à carência do benefício pretendido. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 49. A aposentadoria por idade será devida:

I - ao segurado empregado, inclusive o doméstico, a partir:

a) da data do desligamento do emprego, quando requerida até essa data ou até 90 (noventa) dias depois dela; ou

b) da data do requerimento, quando não houver desligamento do emprego ou quando for requerida após o prazo previsto na alínea "a";

II - para os demais segurados, da data da entrada do requerimento.

Art. 50. A aposentadoria por idade, observado o disposto na Seção III deste Capítulo, especialmente no art. 33, consistirá numa renda mensal de 70% (setenta por cento) do salário-de-benefício, mais 1% (um por cento) deste, por grupo de 12 (doze) contribuições, não podendo ultrapassar 100% (cem por cento) do salário-de-benefício.

Art. 51. A aposentadoria por idade pode ser requerida pela empresa, desde que o segurado empregado tenha cumprido o período de carência e completado 70 (setenta) anos de idade, se do sexo masculino, ou 65 (sessenta e cinco) anos, se do sexo feminino, sendo compulsória, caso em que será garantida ao empregado a indenização prevista na legislação trabalhista, considerada como data da rescisão do contrato de trabalho a imediatamente anterior à do início da aposentadoria.

### Subseção III

#### Da Aposentadoria por Tempo de Serviço

Art. 52. A aposentadoria por tempo de serviço será devida, cumprida a carência exigida nesta Lei, ao segurado que completar 25 (vinte e cinco) anos de serviço, se do sexo feminino, ou 30 (trinta) anos, se do sexo masculino.

Art. 53. A aposentadoria por tempo de serviço, observado o disposto na Seção III deste Capítulo, especialmente no art. 33, consistirá numa renda mensal de:

I - para a mulher: 70% (setenta por cento) do salário-de-benefício aos 25 (vinte e cinco) anos de serviço, mais 6% (seis por cento) deste, para cada novo ano completo de atividade, até o máximo de 100% (cem por cento) do salário-de-benefício aos 30 (trinta) anos de serviço;

II - para o homem: 70% (setenta por cento) do salário-de-benefício aos 30 (trinta) anos de serviço, mais 6% (seis por cento) deste, para cada novo ano completo de atividade, até o máximo de 100% (cem por cento) do salário-de-benefício aos 35 (trinta e cinco) anos de serviço.

Art. 54. A data do início da aposentadoria por tempo de serviço será fixada da mesma forma que a da aposentadoria por idade, conforme o disposto no art. 49.

Art. 55. O tempo de serviço será comprovado na forma estabelecida no Regulamento, compreendendo, além do correspondente às atividades de qualquer das categorias de segurados de que trata o art. 11 desta Lei, mesmo que anterior à perda da qualidade de segurado:

I - o tempo de serviço militar, inclusive o voluntário, e o previsto no § 1º do art. 143 da Constituição Federal, ainda que anterior à filiação ao Regime Geral de Previdência Social, desde que não tenha sido contado para inatividade remunerada nas Forças Armadas ou aposentadoria no serviço público;

II - o tempo intercalado em que esteve em gozo de auxílio-doença ou aposentadoria por invalidez;

III - o tempo de contribuição efetuada como segurado facultativo; (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

IV - o tempo de serviço referente ao exercício de mandato eletivo federal, estadual ou municipal, desde que não tenha sido contado para efeito de aposentadoria por outro regime de previdência social; (Redação dada pela Lei nº 9.506 de 30.10.97)

V - o tempo de contribuição efetuado por segurado depois de ter deixado de exercer atividade remunerada que o enquadrava no art. 11 desta Lei;

VI - o tempo de contribuição efetuado com base nos artigos 8º e 9º da Lei nº 8.162, de 8 de janeiro de 1991, pelo segurado definido no artigo 11, inciso I, alínea "g", desta Lei, sendo tais contribuições computadas para efeito de carência. (Inciso incluído pela Lei nº 8.647, de 13.4.93)

§ 1º A averbação de tempo de serviço durante o qual o exercício da atividade não determinava filiação obrigatória ao anterior Regime de Previdência Social Urbana só será admitida mediante o recolhimento das contribuições correspondentes, conforme dispuser o Regulamento, observado o disposto no § 2º.

§ 2º O tempo de serviço do segurado trabalhador rural, anterior à data de início de vigência desta Lei, será computado independentemente do recolhimento das contribuições a ele correspondentes, exceto para efeito de carência, conforme dispuser o Regulamento.

§ 3º A comprovação do tempo de serviço para os efeitos desta Lei, inclusive mediante justificação administrativa ou judicial, conforme o disposto no art. 108, só produzirá efeito quando baseada em início de prova material, não sendo admitida prova exclusivamente testemunhal, salvo na ocorrência de motivo de força maior ou caso fortuito, conforme disposto no Regulamento.

Art. 56. O professor, após 30 (trinta) anos, e a professora, após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício em funções de magistério poderão aposentar-se por tempo de serviço, com renda mensal correspondente a 100% (cem por cento) do salário-de-benefício, observado o disposto na Seção III deste Capítulo.

#### Subseção IV

##### Da Aposentadoria Especial

Art. 57. A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta Lei, ao segurado que tiver trabalhado sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme dispuser a lei. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.94)

§ 1º A aposentadoria especial, observado o disposto no art. 33 desta Lei, consistirá numa renda mensal equivalente a 100% (cem por cento) do salário-de-benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 2º A data de início do benefício será fixada da mesma forma que a da aposentadoria por idade, conforme o disposto no art. 49.

§ 3º A concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional do Seguro Social–INSS, do tempo de trabalho permanente, não ocasional nem intermitente, em condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante o período mínimo fixado. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 4º O segurado deverá comprovar, além do tempo de trabalho, exposição aos agentes nocivos químicos, físicos, biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física, pelo período equivalente ao exigido para a concessão do benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 5º O tempo de trabalho exercido sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão ao tempo de trabalho exercido em atividade comum, segundo critérios estabelecidos pelo Ministério da Previdência e Assistência Social, para efeito de concessão de qualquer benefício. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 6º O benefício previsto neste artigo será financiado com os recursos provenientes da contribuição de que trata o inciso II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, cujas alíquotas serão acrescidas de doze, nove ou seis pontos percentuais, conforme a atividade exercida pelo segurado a serviço da empresa permita a concessão de aposentadoria especial após quinze, vinte ou vinte e cinco anos de contribuição, respectivamente. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)



§ 7º O acréscimo de que trata o parágrafo anterior incide exclusivamente sobre a remuneração do segurado sujeito às condições especiais referidas no caput. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 8º Aplica-se o disposto no art. 46 ao segurado aposentado nos termos deste artigo que continuar no exercício de atividade ou operação que o sujeite aos agentes nocivos constantes da relação referida no art. 58 desta Lei. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

Art. 58. A relação dos agentes nocivos químicos, físicos e biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física considerados para fins de concessão da aposentadoria especial de que trata o artigo anterior será definida pelo Poder Executivo. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho nos termos da legislação trabalhista. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 2º Do laudo técnico referido no parágrafo anterior deverão constar informação sobre a existência de tecnologia de proteção coletiva ou individual que diminua a intensidade do agente agressivo a limites de tolerância e recomendação sobre a sua adoção pelo estabelecimento respectivo. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 3º A empresa que não mantiver laudo técnico atualizado com referência aos agentes nocivos existentes no ambiente de trabalho de seus trabalhadores ou que emitir documento de comprovação de efetiva exposição em desacordo com o respectivo laudo estará sujeita à penalidade prevista no art. 133 desta Lei. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 4º A empresa deverá elaborar e manter atualizado perfil profissiográfico abrangendo as atividades desenvolvidas pelo trabalhador e fornecer a este, quando da rescisão do contrato de trabalho, cópia autêntica desse documento. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

#### Subseção V

#### Do Auxílio-Doença

Art. 59. O auxílio-doença será devido ao segurado que, havendo cumprido, quando for o caso, o período de carência exigido nesta Lei, ficar incapacitado para o seu trabalho ou para a sua atividade habitual por mais de 15 (quinze) dias consecutivos.

Parágrafo único. Não será devido auxílio-doença ao segurado que se filiar ao Regime Geral de Previdência Social já portador da doença ou da lesão invocada como causa para o benefício, salvo quando a incapacidade sobrevier por motivo de progressão ou agravamento dessa doença ou lesão.

Art. 60. O auxílio-doença será devido ao segurado empregado a contar do décimo sexto dia do afastamento da atividade, e, no caso dos demais segurados, a contar da data do início da incapacidade e enquanto ele permanecer incapaz. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

§ 1º Quando requerido por segurado afastado da atividade por mais de 30 (trinta) dias, o auxílio-doença será devido a contar da data da entrada do requerimento.

§ 2º (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 3º Durante os primeiros quinze dias consecutivos ao do afastamento da atividade por motivo de doença, incumbirá à empresa pagar ao segurado empregado o seu salário integral. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

§ 4º A empresa que dispuser de serviço médico, próprio ou em convênio, terá a seu cargo o exame médico e o abono das faltas correspondentes ao período referido no § 3º, somente devendo encaminhar o segurado à perícia médica da Previdência Social quando a incapacidade ultrapassar 15 (quinze) dias.

Art. 61. O auxílio-doença, inclusive o decorrente de acidente do trabalho, consistirá numa renda mensal correspondente a 91% (noventa e um por cento) do salário-de-benefício, observado o disposto na Seção III, especialmente no art. 33 desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 62. O segurado em gozo de auxílio-doença, insusceptível de recuperação para sua atividade habitual, deverá submeter-se a processo de reabilitação profissional para o exercício de outra atividade. Não cessará o benefício até que seja dado como habilitado para o desempenho de nova atividade que lhe garanta a subsistência ou, quando considerado não-recuperável, for aposentado por invalidez.

Art. 63. O segurado empregado em gozo de auxílio-doença será considerado pela empresa como licenciado.

Parágrafo único. A empresa que garantir ao segurado licença remunerada ficará obrigada a pagar-lhe durante o período de auxílio-doença a eventual diferença entre o valor deste e a importância garantida pela licença.

Art. 64. (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

#### Subseção VI

#### Do Salário-Família

Art. 65. O salário-família será devido, mensalmente, ao segurado empregado, exceto ao doméstico, e ao segurado trabalhador avulso, na proporção do respectivo número de filhos ou equiparados nos termos do § 2º do art. 16 desta Lei, observado o disposto no art. 66.

Parágrafo único. O aposentado por invalidez ou por idade e os demais aposentados com 65 (sessenta e cinco) anos ou mais de idade, se do sexo masculino, ou 60 (sessenta) anos ou mais, se do feminino, terão direito ao salário-família, pago juntamente com a aposentadoria.

Art. 66. O valor da cota do salário-família por filho ou equiparado de qualquer condição, até 14 (quatorze) anos de idade ou inválido de qualquer idade é de:

I - Cr\$ 1.360,00 (um mil trezentos e sessenta cruzeiros) , para o segurado com remuneração mensal não superior a Cr\$ 51.000,00 (cinquenta e um mil cruzeiros); (\*)Nota: Valores atualizados pela Portaria MPAS nº 4.479, de 4.6.98 a partir de 1º.6.98, para respectivamente, R\$ 8,65 (oito reais e sessenta e cinco centavos) e R\$ 324, 45 (trezentos e vinte e quatro reais e quarenta e cinco centavos).

II - Cr\$ 170,00 (cento e setenta cruzeiros), para o segurado com remuneração mensal superior a Cr\$ 51.000,00 (cinquenta e um mil cruzeiros). (\*)Nota: Valores atualizados pela Portaria MPAS nº 4.479, de 4.6.98 a partir de 1º.6.98, para respectivamente, R\$ 1,07 (um real e sete centavos) e R\$ 324, 45 (trezentos e vinte e quatro reais e quarenta e cinco centavos).

Art. 67. O pagamento do salário-família é condicionado à apresentação da certidão de nascimento do filho ou da documentação relativa ao equiparado ou ao inválido, e à apresentação anual de atestado de vacinação obrigatória e de comprovação de frequência à escola do filho ou equiparado, nos termos do regulamento. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Art. 68. As cotas do salário-família serão pagas pela empresa, mensalmente, junto com o salário, efetivando-se a compensação quando do recolhimento das contribuições, conforme dispuser o Regulamento.

§ 1º A empresa conservará durante 10 (dez) anos os comprovantes dos pagamentos e as cópias das certidões correspondentes, para exame pela fiscalização da Previdência Social.

§ 2º Quando o pagamento do salário não for mensal, o salário-família será pago juntamente com o último pagamento relativo ao mês.

Art. 69. O salário-família devido ao trabalhador avulso poderá ser recebido pelo sindicato de classe respectivo, que se incumbirá de elaborar as folhas correspondentes e de distribuí-lo.

Art. 70. A cota do salário-família não será incorporada, para qualquer efeito, ao salário ou ao benefício.

#### Subseção VII

### Do Salário-Maternidade

Art. 71. O salário-maternidade é devido à segurada da Previdência Social, durante cento e vinte dias, com início no período entre vinte e oito dias antes do parto e a data de ocorrência deste, observadas as situações e condições previstas na legislação no que concerne à proteção à maternidade, sendo pago diretamente pela Previdência Social." (NR) (Redação dada pela Lei nº 8.861, de 25.3.94 e alterada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 72. O salário-maternidade para a segurada empregada ou trabalhadora avulsa consistirá numa renda mensal igual a sua remuneração integral. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

Parágrafo único. A empresa deverá conservar durante 10 (dez) anos os comprovantes dos pagamentos e os atestados correspondentes para exame pela fiscalização da Previdência Social.

Art. 73. Assegurado o valor de um salário mínimo, o salário-maternidade para as demais seguradas consistirá: (Redação dada pela Lei nº 8.861, de 25.3.94 e Alterada pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

I - em um valor correspondente ao do seu último salário-de-contribuição, para a segurada empregada doméstica; (Inciso Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

II - em um doze avos do valor sobre o qual incidiu sua última contribuição anual, para a segurada especial; (Inciso Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

III - em um doze avos da soma dos doze últimos salários-de-contribuição, apurados em um período não superior a quinze meses, para as demais seguradas." (Inciso Incluído pela Lei nº 9.876, de 26.11.99)

### Subseção VIII

#### Da Pensão por Morte

Art. 74. A pensão por morte será devida ao conjunto dos dependentes do segurado que falecer, aposentado ou não, a contar da data: (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

I - do óbito, quando requerida até trinta dias depois deste; (Inciso incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

II - do requerimento, quando requerida após o prazo previsto no inciso anterior; (Inciso incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

III - da decisão judicial, no caso de morte presumida. (Inciso incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 75. O valor mensal da pensão por morte será de cem por cento do valor da aposentadoria que o segurado recebia ou daquela a que teria direito se estivesse aposentado por invalidez na data de seu falecimento, observado o disposto no art. 33 desta lei. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 76. A concessão da pensão por morte não será protelada pela falta de habilitação de outro possível dependente, e qualquer inscrição ou habilitação posterior que importe em exclusão ou inclusão de dependente só produzirá efeito a contar da data da inscrição ou habilitação.

§ 1º O cônjuge ausente não exclui do direito à pensão por morte o companheiro ou a companheira, que somente fará jus ao benefício a partir da data de sua habilitação e mediante prova de dependência econômica.

§ 2º O cônjuge divorciado ou separado judicialmente ou de fato que recebia pensão de alimentos concorrerá em igualdade de condições com os dependentes referidos no inciso I do art. 16 desta Lei.

Art. 77. A pensão por morte, havendo mais de um pensionista, será rateada entre todos em parte iguais. (Artigo, parágrafos e incisos com a redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

§ 1º Reverterá em favor dos demais a parte daquele cujo direito à pensão cessar.

§ 2º A parte individual da pensão extingue-se:

I - pela morte do pensionista;

II - para o filho, a pessoa a ele equiparada ou o irmão, de ambos os sexos, pela emancipação ou ao completar 21 (vinte e um) anos de idade, salvo se for inválido;

III - para o pensionista inválido, pela cessação da invalidez.

§ 3º Com a extinção da parte do último pensionista a pensão extinguir-se-á.

Art. 78. Por morte presumida do segurado, declarada pela autoridade judicial competente, depois de 6 (seis) meses de ausência, será concedida pensão provisória, na forma desta Subseção.

§ 1º Mediante prova do desaparecimento do segurado em consequência de acidente, desastre ou catástrofe, seus dependentes farão jus à pensão provisória independentemente da declaração e do prazo deste artigo.

§ 2º Verificado o reaparecimento do segurado, o pagamento da pensão cessará imediatamente, desobrigados os dependentes da reposição dos valores recebidos, salvo má-fé.

Art. 79. Não se aplica o disposto no art. 103 desta Lei ao pensionista menor, incapaz ou ausente, na forma da lei.

#### Subseção IX

##### Do Auxílio-Reclusão

Art. 80. O auxílio-reclusão será devido, nas mesmas condições da pensão por morte, aos dependentes do segurado recolhido à prisão, que não receber remuneração da empresa nem estiver em gozo de auxílio-doença, de aposentadoria ou de abono de permanência em serviço.

Parágrafo único. O requerimento do auxílio-reclusão deverá ser instruído com certidão do efetivo recolhimento à prisão, sendo obrigatória, para a manutenção do benefício, a apresentação de declaração de permanência na condição de presidiário.

#### Subseção X

##### Dos Pecúlios

Art. 81. (Revogado pela Lei nº 9.129, de 20.11.95)

Art. 82. (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 83. (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 84. (Revogado pela Lei nº 8.870, de 15.4.94)

Art. 85. (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

#### Subseção XI

##### Do Auxílio-Acidente

Art. 86. O auxílio-acidente será concedido, como indenização, ao segurado quando, após consolidação das lesões decorrentes de acidente de qualquer natureza, resultarem seqüelas que impliquem redução da capacidade para o trabalho que habitualmente exercia. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 1º O auxílio-acidente mensal corresponderá a cinquenta por cento do salário-de-benefício e será devido, observado o disposto no § 5º, até a véspera do início de qualquer aposentadoria ou até a data do óbito do segurado. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 2º O auxílio-acidente será devido a partir do dia seguinte ao da cessação do auxílio-doença, independentemente de qualquer remuneração ou rendimento auferido pelo acidentado, vedada sua acumulação com qualquer aposentadoria. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 3º—O recebimento de salário ou concessão de outro benefício, exceto de aposentadoria, observado o disposto no § 5º, não prejudicará a continuidade do recebimento do auxílio-acidente. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 4º A perda da audição, em qualquer grau, somente proporcionará a concessão do auxílio-acidente, quando, além do reconhecimento de causalidade entre o trabalho e a doença, resultar, comprovadamente, na redução ou perda da capacidade para o trabalho que habitualmente exercia.(Parágrafo restabelecido, com nova redação, pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 5º (Vetado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

#### Subseção XII

##### Do Abono de Permanência em Serviço

Art. 87. (Revogado pela Lei nº. 8.870, de 15.4.94)

#### Seção VI

##### Dos Serviços

#### Subseção I

##### Do Serviço Social

Art. 88. Compete ao Serviço Social esclarecer junto aos beneficiários seus direitos sociais e os meios de exercê-los e estabelecer conjuntamente com eles o processo de solução dos problemas que emergirem da sua relação com a Previdência Social, tanto no âmbito interno da instituição como na dinâmica da sociedade.

§ 1º Será dada prioridade aos segurados em benefício por incapacidade temporária e atenção especial aos aposentados e pensionistas.

§ 2º Para assegurar o efetivo atendimento dos usuários serão utilizadas intervenção técnica, assistência de natureza jurídica, ajuda material, recursos sociais, intercâmbio com empresas e pesquisa social, inclusive mediante celebração de convênios, acordos ou contratos.

§ 3º O Serviço Social terá como diretriz a participação do beneficiário na implementação e no fortalecimento da política previdenciária, em articulação com as associações e entidades de classe.

§ 4º O Serviço Social, considerando a universalização da Previdência Social, prestará assessoramento técnico aos Estados e Municípios na elaboração e implantação de suas propostas de trabalho.

#### Subseção II

##### Da Habilitação e da Reabilitação Profissional

Art. 89. A habilitação e a reabilitação profissional e social deverão proporcionar ao beneficiário incapacitado parcial ou totalmente para o trabalho, e às pessoas portadoras de deficiência, os meios para a (re)educação e de (re)adaptação profissional e social indicados para participar do mercado de trabalho e do contexto em que vive.

Parágrafo único. A reabilitação profissional compreende:

- a) o fornecimento de aparelho de prótese, órtese e instrumentos de auxílio para locomoção quando a perda ou redução da capacidade funcional puder ser atenuada por seu uso e dos equipamentos necessários à habilitação e reabilitação social e profissional;
- b) a reparação ou a substituição dos aparelhos mencionados no inciso anterior, desgastados pelo uso normal ou por ocorrência estranha à vontade do beneficiário;
- c) o transporte do acidentado do trabalho, quando necessário.

Art. 90. A prestação de que trata o artigo anterior é devida em caráter obrigatório aos segurados, inclusive aposentados e, na medida das possibilidades do órgão da Previdência Social, aos seus dependentes.

Art. 91. Será concedido, no caso de habilitação e reabilitação profissional, auxílio para tratamento ou exame fora do domicílio do beneficiário, conforme dispuser o Regulamento.

Art. 92. Concluído o processo de habilitação ou reabilitação social e profissional, a Previdência Social emitirá certificado individual, indicando as atividades que poderão ser exercidas pelo beneficiário, nada impedindo que este exerça outra atividade para a qual se capacitar.

Art. 93. A empresa com 100 (cem) ou mais empregados está obrigada a preencher de 2% (dois por cento) a 5% (cinco por cento) dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadoras de deficiência, habilitadas, na seguinte proporção:

I - até 200 empregados.....	2%;
II - de 201 a 500.....	3%;
III - de 501 a 1.000.....	4%;
IV - de 1.001 em diante. ....	5%.

§ 1º A dispensa de trabalhador reabilitado ou de deficiente habilitado ao final de contrato por prazo determinado de mais de 90 (noventa) dias, e a imotivada, no contrato por prazo indeterminado, só poderá ocorrer após a contratação de substituto de condição semelhante.

§ 2º O Ministério do Trabalho e da Previdência Social deverá gerar estatísticas sobre o total de empregados e as vagas preenchidas por reabilitados e deficientes habilitados, fornecendo-as, quando solicitadas, aos sindicatos ou entidades representativas dos empregados.

#### Seção VII

##### Da Contagem Recíproca de Tempo de Serviço

Art. 94. Para efeito dos benefícios previstos no Regime Geral de Previdência Social ou no serviço público é assegurada a contagem recíproca do tempo de contribuição na atividade privada, rural e urbana, e do tempo de contribuição ou de serviço na administração pública, hipótese em que os diferentes sistemas de previdência social se compensarão financeiramente. (Redação dada pela Lei nº 9.711, de 20.11.98)

Parágrafo único. A compensação financeira será feita ao sistema a que o interessado estiver vinculado ao requerer o benefício pelos demais sistemas, em relação aos respectivos tempos de contribuição ou de serviço, conforme dispuser o Regulamento.

Art. 95. Observada a carência de 36 (trinta e seis) contribuições mensais, o segurado poderá contar, para fins de obtenção dos benefícios do Regime Geral de Previdência Social, o tempo de serviço prestado à administração pública federal direta, autárquica e fundacional. (Revogado Pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Parágrafo único. Poderá ser contado o tempo de serviço prestado à administração pública direta, autárquica e fundacional dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, desde que estes assegurem aos seus servidores a contagem de tempo do serviço em atividade vinculada ao Regime Geral de Previdência Social.

