

Leandro Nunes

**AS CONDIÇÕES DE TRABALHO E A SAÚDE DOS/DAS
MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS NA
“ILHA DA MAGIA”.**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção parcial do Grau de Mestre em Serviço Social.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Lara

Florianópolis
2018

Nunes, Leandro

As condições de trabalho e a saúde dos/das motoristas do transporte coletivo de ônibus na “Ilha da Magia”. Leandro Nunes. – Florianópolis, 2018.

256 f. ; 14,81cm21cm.

Dissertação (Mestrado em Serviço Social)– Universidade Federal de Santa Catarina, 2018.

Bibliografia: f. 222-233.

1. Motoristas. 2. Condições de trabalho. 3. Saúde do/da trabalhador/ra. I. Título.

Catálogo na fonte elaborada por Marcelo Cavaglieri CRB 14/1094

Leandro Nunes

**AS CONDIÇÕES DE TRABALHO E A SAÚDE DOS/DAS
MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS NA
‘ILHA DA MAGIA’.**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de Mestre em Serviço Social e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Serviço Social – PPGSS da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Florianópolis, 15 de fevereiro de 2018.

Prof^ª. Dra. Beatriz Augusto de Paiva
Coordenadora do PPGSS

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Ricardo Lara
Presidente da banca – Orientador.

Prof^ª. Dra. Edvânia Ângela Lourenço (videoconferência)
Membra
Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, UNESP, campus de
Franca/SP

Prof^ª. Dra. Maria de Fátima Ferreira Queiróz (videoconferência)
Membra
Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP). Campus Baixada
Santista

Vânia Maria Manfroi
Membra
Universidade Federal de Santa Catarina

Dedico este trabalho a minha família e a todas e todos que de forma direta ou indireta participaram de minha formação profissional e, em especial, aos heróis e heroínas profissionais do volante. A vivência entre vós, por alguns anos, impulsionou-me realizar esta pesquisa, com o intuito de denunciar as condições de trabalho e o processo e degradação da saúde a qual estão expostos. Que sirva de base para estudos futuros e que subsidie formas de intervenção na realidade em que vivem. A Vivaldo, Carlos e Isaías *in memoriam*.

AGRADECIMENTOS

Meus agradecimentos iniciais vão para minha família e, em especial, minha mãe Vanderléia, minha mãe/vó Dilma, meu Tio Lorival e a meu Padrasto Vailde que em tempos de turbulências emocionais e financeiras deram afago. A minha vó Dilma, tio Agnaldo e tia Valéria. E principalmente a Vivaldo, Carlos e Isaías *in memoriam*.

A meu orientador Ricardo Lara, pelos incentivos ao estudo sobre o mundo do trabalho e suas mais diversificadas contraditoriedades, e sempre chamando atenção para a importância dos estudos sobre os fundamentos filosóficos do trabalho. Muitos foram os momentos de calorosos e profícuos debates. No entanto, tais momentos serviram como uma via de mão-dupla, uma vez que ao mesmo tempo em que eu desenvolvia minha intelectualidade e aprendizagem, ele também era “afetado” pelo mesmo aprendizado.

Agradeço também à banca examinadora, Profa. Edvânia, Profa. Maria Fátima e José Reginaldo por terem prontamente aceitado meu pedido de composição de banca e que desde o projeto de qualificação de dissertação em muito ajudaram com suas arguições de extrema valia. Agradeço, do mesmo modo, aos demais professores do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social: Beatriz Paiva, Helenara, Vânia, Helder, entre outros, cada qual com sua particularidade de estudo e perspectiva político-ideológica, porém são exímios transmissores de pensamentos. Não poderia deixar de fazer referência aos companheiros de estudos e militância: Marlon, Alcides Remijo (Cidão), Rodrigo Fernandes e aos demais companheiros e companheiras de disciplinas do mestrado e do doutorado, pelos constantes e calorosos debates em sala de aula.

Aos meus amigos de infância Vaguinho, Ricardo Horn, Rafael Horn, Djeco, Frank, Leandro (Led), Jhon, Rafael, Lucas e Ronaldo, à minha cunhadinha Thaína e, principalmente, ao irmão e amigo de todas as horas Vailde Junior (Juca). Aos camaradas da Juventude Comunista Avançando: Bruninhas, Helen, Ingrid, Nanda, Davi, Giovanny, Gui, Pedro, Criss, entre outros. Expresso, aqui, meus profundos agradecimentos por compartilharem comigo tantos momentos de aprendizado, formação política, militância estudantil, bem como momentos de amizade, carinho e alegria.

A todos e todas os profissionais que prontamente aceitaram participar da pesquisa e de extrema valia foram as informações por vocês transmitidas e igualmente ao sindicato da categoria, a vós dedico esta pesquisa e que a mesma sirva para estudos e formas de intervenção futuras

em relação a melhorias das condições de trabalho e saúde desses heróis e heroínas que laboram diariamente ao volante.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa, uma vez que sem a mesma, a dedicação exclusiva aos estudos e pesquisa seriam impossíveis.

A todas e todos deixo meus sinceros agradecimentos.

O trabalho a seguir não é, de modo algum, fruto de um 'Impulso interior'. Pelo contrário. (ENGELS, 2015, P. 29).

Minha condição humana me fascina. Conheço o limite de minha existência e ignoro por que estou nesta terra, mas às vezes o pressinto. Pela experiência cotidiana, concreta e intuitiva, eu me descubro vivo para alguns homens, porque o sorriso e a felicidade deles me condicionam inteiramente, mas ainda para outros que, por acaso, descobri terem emoções semelhantes às minhas. [...].

Vejo os homens se diferenciarem pelas classes sociais e sei que nada justifica a não ser pela violência. Sonho ser acessível e desejável para todos uma vida simples e natural, de corpo e de espírito. (EINSTEIM, 2017, p. 9).

Os homens fazem a sua própria história; contudo, não a fazem de livre e espontânea vontade, pois não são eles quem escolhem as circunstâncias sob as quais ela é feita, [...]. A tradição de todas as

gerações passadas é como um pesadelo que comprime o cérebro dos vivos. E justamente quando parecem estar empenhados em transformar a si mesmos e as coisas, em criar algo nunca antes visto, exatamente nessas épocas de crise revolucionária, eles conjuram temerosamente a ajuda dos espíritos do passado, tomam emprestados os seus nomes, as suas palavras de ordem, o seu figurino, a fim de representar, com essa venerável roupagem tradicional e essa linguagem tomada de empréstimo, as novas cenas da história mundial. (MARX, 2011, p. 25-6).

A teoria social marxista não proporciona todas as respostas para os dramas, dilemas, os conflitos e as contradições que emergem da sociedade de contemporânea; ao mesmo tempo entendemos que abrir interlocução com a concepção materialista e dialética de história (materialismo histórico) é essencial para enfrentarmos os desafios de nossa época. (LARA, 2017, p. 20).

Estava apavorado até a alma. Vi a nu a complicada civilização em que vivia. A vida era uma questão de abrigo e comida. Para conseguir abrigo e comida os homens vendem coisas. [...]. Todas as coisas são mercadorias, todas as pessoas são compradas e vendidas. A primeira coisa que o trabalhador tem para vender é a força física. (LONDON, 2009, p. 21).

Sem trabalho eu não sou nada. Não tenho dignidade, não sinto o meu valor, não tenho identidade. Mas o que eu tenho. É só um emprego. E um salário miserável. Eu tenho o meu ofício. Que me cansa de verdade. (Música de trabalho. Legião urbana).

Nosso dia vai chegar. Teremos nossa vez. Não é pedir demais: Quero justiça. Quero trabalhar em paz. Não é muito o que lhe peço. Eu quero um trabalho honesto. Em vez de escravidão. (Fábrica. Legião urbana).

RESUMO

Esta dissertação de mestrado teve como objetivo analisar as condições de trabalho no transporte coletivo de passageiros por ônibus em Florianópolis, e seus referidos impactos na saúde do/da profissional do volante. Nosso debate começa com uma abordagem histórico da evolução das cidades, partindo do Império Romano até os dias atuais. Com a Revolução Industrial, as cidades (o centro) tornam-se locais da produção e circulação de mercadorias, bem como com o advento do capitalismo, ela mesma se torna uma mercadoria disponível à venda, neste sentido, os moribundos, a classe trabalhadora, o profano, a luta de classes tem de ser expurgada destes locais, pois isto atrapalharia o movimento de valorização do capital. Destituídos destes locais, e sem quaisquer condições de fixar moradias nas áreas circunvizinhas às cidades, os trabalhadores e as trabalhadoras vão para as periferias, áreas interioranas, etc. E sendo assim, de alguma forma, a classe trabalhadora teria de se deslocar, “nasce” neste contexto o transporte coletivo. À passos lentos e graduais, a estrutura do transporte (estrutura das vias, tipos de transporte, itinerários, horários, entre outros) vai se modernizando. No entanto, nos dias atuais, a política de mobilidade urbana, entendida por nós como a necessidade e o tipo de transporte utilizados nos deslocamentos, tem priorizado cada vez mais o transporte individual e aliado ao crescimento do número de carros por habitantes, o que traz consequências diretas, citamos aqui como exemplo, os congestionamentos. Esta é a realidade de inúmeras cidades brasileiras, e a cidade de Florianópolis não foge à regra. Salientamos desde o início que o ônibus é o único meio de transporte de massas na capital catarinense. O primeiro meio de transporte de massas a surgir foram os bondes puxados por burros, logo depois apareceram os primeiros ônibus ainda importados da Europa e, nos dias atuais, a cidade conta com um Sistema Integrado de Mobilidade (SIM), na qual apenas uma empresa é a responsável pelo transporte de passageiros e passageiras na Ilha e na parte continental, o Consórcio Fênix. Embora tenha como slogan, Sistema Integrado de Mobilidade, salientamos que, a estrutura (vias, horários, linhas, Prefeitura Municipal e empresa prestadora do serviço) que compõe o transporte coletivo na Ilha, é precário e ineficiente (conclusão tirada após análises das entrevistas com os/as usuários/as). Todo este contexto de precarização do transporte que influencia na “rebeldia” dos passageiros e que “descontam” sua ira sobre o/a motorista, constantes congestionamentos, condições de trabalho adversas a sua corporeidade, entre outros têm influenciado em impactos diretos na saúde