Art. 96. O tempo de contribuição ou de serviço de que trata esta Seção será contado de acordo com a legislação pertinente, observadas as normas seguintes:

I - não será admitida a contagem em dobro ou em outras condições especiais;

II - é vedada a contagem de tempo de serviço público com o de atividade privada, quando concomitantes;

III - não será contado por um sistema o tempo de serviço utilizado para concessão de aposentadoria pelo outro;

IV - o tempo de serviço anterior ou posterior à obrigatoriedade de filiação à Previdência Social só será contado mediante indenização da contribuição correspondente ao período respectivo, com acréscimo de juros moratórios de zero vírgula cinco por cento ao mês, capitalizados anualmente, e multa de dez por cento. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

V - (Inciso excluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 97. A aposentadoria por tempo de serviço, com contagem de tempo na forma desta Seção, será concedida ao segurado do sexo feminino a partir de 25 (vinte e cinco) anos completos de serviço, e, ao segurado do sexo masculino, a partir de 30 (trinta) anos completos de serviço, ressalvadas as hipóteses de redução previstas em lei.

Art. 98. Quando a soma dos tempos de serviço ultrapassar 30 (trinta) anos, se do sexo feminino, e 35 (trinta e cinco) anos, se do sexo masculino, o excesso não será considerado para qualquer efeito.

Art. 99. O benefício resultante de contagem de tempo de serviço na forma desta Seção será concedido e pago pelo sistema a que o interessado estiver vinculado ao requerê-lo, e calculado na forma da respectiva legislação.

#### Seção VIII

##### Das Disposições Diversas Relativas às Prestações

Art. 100. (VETADO)

Art. 101. O segurado em gozo de auxílio-doença, aposentadoria por invalidez e o pensionista inválido estão obrigados, sob pena de suspensão do benefício, a submeter-se a exame médico a cargo da Previdência Social, processo de reabilitação profissional por ela prescrito e custeado, e tratamento dispensado gratuitamente, exceto o cirúrgico e a transfusão de sangue, que são facultativos. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 102. A perda da qualidade de segurado importa em caducidade dos direitos inerentes a essa qualidade. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 1º A perda da qualidade de segurado não prejudica o direito à aposentadoria para cuja concessão tenham sido preenchidos todos os requisitos, segundo a legislação em vigor à época em que estes requisitos foram atendidos. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 2º Não será concedida pensão por morte aos dependentes do segurado que falecer após a perda desta qualidade, nos termos do art. 15 desta Lei, salvo se preenchidos os requisitos para obtenção da aposentadoria na forma do parágrafo anterior. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 103. É de cinco anos o prazo de decadência de todo e qualquer direito ou ação do segurado ou beneficiário para a revisão do ato de concessão de benefício, a contar do dia primeiro do mês seguinte ao do recebimento da primeira prestação ou, quando for o caso, do dia em que tomar conhecimento da decisão indeferitória definitiva no âmbito administrativo. (Redação dada pela Lei nº 9.711, de 20.11.98)

Parágrafo único. Prescreve em cinco anos, a contar da data em que deveriam ter sido pagas, toda e qualquer ação para haver prestações vencidas ou quaisquer restituições ou diferenças devidas pela Previdência Social, salvo o direito dos menores, incapazes e ausentes, na forma do Código Civil. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 104. As ações referentes à prestação por acidente do trabalho prescrevem em 5 (cinco) anos, observado o disposto no art. 103 desta Lei, contados da data:

I - do acidente, quando dele resultar a morte ou a incapacidade temporária, verificada esta em perícia médica a cargo da Previdência Social; ou

II - em que for reconhecida pela Previdência Social, a incapacidade permanente ou o agravamento das seqüelas do acidente.

Art. 105. A apresentação de documentação incompleta não constitui motivo para recusa do requerimento de benefício.

Art. 106. Para comprovação do exercício de atividade rural será obrigatória, a partir 16 de abril de 1994, a apresentação da Carteira de Identificação e Contribuição—CIC referida no § 3º do art. 12 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991. (Redação dada pela Lei nº. 9.063, de 14.6.95)

Parágrafo único. A comprovação do exercício de atividade rural referente a período anterior a 16 de abril de 1994, observado o disposto no § 3º do art. 55 desta Lei, far-se-á alternativamente através de: (Redação dada pela Lei nº 9.063, de 14.6.95)

I - contrato individual de trabalho ou Carteira de Trabalho e Previdência Social;

II - contrato de arrendamento, parceria ou comodato rural;

III - declaração do sindicato de trabalhadores rurais, desde que homologada pelo INSS; (Redação dada pela Lei nº 9.063, de 14.6.95)

IV - comprovante de cadastro do INCRA, no caso de produtores em regime de economia familiar; (Redação dada pela Lei nº 9.063, de 14.6.95)

V - bloco de notas do produtor rural. (Redação dada pela Lei nº 9.063, de 14.6.95)

Art. 107. O tempo de serviço de que trata o art. 55 desta Lei será considerado para cálculo do valor da renda mensal de qualquer benefício.

Art. 108. Mediante justificação processada perante a Previdência Social, observado o disposto no § 3º do art. 55 e na forma estabelecida no Regulamento, poderá ser suprida a falta de documento ou provado ato do interesse de beneficiário ou empresa, salvo no que se refere a registro público.

Art. 109. O benefício será pago diretamente ao beneficiário, salvo em caso de ausência, moléstia contagiosa ou impossibilidade de locomoção, quando será pago a procurador, cujo mandato não terá prazo superior a doze meses, podendo ser renovado. (Redação dada pela Lei nº 8.870, de 15.4.94)

Parágrafo único. A impressão digital do beneficiário incapaz de assinar, aposta na presença de servidor da Previdência Social, vale como assinatura para quitação de pagamento de benefício.

Art. 110. O benefício devido ao segurado ou dependente civilmente incapaz será feito ao cônjuge, pai, mãe, tutor ou curador, admitindo-se, na sua falta e por período não superior a 6 (seis) meses, o pagamento a herdeiro necessário, mediante termo de compromisso firmado no ato do recebimento.

Parágrafo único. Para efeito de curatela, no caso de interdição do beneficiário, a autoridade judiciária pode louvar-se no laudo médico-pericial da Previdência Social.

Art. 111. O segurado menor poderá, conforme dispuser o Regulamento, firmar recibo de benefício, independentemente da presença dos pais ou do tutor.

Art. 112. O valor não recebido em vida pelo segurado só será pago aos seus dependentes habilitados à pensão por morte ou, na falta deles, aos seus sucessores na forma da lei civil, independentemente de inventário ou arrolamento.

Art. 113. O benefício poderá ser pago mediante depósito em conta corrente ou por autorização de pagamento, conforme se dispuser em regulamento.

Parágrafo único. ~~Na hipótese da falta de movimentação a débito em conta corrente utilizada para pagamento de benefícios, por prazo superior a sessenta dias, os valores dos benefícios remanescentes serão creditados em conta especial, à ordem do INSS, com a identificação de sua origem.~~ (Parágrafo revogado pela Lei nº 9.876, de 26.11.1999)

Art. 114. Salvo quanto a valor devido à Previdência Social e a desconto autorizado por esta Lei, ou derivado da obrigação de prestar alimentos reconhecida em sentença judicial, o benefício não pode ser objeto de penhora, arresto ou seqüestro, sendo nula de pleno direito a sua venda ou



cessão, ou a constituição de qualquer ônus sobre ele, bem como a outorga de poderes irrevogáveis ou em causa própria para o seu recebimento.

Art. 115. Podem ser descontados dos benefícios:

- I - contribuições devidas pelo segurado à Previdência Social;
- II - pagamento de benefício além do devido;
- III - Imposto de Renda retido na fonte;
- IV - pensão de alimentos decretada em sentença judicial;
- V - mensalidades de associações e demais entidades de aposentados legalmente reconhecidas, desde que autorizadas por seus filiados.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso II, o desconto será feito em parcelas, conforme dispuser o regulamento, salvo má-fé.

Art. 116. Será fornecido ao beneficiário demonstrativo minucioso das importâncias pagas, discriminando-se o valor da mensalidade, as diferenças eventualmente pagas com o período a que se referem e os descontos efetuados.

Art. 117. A empresa, o sindicato ou a entidade de aposentados devidamente legalizada poderá, mediante convênio com a Previdência Social, encarregar-se, relativamente a seu empregado ou associado e respectivos dependentes, de:

- I - processar requerimento de benefício, preparando-o e instruindo-o de maneira a ser despachado pela Previdência Social;
- II - submeter o requerente a exame médico, inclusive complementar, encaminhando à Previdência Social o respectivo laudo, para efeito de homologação e posterior concessão de benefício que depender de avaliação de incapacidade;
- III - pagar benefício.

Parágrafo único. O convênio poderá dispor sobre o reembolso das despesas da empresa, do sindicato ou da entidade de aposentados devidamente legalizada, correspondente aos serviços previstos nos incisos II e III, ajustado por valor global conforme o número de empregados ou de associados, mediante dedução do valor das contribuições previdenciárias a serem recolhidas pela empresa.

Art. 118. O segurado que sofreu acidente do trabalho tem garantida, pelo prazo mínimo de doze meses, a manutenção do seu contrato de trabalho na empresa, após a cessação do auxílio-doença acidentário, independentemente de percepção de auxílio-acidente.

Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 119. Por intermédio dos estabelecimentos de ensino, sindicatos, associações de classe, Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho-FUNDACENTRO, órgãos públicos e outros meios, serão promovidas regularmente instrução e formação com vistas a incrementar costumes e atitudes prevencionistas em matéria de acidente, especialmente do trabalho.

Art. 120. Nos casos de negligência quanto às normas padrão de segurança e higiene do trabalho indicados para a proteção individual e coletiva, a Previdência Social proporá ação regressiva contra os responsáveis.

Art. 121. O pagamento, pela Previdência Social, das prestações por acidente do trabalho não exclui a responsabilidade civil da empresa ou de outrem.

Art. 122. Se mais vantajoso, fica assegurado o direito à aposentadoria, nas condições legalmente previstas na data do cumprimento de todos os requisitos necessários à obtenção do benefício, ao segurado que, tendo completado 35 anos de serviço, se homem, ou trinta anos, se mulher, optou

por permanecer em atividade. (Artigo restabelecido, com nova redação, pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 123. (Revogado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Art. 124. Salvo no caso de direito adquirido, não é permitido o recebimento conjunto dos seguintes benefícios da Previdência Social:

I - aposentadoria e auxílio-doença;

II - mais de uma aposentadoria; (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

III - aposentadoria e abono de permanência em serviço;

IV - salário-maternidade e auxílio-doença; (Inciso acrescentado pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

V - mais de um auxílio-acidente; (Inciso incluído pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

VI - mais de uma pensão deixada por cônjuge ou companheiro, ressalvado o direito de opção pela mais vantajosa. (Inciso incluído pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Parágrafo único. É vedado o recebimento conjunto do seguro-desemprego com qualquer benefício de prestação continuada da Previdência Social, exceto pensão por morte ou auxílio-acidente. (Parágrafo único incluído pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

#### TÍTULO IV

##### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 125. Nenhum benefício ou serviço da Previdência Social poderá ser criado, majorado ou estendido, sem a correspondente fonte de custeio total.

Art. 126. Das decisões do Instituto Nacional do Seguro Social-INSS nos processos de interesse dos beneficiários e dos contribuintes da Seguridade Social caberá recurso para o Conselho de Recursos da Previdência Social, conforme dispuser o Regulamento. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

§ 1º Em se tratando de processo que tenha por objeto a discussão de crédito previdenciário, o recurso de que trata este artigo somente terá seguimento se o recorrente, pessoa jurídica, instruí-lo com prova de depósito, em favor do Instituto Nacional de Seguro Social-INSS, de valor correspondente a 30% (trinta por cento) da exigência fiscal definida na decisão. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.639, de 25.5.98)

§ 2º Após a decisão final no processo administrativo fiscal, o valor depositado para fins de seguimento do recurso voluntário será: (Parágrafo e incisos incluídos pela Lei nº 9.639, de 25.5.98)

I - devolvido ao depositante, se aquela lhe for favorável;

II - convertido em pagamento, devidamente deduzido do valor da exigência, se a decisão for contrária ao sujeito passivo.

§ 3º A propositura, pelo beneficiário ou contribuinte, de ação que tenha por objeto idêntico pedido sobre o qual versa o processo administrativo importa renúncia ao direito de recorrer na esfera administrativa e desistência do recurso interposto. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.711, de 20.11.98)

Art. 127. (Revogado pela Lei nº 9.711, de 20.11.98)

"Art. 128. As demandas judiciais que tiverem por objeto o reajuste ou a concessão de benefícios regulados nesta Lei cujos valores de execução não forem superiores a R\$ 5.180,25 (cinco mil, cento e oitenta reais e vinte e cinco centavos) por autor poderão, por opção de cada um dos exequentes, ser quitadas no prazo de até sessenta dias após a intimação do trânsito em julgado da decisão, sem necessidade da expedição de precatório." (Redação dada pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

§ 1º É vedado o fracionamento, repartição ou quebra do valor da execução, de modo que o pagamento se faça, em parte, na forma estabelecida no caput e, em parte, mediante expedição do precatório." (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

§ 2º É vedada a expedição de precatório complementar ou suplementar do valor pago na forma do caput. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

§ 3º Se o valor da execução ultrapassar o estabelecido no caput, o pagamento far-se-á sempre por meio de precatório. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

§ 4º É facultada à parte exequente a renúncia ao crédito, no que exceder ao valor estabelecido no caput, para que possa optar pelo pagamento do saldo sem o precatório, na forma ali prevista. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

§ 5º A opção exercida pela parte para receber os seus créditos na forma prevista no caput implica a renúncia do restante dos créditos porventura existentes e que sejam oriundos do mesmo processo. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

§ 6º O pagamento sem precatório, na forma prevista neste artigo, implica quitação total do pedido constante da petição inicial e determina a extinção do processo. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

§ 7º O disposto neste artigo não obsta a interposição de embargos à execução por parte do INSS. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.099, de 19.12.2000)

Art. 129. Os litígios e medidas cautelares relativos a acidentes do trabalho serão apreciados:

I - na esfera administrativa, pelos órgãos da Previdência Social, segundo as regras e prazos aplicáveis às demais prestações, com prioridade para conclusão; e

II - na via judicial, pela Justiça dos Estados e do Distrito Federal, segundo o rito sumaríssimo, inclusive durante as férias forenses, mediante petição instruída pela prova de efetiva notificação do evento à Previdência Social, através de Comunicação de Acidente do Trabalho-CAT.

Parágrafo único. O procedimento judicial de que trata o inciso II deste artigo é isento do pagamento de quaisquer custas e de verbas relativas à sucumbência.

Art. 130. Na execução contra o Instituto Nacional do Seguro Social-INSS, o prazo a que se refere o art. 730 do Código de Processo Civil é de trinta dias. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Parágrafo único. (Parágrafo excluído pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 131. O Ministro da Previdência e Assistência Social poderá autorizar o INSS a formalizar a desistência ou abster-se de propor ações e recursos em processos judiciais sempre que a ação versar matéria sobre a qual haja declaração de inconstitucionalidade proferida pelo Supremo Tribunal Federal - STF, súmula ou jurisprudência consolidada do STF ou dos tribunais superiores. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Parágrafo único. O Ministro da Previdência e Assistência Social disciplinará as hipóteses em que a administração previdenciária federal, relativamente aos créditos previdenciários baseados em dispositivo declarado inconstitucional por decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal, possa: (Parágrafo único e alíneas com redação dada pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

- a) abster-se de constituí-los;
- b) retificar o seu valor ou declará-los extintos, de ofício, quando houverem sido constituídos anteriormente, ainda que inscritos em dívida ativa;
- c) formular desistência de ações de execução fiscal já ajuizadas, bem como deixar de interpor recursos de decisões judiciais.

Art. 132. A formalização de desistência ou transigência judiciais, por parte de procurador da Previdência Social, será sempre precedida da anuência, por escrito, do Procurador-Geral do Instituto Nacional do Seguro Social INSS, ou do presidente desse órgão, quando os valores em litígio ultrapassarem os limites definidos pelo Conselho Nacional de Previdência Social – CNPS.

§ 1º Os valores, a partir dos quais se exigirá a anuência do Procurador-Geral ou do presidente do INSS, serão definidos periodicamente pelo CNPS, através de resolução própria.

§ 2º Até que o CNPS defina os valores mencionados neste artigo, deverão ser submetidos à anuência prévia do Procurador-Geral ou do presidente do INSS a formalização de desistência ou transigência judiciais, quando os valores, referentes a cada segurado considerado separadamente, superarem, respectivamente, 10 (dez) ou 30 (trinta) vezes o teto do salário-de-benefício.

Art. 133. A infração a qualquer dispositivo desta Lei, para a qual não haja penalidade expressamente cominada, sujeita o responsável, conforme a gravidade da infração, à multa variável de Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros) a Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros). (\*)Nota: Valor atualizado pela Portaria MPAS nº 4.479, de 4.6.98, a partir de 1º de junho de 19, para respectivamente, R\$ 636,17 (seiscentos e trinta e seis reais e dezessete centavos) e R\$ 63.617,35 (sessenta e três mil seiscentos e dezessete reais e trinta e cinco centavos)

Parágrafo único. A autoridade que reduzir ou relevar multa já aplicada recorrerá de ofício para a autoridade hierarquicamente superior.

Art. 134. Os valores expressos em moeda corrente nesta Lei serão reajustados nas mesmas épocas e com os mesmos índices utilizados para o reajustamento dos valores dos benefícios. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Art. 135. Os salários-de-contribuição utilizados no cálculo do valor de benefício serão considerados respeitando-se os limites mínimo e máximo vigentes nos meses a que se referirem.

Art. 136. Ficam eliminados o menor e o maior valor-teto para cálculo do salário-de-benefício.

Art. 137. Fica extinto o Programa de Previdência Social aos Estudantes, instituído pela Lei nº 7.004, de 24 de junho de 1982, mantendo-se o pagamento dos benefícios de prestação continuada com data de início até a entrada em vigor desta Lei.

Art. 138. Ficam extintos os regimes de Previdência Social instituídos pela Lei Complementar nº 11, de 25 de maio de 1971, e pela Lei nº 6.260, de 6 de novembro de 1975, sendo mantidos, com valor não inferior ao do salário mínimo, os benefícios concedidos até a vigência desta Lei.

Parágrafo único. Para os que vinham contribuindo regularmente para os regimes a que se refere este artigo, será contado o tempo de contribuição para fins do Regime Geral de Previdência Social, conforme disposto no Regulamento.

Art. 139. (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 140. (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 141. (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 142. Para o segurado inscrito na Previdência Social Urbana até 24 de julho de 1991, bem como para o trabalhador e o empregador rural cobertos pela Previdência Social Rural, a carência das aposentadorias por idade, por tempo de serviço e especial obedecerá à seguinte tabela, levando-se em conta o ano em que o segurado implementou todas as condições necessárias à obtenção do benefício: (Artigo e tabela com a redação dada pela Lei nº 9.032, de 28.4.95)

Ano de implementação das condições      Meses de contribuição exigidos

1991	60 meses
1992	60 meses
1993	66 meses
1994	72 meses
1995	78 meses
1996	90 meses
1997	96 meses
1998	102 meses
1999	108 meses
2000	114 meses
2001	120 meses
2002	126 meses
2003	132 meses
2004	138 meses
2005	144 meses
2006	150 meses
2007	156 meses
2008	162 meses
2009	168 meses
2010	174 meses
2011	180 meses

Art. 143. O trabalhador rural ora enquadrado como segurado obrigatório no Regime Geral de Previdência Social, na forma da alínea "a" do inciso I, ou do inciso IV ou VII do art. 11 desta Lei, pode requerer aposentadoria por idade, no valor de um salário mínimo, durante quinze anos, contados a partir da data de vigência desta Lei, desde que comprove o exercício de atividade rural, ainda que descontínua, no período imediatamente anterior ao requerimento do benefício, em número de meses idêntico à carência do referido benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.063, de 14.6.95)

Art. 144. Até 1º de junho de 1992, todos os benefícios de prestação continuada concedidos pela Previdência Social, entre 5 de outubro de 1988 e 5 de abril de 1991, devem ter sua renda mensal inicial recalculada e reajustada, de acordo com as regras estabelecidas nesta Lei. (Revogado Pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Parágrafo único. A renda mensal recalculada de acordo com o disposto no caput deste artigo, substituirá para todos os efeitos a que prevalecia até então, não sendo devido, entretanto, o pagamento de quaisquer diferenças decorrentes da aplicação deste artigo referentes às competências de outubro

de 1988 a maio de 1992. (Revogado Pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Art. 145. Os efeitos desta Lei retroagirão a 5 de abril de 1991, devendo os benefícios de prestação continuada concedidos pela Previdência Social a partir de então, terem, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, suas rendas mensais iniciais recalculadas e atualizadas de acordo com as regras estabelecidas nesta Lei. (Revogado Pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Parágrafo único. As rendas mensais resultantes da aplicação do disposto neste artigo substituirão, para todos os efeitos as que prevaleciam até então, devendo as diferenças de valor apuradas serem pagas, a partir do dia seguinte ao término do prazo estipulado no caput deste artigo, em até 24 (vinte e quatro) parcelas mensais consecutivas reajustadas nas mesmas épocas e na mesma proporção em que forem reajustados os benefícios de prestação continuada da Previdência Social. (Revogado Pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Art. 146. As rendas mensais de benefícios pagos pela Previdência Social incorporarão, a partir de 1º de setembro de 1991, o abono definido na alínea "b" do § 6º do art. 9º da Lei nº 8.178, de 1º de março de 1991, e terão, a partir dessa data, seus valores alterados de acordo com o disposto nesta Lei. (Revogado Pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Art. 147. Serão respeitadas as bases de cálculo para a fixação dos valores referentes às aposentadorias especiais, deferidas até a data da publicação desta Lei. (Revogado Pela Medida Provisória nº 2.187-13, de 24.8.2001)

Art. 148. (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 149. As prestações, e o seu financiamento, referentes aos benefícios de ex-combatente e de ferroviário servidor público ou autárquico federal ou em regime especial que não optou pelo regime da Consolidação das Leis do Trabalho, na forma da Lei nº 6.184, de 11 de dezembro de 1974, bem como seus dependentes, serão objeto de legislação específica.

Art. 150. Os segurados da Previdência Social, anistiados pela Lei nº 6.683, de 28 de agosto de 1979, ou pela Emenda Constitucional nº 26, de 27 de novembro de 1985, ou ainda pelo art. 8º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal terão direito à

~~aposentadoria em regime excepcional, observado o disposto no Regulamento.~~ (Revogado pela Medida Provisória nº 2.151-3, de 24.8.2001)

Parágrafo único. O segurado anistiado já aposentado por invalidez, por tempo de serviço ou por idade, bem como seus dependentes em gozo de pensão por morte, podem requerer a revisão do seu benefício para transformação em aposentadoria excepcional ou pensão por morte de anistiado, se mais vantajosa.