física e mental destes/destas trabalhadores/ras. No exercício de sua atividade laboral, o/a motorista dispõe de: uma poltrona “ajustável”, câmbio de marchas, pedais de embreagem, freio e aceleração, chave de setas, manoplas de acionamento das portas, bem como o/a profissional exerce suas atividades fora dos muros da empresa, neste sentido, alia-se a nossas análises o trânsito, a relação com os/as usuários/as, com a empresa, com o sindicato, com os/ demais profissionais. Neste contexto adverso e precário, evidenciamos que a atividade de dirigir no mínimo seis horas e dez minutos por dia se mostra danosa não só a saúde física, mas também a saúde mental. Nossas conclusões se basearam nas entrevistas realizadas com oito profissionais num universo de mais de 700, todos mencionaram o estresse, o cansaço, bem como houve situação em que apenas um profissional, além do estresse, foi diagnosticado com labirintite, diabetes, colesterol alto e hérnia de disco. E um profissional foi diagnosticado com surdez leve e pressão alta. Cabe aqui salientar que os trabalhadores (as) que fizeram parte da pesquisa, registraram reclamações constantes de dores nas costas, ombros, pernas, cabeça ao longo da jornada de trabalho.

Palavras chave: Motoristas, condições de trabalho, saúde do/da trabalhador/ra.

RESUMÉN

Esta disertación de maestría tiene como objetivo analizar las condiciones de trabajo en el transporte colectivo de pasajeros por autobús en Florianópolis, y sus referidos impactos en la salud del / de la profesional del volante. Nuestro debate comienza con el enfoque histórico de la evolución de las ciudades, partiendo del Imperio Romano hasta los días actuales. Con la Revolución Industrial, las ciudades (el centro) se vuelven locales de la producción y circulación de mercancías, así como con el advenimiento del capitalismo, ella misma se convierte en una mercancía disponible a la venta, en este sentido, los moribundos, la clase trabajadora, el profano, la lucha de clases tiene que ser expurgada de estos lugares, pues esto obstaculizar el movimiento de valorización del capital. Destituídos de estos locales, y sin condiciones de fijar viviendas en las zonas circundantes, las ciudades, los trabajadores y las trabajadoras van a las periferias, a las zonas interiores, etc. Y siendo así, de alguna forma, la clase trabajadora tendría que desplazarse, "nace" en este contexto el transporte colectivo. A pasos lentos y graduales, la estructura del transporte (estructura de las vías, tipos de transporte, itinerarios, horarios, entre otros) se va modernizando. Sin embargo, en los días actuales, la política de movilidad urbana, entendida por nosotros como la necesidad y el tipo de transporte utilizados en los desplazamientos, ha priorizado cada vez más el transporte individual y aliado al crecimiento del número de coches por habitantes, que trae consecuencias directas, citamos aquí como ejemplo, la congestión. Esta es la realidad de innumerables ciudades brasileñas, y la ciudad de Florianópolis no escapa a la regla. Destacamos desde el principio que, el autobús es el único medio de transporte de masas en la capital catarinense. El primer medio de transporte de masas a surgir fueron los tranvías tirados por burros, luego aparecieron los primeros autobuses aún importados de Europa y, en los días actuales, la ciudad cuenta con un Sistema Integrado de Movilidad (SIM), en la que sólo una empresa es la responsable del transporte de pasajeros y pasajeros en la Isla y en la parte continental, el Consorcio Fénix. En el caso de que se trate de un sistema de gestión de la calidad de la información, se debe tener en cuenta que, los usuarios / as). Todo este contexto de precarización del transporte que influye en la "rebeldía" de los pasajeros y que "desconta" su ira sobre el conductor, constantes congestiones, condiciones de trabajo adversas a su corporeidad, entre otros han influido en impactos directos en la salud física y mental de estos / de estos trabajadores / ras. En el ejercicio de su actividad laboral, el / la