Art. 151. Até que seja elaborada a lista de doenças mencionadas no inciso II do art. 26, independe de carência a concessão de auxílio-doença e aposentadoria por invalidez ao segurado que, após filiar-se ao Regime Geral de Previdência Social, for acometido das seguintes doenças: tuberculose ativa; hanseníase; alienação mental; neoplasia maligna; cegueira; paralisia irreversível e incapacitante; cardiopatia grave; doença de Parkinson; espondiloartrose anquilosante; nefropatia grave; estado avançado da doença de Paget (osteíte deformante); síndrome da deficiência imunológica adquirida-Aids; e contaminação por radiação, com base em conclusão da medicina especializada.

Art. 152. (Revogado pela Lei nº 9.528, de 10.12.97)

Art. 153. O Regime Facultativo Complementar de Previdência Social será objeto de lei especial, a ser submetida à apreciação do Congresso Nacional dentro do prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 154. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data da sua publicação.

Art. 155. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 156. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 24 de julho de 1991; 170º da Independência e 103º da República.

FERNANDO COLLOR

Antonio Magri

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 25.7.1991 e Republicado no D.O.U. de 14.8.1998

## ANEXO 3 – RESOLUÇÃO 80/1998

### RESOLUÇÃO Nº 80, DE 19 DE NOVEMBRO DE 1998

Altera os Anexos I e II da Resolução nº 51/98-CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, no uso das atribuições legais que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, c.c. o inciso I, do art. 147 e os §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei 9602/98 e conforme o Decreto nº 2327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º Os Anexos I e II da Resolução nº 51/98-CONTRAN, passam a vigorar com a seguinte redação:

#### ANEXO I

#### **1. Para obtenção da Permissão Para Dirigir os exames exigidos são:**

##### 1.1. Exame Clínico Geral

- a) avaliação oftalmológica;
- b) avaliação otorrinolaringológico;
- c) avaliação neurológica;
- d) avaliação cardio-respiratória;
- e) avaliação do aparelho locomotor;
- f) exames complementares ou especializados a critério médico.

2. Quando da renovação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, são exigidos os seguintes exames médicos:

##### 2.1. Exame Clínico Geral:

- a) avaliação oftalmológica;
- b) avaliação otorrinolaringológico;
- c) avaliação neurológica;
- d) avaliação cardio-respiratória;
- e) avaliação do aparelho locomotor;
- f) exames complementares ou especializados a critério médico.

3. A avaliação médica será regida pelas seguintes normas:

3.1. O candidato deverá responder a um questionário, sob pena de responsabilidade e que conterá dados e informações pessoais de relevância para o exame de aptidão física e mental (Item 8).

##### 3.2. Exame clínico geral:

3.2.1. Anamnese - com especial atenção aos dados apontados pelo candidato no questionário.

##### 3.3. Avaliação oftalmológica:

- 3.3.1. mobilidade ocular intrínseca e extrínseca;
- 3.3.2. acuidade visual;
- 3.3.3. campo visual;
- 3.3.4. visão cromática;
- 3.3.5. visão estereoscópica;
- 3.3.6. teste de ofuscamento e visão noturna.

3.4. A acuidade e campo visual deverão apresentar :

##### 3.4.1. Para direção de veículos da Categoria “A”:

3.4.1.1. acuidade visual igual a 0,80=20/25(Tabela Snellen) no olho de melhor visão;



3.4.1.2. campo visual: limites satisfatórios- isóptera lateral = 140° em cada olho.

3.4.1.3. o candidato a Categoria “A” portador de visão monocular que satisfizer os índices acima só poderá ser liberado para dirigir decorridos 6 meses da perda da visão, devendo o laudo médico indicar o uso de capacete de segurança com viseira protetora, sem limitação de campo visual, sendo vedada atividade remunerada.

3.5. Para direção de veículos da Categoria “B”:

3.5.1. acuidade visual igual a 0,66=20/30(Tabela Snellen) nos dois olhos;

3.5.2. campo visual: limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140° em um dos olhos;

3.5.3. o candidato da categoria “B” portador de visão monocular, só poderá ser liberado para dirigir decorridos 6 meses da perda da visão sendo vedada a atividade remunerada e com:

3.5.4. será considerado visão monocular a acuidade 0 (zero) em um dos olhos;

3.5.5. campo visual: limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140°

3.5.6. acuidade visual igual a 0,80=20/25 (Tabela Snellen) no olho de melhor visão

3.6. Para direção de veículos da Categoria “C”, “D”, “E”:

3.6.1. acuidade visual mínima, igual a 0,66=20/30(Tabela Snellen)em cada um dos olhos;

3.6.2. campo visual: limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140° em ambos os olhos.

3.7. Os candidatos com estrabismo poderão ser classificados na Categorias A ou B com:

3.7.1. acuidade visual igual a 0,80=20/25(Tabela Snellen) no olho de melhor visão

3.7.2. campo visual = limites satisfatórios – isóptera horizontal = 140° em ambos os olhos;

3.7.3. sendo vedada a atividade remunerada.

3.8. Da visão cromática

3.8.1. o candidato deverá ser capaz de identificar as cores vermelha, amarela e verde.

3.9. Do exame estereoscópico:

3.9.1. o candidato deverá estar dentro dos limites normais.

3.10. Do teste de ofuscamento e visão noturna:

3.10.1. o candidato deverá estar dentro dos limites normais.

#### 4. Avaliação otorrinolaringológica

4.1. A acuidade auditiva será avaliada através de voz coloquial, sem auxílio de leitura labial e, a critério médico, otoscopia, audiometria ou otoneurológico.

4.2. Da acuidade auditiva:

4.2.1. O candidato a obtenção da Permissão para Dirigir portador de deficiência auditiva bilateral igual ou superior a 40 decibéis considerado apto no exame otoneurológico só poderá dirigir veículos automotores da categoria “A” e “B”, sendo vedada a atividade remunerada.

4.2.2. Os condutores de veículos automotores habilitados nas categorias “C”, “D” e “E” que na renovação do exame de aptidão física e mental vierem a acusar deficiência auditiva igual ou superior a 40 decibéis estarão impedidos de dirigir veículos desta categoria.

4.2.3. Quando a juízo médico, o uso de próteses auditivas corrigir até os níveis admitidos nesta resolução a deficiência da audição, o candidato à obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação poderá habilitar-se à condução de veículos automotores de qualquer categoria, nela constando a obrigatoriedade de seu uso.

4.2.4. Os veículos automotores dirigidos por condutores com deficiência auditiva igual ou superior a 40 decibéis, não passíveis de correção através de prótese auditiva, deverão estar equipadas com espelhos retrovisores nas laterais, esquerda e direita.

#### 5. Avaliação neurológica

5.1 Será avaliada a motilidade ativa, passiva e reflexo; coordenação e força muscular (dinamometria manual), sensibilidade superficial e profunda, linguagem e sua compreensão e expressão.

## 6. Avaliação cardio-respiratória:

6.1. Serão avaliados pulso e pressão arterial e feita ausculta cardiológica e pulmonar.

## 7. Avaliação do aparelho locomotor

7.1. Será explorada a integridade e funcionalidade de cada membro separadamente, constatando a existência de malformações, agenesias ou amputações assim como o grau da amplitude articular dos movimentos. Com relação aos membros inferiores serão efetuados avaliação do trofismo muscular e marcha com o intuito de identificar integridade e claudicações. Na coluna vertebral avaliar deformidades que comprometam a sua funcionalidade com especial atenção aos movimentos do pescoço.

### 7.2. Da dinamometria manual

7.2.1. Para candidatos à condução de veículos das categorias “A” e “B”: força manual = 20 quilogramas.

7.2.2 - Para candidatos à condução de veículos “C”, “D” e “E” : força manual = 30 quilogramas.

8. O laudo médico será parte integrante de planilha única, em todo o território nacional de acordo com modelo **estabelecido** pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União.

## 9. Do Resultado

9.1. No exame de aptidão física e mental o candidato à obtenção da Permissão Para Dirigir ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH será considerado, segundo parecer médico:

9.1.1. apto - quando não houver contra-indicação para condução de veículos na categoria pretendida pelo candidato;

9.1.2. apto com restrições - quando apresentar qualquer condição que restrinja a capacidade de condução de veículo automotor de determinada categoria, podendo a critério médico ter o tempo de validade da carteira nacional de habilitação diminuído, horário de utilização do veículo limitado assim como restrição de acesso a rodovias;

9.1.3. inapto temporariamente - quando o motivo da reprovação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida for passível de tratamento ou correção. Se ficar comprovado o uso crônico de bebidas alcoólicas poderá, a critério médico, ser encaminhado a Junta Médica Especial;

9.1.4. inapto - quando o motivo da reprovação para condução de veículo automotor na categoria pretendida for irreversível não havendo possibilidade de tratamento ou correção.

9.2. No resultado poderão ser utilizadas, a critério médico, as seguintes observações:

- a) obrigatório o uso de lentes corretoras;
- b) obrigatório o uso de otophone;
- c) obrigatório o uso de veículo automático;
- d) obrigatório o uso de veículo automático com direção hidráulica;
- e) obrigatório o uso de veículo adaptado;
- f) obrigatório o uso de veículo adaptado com direção hidráulica;
- g) obrigatório o uso de moto com carro lateral (side car) e cambio manual adaptado;
- h) obrigatório o uso de moto com carro lateral (side car) e freio manual adaptado;
- i) apto portador de deficiência física.

9.3. No resultado poderão ser utilizadas, a critério médico, as seguintes restrições:

- a) tempo de validade do exame;
- b) vedado dirigir em rodovias;
- c) vedado dirigir após o por do sol;
- d) vedada a atividade remunerada.

10. O exame de sanidade física e mental do candidato a condutor de veículo automotor portador de deficiência física, será realizado por Junta Médica Especial designada pelo Diretor do Órgão Executivo de Trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal.

10.1. O exame de sanidade física e mental do candidato a condutor de veículo automotor portador de defeito físico em que não haja necessidade de adaptação veicular, poderá ser realizado por médico especialista em medicina de trânsito, devendo este condutor ser encaminhado à prova de direção veicular na banca especial do órgão executivo de trânsito.

10.2 - A Junta Médica Especial de que trata este artigo, para fins de adaptação do veículo para o deficiente físico, deverá observar as seguintes indicações:

DEFICIÊNCIAS FÍSICAS	ADAPTAÇÃO NO VEÍCULO
1) Amputação ou paralisia do membro inferior esquerdo total ou parcial (Categoria B)	a) Veículo automático b) Embreagem adaptada à alavanca de câmbio
2) Amputação ou paralisia do membro inferior direito total ou parcial (Categoria B)	c) Veículo automático d) Embreagem adaptada a alavanca de câmbio e) Em ambos os casos acelerador a esquerda.
3) Amputação ou paralisia dos membros inferiores total ou parcial (Categoria B)	f) Veículo com transmissão automática ou modificado conforme necessidade de cada caso com todos comandos manuais adaptados g) Cinto pélvico-torácico obrigatório
4) Amputação ou paralisia do membro inferior esquerdo total ou parcial (Categoria A)	h) Moto com carro lateral i) Câmbio manual adaptado
5) Amputação ou paralisia do membro inferior direito total ou parcial (Categoria A)	j) Moto com carro lateral k) Freio manual adaptado.
6) Amputação ou paraplegia de membros inferiores (Categoria A)	l) Moto com carro lateral m) Freio e câmbio manuais adaptados
7) Amputação do membro superior direito ou mão direita (Categoria B)	n) Veículo com transmissão automática ou modificado conforme necessidade de cada caso o) Comandos de painel a esquerda
8) Amputação do membro superior esquerdo ou na mão esquerda (Categoria B)	p) Veículo com transmissão automática ou modificado conforme necessidade de cada caso
9) Casos de amputação de dedos, paralisias parciais (membros superiores ou inferiores) atrofiados, defeitos congênitos ou adquiridos não enquadrados acima, e outros comprometimentos que não necessitem de adaptações veiculares.	q) Ficam a critério da Junta Médica Especial as exigências e adaptações.

10.3. Ao condutor de veículos adaptados será vedada a atividade remunerada.

11. O credenciamento de novos médicos será feito pelos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades das Federação e do Distrito Federal, de acordo com os critérios aqui estabelecidos.

11.1. Médicos com dois anos de formado, no mínimo e regularmente inscritos em seus respectivos conselhos.

11.2. Ter título de especialista em Medicina de Tráfego de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira e Conselho Federal de Medicina ou Ter concluído e sido aprovado no “Curso de Capacitação para Médico – Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores”, ou

12. Será regido pelas seguintes normas:

12.1. o curso será ministrado por faculdades médicas públicas ou privadas reconhecidas pelo MEC;

12.2. o curso deverá ser reconhecido pela Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego.

12.3. Do conteúdo programático:

12.3.1 - Epidemiologia do acidente de trânsito.

12.3.2 - Causas do Acidente de Tráfego:

12.3.2.1. Estudo básico do meio ambiente;

- 12.3.2.2. Fatores humanos;
- 12.3.2.3. Veículo / manutenção;
- 12.3.3. Estudo do Candidato a Motorista.
  - 12.3.3.1. A importância bio-psico-social do motorista
- 12.3.4. Primeiros-Socorros.
- 12.3.5. Patologias que interferem na condução veicular.
- 12.3.6. Patologias que determinam impedimento definitivo à condução veicular.
- 12.3.7. Patologias que determinam impedimento temporário à condução veicular.
  - 12.3.7.1. Correção do desvio patológico
  - 12.3.7.2. Superação funcional
  - 12.3.7.3. Medicamentos que impedem a condução veicular
- 12.3.8. Patologias que restringem a condução veicular ( restringir no sentido de horários definidos e situações especiais).
- 12.3.9. O portador de Deficiência Física:
  - 12.3.9.1. Critérios para habilitação de pessoa portadora de deficiência física
  - 12.3.9.2. O exame prático para pessoa portadora de deficiência física
  - 12.3.9.3. As restrições para pessoas portadora de deficiência física
- 12.3.10. Próteses humanas e adaptações veiculares.
- 12.3.11. Estudo psicológico dos condutores.
- 12.3.12. Estudo da personalidade acidentogênica.
- 12.3.13. Álcool e drogas na condição veicular.
- 12.3.14. Fadiga e sonolência na condução veicular.
- 12.3.15. O motorista jovem.
- 12.3.16. O motorista idoso.
- 12.3.17.- O motorista profissional.
- 12.3.18. O Exame de Aptidão Física e Mental.
- 12.3.19. Critérios para Aptidão Física e Mental.
- 12.3.20. Diagnósticos Preventivos nos Exames Periciais de Aptidão Física e Mental
- 12.3.21. Controle de saúde pública nos exames de Aptidão Física e Mental para condutores.
- 12.3.22. Legislação de Trânsito.
- 12.3.23. Normas e Resoluções do CONTRAN e Instruções Normativas dos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal
- 12.3.24. Metodologia do trabalho científico.
- 12.4. Da carga horária: 120 horas distribuídas em 80 horas de atividade teórica e 40 horas de atividade prática, com treinamento em serviço e sob supervisão.
- 12.5. Da aprovação: ter cumprido 75% da carga horária estabelecida, apresentar trabalho de conclusão de curso e nota mínima de 7,0 na prova da avaliação final.

13. Os profissionais já credenciados terão até 1º de janeiro de 2000 para se enquadrarem aos critérios desta Resolução.

14. Compete aos Serviços Médicos dos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal, a fiscalização e auditoria dos profissionais credenciados e dos serviços médicos prestados.

14.1. Os serviços médicos credenciados públicos ou privados deverão ser vistoriados pelo menos uma vez a cada ano ou quando for julgado necessário.

14.2. Os Departamentos Médicos dos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal deverão ser compostos por profissionais especialistas em medicina de tráfego com uma equipe multidisciplinar de apoio, composta por: neurologista, oftalmologista, otorrinolaringologista, psiquiatra e ortopedista.

14.2.1. Manter convênio com escolas médicas públicas ou privadas e associação brasileira de medicina de tráfego para o desenvolvimento de pesquisa científica na área de tráfego com ênfase em cadastro de dados estatísticos.

14.2.2.- Manter convênios com escolas médicas, hospitais públicos ou fundações para desenvolver programas de pesquisa em acidente de trânsito:

- a) acessibilidade ao portador de deficiência física congênita ou adquirida
- b) reintegração do condutor álcool - droga dependentes
- c) assistência e divulgação de patologias e medicamentos que interfiram na segurança da direção veicular

**15. PARA EFEITO DE PADRONIZAÇÃO A NÍVEL NACIONAL, O PREÇO DA AVALIAÇÃO DA APTIDÃO FÍSICA E MENTAL SERÁ O EQUIVALENTE AO DE UMA CONSULTA MÉDICA, DETERMINADO NA LISTA DE PROCEDIMENTOS MÉDICOS DA ASSOCIAÇÃO MÉDICA BRASILEIRA E SERÁ FIXADO PELO ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO DE CADA UNIDADE DA FEDERAÇÃO.**

16. Os locais de realização da Avaliação da Aptidão Física e Mental devem ser de atividade exclusiva para esse tipo de procedimento. Não podendo estar localizados em ambulatórios, hospitais ou conjuntamente em consultórios de outras especialidades.

16.1. Poderão ser realizados no mesmo local os exames para Avaliação Psicológica.

17. Os credenciados deverão remeter ao Órgão Executivo de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal até o 10º dia útil do mês subsequente a estatística do mês anterior conforme modelo a ser definido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União.

18. A comprovação da inadequação do serviço prestado, acarretará a punição do profissional envolvido de acordo com as normas estabelecidas pelos Órgãos Executivos de Trânsito das Unidades da Federação ou do Distrito Federal, dentro do direito administrativo.

19. Os exames de Aptidão Física e Mental a que estão sujeitos os candidatos à obtenção da Permissão Para Dirigir ou da renovação da Carteira Nacional de Habilitação em qualquer categoria de veículo automotor são eliminatórios.

19.1. O candidato à habilitação de condução veicular ou condutor julgado inapto no Exame de Aptidão Física e Mental a que estiver sujeito, poderá recorrer ao Conselho de Trânsito da Unidade da Federação.

19.2. O recurso deverá ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias, a partir do conhecimento dos respectivos resultados, devendo ser devidamente instruído com informações e documentos necessários ao julgamento correspondente.

19.3. O Exame de Aptidão Física e Mental, em grau de recurso será realizado por junta médica constituída por 3 (três) médicos, sendo sempre um, pelo menos, com a especialidade vinculada com a causa determinante do recurso.

19.4. A Junta Médica Especial de que trata o parágrafo anterior será nomeada pelo órgão julgador.

19.5. Quando o recorrente for beneficiário da Previdência Social na categoria laboral, a Junta Médica Especial poderá ser integrada por um médico especializado indicado pelo órgão previdenciário ou pelo respectivo sindicato.

20. Nos casos omissos, o exame de aptidão física e mental do candidato à obtenção da Permissão Para Dirigir ou do condutor de veículo automotor será realizado por Junta Médica Especial constituída por 3 (três) médicos sendo um, pelo menos, com a especialidade vinculada com a causa determinante do recurso.

21. Requisitos mínimos quanto aos locais e equipamentos necessários para o credenciamento:

21.1. O consultório para o exame de aptidão física e mental deverá:

21.1.1. Cumprir as normas de postura municipal

21.1.2. Ter dimensões (no caso da acuidade visual ser realizado através de projetor luminoso ou tabela de Snellen)

21.1.2.1. Comprimento Longitudinal no mínimo 6 metros

21.2. Ter instalações de:

21.2.1. Lavatório para as mãos

21.2.2. Iluminação e ventilação satisfatórias

21.3. Estar equipado com:

21.3.1. Divã para exame clínico

21.3.2. Cadeira para o candidato

- 21.3.3. Cadeira e mesa para o médico
- 21.3.4. Estetoscópio
- 21.3.5. Esfigmomamómetro
- 21.3.6. Martelo de Babinski
- 21.3.7. Dinamómetro para força manual
- 21.3.8. Placas para aferir profundidade
- 21.3.9. Equipamento de avaliação do campo visual
- 21.3.10. Equipamento de avaliação do ofuscamento e visão noturna
- 21.3.11. Equipamento para aferir visão estereoscópica
- 21.3.12. Equipamento para avaliação de acuidade visual
- 21.3.13. Foco luminoso
- 21.3.14. Negatoscópio
- 21.3.15. Fita métrica
- 21.3.16. Livro de Ishihara

21.4. As clínicas deverão estar equipadas com recursos de informática compatíveis com as necessidades dos sistemas dos órgãos executivos de trânsito das Unidades da Federação e do órgão executivo máximo de trânsito da União.

21.5. Sala de espera.

21.6. As clínicas que se habilitarem para realizar curso de primeiro socorros deverão ter uma sala exclusiva para este fim.

## ANEXO II

### 1. Da Avaliação Psicológica

1.1. O exame de Avaliação Psicológica é preliminar, obrigatório, eliminatório, e complementar para os condutores e candidatos a obtenção, mudança de categoria, da Carteira Nacional de Habilitação, aferindo-se psicometricamente as seguintes áreas de concentração de características psicológicas:

- a) área Percepto – Reacional , Motora e Nível Mental
- b) área do Equilíbrio Psíquico
- c) habilidades Específicas

1.2. O exame de Avaliação Psicológica, quando da complementação será realizado, avaliando-se os mesmos aspectos do Item 1 do anexo II desta Resolução, investigando-se em maior profundidade os problemas apresentados.

1.3. A Avaliação Psicológica do Infrator Contumaz e envolvidos em acidentes com vítima é obrigatória e focalizará preferencialmente a análise das situações de risco ou acidente, em que o mesmo tenha se envolvido, visando orientação de encaminhamento específico , para melhoria de sua conduta.

1.4. O candidato a CNH, portador de defeito físico será avaliado do ponto de vista psicológico a partir de técnicas psicológicas que sejam compatíveis com a condição de cada um

### 2. Da realização dos exames:

2.1. A área percepto-reacional e motora será avaliada através de técnicas psicológicas permitindo aferir de forma integrada e interdependente o que se segue:

- a) atenção;
- b) percepção;
- c) tomada de decisão;
- d) motricidade e reação.
- e) cognição;
- f) nível mental.

2.2. A área de equilíbrio psíquico será avaliada através de entrevistas, observação durante os exames e de técnicas psicológicas, considerando-se:

- a) ansiedade e excitabilidade

- b) ausência de quadro reconhecidamente patológico;
- c) controle adequado da agressividade e impulsividade;
- d) equilíbrio emocional;
- e) ajustamento pessoal-social;
- f) demais problemas correlatos (alcoolismo, epilepsia, droga adição, entre outros), que possam detectar contra-indicações à segurança do trânsito.

2.3. As Habilidades específicas e Complementares dizem respeito a :

- a) tempo de reação;
- b) atenção concentrada;
- c) rapidez de raciocínio;
- d) relações espaciais;
- e) outras, desde que necessárias ao aprofundamento da avaliação psicológica.

2.4. As áreas Percepto-Reacional e Motora, e de Equilíbrio Psíquico são áreas de avaliação básica de todo condutor.

2.5. A entrevista psicológica deve investigar história pregressa e atual do candidato prevista no Item 1 do Anexo II.

2.6. No caso de constatação dos indícios de problemas médicos, o candidato ou condutor deverá ser encaminhado ao médico responsável pelo exame de aptidão física e mental.

2.7. Os instrumentos de avaliação psicológica e seus parâmetros para as diferentes categorias serão estabelecidos pelo órgão executivo máximo de trânsito da União.