conductor dispone de: un sillón ajustable, cambio de marchas, pedales de embrague, freno y aceleración, llave de flechas, manijas de accionamiento de las puertas, así como el profesional ejerce sus las actividades foras de los muros de la empresa, en este sentido, se une a nuestros análisis el tránsito, la relación con los / las usuarios / as, con la empresa, con el sindicato, con los / otros profesionales. En este contexto adverso y precario, evidenciamos que la actividad de conducir por lo menos seis horas y diez minutos por día se muestra dañina no sólo la salud física, sino también la salud mental. Las conclusiones se basaron en las entrevistas realizadas con ocho profesionales en un universo de más de 700, todos mencionaron el estrés, el cansancio, así como hubo una situación en la que sólo un profesional, además del estrés, fue diagnosticado con laberíntitis, diabetes, colesterol alto y hernia de disco. Y un profesional fue diagnosticado con sordera leve y presión alta. Cabe señalar que los trabajadores que formaron parte de la investigación, registraron reclamaciones constantes de dolor de espalda, hombros, piernas, cabeza a lo largo de la jornada de trabajo.

Palabras clave: Conductores, condiciones de trabajo, salud de la trabajador/ra.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Alinhamento da do pico das pirâmides com as estrelas.....	32
Figura 2 - Sítio sambaqui em Santa Catarina e conchas.....	60
Figura 3 - Esquema defensivo das fortalezas de Florianópolis.	63
Figura 4 - Comparativa entre modos de transporte e capacidade de transporte de pessoas.....	87
Figura 5 - Manifestação jornadas de junho de 2013 em Florianópolis..	89
Figura 6 - Charretes na década de 20 - Vista da Praça XV de Novembro, Florianópolis.	93
Figura 7 - Os bondes	94
Figura 8 - Ônibus década de 1930.....	97
Figura 9 - Ônibus anos 1970	99
Figura 10 - Ônibus anos 1990	103
Figura 11 - Ônibus articulado 2003.....	105
Figura 12 - Localização dos terminais de integração	106
Figura 13 - Estrutura óssea na região do cóccix, na posição sentada..	147
Figura 14 - Correta postura na posição sentada.....	147
Figura 15 - Posição da câmera no interior do veículo e central de monitoramento da empresa.	151
Figura 16 - Nervos das mãos atingidos pelas LER/DORT.....	172
Figura 17 - Região afetada pela bursite	173
Figura 18 - Joelho saudável e de um acometido pela artrose	174
Figura 19 - exposição a posturas forçadas e o agravo as dores espinhas, dorsais e cervicais.....	176
Figura 20 - Região afetada pela labirintite e como funciona.....	183
Figura 21 - O diabetes	185
Figura 22 - A hérnia de disco	186
Figura 23 - Consequências da hipertensão arterial.....	188

LISTA DE SIGLAS

COPAM – Cobrador para Motorista
EJA – Educação de Jovens e Adultos
FENEST – Federação Nacional de Técnicos em Segurança do Trabalho
GPS – Sistema de Posicionamento Global
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPI – Imposto de Produtos Industrializados
LER/DORT – Lesão por Esforços Repetitivos/ Doenças Osteomusculares Relacionadas ao Trabalho
SBT – Sistema Brasileiro de Televisão
SIM – Sistema Integrado de Mobilidade
SINTRATURB – Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano
SIT – Sistema Integrado de Transporte
OMS – Organização Mundial da Saúde