### 3. Do Resultado da Avaliação Psicológica

3.1. O candidato a Carteira Nacional de Habilitação - CNH ou condutor de veículo automotor, conforme Item 1 deste Anexo será considerado segundo o parecer do psicólogo:

3.1.1. APTO quando apresentar desempenho condizente na Avaliação Psicológica para a condução de veículo automotor na categoria pretendida.

3.1.2. APTO COM RESTRIÇÃO quando apresentar distúrbios ou comprometimento psicológico, que estejam no momento temporariamente sob controle, fazendo constar o prazo de validade para a revalidação da CNH.

3.1.3. INAPTO TEMPORARIAMENTE quando apresentar alguma deficiência psicológica nos aspectos psicológicos avaliados, que sejam porém passíveis de recuperação ou correção

3.1.4. INAPTO quando apresentar inadequação nas áreas avaliadas que estejam fora dos padrões da normalidade e de natureza não recuperável .

3.2. Na permissão para conduzir veículos o condutor receberá , no caso de aprovação, o resultado de apto temporariamente por 1 (um ) ano.

3.3. O resultado da avaliação psicológica será colocado em formulário padronizado para todo o Território Nacional , em planilha própria , distribuída pelos Órgãos Estaduais de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal e de acordo com determinação do órgão executivo máximo de trânsito da União e nele constam: resultados com súmula das áreas avaliadas e suas conclusões.

3.4. A aplicação individual de instrumentos de avaliação , é indicada, para a melhor qualidade da mesma e da observação do candidato .

3.5. O laudo psicológico será parte integrante de planilha, única em todo o território nacional de acordo modelo estabelecido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

3.6. O arquivo do Psicólogo examinador deverão conter fichas, conforme modelo abaixo:

ÁREA Percepto-Racional e motora		Equilíbrio Psíquico		Habilidades Específicas	
TESTES	RESULTADOS	TESTES	RESULTADOS	TESTES	RESULTADOS

Entrevista

---



---

---

Parecer final \_\_\_\_\_

---

\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Assinatura e Carimbo do Psicólogo-----No. do CRP-----

3.6.1. Os parâmetros dos resultados da avaliação seguem especificações dos manuais dos referidos testes.

#### 4. Das Técnicas da Avaliação Psicológica

4.1 – Serão utilizados os seguintes instrumentos:

- a) entrevista;
- b) bateria de testes.

4.2. Para os testes e seus parâmetros utilizados são seguidas, rigorosamente, as especificações de seus manuais.

4.3 – As instalações para a realização da Avaliação Psicológica deverão constar de:

- a) sala de recepção e espera;
- b) sala para testes coletivos;
- c) sala para teste individual e entrevista;
- d) sala para almoxarifado e arquivo;
- e) demais instalações exigidas pela Vigilância Sanitária.

4.3.1. As salas para a aplicação dos testes deverão obedecer as normas estabelecidas nos respectivos manuais.

4.3.2. Os equipamentos técnicos necessários serão testes e/ou aparelhos que deverão seguir rigorosamente as especificações dos seus manuais.

#### 5 – Credenciamento

5.1. O credenciamento de entidades públicas ou privadas, consoante o que estabelece o artigo 148 do CTB, será feito pelos Órgãos Estaduais de Trânsito dos Estados e Distrito Federal, de acordo com os Critérios estabelecidos no anexo II desta Resolução.

5.1.1. Os psicólogos já credenciados terão um prazo hábil de 2 (dois anos) para se adaptarem ao artigo 148 do CTB, como sociedade civil ou de responsabilidade limitada.

5.2. Os novos credenciamentos de psicólogos serão feitos segundo critérios dos órgãos executivos de trânsito das Unidades da Federação ou Distrito Federal e de acordo com os critérios aqui estabelecidos:

5.2.1 Os psicólogos responsáveis técnicos, deverão ter no mínimo 1(um) ano de formado

5.2.2. Estar com o registro de psicólogo atualizado no respectivo Conselho Regional de Psicologia.

5.2.3. Ter experiência de um ano na área de avaliação psicológica.

5.2.4. Ter concluído o Curso de Capacitação para psicólogo responsável pela avaliação psicológica e como Psicólogo Perito Examinador do Trânsito, que será ministrado por Universidades e/ou Faculdades Públicas ou Privadas reconhecidas pelo MEC, reconhecido a nível nacional, independentemente do estado onde tenha sido realizado.

5.3 - O conteúdo programático será multidisciplinar dentro das seguintes áreas de estudo:

5.3.1. Normas e Procedimentos da Avaliação Psicológica e Ética profissional;

5.3.2. Psicologia do Trânsito prevenção de acidentes;

5.3.3. Inter-relação da Psicologia do Trânsito com :

5.3.3.1. psicologia social;

5.3.3.2. medicina do tráfego;

5.3.3.3. engenharia do trânsito;

5.3.3.4. psicologia clínica – patologias específicas, distúrbios compartimentais e psicossociais que determinam o impedimento à direção veicular;



5.3.3.5. legislação de trânsito.

5.3.4. Capacitação para o uso das técnicas e instrumentos exigidos na Avaliação Psicológica, normas e procedimentos.

5.3.4.1. Laudo, parecer e atestado

5.3.5. Avaliação do candidato ou condutor usuário de álcool , drogas ou portador de enfermidades que o impedem à direção veicular.

5.3.6. Noções básicas de Metodologia de Pesquisa na área.

5.3.7. Peritagem – adequação e reabilitação

5.4. A carga horária constará de 120 horas.

5.5. Os psicólogos já credenciados têm prazo de 2 ( dois )anos para a realização do “Curso de Capacitação para psicólogo responsável pela avaliação psicológica e como Perito Examinador do Trânsito”.

5.6. O psicólogo credenciado deve reciclar-se periodicamente, elevando o nível de conhecimento e a contribuição a oferecer aos sistemas de Trânsito a critério dos setores de Psicologia de cada Unidade da Federação.

5.7. Todos os exames de avaliação psicológica realizados, poderão ser distribuídos equitativamente de acordo com normas estabelecidas pelos órgãos estaduais de trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal.

## 6. Disposições Complementares

6.1. Para efeito de padronização de nível nacional o preço da Avaliação Psicológica será o equivalente a Tabela Referencial de Honorários dos Psicólogos que consta no Conselho Federal de Psicologia e será fixada pelos órgãos executivos de trânsito das Unidades da Federação.

6.2. A fiscalização será realizada de forma integrada entre os Conselhos Regionais de Psicologia e os Setores de Psicologia de Trânsito dos órgãos executivos de trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal.

6.3. O candidato a habilitação ou condução veicular, julgado inapto no exame de avaliação psicológica a que estiver sujeito , poderá recorrer do resultado para os Conselhos Estaduais de Trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal , em única instância, na esfera administrativa

6.4. O recurso deverá ser apresentado no prazo de 30 (dez) dias, a partir do conhecimento dos respectivos resultados, devendo ser devidamente instruído com informações e documentos necessários ao julgamento correspondente.

6.5. A Avaliação Psicológica em grau de revisão do inapto, será realizado por uma junta especial de saúde constituída por 3 (três) psicólogos, sendo com especialidades vinculadas à causa determinante do recurso e atuante na área de trânsito.

6.6. A junta especial de saúde de que trata o parágrafo anterior será nomeada pelo dirigente do órgão julgador.

6.7. Quando o recorrente for beneficiário da Previdência Social na categoria laboral, a Junta Especial de Saúde poderá ser integrada por profissional especializado, indicado pelo órgão previdenciário ou pelo respectivo sindicato.

6.8. Nos casos omissos, a Avaliação Psicológica será realizada por Junta Especial de Saúde, nos termos do § 3.º, das Disposições Complementares do Anexo II desta Resolução .

6.9. A realização da Avaliação Psicológica é de exclusiva responsabilidade do Profissional Psicólogo, bem como seus resultados .

6.10. Os credenciados deverão remeter, ao Órgão Executivo de Trânsito das Unidades da Federação e do Distrito Federal, até o último dia do mês subsequente, a estatística do mês anterior conforme modelo a ser definido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União.

6.11. Os psicólogos credenciados estão autorizados a prestar serviços conforme estabelecido no artigo 148 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

6.12. Aos Psicólogos que já estejam credenciados pelos órgãos estaduais de trânsito da Unidade da Federação e do Distrito Federal , na data da publicação desta Resolução, será reconhecido o direito de continuarem no exercício de sua função já exercida até então, desde que atendam os requisitos do Item 5 do Anexo II desta Resolução , bem como seus prazos de adequação.

Art. 2º Caberá ao órgão executivo máximo de trânsito da União, ouvida a Câmara Temática de Saúde, elaborar o formulário do exame de sanidade física e mental a que se refere esta Resolução, e que será definido e publicado em manual próprio.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS  
Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA  
Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente  
Ministério da Ciência e Tecnologia

Gal. FRANCISCO ROBERTO DE ALBUQUERQUE - Suplente  
Ministério do Exército

AGNALDO DE SOUZA BARBOSA - Representante  
Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE  
Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI – Suplente  
Ministério da Saúde

## ANEXO 4 - LEI COMPLEMENTAR Nº 034/99

DISPÕE SOBRE O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Faço saber a todos os habitantes do município de Florianópolis que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

### TÍTULO I

#### DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

#### CAPÍTULO I

#### DA ADMINISTRAÇÃO DOS SERVIÇOS

- Art. 1º O sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Florianópolis reger-se-á pelas disposições da Lei Orgânica, por esta Lei e por Normas Complementares expedidas através de Resoluções do Órgão Gestor.
- Art. 2º O serviço de transporte coletivo de passageiros será administrado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis, através de seu Órgão Gestor, com a competência de gerenciar, planejar, controlar, fiscalizar e delegar os serviços, inclusive os terminais e abrigos de passageiros.
- Art. 3º Fica criado o Conselho Municipal de Transporte - CMT, órgão consultivo e de deliberação coletiva, vinculado ao Gabinete da Chefe do Poder Executivo Municipal.
- § 1º - A competência, a organização e o funcionamento do CMT serão estabelecidos em Decreto do Poder Executivo.
- § 2º - O CMT será composto pelos seguintes membros:
- a) 01 (um) representante do Órgão Gestor ;
  - b) 01 (um) representante do IPUF - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis;
  - c) 01 (um) representante do SETUF - Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis;
  - d) 01 (um) representante do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Urbanos de Florianópolis;
  - e) 02 (dois) representantes da UFECO - União Florianopolitana de Entidades Comunitárias, sendo um do Continente e outro da Ilha;
  - f) 01 (um) representante da Câmara Municipal de Florianópolis.

Parágrafo Único. O Poder Concedente poderá permitir o ingresso de representante de entidade classista patronal ou outras Organizações, que tenham vínculo com o transporte coletivo de passageiros.

### CAPÍTULO II

#### DA CLASSIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

#### COLETIVO DE PASSAGEIROS

Art. 4º Os serviços classificam-se em:

- I - Regular ou Convencional;
- II - Especial;
- III - Experimental;
- IV - Extraordinário;
- V - Diferenciado.

- § 1º - Regular ou Convencional é o serviço executado de forma contínua e permanente, obedecendo a horários, itinerário e frota preestabelecidos e remunerados mediante o pagamento de uma tarifa.
- § 2º - Especial é o serviço remunerado através de contrato entre o operador e o contratante, classificando-se em:
- a) Fretamento: serviço de locação de veículos para o transporte de empregados ou clientes de empresas públicas ou privadas, com ponto de partida e chegada delineados, sem paradas intermediárias para embarque ou desembarque de passageiros, observada a regulamentação estabelecida pelo Poder Executivo;
  - b) Transporte Escolar: serviço de transporte exclusivo para o atendimento de estudantes, com ligação residência-escola-residência, regulamentado pelo Poder Executivo;
  - c) Turismo: serviço de transporte exclusivo para o atendimento de turistas, com ponto de partida e chegada delineados, sem paradas intermediárias para o embarque ou desembarque de passageiros, observando-se o prescrito nas Leis Municipais nº [2988](#), de 28 de julho de 1988 e nº [2990](#), de 28 de julho de 1988, a legislação federal e a regulamentação estabelecida pelo Poder Executivo;
- § 3º - Experimental é o serviço executado pela operadora, em sua área de influência e em caráter provisório, com a finalidade de verificar a viabilidade de implantação ou alteração de linhas para atender às exigências da demanda, por um prazo não superior a 90 (noventa) dias, prorrogável por igual período;
- § 4º - Extraordinário é o serviço executado preferencialmente por operadora do serviço regular ou convencional, destinado a atender necessidades adicionais e ocasionais da demanda determinadas por eventos excepcionais e de curta duração, por prazo não superior a 15 (quinze) dias.
- § 5º - Diferenciado é o serviço executado em linha do serviço regular ou convencional, pela mesma operadora e em sua área de influência, com veículo dotado de maior conforto, lotação limitada pelo Órgão Gestor e tarifa especial.

Art. 5º Para fins desta Lei, entende-se por:

- I - Alteração de Itinerário: mudança de itinerário para melhorar o atendimento da população, não podendo exceder a área de influência da operadora;
- II - Encurtamento de Linha: redução de itinerário da linha, quando ficar comprovada a desnecessidade do atendimento estimado;
- III - Fusão de Linhas: estabelecimento de um itinerário único para duas ou mais linhas;
- IV - Linha: serviço regular de transporte prestado segundo regras operacionais, equipamentos, itinerário, terminais, pontos de parada intermediários e horários prefixados e estabelecidos em função da demanda;
- V - Partição de Linhas: transformação de uma linha em duas ou mais linhas, cujos itinerários, somados, constituem o da linha original, para atender necessidades de integração operacional;
- VI - Prolongamento de Linha: aumento de itinerário da linha em até 30% (trinta por cento) de sua extensão, para atender novas demandas de transporte;
- VII - Ramal: derivação do itinerário principal da linha, para atender núcleo populacional fora de seu eixo;
- VIII - Viagem: deslocamento do veículo entre os pontos inicial e final da linha, com horário de início prefixado.

Art. 6º As linhas classificam-se em:

- I - Circular: linha com itinerário perimetral, operada em um único sentido, com um único ponto terminal para controle da oferta e da demanda;
- II - Diametral: linha que liga um ou mais bairros com passagem pelo centro da cidade, com dois pontos terminais distintos para controle da oferta e da demanda;
- III - Periférica: linha que liga um ou mais bairros sem passagem pelo centro da cidade, com dois pontos terminais distintos para controle da oferta e da demanda;
- IV - Radial: linha que liga um ou mais bairros ao centro da cidade, com dois pontos terminais distintos para controle da oferta e da demanda.

Parágrafo Único - As linhas constantes dos incisos II, III, e IV podem apresentar um único ponto terminal para controle da oferta e da demanda, caso em que são classificadas respectivamente como:

- I - Diametral-Circular;
- II - Periférica-Circular;
- III - Radial-Circular.

Art. 7º As viagens classificam-se em:

- I - Expressa: viagem sem parada em pontos intermediários, destinada ao atendimento da demanda ponto-a-ponto;
- II - Semi-Expressa: viagem com quantidade reduzida de paradas em pontos intermediários, destinada ao atendimento da demanda ponto-a-ponto e de geradores de demanda importantes localizados ao longo do itinerário da linha;
- III - Paradora: viagem com quantidade elevada de paradas em pontos intermediários, destinada ao atendimento da demanda distribuída ao longo do itinerário da linha.

### CAPÍTULO III

#### DO REGIME JURÍDICO DE EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 8º O serviço de transporte público de passageiros poderá ser explorado mediante delegação a empresas operadoras privadas, sob os regimes de concessão, permissão ou autorização.

Art. 9º A delegação do serviço observará os seguintes critérios:

- I - o serviço regular ou convencional obedecerá ao regime de concessão ou permissão;
- II - os serviços especiais serão delegados sob o regime de autorização.

§ 1º - A delegação da concessão ou permissão será precedida de licitação pública.

§ 2º - A delegação pelo regime de autorização independará de licitação e terá caráter precário.

§ 3º - O prazo da delegação para exploração do serviço regular ou convencional será de 10 (dez) anos, prorrogável por igual período, desde que justificado, objetivando assegurar sua continuidade.

§ 4º - O Órgão Gestor deverá regularizar a situação atual das operadoras mediante contrato, com objetivo de garantir a continuidade dos serviços.

### CAPÍTULO V

#### DA COMPETÊNCIA DO PODER CONCEDENTE

Art. 10 Compete ao Poder Concedente, através do Órgão Gestor, planejar, controlar e fiscalizar o sistema de transporte coletivo de passageiros do Município, especialmente:

- I - elaborar o Plano Diretor de Transporte Coletivo do Município;
- II - fixar o itinerário, os terminais de ponta, os pontos de parada intermediários, o quadro de horários e a frota de cada linha;
- III - implantar, extinguir, prolongar, encurtar, alterar, fundir ou partir linhas e implantar ramais;
- IV - estabelecer padrões de custo e de qualidade para o serviço prestado; (\*\*)
- V - estabelecer padrões de segurança e de manutenção dos veículos;
- VI - regulamentar o serviço e estabelecer normas de fiscalização e aplicação de penalidades, de disciplina do pessoal de operação e de prevenção contra poluição ambiental;
- VII - manter banco de dados informatizado e atualizado sobre os preços dos insumos e os indicadores operacionais e tarifários;
- VIII - dar condições de trafegabilidade e segurança nas vias ou itinerários;
- IX - manter Serviço de Atendimento ao Usuário, para efeito de sugestões, informações e reclamações;
- X - publicar um Anuário Estatístico do Sistema, com informações operacionais e tarifárias;
- XI - revisar, estabelecer e zelar pela regularidade, a continuidade e a qualidade dos serviços em execução, com a respectiva adequação da frota, horários e itinerários;
- XII - elaborar e estabelecer a planilha tarifária dos serviços regulares e diferenciados;

- XIII - cumprir e fazer cumprir leis, regulamentos e cláusulas dos contratos de concessão ou permissão;
- XIV - ter controle informatizado das autuações e resultados dos julgamentos das infrações cometidas.

Parágrafo Único - As sugestões, informações e reclamações encaminhadas pelo usuário através do Serviço de Atendimento ao Usuário terão a devida tramitação, com a correspondente resposta.

## TÍTULO II

### DA ADJUDICAÇÃO DOS SERVIÇOS DAS CONCESSÕES, PERMISSÕES E AUTORIZAÇÕES

#### CAPÍTULO I

##### DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

- Art. 11 A delegação do serviço de transporte coletivo, mediante concessão ou permissão, precedida de licitação e promovida pelo Poder Concedente, através do Órgão Gestor, observará esta Lei e a legislação pertinente.
- Art. 12 A exploração do serviço de transporte coletivo em caráter precário independe de licitação e será delegada mediante Autorização, observada esta Lei e demais normas regulamentares pertinentes à matéria.

#### CAPÍTULO II

##### DAS CONCESSÕES E PERMISSÕES

- Art. 13 Os contratos de concessão ou permissão deverão conter, no mínimo, as seguintes cláusulas:

- I - objeto, área e prazo;
- II - modo, forma e condições da prestação do serviço;
- III - critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV - equilíbrio econômico-financeiro dos serviços, através de critérios de reajuste e revisão das tarifas;
- V - direitos, garantias e obrigações do Poder Público e da concessionária ou permissionária, inclusive aqueles relacionados à necessidade de futuras alterações e à expansão dos serviços;
- VI - direitos e deveres dos usuários;
- VII - exercício da fiscalização pelo Poder Concedente;
- VIII - penalidades contratuais e administrativas;
- IX - condições de prorrogação do contrato;
- X - casos de extinção da concessão ou permissão;
- XI - possibilidade de transferência dos direitos, mediante prévia anuência do Poder Concedente;
- XII - foro e modo de resolução das divergências contratuais.

#### CAPÍTULO III

##### DA INTERVENÇÃO

- Art. 14 O Poder Concedente poderá intervir na concessão ou permissão com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais.

Parágrafo Único - A intervenção far-se-á por Decreto do Poder Executivo, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os objetivos e limites da medida.

- Art. 15 Decretada a intervenção, no prazo máximo de 30 (trinta dias), o Órgão Gestor deverá instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidade, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º - Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares, será proposta sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária ou permissionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º - O procedimento administrativo a que se refere o "caput" deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 90 (noventa) dias, sob pena de se considerar inválida a intervenção.

- Art. 16 Cessada a intervenção, caso não seja extinta a concessão ou permissão, a administração do serviço será devolvida à concessionária ou permissionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá por todos os atos praticados durante sua gestão.

#### CAPÍTULO IV

##### DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO E DA PERMISSÃO

- Art. 17 Extingue-se a concessão ou permissão por:

- I - advento do Termo Contratual;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão amigável ou judicial;
- V - falência ou extinção da empresa;
- VI - absoluta impossibilidade de continuidade dos serviços pela empresa operadora;
- VII - transferência dos serviços sem prévia anuência do Poder Concedente.

§ 1º - Extinta a concessão ou permissão, retornam ao Poder Concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário ou permissionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão ou permissão, ocorrerá a imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º - A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo Poder Concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o Poder Concedente, antecipando-se à extinção da concessão ou permissão, procederá os levantamentos e as avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária ou permissionária, na forma prescrita nesta Lei.

- Art. 18 A reversão no advento do Termo Contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados aos bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço.

- Art. 19 Considera-se encampação a retomada do serviço pelo Poder Concedente durante o prazo de concessão ou permissão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica, e após prévio pagamento na forma de indenização do saldo do valor contratual.

- Art. 20 A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, após ouvido o CMT, a declaração de caducidade da concessão ou permissão ou a aplicação de sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo e das normas convencionadas entre as partes.

§1º - A declaração de caducidade da concessão ou permissão deverá ser precedida da verificação de inadimplência da empresa operadora do serviço, em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§2º - Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicado à empresa, detalhadamente, o descumprimento contratual referido nesta Lei, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§3º - Instaurado o processo administrativo, após ouvido o CMT, e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por Decreto do Poder Executivo.

§4º - A indenização será devida na forma desta Lei e nos termos do Contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos materiais causados pela concessionária ou permissionária.

§ 5º - Declarada a caducidade, não resultará para o Poder Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária ou permissionária.

- Art. 21 O contrato de concessão ou de permissão poderá ser rescindido por iniciativa da empresa operadora do serviço no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, mediante ação judicial especialmente promovida para esse fim.

Parágrafo Único - Na hipótese prevista neste artigo, os serviços prestados pela empresa não poderão ser interrompidos ou paralisados até a decisão judicial transitada em julgado.

#### CAPÍTULO V

## DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE

Art. 22 São encargos do Poder Concedente:

- I - assegurar o equilíbrio econômico-financeiro das permissões e concessões;
- II - intervir na prestação dos serviços quando houver riscos de descontinuidade;
- III - declarar a extinção da concessão ou permissão, nos casos previstos na legislação;
- IV - homologar reajustes e proceder as revisões tarifárias;
- V - autorizar transferência de linhas entre as operadoras do sistema.

### TÍTULO III

## DO PLANEJAMENTO E DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

### CAPÍTULO I

#### DO PLANEJAMENTO DA OPERAÇÃO

- Art. 23 O planejamento dos serviços adequar-se-á às alternativas tecnológicas disponíveis e atenderá ao interesse público, obedecendo às diretrizes gerais de planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico.
- Art. 24 O planejamento dos serviços terá como princípio básico proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e acesso a toda a cidade no menor tempo e custo possível, com segurança e nível de serviço adequado.
- Art. 25 Será assegurada aos serviços regular e diferenciado prioridade sobre o transporte privado, especialmente no que se refere à ocupação do sistema viário e à manutenção das vias.
- § 1º - Não será permitido nos serviços regular e diferenciado o uso de veículos do tipo perua, motocicleta ou similares;
  - § 2º - Para assegurar a prioridade referida no “caput” deste artigo, poderão ser segregadas faixas de rolamento de vias para uso exclusivo ou preferencial dos serviços regular e diferenciado, desde que tecnicamente justificado.
- Art. 26 O Órgão Gestor manterá um acompanhamento permanente da operação, buscando, o mais rapidamente possível, adaptar as especificações dos serviços a eventuais modificações detectadas no comportamento da demanda.
- § 1º - O Órgão Gestor atualizará mensalmente as informações organizacionais, institucionais, infra-estruturais, operacionais e tarifárias do sistema.
  - § 2º - O Órgão Gestor ajustará o quadro de horários e a frota de cada linha para dias úteis, sábados e domingos ou feriados e para os meses letivos e de férias de inverno e de verão.
  - § 3º - O Órgão Gestor elaborará mensalmente estudos de atualização do custo por passageiro equivalente ou pagante.
  - § 4º - O Órgão Gestor publicará um Anuário Estatístico do Sistema, com informações organizacionais, institucionais, infra-estruturais, operacionais e tarifárias correspondentes ao ano fiscal imediatamente anterior.
- Art. 27 O Órgão Gestor realizará avaliações periódicas dos serviços, no todo ou em parte, objetivando identificar tendências e diretrizes que norteiem o planejamento do sistema a médio e longo prazos.
- Parágrafo Único - Caberá ao Órgão Gestor a execução, pelo menos decenal, de levantamento visando conhecer as tendências de deslocamento da população por transporte coletivo.
- Art. 28 O Órgão Gestor poderá propor a criação, extinção, prolongamento, encurtamento, alteração e fusão de qualquer linha, bem como a implantação de ramais, objetivando atender as necessidades e conveniências coletivas dos usuários do sistema.
- § 1º - A criação de nova linha dependerá de:
    - I - prévios levantamentos estatísticos, destinados a apurar as linhas de desejo dos usuários, com o objetivo de comprovação da necessidade de transporte;
    - II - apuração da conveniência sócio-econômica de sua exploração;
    - III - exame da área de influência econômica abrangida, com o objetivo de evitar interferência danosa em linhas existentes.



§ 2º - Não constituem novas linhas e independem de abertura de concorrência, o prolongamento, o encurtamento, a alteração, a fusão e a partição de linhas, assim como os ramais, desde que não interfiram no mercado ou comprometam a estabilidade de outro serviço já existente.

§ 3º - A implantação de novas linhas ou as modificações nas já existentes serão precedidas de divulgação e acompanhadas de campanha de orientação para facilitar a adaptação dos usuários às novas condições.

- Art. 29 As linhas rodoviárias intermunicipais, interestaduais e internacionais com origem ou destino no Município de Florianópolis, bem como os serviços de fretamento, terão seus itinerários, terminais e pontos de parada intermediários disciplinados pelo Órgão Gestor.
- Art. 30 Em proteção ao interesse público, o Órgão Gestor elaborará planos de contingência e adotará providências para sua utilização sempre que for configurada ameaça de solução de continuidade na operação dos serviços, especialmente o serviço regular.

## CAPÍTULO II

### DA TARIFA

#### SEÇÃO I

#### DOS PRINCÍPIOS GERAIS

- Art. 31 A tarifa ou preço da passagem será calculada visando a cobrir o custo incorrido no transporte de um passageiro e assim atribuir justa remuneração ao capital investido, permitir o melhoramento e a expansão dos serviços e assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
- Parágrafo Único - No cálculo da tarifa, serão considerados os passageiros equivalentes ou pagantes, deduzindo do número de passageiros transportados, proporcionalmente, os descontos e gratuidades previstos em Lei.
- Art. 32 A tarifa dos serviços regular e diferenciado será revisada pelo menos anualmente, com o objetivo de ajustá-la às variações da conjuntura setorial da Economia dos Transportes, à expansão do serviço oferecido e à melhoria de sua qualidade.
- § 1º - O processo visando a revisão tarifária poderá ser iniciado mediante proposta do Órgão Gestor ou através de requerimento do Órgão de Classe das operadoras.
- § 2º - Caberá ao Órgão Gestor a elaboração do estudo tarifário, tendo por base uma planilha de custos definida por este e aprovada pelo Conselho Municipal de Transporte - CMT.
- § 3º - O estudo tarifário, devidamente instruído, será submetido ao CMT e, após verificada sua conveniência pelo mesmo, as novas tarifas serão homologadas por Decreto do Chefe do Executivo Municipal.
- § 4º - As tarifas dos serviços especiais serão estabelecidas em comum acordo entre a operadora e o usuário, sob a supervisão do Órgão Gestor, não estando sujeitas à homologação por Decreto do Chefe do Executivo Municipal.
- § 5º - As tarifas dos serviços experimental e extraordinário serão estabelecidas em conformidade com as tarifas das linhas existentes em sua área de influência.
- Art. 33 As empresas operadoras remeterão ao Órgão Gestor os Boletins de Controle da Operação, até o segundo dia útil subsequente ao do movimento.
- Art. 34 É vedada às empresas operadoras a cobrança de tarifas e preços superiores aos valores decretados ou contratados.

#### SEÇÃO II

#### DO REGIME TARIFÁRIO

Art. 35 A tarifa poderá ser:

- I - comum;
- II - especial;
- III - reduzida.

§ 1º - Tarifa comum é aquela estabelecida para o serviço regular e constitui o padrão do sistema.

§ 2º - Tarifa especial constitui exceção ao padrão e é estabelecida para:

- I - o serviço diferenciado em função da qualidade oferecida; ,
- II - os serviços especiais, em função da natureza da delegação.

§ 3º - Tarifa reduzida é aquela estabelecida em função dos descontos previstos em Lei.

Art. 36 O Poder Concedente disporá sobre a política tarifária, regulamentando a forma de integração tarifária e o mecanismo de compensação, se necessários, a fixação de valores, a forma de remuneração das operadoras e os mecanismos de controle.

Parágrafo Único - O Órgão Gestor poderá estabelecer, experimentalmente, um ou mais regimes tarifários, com o objetivo de verificar sua adequação e conveniência.

Art. 37 Os alunos regularmente matriculados no 1º, 2º e 3º graus gozarão de desconto de 50 (cinquenta) % no valor da tarifa dos serviços regular, experimental e extraordinário.

§ 1º - O benefício será concedido mediante a aquisição de passe escolar, limitada a 50 (cinquenta) unidades mensais.

§ 2º - O passe escolar será adquirido pelo beneficiário mediante a apresentação de credencial emitida pela instituição educacional, junto às empresas operadoras ou centrais de vendas por estas credenciadas.

§ 3º - O benefício será concedido para uso exclusivo no trajeto residência-escola-residência e somente durante o período letivo.

Art. 38 Serão isentos do pagamento da tarifa dos serviços regular, experimental e extraordinário:

- I - Crianças com até 5 (cinco) anos de idade;
- II - Idosos com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos;
- III - Deficientes físicos, na forma da Lei Municipal nº [3969](#), de 13 de janeiro de 1993;
- IV - Agentes Fiscais do Órgão Gestor, devidamente credenciados.

Parágrafo Único - As empresas operadoras poderão implantar sistemas de controle das gratuidades, mediante a autorização do Órgão Gestor.

Art. 39 Novas gratuidades, descontos e outros benefícios tarifários somente serão concedidos mediante Lei que garanta a liberação dos recursos financeiros necessários ao respectivo custeio, não podendo tais recursos advirem do Sistema de Transporte Público de Passageiros.

Parágrafo Único - É vedada ao Órgão Gestor a distribuição de passes-cortesia para o transporte gratuito de passageiros.

Art. 40 As empresas operadoras manterão banco de dados com informações sobre o movimento mensal de passageiros por linha com benefício tarifário, inclusive vale-transporte, remetendo as estatísticas ao Órgão Gestor até o dia 15 (quinze) do mês subsequente.

### CAPÍTULO III

#### DOS VEÍCULOS

Art. 41 Serão aprovados para os serviços de transporte coletivo somente veículos apropriados às características das vias públicas do Município e que satisfaçam as especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela legislação nacional de trânsito e pelo Órgão Gestor.

Art. 42 A qualquer tempo e a critério do Órgão Gestor, poderá ser requisitado veículo para realização de vistoria técnica.

Art. 43 Será fornecido certificado próprio, quando o veículo for aprovado em vistoria, válido até a revisão seguinte

Parágrafo Único - Nenhum veículo poderá trafegar sem o respectivo certificado de vistoria, afixado, obrigatoriamente, em local de fácil inspeção no interior do veículo.

Art. 44 Todos os veículos da frota das operadoras deverão estar devidamente registrados no Órgão Gestor, com cadastro estabelecido em norma específica.

§1º - Nenhum veículo poderá operar dentro dos limites do Município, sem a devida licença ou registro emitido pelo Órgão Gestor, cabendo a este providenciar sua imediata apreensão e remoção.

§2º - Não será permitida a utilização de motocicletas, peruas ou quaisquer veículos não autorizados pelo Órgão Gestor, no Sistema de transporte coletivo do Município de Florianópolis, mesmo quando oriundos de outros Municípios, cabendo à fiscalização do Órgão Gestor proceder a apreensão e a aplicação de sanção aos veículos que se encontrem dentro dos limites da cidade.

Art. 45 A frota de cada empresa operadora será composta de veículos em número suficiente para atender a demanda máxima de passageiros.

Art. 46 O Órgão Gestor poderá padronizar os veículos utilizados no sistema e seus respectivos equipamentos.

#### CAPÍTULO IV

##### DOS ABRIGOS DE PASSAGEIROS

Art. 47 Caberá ao Órgão Gestor desenvolver o projeto-padrão dos abrigos de passageiros, construídos nos pontos de parada das linhas paradoras, e sua execução observará rigorosamente o que for estabelecido.

Art. 48 Com objetivo de cobrir os custos de manutenção dos abrigos de passageiros, o Poder Concedente, através do Órgão Gestor, poderá realizar licitação pública para a exploração de propaganda comercial nos referidos equipamentos.

#### CAPÍTULO V

##### DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 49 Os serviços de transporte serão operados em rigorosa obediência às disposições desta Lei, às normas e resoluções estabelecidas pelo Órgão Gestor.

Art. 50 Cabe ao Órgão Gestor determinar, mediante expedição de norma complementar, as características operacionais de cada linha dos serviços regular e diferenciado, especialmente:

I - o itinerário;

II - o(s) terminal(is) de ponta e os pontos de parada intermediários;

III - o nível de serviço;

IV - o veículo-padrão;

V - o quadro de horários e a frota, programados para:

a) dias úteis, sábados e domingos ou feriados;

b) meses letivos, férias de verão e férias de inverno;

c) situações extraordinárias.

Art. 51 Nos veículos em que for permitido o transporte de passageiros em pé, ficarão reservados, em cada unidade, pelo menos 4 (quatro) assentos para senhoras grávidas ou com crianças no colo, deficientes físicos e idosos, e também assento para pessoas obesas.

§ 1º - Os passageiros que estiverem ocupando esses assentos ficam obrigados, pela ordem, a desocupá-los na medida em que os beneficiários se apresentarem.

§ 2º - A Operadora identificará esses assentos com aviso de advertência, padronizado pelo Órgão Gestor.

Art. 52 - O transporte será recusado ao usuário:

- I - que, por sua conduta, comprometa de qualquer forma a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros;
- II - que se apresentar em traje manifestamente impróprio ou ofensivo;
- III - quando a lotação do veículo estiver completa.

## CAPÍTULO VI

### DO PESSOAL DE OPERAÇÕES

Art. 53 Somente poderão ser admitidas para trabalhar no sistema pessoas que, de acordo com a sua função, tenham frequentado cursos preparatórios de direção defensiva, legislação de trânsito, primeiros socorros, relações humanas ou outros que venham a ser exigidos por lei.

§1º - Os profissionais que atualmente trabalham no sistema e não possuem os cursos referidos, terão o prazo de 2 (dois) anos para cumprir esta determinação.

§2º - Os profissionais contratados a partir da vigência desta lei terão um prazo de 6 (seis) meses para cumprir a determinação.

Art. 54 É proibido ao pessoal de operação, quando em serviço:

- I - portar armas de qualquer espécie;
- II - manter atitudes inconvenientes no trato com os usuários;
- III - recusar-se a obedecer as determinações emanadas da fiscalização do Órgão Gestor;
- IV - ocupar, sentado, lugar de passageiro.

Art. 55 Constituem obrigações do pessoal de operação:

- I - respeitar as normas e determinações disciplinares e colaborar com a fiscalização do Órgão Gestor no exercício de suas atividades, com informações e auxílio, quando solicitados;
- II - conduzir-se com atenção e urbanidade;
- III - prestar informações e atender as reclamações dos usuários;
- IV - apresentar-se em serviço corretamente uniformizado e identificado;
- V - prestar socorro aos usuários, em caso de acidente ou mal súbito;
- VI - diligenciar a obtenção de transporte para os usuários, em caso de interrupção de viagem;
- VII - recusar o transporte de animais, exceto cão-guia, plantas, material inflamável ou corrosivo e outros que possam comprometer a segurança ou conforto dos usuários;
- VIII - facilitar o embarque e desembarque de passageiros, especialmente crianças, gestantes, pessoas idosas e deficientes;
- IX - cumprir e orientar a proibição de fumar no interior dos veículos;
- X - abster-se de ingerir bebidas alcoólicas e fazer uso de substâncias tóxicas antes ou durante a jornada de trabalho;
- XI - manter a ordem no interior do veículo;
- XII - impedir atividade de vendedor ambulante ou mendicância no interior do veículo;
- XIII - preencher corretamente todo e qualquer documento solicitado pelo Órgão Gestor;
- XIV - fazer respeitar os espaços reservados para idosos, gestantes, deficientes físicos e pessoas obesas.

Art. 56 Sem prejuízo das exigências da legislação de trânsito e desta Lei, os motoristas são obrigados a:

- I - respeitar os horários, itinerários e pontos de parada;
- II - dirigir o veículo de modo a propiciar segurança e conforto aos passageiros;
- III - manter velocidade compatível com o estado das vias, respeitando os limites legais e as determinações do Órgão Gestor;
- IV - evitar freadas ou arrancadas bruscas e outras situações propícias a acidentes;
- V - não conversar enquanto o veículo estiver em movimento;
- VI - fechar as portas antes de colocar o veículo em movimento e abri-las somente com o veículo parado;
- VII - abastecer o veículo somente quando fora de operação regular;
- VIII - recolher o veículo à garagem quando ocorrer indício de defeito mecânico que possa comprometer a segurança de usuários ou de terceiros;
- IX - atender aos sinais de parada nos pontos estabelecidos;
- X - embarcar e desembarcar passageiros apenas nos pontos estabelecidos.

## CAPÍTULO VII

### DAS EMPRESAS OPERADORAS

Art. 57 Além do cumprimento das cláusulas constantes do contrato de concessão ou permissão, as empresas operadoras ficam obrigadas a:

- I - prestar serviço adequado, com regularidade, continuidade e qualidade no tratamento dos usuários;
- II - permitir e facilitar o exercício da fiscalização pelo Órgão Gestor;
- III - permitir, facilitar e auxiliar o trabalho do Órgão Gestor no levantamento de informações e realização de estudos;
- IV - manter frota adequada às exigências da demanda, determinada pelo Órgão Gestor;
- V - realizar serviços extraordinários sempre que determinados pelo Órgão Gestor, observados os itinerários, horários, tarifas e demais condições estabelecidas;
- VI - emitir, comercializar e controlar passes e vale-transporte;
- VII - adotar uniformes e identificação para todo o pessoal de operação;
- VIII - cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Órgão Gestor;
- IX - executar os serviços com rigoroso cumprimento de horários, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais de ponta, de acordo com as ordens de serviço emanadas pelo Órgão Gestor;
- X - apresentar, sempre que for exigido, seus veículos para vistoria técnica, comprometendo-se a sanar as irregularidades apontadas antes de retorná-los à operação no sistema;
- XI - manter as características fixadas pelo Órgão Gestor para os veículos em operação;
- XII - preservar a inviolabilidade dos mecanismos controladores de passageiros e velocidade, dentre outros;
- XIII - apresentar seus veículos para início da operação em adequado estado de conservação e limpeza, mantendo, em seu interior, lixeiras apropriadas para uso dos passageiros. (NR\*\*\*)
- XIV - manter programas contínuos de treinamento para seus empregados, assegurando a eficiência do desempenho profissional, com a abordagem de questões referentes a relações humanas, direção defensiva, conservação do equipamento, legislação e primeiros socorros;
- XV - no caso de interrupção de viagem, a empresa operadora fica obrigada a tomar imediatas providências para o seu prosseguimento, sem ônus adicional para os usuários;
- XVI - adotar medidas de controle de emissão de poluição sonora e atmosférica provocada por seus veículos;
- XVII - reservar assentos para uso preferencial de idosos, gestantes e deficientes físicos;
- XVIII - manter no veículo cartaz, pintura ou adesivo onde constem os números de telefones do Serviço de Atendimento do Usuário e da operadora para reclamações;
- XIX - tornar obrigatórios os exames médicos, admissional, periódico e dimensional, por conta das operadoras, a todos os seus funcionários, conforme estabelecem as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho;
- XX - recolher, quinzenalmente, ao Órgão Gestor, a tarifa de Custo de Gerenciamento Operacional do Sistema de Transporte Coletivo - C.G.O, de acordo com regramento específico;
- XXI - enviar ao Órgão Gestor, quando solicitado, todos os dados que este julgar necessário para o planejamento, controle e administração do sistema.

#### TÍTULO IV DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 58 São direitos e deveres dos usuários:

- I - ser transportado com segurança, conforto e higiene nas linhas, itinerários e horários fixados pelo Órgão Gestor, em velocidade compatível com as normas legais;
- II - ser tratado com urbanidade e respeito pelas operadoras, através de seus prepostos e funcionários, bem como pela fiscalização do Órgão Gestor;
- III - ter o preço das tarifas compatíveis com a modalidade dos serviços oferecidos;
- IV - ter acesso fácil e permanente, através do Órgão Gestor, às informações pertinentes à operação, como itinerários, horários e outras características dos serviços oferecidos;
- V - zelar e não danificar veículos e equipamentos públicos utilizados no serviço de transporte coletivo;

VI - usufruir do direito do não pagamento da tarifa em casos de falta de troco, quando não exceder o limite de 10 (dez) vezes o valor da tarifa do respectivo patamar.

Art. 59 É proibido aos usuários:

- I - embarcar ou desembarcar dos veículos fora dos pontos de parada estabelecidos;
- II - fumar no interior dos veículos;
- III - arremessar dos veículos detritos ou qualquer objeto que possa causar dano;
- IV - praticar atos que incomodem outros usuários ou o pessoal de operação, ofendam a moral, prejudiquem a ordem e o asseio ou causem dano ao veículo e seus acessórios.

Parágrafo Único - O pessoal em serviço nos veículos, quando necessário, deverá solicitar a colaboração da autoridade fiscalizadora ou a intervenção da autoridade policial para retirar do veículo o usuário faltoso.

Art. 60 Fica autorizada a gestante ou pessoa com dificuldade de transposição pela catraca, proceder o desembarque pela porta de embarque, sem isenção do pagamento da tarifa.

## TÍTULO V DA DISCIPLINA DO SISTEMA CAPÍTULO I DAS NORMAS GERAIS

Art. 61 Compete ao Órgão Gestor verificar a observância de qualquer das disposições desta Lei referente aos serviços e aplicar à infratora, as penalidades cabíveis no caso de seu descumprimento.

Art. 62 A inobservância dos preceitos desta Lei sujeitará o(a) infrator(a), conforme a natureza da falta, às seguintes penalidades:

- I - advertência;
- II - afastamento de preposto, temporária ou definitivamente;
- III - retenção do veículo;
- IV - apreensão do veículo;
- V - multa.

§ 1º - A retenção de veículo será realizada, sem prejuízo de multa cabível, quando:

- a) o veículo não oferecer condições de segurança ou trafegabilidade;
- b) estiver o motorista dirigindo alcoolizado ou sob efeito de substância tóxica;
- c) o mecanismo de controle de passageiros não estiver funcionando;
- d) o veículo não apresentar os equipamentos obrigatórios.

§ 2º - A apreensão do veículo, sem prejuízo da multa cabível, será realizada pela Fiscalização, se necessário, com o auxílio da autoridade de trânsito, quando o veículo estiver realizando serviço não autorizado pelo Órgão Gestor.

Art. 63 A aplicação de penalidade de multa far-se-á mediante processo iniciado pelo auto de infração, lavrado pelo agente fiscal credenciado e comunicado à infratora, através de notificação.

§ 1º - O auto de infração será lavrado no momento em que for verificada a transgressão, ou por reclamação de usuário ao agente fiscal, e deverá conter:

- I - nome da infratora;
- II - número de ordem ou placa do veículo;
- III - local, data e hora da infração;
- IV - linha e destino;
- V - infração cometida e dispositivo violado;
- VI - assinatura do autuante.

§ 2º - A lavratura do auto se fará em pelo menos 3 (três) vias de igual teor, devendo o autuante, quando possível, colher o ciente do infrator ou preposto, na segunda via.

§ 3º - Recusando-se o infrator ou preposto a exarar o "ciente" no auto, o autuante consignará o fato em seu verso.

§ 4º - O auto de infração, depois de lavrado, não poderá ser inutilizado, nem sustado o curso do processo correspondente, devendo o autuante remetê-lo ao setor competente, ainda que haja incorrido em erro ou engano no preenchimento, hipótese em que prestará as informações necessárias à correção.

§ 5º - O auto de infração, em face dos antecedentes da infratora e a critério do Órgão Gestor, poderá gerar pena de advertência, quando as circunstâncias em que ocorrer a infração revelar ausência de má fé.

Art. 64 Fica assegurado à infratora autuada, apresentar defesa, por escrito, perante o Conselho Municipal de Transporte - CMT, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data em que tomar ciência do auto de infração, sem ônus para o recorrente e com efeito suspensivo até o seu julgamento.

Art. 65 A penalidade conterà determinações sobre as providências necessárias para a correção da irregularidade que lhe deu origem.

Art. 66 A infratora responderá civilmente pelos danos que causar a terceiros e aos bens públicos, na forma da lei.

Art. 67 As infrações classificam-se em 5 (cinco) grupos:

- I - GRUPO A: multa no valor de 30 UFIRs;
- II - GRUPO B: multa no valor de 50 UFIRs;
- III - GRUPO C: multa no valor de 80 UFIRs;
- IV - GRUPO D: multa no valor de 120 UFIRs;
- V - GRUPO E: multa no valor de 500 UFIRs.

## CAPÍTULO II DA FISCALIZAÇÃO

Art. 68 A fiscalização dos serviços de que trata esta Lei será exercida por Agentes Ficiais do Órgão Gestor, devidamente credenciados.