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	21
1.1 MÉTODO DE ESTUDO	26
1.2 A CIDADE EM SUA PERSPECTIVA HISTÓRICA.....	28
1.3 AS PRIMEIRAS CIDADES URBANAS	29
1.4 A CIDADE DO CAPITAL SOB O CAPITALISMO	39
1.5 FLORIANÓPOLIS, SUA GÊNESE E URBANIZAÇÃO: “... UM PEDACINHO DE TERRA PERDIDO NO MAR...”	57
1.5.1 A ocupação humana	58
1.5.2 Florianópolis: urbanização, turismo e desenvolvimento.....	67
2 MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE COLETIVO	79
2.1 CATEGORIZANDO MOBILIDADE URBANA	79
2.2 DOS BONDES PUXADOS POR BURROS A ÔNIBUS COM AR CONDICIONADO E CÂMERAS DE MONITORAMENTO: O TRANSPORTE COLETIVO EM FLORIANÓPOLIS.....	90
2.2.1 O transporte na Desterro do século XVIII e XIX.....	92
2.2.2 Transporte coletivo e cidade contemporânea	100
2.2.3 O sistema integrado de transporte: integrando para (des) integrar e Sistema Integrado de Mobilidade. Dois sistemas, um objetivo, lucrar e um alvo, a classe ttrabalhadora	105
3 CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DOS/DAS MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO	111
3.1 O TRABALHO EM SUA PERSPECTIVA ONTOLÓGICA	111
3.2 A TEORIA DO VALOR: PRODUÇÃO DA RIQUEZA E REPRODUÇÃO DA MISÉRIA	123
3.3 AS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO TRANSPORTE COLETIVO EM FLORIANÓPOLIS	136
3.3.1 A jornada de trabalho.....	139
3.3.2 Os instrumentos de trabalho e posto de trabalho.....	142
3.3.3 Os fiscais, as câmeras de vídeo monitoramento e o sistema de posicionamento global.....	150
3.4 SAÚDE DO/DA TRABALHADOR/RA.....	156
3.5 O PERFIL E A SAÚDE DOS/DAS MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO	161
3.5.1 A história de Henrique e Celso.....	181
3.6 O SINDICATO.....	191

3.7 UM BALANÇO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE
DE MOTORISTAS DO TRANSPORTE COOLETIVO DO BRASIL 199

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS 217

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 222

APÊNDICE A - Roteiro das entrevistas..... 234

APÊNDICE B - Termo de Consentimento e Assentimento 236

APÊNDICE C – Parecer CEP 239

ANEXO A – Fotos Urbanização de Florianópolis..... 242

1 INTRODUÇÃO

Nossa pesquisa se dedicou a seguinte problemática, quais os impactos das condições de trabalho na saúde física e mental do/da motorista de ônibus na cidade de Florianópolis. A proposta de pesquisa surge de uma constante inquietação com os “rumos” que a atual configuração do processo de trabalho dos/das motoristas do transporte coletivo de ônibus na cidade de Florianópolis toma nos dias atuais e seus respectivos impactos na saúde de homens e mulheres que neste setor laboram. A proposta de estudo entrou em gestação durante o processo de formação profissional em Serviço Social, em grupos de estudos, ciclo de debates, conversas informais, eventos, entre outros, sobre o mundo do trabalho e suas mais variadas interfaces, contradições, formas de exploração. Não obstante, a pesquisa justifica-se também por uma inquietante preocupação de um **ser** que já laborou no transporte coletivo de Florianópolis por tempo o suficiente enquanto companheiro de labuta e luta sob as mesmas condições adversas a quais estão expostos homens e mulheres que tem o volante como fonte de sustento.

A justificativa de nossos estudos tem aqui sua defesa. Os/as motoristas do transporte coletivo desempenham um papel de suma importância na cidade de Florianópolis, pois são responsáveis pela condução de mais de 500 pessoas diariamente (em uma jornada de trabalho) e por estarem “presos” no trânsito citadino diariamente, faz-se necessário identificar os processos adoeceadores destes/destas profissionais, bem como as principais doenças neste setor laboral, o que vem em muito contribuir para as estratégias de defesa, luta sindical e melhorias efetivas nas condições de trabalho neste setor profissional. Uma vez que tais melhorias não se façam presentes apenas aos profissionais do volante, mas também a todo o conjunto da população que se utiliza deste sistema diariamente.

Evidenciamos aqui que nosso desejo ao realizar tal pesquisa, não se justificou apenas para a maturação do conhecimento da temática que tende a crescer cada vez mais, mas também de construir referências junto à teoria social crítica e que possa vir a contribuir nos estudos e formas de intervenção na realidade de milhares de trabalhadores e trabalhadoras em seu cotidiano laboral e, em específico, aos que laboram no transporte coletivo de passageiros por ônibus.

Ao Serviço Social, este texto tem o compromisso de se juntar a uma gama de produções já em circulação ou em vias de circular, que se propõe a debater as expressões da “questão social” e seus impactos no/na trabalhador/a e sociedade como um todo. É diante deste contexto sob os

marcos da tutela do capital, que impõem a homens e mulheres a árdua tarefa de laborar diariamente como fonte de renda, a qual muitas vezes (ou nunca) não cobre as despesas para reproduzir sua vida em sociedade, que apresentamos esta dissertação de mestrado, que virá a contribuir para o arcabouço teórico-crítico produzido pelo Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e em especial a linha 3, Questão Social, Trabalho e Emancipação Humana.