Art. 69 Ao Agente Fiscal compete:

- I - orientar o pessoal da operadora quanto ao procedimento adequado nos serviços de que trata esta Lei;
- II - advertir;
- III - autuar;
- IV - determinar reparo, limpeza e substituição de veículo;
- V - efetuar a retenção e apreensão de veículo, sendo esta última procedida com o auxílio da autoridade de trânsito, quando necessário;
- VI - determinar a substituição de preposto ou membro da tripulação que se apresentar para a prestação dos serviços nas das seguintes situações:
  - a) em visível estado de embriaguez;
  - b) em visível desequilíbrio emocional;
  - c) sob efeito de qualquer substância tóxica;
  - d) portando arma de qualquer espécie;
  - e) com enfermidade que possa colocar em risco a segurança do transporte;
- VII - apreender contra recibo qualquer documento relativo ao serviço;
- VIII - solicitar o auxílio policial, quando necessário;
- IX - outras atividades relacionadas com o bom andamento dos serviços.

Parágrafo Único - A fiscalização dos serviços não excluirá a ação da Polícia Rodoviária e da Autoridade de Trânsito, em suas respectivas áreas de jurisdição e competência.

## CAPÍTULO III DA TIPIFICAÇÃO DAS INFRAÇÕES

Art. 70 São infrações do GRUPO A:

- A-01 - tratar os usuários com falta de urbanidade;
- A-02 - parar em pontos não autorizados;
- A-03 - apresentar-se sem uniforme;
- A-04 - deixar de fornecer e/ou exibir crachá de identificação fornecido pela empresa;
- A-05 - permitir atividade de vendedores ambulantes no interior dos veículos;
- A-06 - permitir o transporte de animais e plantas, exceto cão-guia;
- A-07 - permitir que o pessoal de operação ocupe, sentado, o lugar de passageiro no veículo;

- A-08 - colocar no veículo acessórios, inscrições, decalques ou letreiros, publicidade ou informações, não autorizados;
- A-09 - deixar de inscrever as legendas internas obrigatórias;
- A-10 - circular o veículo sem iluminação suficiente em seu interior e/ou exterior;
- A-11 - deixar de comunicar ao Órgão Gestor as alterações contratuais e a mudança de membros da diretoria;
- A-12 - não apresentar veículos para a vistoria ou revisão mecânica nos prazos preestabelecidos;
- A-13 - deixar de entregar documento para cadastramento ou renovação de frota;
- A-14 - deixar de cumprir o número de viagens estabelecido no quadro de horários.

Art. 71 São infrações do GRUPO B:

- B-01 - parar o veículo afastado do acostamento ou meio-fio para embarque ou desembarque de passageiros, ou não utilizar os refúgios de parada de ônibus, parando o veículo sobre a via de tráfego;
- B-02 - atrasar ou adiantar horário sem motivo justificado;
- B-03 - fumar no interior do veículo;
- B-04 - colocar o veículo em movimento ou trafegar com as portas abertas;
- B-05 - parar ou arrancar bruscamente o veículo;
- B-06 - abandonar o veículo quando em serviço;
- B-07 - conduzir veículo com defeito em qualquer equipamento obrigatório;
- B-08 - desrespeitar as determinações da fiscalização do Órgão Gestor;
- B-09 - não preencher corretamente documentos solicitados;
- B-10 - operar veículos com balaústres quebrados ou inexistentes;
- B-11 - extintor de incêndio inexistente ou descarregado;
- B-12 - piso furado ou com revestimento estragado;
- B-13 - expelir fumaça em níveis superiores ao permitido;
- B-14 - transitar com falta de tampa de reservatório de combustível ou tampa defeituosa;
- B-15 - silencioso defeituoso ou descarga livre;
- B-16 - deixar de atender, nos pontos definidos, sinal de parada para embarque ou desembarque;
- B-17 - não completar o itinerário, salvo por motivo de força maior;
- B-18 - circular veículos apresentando defeitos que possam comprometer a segurança e o conforto dos usuários;
- B-19 - não aguardar o embarque e o desembarque de passageiros;
- B-20 - falta de campainha ou luminoso;
- B-21 - deixar de providenciar transporte para os passageiros, em caso de avaria de veículo;
- B-22 - deixar de providenciar prontamente a retirada do veículo avariado e sua substituição;
- B-23 - iniciar a operação com veículo apresentando falta de limpeza.

Art. 72 São infrações do GRUPO C:

- C-01 - dirigir com excesso de velocidade e/ou desobedecendo regras de trânsito;
- C-02 - cobrar tarifa superior à autorizada;
- C-03 - deixar de manter frota reserva em condições de operação;
- C-04 - colocar em operação veículo não registrado no Órgão Gestor;
- C-05 - realizar viagem ou transporte não autorizado;
- C-06 - abastecer ou efetuar manutenção do veículo com passageiro a bordo;
- C-07 - permitir o transporte de produtos inflamáveis ou corrosivos;
- C-08 - deixar de afixar adequadamente as comunicações determinadas pelo Órgão Gestor;
- C-09 - agredir verbalmente os usuários;
- C-10 - sonegar o troco;
- C-11 - recusar o livre acesso ao interior do veículo de Fiscal do Órgão Gestor, quando ele estiver devidamente identificado;
- C-12 - deixar de renovar a licença de tráfego e o selo de vistoria no prazo regulamentar;
- C-13 - não portar no veículo a licença de tráfego e o selo de vistoria, quando exigido;
- C-14 - alterar as características originais do veículo sem autorização;
- C-15 - deixar de manter programas contínuos de treinamento para os seus empregados;
- C-16 - deixar de conceder as gratuidades ou descontos previstos em lei;
- C-17 - proibir que pessoas com dificuldade de transposição façam o desembarque pela porta de embarque;



- C-18 - utilizar os veículos cadastrados para o transporte escolar para outros fins, durante os horários previstos no contrato de prestação de serviço;
- C-19 - deixar de comunicar ao Órgão Gestor, com antecedência de 24 ( vinte e quatro ) horas, ocorrência de interrupção no serviço de transporte escolar;
- C-20 - colocar em operação veículo não registrado no Órgão Gestor;
- C-21 - dirigir utilizando telefone celular ou aparelhos conectados a equipamento sonoro, salvo quando autorizado equipamento de transmissão ou comunicação;
- C-22 - trafegar o veículo com lotação superior ao permitido pelo Órgão Gestor.

Art. 73 São infrações do GRUPO D:

- D-01 - fazer uso de bebida alcoólica ou de substâncias tóxicas antes ou durante a operação;
- D-02 - portar arma de qualquer espécie ou trazê-la no veículo;
- D-03 - agredir verbal ou fisicamente, quando em serviço, o Agente Fiscal do Órgão Gestor;
- D-04 - agredir fisicamente o usuário;
- D-05 - manter em operação veículos cuja desativação tenha sido determinada;
- D-06 - adulterar ou falsificar documentação ou fornecer dados falsos;
- D-07 - deixar de atender ou dificultar a ação da fiscalização;
- D-08 - deixar de socorrer usuário em caso de acidente;
- D-09 - deixar de apresentar ou retardar a entrega de informações solicitada pelo Órgão Gestor;
- D-10 - deixar de colocar em operação a frota estabelecida;
- D-11 - deixar de cumprir os itinerários fixados;
- D-12 - deixar de realizar viagens preestabelecidas para cada linha, sem motivo justo;
- D-13 - entregar a direção de veículo a pessoa não habilitada;
- D-14 - operar veículo sem dispositivo de controle de passageiros e quilometragem, ou violado;
- D-15 - infringir o disposto no art. 53, desta Lei;
- D-16 - efetuar transferência de escolares de um veículo para outro, sem motivo justificado;

Art. 74 São infrações do GRUPO E:

- E-01 - utilizar veículos capitulados no §§ 1º e 2º do artigo 44 desta lei.

Art. 75 As infrações para as quais não tenham sido previstas penalidades específicas nesta lei serão punidas com a multa igual ao valor estabelecido para o Grupo A.

Art. 76 A multa será aplicada com acréscimo de 20% (vinte por cento) para cada reincidência na mesma infração, ocorrida na mesma linha e no mesmo veículo, até o dobro do seu valor, dentro do período de 3 (três) meses.

Art. 77 O mesmo sistema de aplicação de multas será adotado na reincidência da infração não pertinente a veículo ou a linha.

## TÍTULO VI DO RELACIONAMENTO COM OS DEMAIS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS

Art. 78 O Órgão Gestor poderá, observada a legislação específica, estabelecer a política de integração com o restante da Região Metropolitana concernente ao planejamento, execução e fiscalização do transporte coletivo urbano de interesse comum, preservando a gestão do transporte coletivo local.

Art. 79 O Poder Concedente poderá criar consórcios com os demais Municípios da Região Metropolitana para realização de serviços de transporte de interesse comum, na forma da Lei Complementar nº 162, de 6 de janeiro de 1998.

Art. 80 As linhas urbanas intermunicipais, em trânsito pelo Município de Florianópolis, terão seus itinerários, terminais de ponta e pontos de parada intermediários disciplinados pelo Órgão Gestor.

## TÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 81 As linhas do serviço regular ou convencional serão, obrigatoriamente, adaptadas ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo do Município.

- Art. 82 Os custos de confecção e implantação dos abrigos de passageiros serão de responsabilidade das empresas operadoras, conforme Programa de Implantação de Novos Abrigos a ser elaborado pelo Órgão Gestor, no prazo de 90 (noventa) dias, a partir da vigência desta lei.
- § 1º - Fica facultado às empresas operadoras o direito de explorar publicidade nos abrigos de passageiros por elas implantados e, como contrapartida, serão obrigadas a conservar e manter esses equipamentos, conforme estiver previsto em norma complementar.
- § 2º - A responsabilidade das operadoras, prescrita no “caput” deste artigo, será extinta com o cumprimento do Programa de Implantação de Novos Abrigos.
- Art. 83 As concessões e permissões que estiverem com prazo vencido, e aquelas que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, serão mantidas pelo prazo de 10 (dez) anos, a contar da data da publicação da presente Lei.
- Parágrafo Único - Os contratos terão assegurados o direito de prorrogação por igual período, devidamente justificado, de acordo com o § 3º, do art. 9º, desta lei.
- Art. 84 Diante das dificuldades de trafegabilidade dos veículos do transporte coletivo, em razão dos constantes congestionamentos de trânsito do Município, causados pela inexistência de corredores exclusivos ou preferenciais, o Órgão Gestor deverá flexibilizar o cumprimento do Quadro de horários.
- Parágrafo Único - A flexibilização mencionada no “caput” deste artigo far-se-á mediante norma complementar, estabelecendo percentual de tolerância relativa a atrasos em relação ao tempo de viagem de cada linha afetada.
- Art. 85 Compete ao Chefe do Poder Executivo baixar os Decretos necessários à regulamentação e à execução da presente lei.
- Art. 86 Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as Leis nº [1280](#), de 12 de dezembro de 1974, [1813](#), de 08 de dezembro de 1981, [2205](#), de 29 de abril de 1985; [2358](#), de 13 de março de 1986, [2414](#), de 03 de setembro de 1986, [2435](#), de 29 de agosto de 1986, [2521](#), de 22 de dezembro de 1986, [2554](#), de 03 de abril de 1987, [2857](#), de 11 de maio de 1988, [3013](#), de 30 de agosto de 1988, [3232](#), de 17 de julho de 1989, [3265](#), de 05 de outubro de 1989, [3396](#), de 15 de junho de 1990, [3449](#), de 24 de agosto de 1990, [3498](#), de 10 de dezembro de 1990, [3562](#), de 09 de maio de 1991, [3627](#), de 08 de dezembro de 1991, [3666](#), de 02 de dezembro de 1991, [3693](#), de 02 de janeiro de 1992, [3721](#), de 16 de março de 1992, [3816](#), de 24 de junho de 1992, [3757](#), de 30 de abril de 1992, [3850](#), de 05 de novembro de 1992, [4145](#), de 17 de setembro de 1993, [4285](#), de 29 de dezembro de 1993, [4313](#), de 04 de março de 1994 e [4421](#), de 13 de junho de 1994, e demais disposições em contrário.

DOE – 26/02/99

Prefeitura Municipal, em Florianópolis, aos 26 de fevereiro de 1999.

**ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU**  
**PREFEITA MUNICIPAL**

\* [Decreto nº 1968/2003](#) de 4/8/2003 – DOE de 7/8/2003, Dispõe sobre a operação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Florianópolis e da outras providências, com posteriores alterações pelo [Decreto nº 2257/2004](#) de 1/3/2004 – DOE de 10/3/2004.

\*\* [Decreto nº 2008/2003](#) de 3/9/2003 – DOE de 15/9/2003, estabelece regras.

\*\*\* Nova Redação do inciso XIII do art. 57, alterado pela [Lei Complementar nº 090/2001](#) de 30/10/2001 – DOE de 8/11/2001.

## **DECRETOS REGULAMENTADORES**

### **DECRETO Nº 116/99**

REGULAMENTA O CAPÍTULO II, ARTIGO 4º, § 2º, LETRA “B”, DA LEI COMPLEMENTAR Nº 034/99, DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A PREFEITA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, no uso de suas atribuições, de acordo com o item III, do art. 74, da Lei Orgânica do Município e letra “b” do § 2º, item II, do art. 4º e art. 85, da Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1.999, e de conformidade com o art. 139, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997 – Código de Trânsito Brasileiro.

DECRETA:

Art. 1º - Este Decreto disciplina as condições para exploração do Serviço de Especial de Transporte Escolar no Município de Florianópolis e estabelece o regulamento para sua execução.

Art. 2º - Para efeito deste Decreto, entende-se por:

- I – Acompanhante: Profissional com treinamento específico para assistência e acompanhamento de escolares durante o trajeto, o embarque e o desembarque;
- II – Autorização: Ato Administrativo, unilateral, temporário e discricionário, utilizado exclusivamente em razão de emergência transitória, até a execução de processo de licitação;
- III – Cancelamento da Permissão: Devolução da Permissão;
- IV – Condutor: Motorista com habilitação profissional, cadastrado no Órgão Gestor, quando não titular da autorização ou permissão vinculado ao permissionário por relação empregatícia;
- V – Condutor Auxiliar: Motorista com habilitação profissional ou profissional especialmente treinado vinculado ao Permissionário por relação empregatícia;
- VI – Licença de tráfego: Documento emitido pelo Órgão Gestor, que autoriza o veículo a operar no sistema de transporte escolar;
- VII – Número do veículo: Número de identificação do veículo;
- VIII – Órgão Gestor: Núcleo de Transportes da Prefeitura Municipal
- IX – Permissionário: Pessoa Física, Pessoa Jurídica, Associação de Moradores e Conselhos Comunitários titulares da Permissão;
- X – Permitente: Prefeitura Municipal de Florianópolis – PMF;
- XI – Ponto de parada escolar: Local regulamentado nas imediações das escolas, para embarque e desembarque dos escolares;
- XII – Registro do Acompanhante: Documento emitido pelo Núcleo de Transportes autorizando determinado profissional a acompanhar os escolares;
- XIII – Registro do Condutor: Documento emitido pelo Núcleo de Transportes autorizando o condutor a dirigir o veículo;
- XIV – Transporte Escolar: Transporte exclusivo para o atendimento de estudantes com itinerário residência-escola e vice-versa, remunerado através de contrato entre o operador e o contratante, observada a legislação específica.
- XV – Veículo – Veículo utilizado exclusivamente no transporte escolar e regularmente inscrito no Cadastro do Órgão Gestor;

Art. 3º - Compete ao Órgão Gestor permitir, autorizar, controlar e fiscalizar o Serviço Especial de Transporte Escolar.

- § 1º - Para atender situação de emergência transitória, em razão do cancelamento da Permissão ou cassação da Permissão, o Órgão Gestor poderá delegar o serviço mediante Autorização, até a realização de procedimento de licitatório.
- § 2º - Havendo crescimento localizado da demanda, com a conseqüente necessidade de operação de mais veículos no transporte escolar, o Órgão Gestor poderá delegar mediante Autorização somente até a realização de nova licitação.
- § 3º - A Permissão será delegada mediante prévio processo de licitação com critérios objetivos e vinculante ao instrumento convocatório, observada a legislação vigente.
- § 4º - A Autorização será expedida mediante Termo de Compromisso e a Permissão através de Contrato de Adesão.
- § 5º - Aplicar-se-á às Autorizações o disposto neste Decreto.

Art. 4º - A execução do Serviço de Transporte Escolar somente poderá ser realizada mediante a competente licença de tráfego, expedida pelo Órgão Gestor.

§ 1º - A Administração Pública Municipal, Estadual e Federal, bem como suas Fundações e Autarquias poderão executar diretamente o Serviço de Transporte Escolar, independente de processo de licitação.

§ 2º - Estende-se às Entidades beneficentes e filantrópicas, sem fins lucrativos, as disposições do § 1º, deste artigo.

§ 3º - A dispensa de licitação dos Órgãos e Entidades previstos no § 1º e 2º, deste artigo, não os desobriga do cumprimento das demais normas estabelecidas neste Decreto.

Art. 5º - A Licença de Tráfego será fornecida após o cadastramento do veículo escolar junto ao Órgão Gestor, observada a legislação pertinente.

Parágrafo Único - A concessão da licença de tráfego sujeitará o permissionário o recolhimento da tarifa remuneratória dos serviços de fiscalização e controle, no valor de 30 (trinta) UFIR's anual, recolhida mediante Guia, de modelo oficial, em agência bancária credenciada.

Art. 6º - O Serviço de Transporte Escolar poderá ser executado por:

I - empresa privada;

II - profissional autônomo;

III - associação de moradores e conselho comunitário;

IV - administração pública municipal, estadual e federal - autarquias e fundações;

V - entidades beneficentes e filantrópicas.

Art. 7º - Para operar o Serviço de Transporte Escolar, além das exigências do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997), o interessado deverá atender os seguintes requisitos:

I - EMPRESAS:

- a) estar legalmente constituída como firma individual ou coletiva;
- b) dispor de sede e escritório em Florianópolis;
- c) ser proprietária dos veículos a serem usados no transporte escolar, estando estes em seu nome ou por contrato de leasing devidamente registrado;
- d) não apresentar débito com a Fazenda Pública Municipal, Estadual e Federal;
- e) possuir cobertura de acidentes pessoais para os passageiros (danos pessoais e morte, além do seguro obrigatório, em valores que serão estabelecidos através de Norma Complementar do Órgão Gestor).

II - PROFISSIONAL AUTÔNOMO:

- a) ser maior de 21 (vinte e um) anos;
- b) estar habilitado através de curso de Direção Defensiva com carga horária de 40 horas/aulas, realizado pelo DETRAN ou similar (Resolução 789/94), não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias, nos últimos 12 (doze) meses;
- c) ser proprietário do veículo com o qual pretende operar o serviço, estar não alienado ou contrato de leasing que identifique o proprietário;
- d) estar inscrito no Cadastro Municipal de Contribuintes (CMC);
- e) apresentar atestado de bons antecedentes;
- f) não apresentar débito com a Fazenda Municipal;
- g) residir no município de Florianópolis.

III - ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E CONSELHO COMUNITÁRIO:

- a) ser declarado (a) como entidade de Utilidade Pública Municipal;
- b) dispor de sede ou escritório em Florianópolis;
- c) possuir estatuto registrado em cartório e publicado no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina;
- d) apresentar contrato de prestação de serviço com o proprietário do veículo que executará o serviço;
- e) Cadastro Geral de contribuinte (CGC).

Parágrafo Único – A contratação de profissional autônomo ou de empresa de transporte escolar, através de Conselho Comunitário ou Associação de Moradores, não desobrigará os contratados do cumprimento das exigências prescritas neste Decreto.

#### IV – ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL, ESTADUAL E FEDERAL – AUTARQUIAS E FUNDAÇÕES:

- a) dispor de sede ou escritório em Florianópolis;
- b) apresentar Lei, Decreto ou Portaria do Ministério da Educação e Desporto, declarando ser estabelecimento de ensino regularmente reconhecido;
- c) possuir cobertura de acidentes pessoais para os passageiros.

#### V – ENTIDADES BENEFICENTES FILANTRÓPICAS:

- a) dispor de sede ou escritório em Florianópolis;
- b) possuir estatuto registrado em cartório e publicado no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina;
- c) possuir cobertura de acidentes pessoais para os passageiros.

Art. 8º - O proprietário, condutor, condutor auxiliar, acompanhante e os veículos serão cadastrados no Órgão Gestor.

Art. 9º - O permissionário do Serviço Especial de Transporte Escolar será obrigado a fornecer todas as informações exigidas pelo Órgão Gestor, inclusive aquelas necessárias à atualização cadastral.

Art. 10º – O cadastramento será efetuado mediante a apresentação dos seguintes documentos:

#### I – PESSOA FÍSICA:

- a) Carteira de Identidade;
- b) Carteira Nacional de Habilitação (categoria D);
- c) atestado de sanidade física e mental;
- d) comprovante de inscrição no INSS;
- e) declaração de domicílio;
- f) alvará de localização emitido pelo Corpo de Bombeiros;
- g) atestado de bons antecedentes;
- h) negativa expedida pelo Departamento de Trânsito – DETRAN e Polícia Rodoviária Federal, relativa à exigência contida no art. 138, IV, do Código de Trânsito Brasileiro, em nome da pessoa (condutor) que dirige o veículo;
- i) certidão negativa expedida pela Vara de distribuição Criminal da Comarca da Capital;
- j) comprovante de residência em Florianópolis em nome da pessoa (condutor) que irá dirigir o veículo.

#### II – PESSOA JURIDICA:

- a) contrato social;
- b) alvará de localização emitido pelo Corpo de Bombeiros;
- c) comprovante de regularidade com o INSS;
- d) comprovante de inscrição no Cadastro Municipal de Contribuinte (CMC);
- e) certidão negativa de débito com a Fazenda Municipal e Certidão Negativa expedida pelo DETRAN e Polícia Rodoviária Federal, relativa à exigência prescrita no art. 138, IV, do Código de Trânsito Brasileiro em nome da pessoa (condutor) que vai dirigir o veículo da Empresa Permissionária.

#### III – PARA O VEÍCULO:

- a) Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- b) comprovante de quitação do seguro obrigatório;
- c) comprovante de seguro particular do veículo para seus ocupantes;
- d) termo de vistoria expedido pelo Órgão Gestor;
- e) categoria tipo aluguel;

- f) preenchimento de cadastro emitido pelo Órgão Gestor;
- g) duas fotos de identificação (10x15) das partes lateral e traseira do veículo;

§ 1º - O Órgão Gestor poderá, a qualquer momento, exigir a apresentação de quaisquer outros documentos ou a revalidação dos apresentados.

§ 2º - Nenhuma licença de tráfego para o veículo poderá ser emitida sem o respectivo Cadastramento.

§ 3º - Deverá constar do certificado de registro do veículo o nome do proprietário ou da empresa (permissionário) de transporte escolar, sendo admitido no caso de leasing a comprovação documental de que o proprietário é o arrendatário do veículo.

Art. 11º – No Serviço de Transporte Escolar, o permissionário somente poderá utilizar veículos tipo ônibus convencional, microônibus, minibus e camionete, limitada sua lotação à capacidade nominal prescrita pelo fabricante.

Art. 12º – Os veículos destinados ao Transporte Escolar deverão satisfazer as seguintes exigências:

- I – pintura externa padronizada na cor branca;
- II – conter uma faixa horizontal amarela, na traseira e laterais de sua carroceria com 40 cm de largura, à meia altura, com o dístico “ESCOLAR” em preto com 28 cm (vinte e oito centímetros) ou 18cm (dezoito centímetros), dependendo do modelo de veículo;
- III – placa do tipo aluguel (vermelha);
- IV – cinto de segurança em número correspondente à capacidade estabelecida pelo fabricante;
- V – lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI – possuir tacógrafo (equipamento registrador instantâneo de velocidade e tempo);
- VII – portar selo de vistoria e licença de tráfego;
- VIII – inscrição na parte traseira o número de registro do Órgão Gestor, com 10 cm (dez centímetros) na cor preta.

Parágrafo Único. A faixa horizontal amarela e o dístico “ESCOLA” deverão ser pintados no veículo, não podendo ser utilizadas placa de encaixe ou faixas adesivas, conforme consta dos Anexos II, III, IV e V, deste Decreto.

Art. 13º – A vida útil do veículo utilizado no Transporte Escolar é de 10 (dez) anos para ônibus convencional, microônibus e minibus é de 05 (cinco) anos para camionetes.

Art. 14º – O veículo que ultrapassar a vida útil deverá ser imediatamente substituído por outro, com idade inferior ao limite estabelecido no artigo anterior, atendendo as regras prescritas neste Decreto.

Art. 15º – A substituição do veículo deverá ser efetivada no prazo previsto, caso contrário importará na extinção da autorização ou permissão.

Art. 16º – Será permitida a inscrição do nome ou logomarca do permissionário na parte lateral dianteira, direita e esquerda (portas) do veículo, desde que não ultrapasse o tamanho de 20 cm (vinte centímetros) por 20 cm (vinte centímetros) e que não se sobreponha à faixa amarela.

Art. 17º – O veículo escolar somente deverá ser dirigido pelo condutor ou condutor auxiliar, vinculados ao permissionário por relação empregatícia.

Art. 18º – O Órgão Gestor deverá regulamentar os pontos de parada (áreas de estacionamento nas escolas) para o Transporte Escolar.

Art. 19º – O embarque e desembarque dos escolares deverá ser realizado com segurança, em áreas de estacionamento regulamentadas e sempre com as lanternas intermitentes acionadas.

Art. 20º - O permissionário poderá requerer licença para o afastamento de veículo, nas seguintes condições:

- I – furto ou roubo;
- II – acidente grave ou destruição total do veículo;

III – problema mecânico constatado no veículo pelo setor de Vistoria, que impeça circulação do veículo.

Art. 21º – O escolar será transportado exclusivamente sentado, sendo vedada sua condução em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante para o veículo.

Art. 22º - No Transporte Escolar, em qualquer que seja o tipo de veículo, será obrigatória a presença de um Acompanhante, devidamente habilitado em curso específico para condutor de Transporte Escolar.

Art. 23º – Constituem deveres e obrigações do permissionário:

- I – manter as características fixadas para o veículo,
- II – dar a adequada manutenção do veículo;
- III – apresentar, quando for exigido, o veículo para vistoria técnica;
- IV – manter no veículo todos os equipamentos de segurança determinados por Lei;
- V – fixar ou dispor no veículo de todos os documentos e informativos que forem determinados;
- VI – manter o veículo em perfeitas condições de conforto, higiene e segurança;
- VII – remeter ao Órgão Gestor os dados e informações solicitadas;
- VIII – providenciar a continuidade do Serviço através de outro veículo, em caso de interrupção, por qualquer motivo, desde que satisfaça as exigências do órgão Gestor;
- IX – não ceder ou transferir a autorização ou a permissão a terceiros, sem anuência do Órgão Gestor;
- X – não confiar a direção do veículo a condutor ou a condutor auxiliar não cadastrado no Órgão Gestor;
- XI – atender as obrigações fiscais e previdenciárias, bem como as trabalhistas, no caso de seus empregados;
- XII – não efetuar transbordo de escolar de um veículo para outro, salvo caso de defeito mecânico;
- XIII – enviar, obrigatoriamente, ao Órgão Gestor copia de contrato de prestação de serviços, bem como a eventual rescisão.

Parágrafo Único. A interrupção do serviço, por motivo de qualquer natureza, deverá ser comunicada ao setor de Transporte Escolar do Órgão Gestor, com antecedência mínima de até 24 horas (vinte quatro horas).

Art. 24º – É dever do condutor e do condutor auxiliar de veículo escolar, além das normas previstas na legislação de trânsito:

- I – tratar com urbanidade os escolares;
- II – vestir-se adequadamente ou dentro dos padrões; sendo vedada a utilização de bermuda e camisa sem mangas;
- III – acatar as determinações da fiscalização do Órgão Gestor
- IV – comunicar ao permissionário os defeitos e desajustes do veículo;
- V – não dirigir alcoolizado ou sob efeito de substância tóxica;
- VI – não dirigir o veículo quando este oferecer risco;
- VII – portar no veículo todos os documentos exigidos por lei;
- VIII – atualizar seu endereço em caso de mudança;
- IX – utilizar calçado adequado, firme nos pés e que não comprometa a ação do condutor junto aos pedais;
- X – não dirigir utilizando aparelhos de ouvidos conectados a equipamentos sonoros ou de telefonia celular;
- XI – não abandonar o veículo quando em serviço;
- XII – evitar freadas ou arrancadas bruscas e outras situações propícias a acidentes;
- XIII – não conversar quando o veículo estiver em movimento;
- XIV – fechar a porta antes de colocar o veículo em movimento e abri-la somente com o veículo parado;
- XV – não portar armas de qualquer espécie;
- XVI – prestar socorro aos usuários em caso de acidente ou mal súbito;
- XVII – diligenciar a obtenção de transporte para os usuários em caso de interrupção de viagem;
- XVIII – abastecer o veículo somente quando fora de operação regular.

Art. 25º – Constitui infração toda ação ou omissão do permissionário que importe na inobservância das normas estabelecidas neste Decreto e demais regras pertinentes à matéria.

Art. 26º – Compete ao Órgão Gestor a apuração das infrações e a aplicação das penalidades.

Art. 27º – Constatada a infração lavrar-se-á o competente Auto, cuja notificação será entregue pessoalmente ou através de via postal ao permissionário.

Art. 28º – O Auto de Infração conterá:

- I – nome do permissionário;
- II – dispositivo infringido;
- III – data, hora e local da infração;
- IV – número do veículo;
- V – número do Cadastro Municipal de Contribuintes (CMC).

Art. 29º – O permissionário será responsável pelo pagamento da multa aplicada a seu preposto.

Art. 30º – Sem prejuízo da responsabilidade civil ou criminal, o permissionário ficará sujeito às seguintes penalidades:

- I – advertência;
- II – suspensão da licença de tráfego;
- III – retenção do veículo;
- IV – apreensão do veículo;
- V – multa;
- VI – cassação da autorização;

Art. 31º – A pena de advertência poderá ser aplicada ao permissionário do serviço, no caso de infração que não comprometa a segurança dos usuários.

Art. 32º – As infrações punidas com pena de multa serão definidas no Anexo I, deste regulamento.

Art. 33º – A pena da suspensão da licença de tráfego será aplicada, quando:

- a) veículo não estiver segurado na forma descrita na Letra b e c, do item III, do art. 10, deste Decreto;
- b) o proprietário deixar de efetuar reparos ou sanar irregularidades, quando cientificado;
- c) não se apresentar para vistoria nos prazos fixados pelo Órgão Gestor do Município.

Parágrafo Único. A suspensão da licença de tráfego impedirá a utilização do veículo no Serviço de Transporte Escolar, pelo período fixado pelo Órgão Gestor.

Art. 34º – A autorização do serviço será cassada, quando:

- I – ocorrer a paralisação do serviço por mais de 05 (cinco) dias, sem motivo justificado;
- II – efetuar a transferência do serviço sem anuência do Órgão Gestor;
- III – houver dissolução ou falência da empresa;
- IV – deixar de tomar medidas corretivas contra seus subordinados infratores;
- V – reincidir por 03 (três) vezes em infração de um mesmo grupo, no mesmo exercício fiscal.

Art. 35º - Das penalidades impostas caberá recurso ao Conselho Municipal de Transportes, no prazo de trinta (30) dias, com efeito suspensivo.

Parágrafo Único. Transcorrido o prazo recursal determinado neste artigo, os valores devidos em razão da aplicação de multas deverão ser recolhidos imediatamente aos cofres do Município.

Art. 36º – O recurso somente poderá ser interposto pelo permissionário do Serviço Especial de Transporte Escolar, que iniciará o processo sob sua exclusiva responsabilidade.



Art. 37º – O preço a ser cobrado dos usuários pela execução dos Serviços de Transporte Escolar será decorrente de acordo entre as partes e através de contrato de serviço, sob a supervisão do Órgão Gestor.

Art. 38º – Quando necessário, o Órgão Gestor poderá interferir no processo de ajuste do preço a ser cobrado pela execução do Serviço de Transporte Escolar, a fim de assegurar o equilíbrio contratual entre as partes.

§ 1º - A autorizatória ou permissionária de transporte escolar será obrigada a remeter ao Órgão Gestor cópia autenticada do contrato firmado com o usuário (responsável quando crianças) do transporte escolar.

§ 2º - Compete ao Órgão Gestor, através de Norma Complementar, estabelecer regras sobre o controle e a fiscalização dos contratos.

Art. 39º – A fiscalização deverá acompanhar permanentemente a operação do serviço, visando o cumprimento das disposições deste regulamento e demais normas aplicáveis à matéria.

Art. 40º – A fiscalização será exercida por Agente Fiscal do Órgão Gestor.

Parágrafo Único. Ao agente fiscal compete:

I – determinar a substituição do condutor que se apresentar para prestação dos serviços nas seguintes situações:

- a) visível estado de embriaguez;
- b) visível desequilíbrio emocional;
- c) sob efeito de substâncias tóxicas;
- d) portando armas de qualquer espécie;
- e) com enfermidade que possa colocar em risco a segurança do transporte.

II – solicitar o auxílio policial, quando necessário;

III – retirar o veículo de circulação.

Art. 41º – A fiscalização dos serviços não excluirá a ação da polícia rodoviária e da autoridade de trânsito.

Art. 42º – Os veículos serão submetidos a vistorias trimestrais para verificação das condições de segurança, conforto, higiene, equipamentos e demais exigências deste Decreto.

§ 1º - Trimestralmente será procedida vistoria ordinária nos veículos para verificação das especificações técnicas e condições de segurança

§ 2º - A vistoria nos veículos será exercida pelo Órgão Gestor ou através de Agentes por ele indicados.

§ 3º - O setor de Vistoria poderá, a qualquer tempo, convocar o veículo do permissionário para realizar nova vistoria, sem qualquer ônus.

§ 4º - O Valor do Selo de Vistoria será correspondente a 5 (cinco) UFIR's, por vistoria e será recolhido mediante Guia, de modelo oficial, em agência bancária credenciada.

Art. 43º – Na hipótese de ocorrência de acidente que impeça a circulação do veículo, o permissionário deverá submetê-lo a nova vistoria, após reparação do defeito.

Art. 44º – Compete ao Órgão Gestor baixar as normas complementares necessárias à execução do presente Decreto.

Art. 45º – Ao permissionário punido com a pena de cassação não será outorgada nova licença de tráfego pelo prazo de 2 (dois) anos.

Art. 46º – O Órgão Gestor poderá, em situações emergenciais, requisitar veículos do Transporte Escolar para atender a necessidade de execução de serviços desta e de outras modalidades de transporte.

Parágrafo Único. O não atendimento à requisição formulada importará na aplicação da pena de multa do grupo IV, do Anexo I.

Art. 47º – Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogado o Decreto nº 184, de 23 de julho de 1998 e demais disposições em contrário.

DOE – 09.07.99

Florianópolis, aos 02 de julho de 1999.

**ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU  
PREFEITA MUNICIPAL**

**DECRETO Nº 117/99**

COMPÕE O CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE.

A PREFEITA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, no uso das suas atribuições, que lhe confere a Lei Orgânica do Município, e de Conformidade com o Art. 3º, § 2º, da Lei Complementar nº 034/99, de 26 de fevereiro de 1999.

RESOLVE:

Art. 1º - Designar membros para Comporem o Conselho Municipal de Transporte, conforme segue:

- Representantes do Núcleo de Transportes:

Titular: Luiz Osvaldo D'Acâmpora Filho

Suplente: Marcelo Roberto da Silva

- Representantes do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF:

Titular : Engenheiro Carlos Eduardo Medeiros

Suplente: Engenheiro Fábio Ritzmann

- Representantes da Câmara Municipal de Florianópolis:

Titular: Vereador Francisco Rzatki

Suplente: Vereador Juarez Silveira

- Representantes do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis – SETUF:

Titular : Gildo Formento

Suplente: Roger Nascimento e Silva

- Representantes do Sindicato dos Condutores e Trabalhadores em Transporte Urbano de Passageiros da Grande Florianópolis – SINDIMOC:

Titular: José Ricardo Toscan de Freitas

Suplente: Leomir Miguel Scheffer

– Representantes da União Florianopolitana de Entidades Comunitárias – UFECO:

- Continente:

Titular: Jorge Rogério Lautert

Suplente: José Paulo Simas

– Ilha:

Titular: Carlos Guilherme Rocha dos Santos

Suplente: José Sebastião Marcatti.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DOE - 07.07.99

Florianópolis, aos 02 de julho de 1999.

**ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU  
PREFEITA MUNICIPAL**

**DECRETO Nº 369/2000**

DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE SUPERFÍCIE E SERVIÇO DE FRETAMENTO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. A PREFEITA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, NO

USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES CONFERIDAS PELO INCISO III, DO ART. 74, DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, DE ACORDO COM O PRESCRITO DOS ARTS. 135, ITEM VIII E 231 DA LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO) E NOS TERMOS DAS LETRAS “A” E “C”, DO § 2º, DO ART. 4º, DOS § 1º E § 2º, DO ART. 44 E ART. 85, DA LEI COMPLEMENTAR Nº 034, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1999, DECRETA:

#### CAPÍTULO I

Art. 1º O presente regulamento tem por objetivo disciplinar a execução, o licenciamento e a fiscalização do serviço de transporte turístico de superfície e serviço de fretamento, na cidade de Florianópolis, constituindo-se no instrumento de regência dessas atividades.

#### CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para efeito deste Decreto, considera-se:

- I – TRANSPORTE TURÍSTICO DE SUPERFÍCIE: é o serviço prestado para deslocamento de pessoas por via terrestre, marítima ou fluvial, remunerado ou não, para fins de excursões, passeios locais, traslados e transporte especial ou opcional, privativo com agências de turismo com frota própria e transportadoras turísticas;
- II – TRANSPORTE PARA EXCURSÕES: é o transporte realizado no âmbito municipal ou originário dos sistemas intermunicipal, interestadual ou internacional, para o atendimento de excursões organizadas por agência de turismo, podendo a programação incluir, além do transporte de superfície, hospedagem, alimentação e visitas a locais turísticos;
- III – TRANSPORTE PARA PASSEIO LOCAL: é o transporte realizado para visita aos locais de interesse turístico do Município;
- IV – TRANSPORTE PARA TRASLADO: é o transporte realizado entre os terminais de embarque ou desembarque de passageiros, os meios de hospedagem e os locais onde se realizem congressos, convenções, feiras, exposições e suas respectivas programações sociais, como parte de serviços receptivos organizados por agências de turismo;
- V – TRANSPORTE DE FRETAMENTO (ESPECIAL OU OPCIONAL): é o serviço realizado mediante ajuste de locação do veículo diretamente pelo usuário com a prestadora de serviços, devidamente registrada junto ao Órgão Gestor da Prefeitura Municipal;
- VI – AGÊNCIA DE TURISMO COM FROTA PRÓPRIA: é a empresa com registro na EMBRATUR, atendendo ao disposto no Decreto nº 87.348, de 13 de dezembro de 1977, e registro junto ao Órgão Gestor da Prefeitura Municipal de Florianópolis, nos termos deste Decreto;
- VII – TRANSPORTADORA TURÍSTICA: é a empresa com registro na EMBRATUR, atendendo ao disposto no Decreto Federal nº 87.348, de 29 de junho de 1982, que regulamenta a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, e registro junto ao Órgão Gestor da Prefeitura Municipal de Florianópolis, nos termos deste Decreto;

§ 1º - As transportadoras turísticas classificam-se em 3 (três) categorias:

- I – Transportadora Turística exclusiva é aquela que explora, como único objetivo, os serviços de transporte turístico de superfície;
- II – Transportadora Turística mista é aquela que explora os serviços de transporte turístico de superfície de forma habitual e permanente, concomitante com outras atividades de transporte, previstas em seus objetivos sociais;
- III – Transportadora Turística eventual é aquela que explora os serviços de transporte turístico de superfície de forma não habitual e em caráter complementar a outras atividades de transporte, constantes de seus objetivos sociais, principalmente a exploração de linhas regulares autorizadas, permitidas ou concedidas pelos Poderes Concedentes Federal, Estadual ou Municipal.

§ 2º - Na execução de qualquer tipo de transporte turístico de superfície, assim como no serviço de fretamento, será vedada a cobrança individualizada de passagem e a renovação de passageiros durante o trajeto, bem como a fixação de roteiros ou itinerários e horários regulares.

#### CAPÍTULO III DA COMPETÊNCIA

Art. 3º Compete ao Órgão Gestor da Prefeitura Municipal de Florianópolis o licenciamento, o controle, a fiscalização e a aplicação de sanções ao serviço de transporte turístico de superfície e ao serviço de fretamento no Município.

#### CAPÍTULO IV DAS CONDIÇÕES PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE

Art. 4º A execução do transporte turístico de superfície será efetuada por agência de turismo com frota própria e por transportadora turística, após obterem o Licença de Tráfego de seus veículos e respectivo Selo de Vistoria junto ao Órgão Gestor da Prefeitura Municipal.

§ 1º - Fica vedada às transportadoras turísticas de superfície, autônomas, associações, conselhos comunitários, empresas individuais ou coletivas que possuam veículos utilizados para prestação de serviço de transporte escolar, a sua utilização em qualquer das modalidades de transporte turístico de superfície.

§ 2º - É facultado às operadoras do sistema de transporte coletivo urbano, assim como às operadoras de transporte escolar, executar o serviço de fretamento, desde que autorizadas pelo Órgão Gestor.

§ 3º - É vedada a utilização de veículos com certificado de registro na categoria particular, mesmo que de propriedade das transportadoras turísticas e das agências de turismo com frota própria, no serviço de transporte turístico de superfície e no serviço de fretamento.

Art. 5º Somente poderá ser prestado transporte turístico de superfície em veículos e embarcações para turismo que atendam a classificação da EMBRATUR.

§ 1º - Para o transporte turístico terrestre serão utilizados veículos classificados nos seguintes tipos:

- I – ônibus (standart, luxo e super – luxo);
- II – microônibus (standart e luxo);
- III – utilitário (ar condicionado, capacidade de 05 a 12 passageiros, excluído o condutor);
- IV – automóvel (ar condicionado, air bag, direção hidráulica, bancos de couro, sistema de som, capacidade para 05 passageiros, incluído o condutor e com 04 portas).

§ 2º - Para o transporte turístico hidroviário serão utilizadas embarcações classificadas nos seguintes tipos:

- I – cruzeiro;
- II – excursão;
- III – passeio;
- IV – traslado.

Art. 6º Para a emissão da Licença de Tráfego e respectivo Selo de Vistoria, o Órgão Gestor da Prefeitura Municipal exigirá e observará a validade dos documentos abaixo relacionados:

I – Empresa:

- a) cadastro devidamente preenchido (Anexo I);
- b) alvará de localização da sede ou filial da empresa localizada no Município;
- c) CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica);
- d) comprovante de inscrição no CMC (Cadastro Municipal de Contribuintes), para empresa já cadastrada;
- e) certidão negativa de débitos com a Fazenda Federal, Estadual e Municipal;
- f) certidão negativa do INSS e FGTS;
- g) contrato social, se constituída como agência de viagens e turismo com frota própria ou transportadora turística;
- h) prova de existência de instalações mínimas de guarda, manutenção e socorro para veículo, próprias ou arrendadas, compatíveis com os serviços que opere no município de Florianópolis e com o respectivo alvará de localização emitido pelo Corpo de Bombeiros;
- i) prova de adesão da Apólice de Seguro de Acidentes Pessoais – APP;
- j) comprovante de pagamento da tarifa de custo de gerenciamento operacional (CGO) anual.

II – Veículo:

- a) certificado de registro e licenciamento ou comprovante de arrendamento mercantil, em nome da empresa ou de um de seus sócios;
- b) comprovante de quitação do seguro obrigatório;
- c) emplacamento, quando já em operação, na categoria tipo aluguel;
- d) fotos coloridas tamanho 10 x 15 cm da dianteira, traseira e das laterais do veículo;
- e) certificado de classificação da EMBRATUR;
- f) tempo de vistoria expedido pelo Órgão Gestor ou entidade por ele credenciada;
- g) preenchimento de cadastro emitido pelo Órgão Gestor entidade por ele credenciada;

h) preenchimento de cadastro emitido pelo Órgão Gestor (Anexo II).

III – Embarcação:

- a) certificado de registro e licenciamento ou comprovante de arrendamento mercantil, em nome da empresa ou de um de seus sócios;
- b) autorização e/ou vistoria da Capitania dos Portos;
- c) preenchimento de cadastro emitido pelo Órgão Gestor (Anexo II).

Art. 7º Será obrigatória a inscrição da palavra TURISMO na parte anterior da carroceria de todos os veículos; o nome e logotipo da empresa proprietária inscrito na porta ou na lateral do veículo, o número de registro na EMBRATUR e o número de licenciamento (registro) da Prefeitura Municipal no canto inferior direito da parte posterior do veículo, o selo de vistoria e o selo de visitante ou licença de tráfego fixado no canto inferior direito do pára-brisa dianteiro.

Art. 8º Anualmente será procedida, mediante notificação encaminhada às empresas proprietárias de veículos cadastrados, a vistoria ordinária nos veículos para verificação do atendimento às normas de conforto, segurança e substituição do selo.

§ 1º - Vistorias extraordinárias poderão ser solicitadas quando o Órgão Gestor considerar necessário, sem ônus para empresa.

§ 2º - O valor do selo de vistoria corresponderá a 30 (trinta) UFIR's.

§ 3º - A idade máxima permitida para o veículo será de 10 (dez) anos para ônibus/microônibus, 3 (três) anos para utilitário e automóvel, sendo que antes do veículo ser substituído deverá dar baixa no Setor de Vistoria.

§ 4º - As embarcações deverão possuir laudo técnico de vistoria emitido pela Capitania dos Portos de Santa Catarina.

Art. 9º Será facultada a locação e o empréstimo de veículos ou embarcações entre empresas classificadas como transportadoras turísticas ou agências de turismo com frota própria, a título de reforço de frota, desde que o veículo ou a embarcação atenda os requisitos desde que o veículo ou a embarcação atenda os requisitos deste Decreto.

Art. 10 Os veículos não contemplados neste Capítulo ficam proibidos de operar o serviço de transporte turístico de superfície e o serviço de fretamento.

Parágrafo Único. Os veículos e embarcações deverão estar classificados de acordo com a Resolução Normativa nº 32, de 21 de maio de 1988, do Conselho Nacional de Turismo ou norma posterior que vier a substituir.

Art. 11 A agência de turismo com frota própria e a transportadora turística serão diretamente responsáveis pelos atos de seus prepostos, inclusive os praticados por terceiros por ela contratados ou autorizados, enquanto no exercício da atividade.