Nossa dissertação se estrutura em três capítulos, assim divididos. No primeiro capítulo, realizaremos uma análise histórica no que se refere as cidades urbanas. Nossas análises partir-se-ão do Império Romano, por entendermos que este foi a primeira civilização a se organizar urbanisticamente. Tomamos como pressuposto que, as cidades sempre se estruturaram a atender as demandas de seu tempo histórico, se em Roma os muros defendiam os cidadãos de possíveis invasores inimigos, nos dias atuais os muros “não existem”, eles são ideológicos, mas segregam, discriminam e por vezes “matam”. “Separar” os ricos dos pobres, o sagrado do profano, os moribundos dos sadios é parte essencial para a perpetuação do pensamento capitalista de cidade. De acordo com nossas pesquisas, de Roma até a Revolução Industrial, as transformações se deram a passos lentos e graduais, no entanto, após a Revolução Industrial as transformações no solo e no espaço se deram sem precedentes e sem quaisquer formas de planejamento, para atender ao coletivo. O planejamento sempre foi o de atender as demandas do capital.

Assim, a cidade sob o modo capitalista de produção, fica restrita ao acesso da burguesia em constante ascensão, a classe trabalhadora lhe é permitido o acesso “apenas” para vender sua força de trabalho e/ou consumir as mercadorias que ela mesma produz. Os sobrados e mocambos deram lugar aos bairros, grandes edifícios e/ ou condomínios burgueses vigiados vinte e quatro horas por dia (SOUZA, 2017, p. 60), a população que ali residia, a classe trabalhadora é, no sentido mais estrito do termo, expurgada para as favelas e/ou áreas circunvizinhas a área citadina. A cidade se mercantilizou, a comida ficou mais cara, ao passo que palácios eram erguidos rumo aos céus e que deveriam abrigar a maior quantidade de pessoas no menor espaço construído (basta nos atentarmos nas grandes cidades mundiais para os grandes paredões de concreto e vidro, como o *Burj Khalifa Bin Zayid em Dubai*, nos Emirados Árabes Unidos, que possui 828 metros de altura e 160 andares), casebres eram construídos sem quaisquer formas de estrutura, saneamento, água, luz elétrica, um ao lado do outro e que possuem não mais de dois cômodos e um banheiro, ali, naquele espaço que não ultrapassa alguns metros quadrados residem pai, mãe e filhos, nas áreas periféricas e/ou interior

das cidades, as casas são diminutas e ocupam o menor espaço possível, fato que em muitas cidades as casas são “coladas” umas nas outras (por exemplo, a Favela – comunidade, como os cidadãos gostam de nomear – a exemplo da Favela da Rocinha, que é a maior do Brasil com cerca de 70 mil habitantes de acordo com o censo do IBGE de 2010), falta ou precária oferta de transporte público, defasagem na oferta de saúde, educação etc.

Tal realidade se manifesta nas mais distintas cidades, seja no centro seja na periferia do capitalismo (estas com divergências ainda mais gritantes) e com a cidade de Florianópolis não o é diferente, a cidade que até a década de 1970 era uma pequena e pacata cidade da região sul do Brasil, habitada por pouco mais de 130 mil pessoas¹ é nos dias atuais um dos destinos turísticos mais visitados do Brasil, visitantes de todo o mundo vêm para Florianópolis curtir as praias e as iguarias culinárias etc. Florianópolis é a segunda maior cidade de Santa Catarina, atrás apenas de Joinville. Com dimensões continentais, possuía em 2010, 421.240 mil habitantes de acordo com o censo do IBGE e com estimativa para 2016 de 477.798 mil habitantes² (não estão computados aqui os turistas que vêm para a Ilha no veraneio brasileiro, dezembro/março). Em matéria da revista *Exame* publicada no ano de 2013, havia em Florianópolis uma proporção de 2,4 habitantes para cada carro, ficando apenas atrás da cidade de Curitiba/PR que possuía 1,82 habitante para cada carro³.

No segundo capítulo desenvolveremos nossas análises no que se refere à mobilidade urbana, por nós entendidos como, a interação dialética entre a necessidade e os meios de transporte com quais os deslocamentos são realizados. Ao dominar o tempo, o capitalismo impõe que homens e mulheres se desloquem no menor tempo possível. Por este motivo, a política de mobilidade urbana, que nas cidades brasileiras se estruturam a atender a circulação dos modos individuais de transportes (carros e motos), por se deslocarem com uma maior “rapidez”, conforto e segurança e ao saírem aos montes nas ruas cada vez mais precárias e diminutas incidem em constantes congestionamentos, acidentes de trânsito, maior tempo no deslocamento, entre outros. Essa é a realidade

¹ Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=638799>>. Acesso em: 09 nov. 2017.

² Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2016/estimativa_dou_2016_20160913.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2017.

³ Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/curitiba-e-capital-com-mais-carros-por-pessoa-veja-ranking/>>. Acesso em: 23 jan. 2017.

de inúmeras cidades brasileiras, bem como, na cidade de Florianópolis, nosso campo de estudo.

As vias da cidade de Florianópolis estão cada vez mais precárias, os semáforos não funcionam, os buracos na pista são aos montes, os congestionamentos são constantes e, diferentemente de outras cidades brasileiras, não existe faixa exclusiva para ônibus (não que a existência de uma resolva o problema em torno do transporte coletivo e dos congestionamentos, mas de certa forma incidiria numa “melhor” estrutura e oferta do transporte coletivo). Embora seja uma Ilha, em alguns casos a distância a se percorrer de um ponto a outro da Ilha passa dos 50 quilômetros. Florianópolis é uma das cidades brasileiras que possuem os maiores índices de carros por habitantes e, sendo assim, ao saírem para os mais diversos destinos, carros, motos e ônibus se misturam por entre as vias da cidade deixando o trânsito caótico, o que se agrava ainda mais nos horários de pico. O tempo empregado nos deslocamentos diários tem se elevado a cada dia. Uma simples batida na SC-401 é o suficiente para que se formem congestionamentos quilométricos. Por fim, situaremos a historicidade do transporte coletivo na Ilha de Santa Catarina, que teve como primeiro sistema de transporte de massas terrestre os bondes puxados por burros e na atualidade conta com veículos modernos, equipados com câmeras de vídeo monitoramento em tempo real e sistema de posicionamento global (GPS).

No terceiro e último capítulo, iniciaremos nosso debate a partir dos fundamentos do trabalho. Sob inspiração marxista-lukacsianos apreendemos o trabalho enquanto a categoria fundante e desenvolvedora do ser social. Bebendo desta fonte, Lessa (2002, p. 27), salienta que, “é no e pelo trabalho que se efetua o salto ontológico que retira a existência humana das determinações meramente biológicas”. O salto ontológico é descrito por Lukács (2013), como a passagem do ser inorgânico à vida e deste ao ser social. Ao “ultrapassar” a condição natural para a condição social, o ser social se dota de capacidades teleológicas, ou seja, antecipa suas ações em sua consciência antes de objetivá-las na realidade material, este é o ponto que separa homens e mulheres dos demais animais que agem epifenomenicamente, ou seja, suas ações são “meramente” instintivas.

Realizado este debate introdutório sobre a categoria trabalho, passaremos a analisar o trabalho enquanto fonte de emprego, renda, precarização, exploração, degradação e morbidade de homens e mulheres que laboram diariamente sob as algemas do modo de produção capitalista. Das primeiras formas de sociedade até a revolução industrial, o processo de trabalho era realizado quase que exclusivamente manual, e ao passo

que evolui objetiva e subjetivamente, o ser humano aperfeiçoa e aplica os instrumentos de trabalho por si criados ao processo de trabalho. Diante do crescimento do comércio e das cidades nos primórdios da Revolução Industrial, a produção e circulação de mercadorias se torna um espaço de trocas com o objetivo de valorizar o capital, neste sentido o espaço temporal e físico do processo de trabalho aos poucos vai se transferindo para os centros das cidades, bem como o trabalhar de dia e noite, em espaços destinados a este fim, as fábricas. Doravante, o trabalho vivo (dispêndio de força física e psíquica de homens/mulheres) passa a ser “substituído” pelo trabalho morto (máquinas), o/a trabalhador/a é agora obrigado a se adaptar ao ritmo incessante e incansável das máquinas⁴.