Art. 12 As agências de turismo com frota própria e a transportadora turística, em caso de venda de veículos de sua propriedade, cadastrados na categoria TURISMO, deverão providenciar requerimento de baixa do veículo junto ao Órgão Gestor, no prazo máximo de 15 (quinze) dias úteis, a partir da alienação (Anexo III).

Art. 13 O motorista observará as regras técnicas de sua função e o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, devendo manter-se atualizado sobre as alterações da legislação pertinente a sua função e deverá, ainda:

- I - portar Carteira Nacional de Habilitação do tipo B, C ou D, dependendo do tipo de classificação do veículo;
- II - estar devidamente edenticado com crachá, quando em serviço;
- III - exibir à fiscalização os documentos que lhe forem regulamente exigidos;
- IV - estar uniformizado de acordo com o padrão protocolado no Órgão Gestor pela empresa para a qual presta serviço;
- V - noções básicas das línguas espanhola e inglesa;
- VI - curso básico de turismo.

Art. 14 O motorista deverá portar a Nota Fiscal de prestação de serviço ou documento similar que comprove a natureza da operação, bem como a lista com nome e número dos documentos de identidade dos passageiros.

Art. 15 Não será permitida a prestação do serviço de transporte turístico de superfície e serviço de fretamento no Município de Florianópolis às pessoas físicas ou jurídicas que estiverem em desacordo com os termos da Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1999 e deste Decreto.

Art. 16 Os veículos do tipo ônibus, microônibus, caminhonetes, vans e utilitários de propriedade de empresas com sede em outros Municípios, Estados ou Países, quando de sua chegada em Florianópolis, durante a prestação de serviço de transporte turístico de superfície, deverão dirigir-se ao Portal Turístico, localizado na cabeceira continental da Ponte Pedro Ivo Campos, ou outro local exigido pelo Órgão Gestor, para retirar o Selo de Visitante, preenchendo cadastro com lista de passageiros, dados do veículo e da empresa, bem como o itinerário pretendido no Município os meios de hospedagem utilizados e o período de permanência, devendo cópia do documento preenchido acompanhar o veículo (Anexo IV).

§ 1º - O selo de visitante (Anexo V) e a licença de tráfego (Anexo IV) serão padronizados e confeccionados de acordo com os modelos Anexos neste Decreto.

§ 2º - O valor do selo de visitante corresponderá a 30 (trinta) UFIR's para ônibus e 15 (quinze) UFIR's para os demais veículos e sua validade será de 1 (uma) semana.

§ 3º - A transportadora turística ou agência de turismo com frota própria registrada no Município de Florianópolis pagará anualmente uma tarifa de 400 (quatrocentos) UFIR's por veículo, como custo de gerenciamento operacional do sistema (CGO) – licença de tráfego.

Art. 17 Ficam estabelecidos dentro do Município os locais indicados abaixo para embarque e desembarque de passageiros, bem como os pontos de partida e chegada de transporte turística em roteiro, prestado pelas transportadoras turísticas e agências de turismo com frota própria:

I - Largo da Alfândega;

II - Centro de Convenções;

III - Terminal Rita Maria;

IV - Aeroporto Internacional Hercílio Luz;

V - Terminais Turístico das Praias: Joaquina, Barra da Lagoa, Canasvieiras, Jurerê e Ingleses;

VI - Pontos Turísticos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Turismo.

Parágrafo Único. Não será permitida a parada permanente de veículos nestes locais públicos, caracterizando ponto privativo de exploração comercial, a favor de uma pessoa física ou jurídica, em detrimento das demais empresas.

#### CAPITULO V DA COOPERATIVA

Art. 18 A Cooperativa devidamente registrada na Junta Comercial do Estado de Santa Catarina, que esteja em dia com as obrigações fiscais municipal, estadual e federal, poderá ter registro junto ao Órgão Gestor para execução do serviço de transporte turístico de superfície e serviço de fretamento.

§ 1º - A licença de tráfego para o cooperado somente terá validade enquanto o mesmo pertencer à Cooperativa.

§ 2º - A saída do cooperado da Cooperativa importará na devolução da Licença de Tráfego à Prefeitura Municipal, assim como na perda do emplacamento de característica comercial, salvo se o cooperado, antes de deixar a Cooperativa, enquadrar-se no art. 6º, deste Decreto.

Art. 19 O requerimento para registro da Cooperativa junto ao Órgão Gestor deverá especificar a categoria que desejar e deverá ser acompanhada da seguinte documentação:

I – Estatuto Constitutivo da Cooperativa, arquivado na Junta Comercial do Estado, no qual conste a execução exclusiva do ramo de Agência de Viagens e Turismo com frota própria;

II – Comprovação de capital mínimo registrado de 20.000 (vinte mil) UFIR's;

III – Alvará de localização da sede da Cooperativa no Município de Florianópolis;

IV – Comprovante de inscrição no CMC (Cadastro Municipal de Contribuinte);

- V – Lei de Nacionalização do Trabalho (guia raiz);
- VI – Certificado da Cooperativa junto à EMBRATUR;
- VII – Cadastro devidamente preenchido, de acordo com Anexo I;
- VIII – CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica;
- IX – Prova de existência de instalações mínimas de guarda, manutenção e socorro para os veículos, próprios ou arrendadas, compatíveis com os serviços que opere no Município de Florianópolis, e com o respectivo Alvará de localização emitido pelo Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado;
- X – Contribuição sindical do empregador.
- XI – Uniforme do cooperado com foto no tamanho de 15x25 cm;

Art. 20 A Licença de Tráfego somente será concedida para o veículo operar o serviço de transporte turístico de superfície e serviço de fretamento, quando o cooperado cumprir as seguintes exigências:

- I – Certificado de Propriedade do Veículo, em nome de pessoa física, própria ou arrendada.
- II – Emplacamento, quando já em operação, na categoria aluguel no Município de Florianópolis;
- III – Comprovante de quitação do seguro obrigatório;
- IV – Prova da Adesão da Apólice de Seguros Pessoais – APP, no valor mínimo segurado de 20.000 (vinte mil) UFIR's;
- V – Comprovante da ata de que o cooperado está devidamente registrado na Junta Comercial do Estado de Santa Catarina;
- VI – Certificado de classificação do veículo junto a EMBRATUR;
- VII – Comprovante de residência, de que o cooperado reside no Município a no mínimo 06 (seis) meses;
- VIII – Fotos coloridas 10 x 15 cm, da dianteira, traseira e das laterais do veículo;
- IX – Cadastro emitido pelo Órgão Gestor do cooperado e do veículo;
- X – Certidão negativa completa emitida pelo Fórum da Capital – Florianópolis;
- XII – Noções básicas das línguas espanhola e inglesa;
- XIII – Curso básico de turismo.

Art. 21 O selo de vistoria e a licença de tráfego somente serão emitidos pelo Órgão Gestor, após o deferimento do processo permitindo a trafegabilidade do veículo.

Art. 22 As infrações cometidas pelos cooperados nos termos deste Decreto, quando transformadas em multas, serão pagas pela Cooperativa.

Parágrafo Único. Havendo mais de 3 (três) infrações na mesma categoria e cometidas pelo mesmo veículo no período de 1 (um) ano, a licença de tráfego e o selo de vistoria serão cassados, não podendo a licença de tráfego ser renovada no ano seguinte.

Art. 23 Fica vedado à Cooperativa utilizar veículos de prestação de serviço de transporte escolar em qualquer das modalidades de serviço de transporte turístico de superfície.

Art. 24 A Cooperativa poderá registrar junto ao Órgão Gestor no máximo 50 (cinquenta) veículos, tendo como limite o registro de 1 (um) veículo por cooperado.

Art. 24 Os associados registrados junto ao Órgão Gestor deverão executar a prestação dos serviços de transportes turístico de superfície devidamente asseados e uniformizados.

Parágrafo Único. O modelo do uniforme deverá ser demonstrado através de foto colorida, no tamanho 15x25 quando do requerimento formulado junto ao Órgão Gestor para o registro da Cooperativa.

#### CAPÍTULO VI INFRAÇÕES, PENALIDADE E RECURSOS

Art. 26 Constitui infração toda ação ou omissão que importe na inobservância das normas estabelecidas neste Decreto e demais, normas pertinentes à matéria.

Art. 27 Compete ao Órgão Gestor a apuração das infrações, através de fiscalização permanente, de denúncias recebidas e da aplicação das penalidades.

§ 1º - Cabe ao Órgão Gestor da Prefeitura manter fiscalização nos seguintes locais:

- I – Portal Turístico, na cabeceira continental da Ponte Pedro Ivo;
- II – Aeroporto Internacional Hercílio Luz;
- III – Posto da Polícia Rodoviária Estadual, na SC-401;
- IV – Bairro do Itacorubi, (SC-403);
- V – Bairro Rio Tavares, (SC-404).

§ 2º - As denúncias recebidas via telefone, fax ou correspondências deverão ser apuradas e tomadas as providências exigidas por este Decreto.

§ 3º - Para efeito de controle e fiscalização dos serviços estabelecidos neste Decreto, poderão ser celebrados convênios com Entidades Públicas e/ou Privadas.

Art. 28 Aplica-se ao serviço de transporte turístico de superfície e do serviço de transporte de fretamento o disposto na Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1999, principalmente no que concerne ao Título V, da Disciplina do Sistema.

Parágrafo Único. A inobservância dos preceitos da Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1999 e deste Decreto, sujeitará o (a) infrator (a) conforme a natureza da falta, às seguintes penalidades:

- I – advertência;
- II – afastamento de preposto, temporária ou definitivamente;
- III – retenção do veículo;
- IV – apreensão do veículo;
- V – multa.

Art. 29 A advertência será emitida pelo titular do Órgão Gestor ou a quem for delegada a tarefa.

Art. 30 O afastamento de preposto temporária ou definitivamente, será determinado pelo titular do Órgão Gestor ou a quem for delegada a tarefa, a fim de assegurar a adequada prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas legais.

Art. 31 A retenção de veículo será realizada, sem prejuízo da multa cabível, quando:

- I – o veículo não oferecer condições de segurança ou trafegabilidade;
- II – o motorista estiver dirigindo alcoolizado ou sob efeito de qualquer substância tóxica;
- III – o mecanismo de controle de passageiros não estiver funcionando;
- IV – o veículo não apresentar os equipamentos obrigatórios.

Art. 32 A apreensão do veículo, sem prejuízo da multa cabível, será realizada pela fiscalização, se necessário, com o auxílio da autoridade de trânsito, quando o veículo estiver realizando serviço não autorizado pelo Órgão Gestor.

§ 1º - A título de custo de gerenciamento operacional (CGO) serão cobradas as tarifas de remoção 150 (cento e cinquenta) UFIR's e estadia 20 (vinte) UFIR's, cujo o pagamento deverá ser feito para liberação do veículo.

§ 2º - Além do comprovante de pagamento das tarifas de custo de gerenciamento operacional (CGO), deverá ainda a empresa infratora entregar os seguintes documentos para liberação do veículo:

- a) certificado de registro e licenciamento do veículo - CRLV (do ano em exercício);
- b) carteira nacional de habilitação – CNH ou permissão para dirigir e documento de identidade do(a) proprietário(a) ou de seu representante legal (xerox de CNH não é prova de habilitação);
- c) procuração devidamente preenchida e com firma reconhecida em cartório – caso não seja proprietário(a), ou recibo de compra do veículo, preenchido, datado e com firma reconhecida do vendedor;



- d) cópia autenticada do contrato social da Empresa, delegando poderes para substabelecer procuração a quem a assinou (se veículo em nome de pessoa jurídica);
- e) declaração da empresa, com firma reconhecida, delegando poderes de posse de veículo ao interessado (anexar cópia autenticada do contrato social).

Art. 33 As multas por infração às disposições deste Decreto terão seus valores fixados em UFIR's, de acordo com a Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1999, ou na unidade que vier a substituí-la.

Art. 34 Qualquer veículo que estiver executando serviço de transporte turístico de superfície e/ou fretamento no Município de Florianópolis, sem a devida licença de tráfego e o respectivo selo de vistoria, será autuado e retido ou apreendido, dependendo da tipificação da infração.

Parágrafo Único. O veículo quando retirado de tráfego somente será liberado mediante a regularização do fato que deu origem à infração.

Art. 35 Das multas aplicadas, caberá recurso administrativo dirigido ao Conselho Municipal de Transporte - CMT, com efeito suspensivo até a data de seu julgamento, com vistas a assegurar ao autuado ampla defesa e direito ao contraditório.

#### CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 36 Para efeito de licença, planejamento, controle e fiscalização do serviço de transporte turístico de superfície e fretamento no Município de Florianópolis, o Órgão Gestor será o Núcleo de Transportes ou órgão que vier a sucedê-lo.

Art. 37 O emplacamento do veículo na categoria aluguel somente será autorizado pelo titular do Órgão Gestor quando cumpridas as exigências previstas neste Decreto.

Art. 38 A Secretaria Municipal de Finanças será diretamente responsável pela arrecadação do valor do selo de visitante em cooperação a Secretaria Municipal de Turismo e Núcleo de Transportes que, respeitadas suas respectivas áreas de competência e de comum acordo, poderão baixar normas complementares necessárias à execução do presente Decreto.

Art. 39 A Secretaria Municipal de Finanças e a Secretaria Municipal de Finanças e a Secretaria Municipal de Turismo terão o prazo de até 30 (trinta dias) para iniciar a cobrança do selo de visitante na forma prescrita neste Decreto.

Art. 40 As transportadoras de turismo, de fretamento e agências de turismo com frota própria estabelecidas neste Município terão o prazo de 120 (cento e vinte) dias para adequação às exigências deste Decreto, contados da sua publicação.

Art. 41 Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se às disposições em contrário.

DOE - 10.04.00

Prefeitura Municipal, em Florianópolis, aos 05 de abril de 2000.

**ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU**  
**PREFEITA MUNICIPAL**

Obs.: Os anexos de que tratam este decreto estão disponíveis no Núcleo de Transportes e no Gabinete da Prefeita.

#### **DECRETO N° 532/00**

**ALTERA E DÁ NOVA REDAÇÃO AO DECRETO N° 369, DE 05 DE ABRIL DE 2000, SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE SUPERFÍCIE SERVIÇO DE FRETAMENTO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

A PREFEITA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, no uso das atribuições conferidas pelo inciso III, do art. 74, da Lei Orgânica do Município, de acordo com o prescrito dos arts. 135, item VIII e 231 da Lei nº

9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e nos termos das letras “a” e “c”, do § 2º, do art. 4º, dos § 1º e § 2º, do art. 44 e art. 85, da Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1999, DECRETA:

Art. 1º - Acrescenta os § 4º, § 5º e § 6º, no art. 16, do Decreto nº 369, de 05 de abril de 2000, com a seguinte redação: “ § 4º - A transportadora turística ou agência de turismo com frota própria registrada no Município de Florianópolis terá um desconto de 40% (quarenta por cento) por veículo no pagamento a vista da tarifa de custo do gerenciamento operacional do sistema (CGO) – licença de tráfego, § 5º - A tarifa de custo do gerenciamento operacional do sistema (CGO), mediante requerimento da transportadora/operadora, poderá, anualmente, até o limite de 6 (seis) vezes, ser parcelada sem desconto, § 6º - A inadimplência pela falta de pagamento do parcelamento da tarifa (CGO) será considerada infração grave e importará na apreensão do veículo, aplicando-se a penalidade prescrita no art. 34, assim como seu respectivo parágrafo único, deste Decreto.”

Art. 2º - O prazo estabelecido no art. 40, do Decreto nº 369, de 05 de abril de 2000, para as operadoras do transporte turístico de superfície e serviço de fretamento se adequarem às suas exigências, fica prorrogado até o dia 30 de setembro de 2000.

Art. 3º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se às disposições em contrário.

DOE - 01.09.00

Florianópolis, aos 29 de agosto de 2000.

**ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU**  
**PREFEITA MUNICIPAL**

DECRETO Nº 1164/01

DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE FRETAMENTO, VIAGEM ESPECIAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A PREFEITA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, no uso das atribuições prescritas pelo inciso III, do art. 74, da Lei Orgânica do Município, de acordo com o previsto nos arts. 135, item VIII e 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e nos termos da letra “a”, do § 2º, inciso II, do art. 4º, dos § 1º e § 2º, do art. 44 e art. 85, da Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1999,

DECRETA:

Art. 1º - O serviço de fretamento, assim como a viagem especial dele decorrente, serão regidos pelas disposições deste Decreto e através das Normas Complementares expedidas pelo Órgão Gestor.

§ 1º - A viagem especial é um fretamento eventual, que dispensa contrato entre as partes, desenvolvida em qualquer itinerário, sem caráter de linha regular e com fim específico.

§ 2º - Na execução do serviço de fretamento/viagem especial será vedada a cobrança de passagem individualizada e a renovação de passageiros durante o itinerário, assim como a fixação de roteiros ou trajetos e horários regulares.

Art. 2º - O serviço de fretamento e/ou a viagem especial será realizado mediante ajuste de locação do veículo diretamente pelo usuário com a prestadora de serviço, devidamente registrada junto ao Órgão Gestor da Prefeitura Municipal de Florianópolis.

Art. 3º - Os veículos utilizados no transporte coletivo convencional e o transporte escolar poderão executar o serviço de fretamento/viagem especial, mediante autorização expressa do Órgão Gestor.

Parágrafo Único. Ao veículo com certificado de registro na categoria particular fica vedado sua utilização para o serviço de transporte de fretamento e viagem especial.

Art. 4º - As condições para obtenção da licença de Tráfego, o Selo de Vistoria, o Cadastro das Operadoras e de seus motoristas, assim como a idade máxima do veículo no Serviço de Fretamento e Viagem Especial serão fixados em Norma Complementar do Órgão Gestor.

Art. 5º - A operadora do serviço de fretamento, assim como de viagem especial, será diretamente responsável pelos seus atos e de seus prepostos inclusive os praticados por terceiro contratados ou autorizados, enquanto no exercício da sua atividade.

Art. 6º - A execução do serviço de transporte de fretamento/ viagem especial importa na obrigatoriedade de inscrição cadastral da operadora no Órgão Gestor.

Parágrafo Único. Para realização de viagem especial o veículo deverá portar, além do selo de vistoria, a devida Licença de Tráfego, em modelo próprio fornecido pelo Órgão Gestor.

Art. 7º - O requerimento para a execução do serviço de transporte de fretamento deverá ser encaminhado ao Órgão Gestor acompanhado dos seguintes documentos:

- I – fotocópia do contrato para a prestação dos serviços, quando fretamento;
- II – modelo da carteira com a identificação do usuário;
- III – croqui detalhado do itinerário do fretamento, com especificações de ruas, rodovias municipais, estaduais e federais, localidades, distritos, e pontos constantes do contrato, onde será procedido o embarque e o desembarque.

Parágrafo Único. O processo que não estiver instruído com todos os elementos solicitados pelo Órgão Gestor terá sua tramitação paralisada e somente será apreciado após a correspondente complementação.

Art. 8º - O preço acordado para a execução do serviço de fretamento será definido entre as partes (contratante e contratada).

Art. 9º - No contrato de fretamento deverá constar a quantidade de veículos fretados, o ponto de partida e o ponto terminal, o nº de registro da operadora, o itinerário e a descrição exata da operação.

Parágrafo Único. O veículo que estiver executando o serviço de fretamento deverá exibir no vidro dianteiro esquerdo adesivo com dizeres:

ESPECIAL / FRETAMENTO e o nome usual da contratante.

Art. 10º – O pedido para obtenção de licença de viagem especial será autorizado pelo Órgão Gestor, de segunda-feira a sexta-feira, em horário de expediente, desde que a requerente apresente os seguintes documentos:

- I – lista de passageiros, de acordo com o Anexo V;
- II – nota fiscal de serviço –ISQN;
- III – licença de viagem especial, previamente preenchida pela operadora, de acordo com o Anexo IV;
- IV – comprovante de depósito bancário da tarifa de Custo de Gerenciamento Operacional do Sistema de Transporte Coletivo – C.G.O, correspondente a R\$ 10,00 (dez reais) para ônibus e R\$ 5,00 (cinco) reais para microônibus/vans, recolhida em favor da Prefeitura Municipal de Florianópolis.

Art. 11º – Fica expressamente vedado o embarque de passageiros alheios ao serviço de fretamento.

Art. 12º – O contrato para a prestação do serviço de fretamento deverá, além de outras cláusulas julgadas necessárias, conter:

- I – os horários de realização das viagens e sua frequência;
- II – o endereço dos pontos de origem/destino;
- III – a obrigatoriedade de transportar exclusivamente o pessoal da contratante;
- IV – declaração de que conhece a legislação pertinente e com pleno conhecimento de que o Órgão Gestor poderá a seu exclusivo critério cancelar a licença do fretamento, sem que caiba, quer à contratante ou à contratada qualquer recurso ou indenização;

- V – declaração de que concorda, de livre e espontânea vontade, em devolver a placa de aluguel ao Município, se for assim exigido, mediante notificação escrita emitida pelo Gerente do Órgão Gestor;
- VI – o valor do contrato de fretamento.

Art. 13º – A operadora do serviço de fretamento deverá comunicar ao Órgão Gestor, no prazo máximo de 3 (três) dias ou 72 (setenta e duas) horas, qualquer modificação dos termos do contrato de fretamento, bem como a sua rescisão, quando for o caso.

Parágrafo Único. Da modificação ou termo de rescisão será encaminhada cópia ao Órgão Gestor.

Art. 14º – O Órgão Gestor poderá cancelar a licença de tráfego, quando:

- I – a contratada não observar as determinações impostas pela legislação vigente e normas complementares;
- II – a prestação do serviço de fretamento estiver comprometendo a estabilidade de linha regular.

Art. 15º – O Órgão Gestor do Sistema de Transporte de Fretamento e Viagem Especial será o Núcleo de Transporte.

Art. 16º – Aplicam-se, no que couber, as normas gerais previstas na Lei Complementar nº 034, de 26 de fevereiro de 1999, assim como especificamente as normas pertinentes no Título V – Da Disciplina do Sistema, no que concerne aos Capítulos I, II e III, dos arts. 61 a 77, da supracitada Lei Complementar.

Art. 17º – Integram o presente Decreto os seguintes Anexos:

- I – Requerimento – Anexo I;
- II – Contrato de Fretamento – Anexo II;
- III – Certificado de Licença (Fretamento) – Anexo III;
- IV – Licença de Viagem Especial – Anexo IV;
- V - Relação de passageiros – Anexo V.

Art. 18º – Fica vedado ao Órgão Gestor autorizar o registro de empresa de autônomo, de pessoa física ou jurídica especificamente para o serviço de fretamento e/ou viagem especial.

Parágrafo Único. O serviço de fretamento ou viagem especial somente poderá ser operado através do transporte de turismo, transporte coletivo e transporte escolar.

Art. 19º – O veículo em operação no serviço de fretamento ou Viagem Especial deverá, obrigatoriamente, além de portar a necessária Licença de Tráfego e o Selo de Vistoria, exibir no pára-brisa, lado direito do veículo, os seguintes dizeres:

- I – ESPECIAL / FRETAMENTO;
- II – VIAGEM ESPECIAL.

Parágrafo Único. O não cumprimento desta determinação importará na retenção do veículo, além da devida autuação.

Art. 20º – Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação.

DOE – 05.11.01

Florianópolis, aos 25 de Outubro de 2001.

**ANGELA REGINA HEINZEN AMIN HELOU**  
PREFEITA MUNICIPAL