Assim como nos demais setores laborais, o processo de trabalho do/da motorista do transporte coletivo de ônibus sofreu duros impactos com a reestruturação produtiva, iniciada nos anos 1970/1980, principalmente no que se refere à introdução de novas tecnologias (câmeras, GPS, sistema de bilhetagem eletrônica). No exercício de sua atividade laboral, os/as motoristas de ônibus se utilizam de um banco “ajustável”, câmbio de marcha, acelerador, embreagem, freio, botões acionadores da porta, etc.; não obstante, é necessário mencionar que os/as motoristas materializam suas atividades laborais não entre quatro muros de concreto, mas num espaço rodeado de fibra e lata em movimento constante. A particularidade da condição de trabalho dos/das motoristas é um tanto quanto complexa, uma vez que deverão ser observados não apenas o espaço e instrumentos de trabalho, mas também, as condições de trânsito, do tempo, as relações interpessoais, entre outros fatores. Não obstante, o/a motorista exerce sua atividade laboral sob rígido controle de: horário (tempo/viagem), postura profissional em relação à empresa e aos usuários do transporte coletivo e preservação dos veículos.

Neste contexto, destacamos a partir das análises das entrevistas que, perante as atuais condições de trabalho a que estão expostos os/as motoristas ao longo de sua jornada de trabalho (de no mínimo seis horas/dia) se mostram demasiadamente desgastantes, causadoras de fadiga, problemas na audição, dores de cabeça, dores lombares, distúrbios na visão, LER (Lesão por esforços repetitivos) e DORT (Distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho), distúrbios emocionais, entre

⁴ Para se ter uma análise da inserção das máquinas no mundo do trabalho, ver o filme *Tempos Modernos*, (Diretor, roteiro e música: Charlie Chaplin, Ano de lançamento: 1936. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ieJ1_5y7fT8>. Acesso em: 14 fev. 2017. O filme traduz a agonia do trabalhador para adaptar à máquina e seu ritmo.

outros. As dores mais citadas pelos profissionais ao longo de sua jornada de trabalho foram: dores nas costas, nas pernas, nos ombros, nas costas, bem como o estresse. Por fim, destacaremos a história de Celso e Henrique⁵, ambos entraram para o transporte coletivo por amor à profissão e hoje, após dez anos de trabalho no transporte coletivo, sob condições adversas, as suas corporeidades adoeceram. Henrique foi diagnosticado com labirintite, diabetes, colesterol alto e duas hérnias de disco, já Celso possui surdez leve, hipertensão arterial e colesterol alto.

Ainda no mesmo capítulo realizamos um estudo breve, no que se refere à história e luta do sindicato da categoria. E finalizamos a dissertação com um balanço das condições de trabalho e saúde dos motoristas do transporte coletivo nas cidades brasileiras a partir da leitura de dissertações, teses e/ou notícias sobre nosso objeto de estudo. E constatamos que, independente da cidade, as condições de trabalho as quais estão expostos os/as motoristas de transporte coletivo têm se apresentando enquanto um preocupante quadro de adoecimento e afastamento das atividades laborais. Por ser uma atividade de extrema importância para a mobilidade da classe trabalhadora, de suas casas para seus locais de trabalho e vice-versa, destacamos que são necessárias formas urgentes de intervenção na realidade laboral destes/destas profissionais, de forma a garantir as melhorias nas condições de trabalho e, por conseguinte na saúde e segurança do/da trabalhador/ra neste setor.

1.1 MÉTODO DE ESTUDO

O primeiro passo para a realização de qualquer pesquisa é conhecer e se aproximar do objeto no qual estamos nos propondo a analisar, em seguida traçar um plano de estudo com justificativa, objetivos, metodologia, calendário, referências básicas de estudos, entre outros. Não existe pesquisa sem ações planejadas, o planejamento é o eixo norteador de quaisquer pesquisas e ele só se concretiza a partir do projeto de pesquisa, que de acordo com Gil (2002, p. 9), é “ o documento explicitador das ações a serem desenvolvidas ao longo do processo de pesquisa”.

Optamos, para esta pesquisa como fundo teórico, a teoria social marxista. Ao adotar a teoria social de Marx, partimos de pressupostos reais, situados em um contexto de produção e reprodução da vida em sociedade, tendo por base que a realidade é uma síntese de múltiplas

⁵ Todos os nomes aqui utilizados são fictícios, para preservar a identidade de nossos entrevistados.

determinações. Em Netto (2011), para ele (Marx) a teoria não deve se reduzir ao exame sistemático de determinado objeto em busca de seu conhecimento e/ou em busca da verdade, mas sim, a teoria não é senão, uma forma particular do conhecimento, a teoria é para Marx, “a reprodução ideal do movimento real do objeto pelo sujeito que pesquisa: pela teoria, o sujeito reproduz em seu pensamento a estrutura e dinâmica do objeto que pesquisa” (NETTO, 2011, p. 20-21). Todo objeto é singular, particular e universal ao mesmo tempo (TONET, 2013, p. 113).

Esta pesquisa é de natureza qualitativa, tendo como foco realizar uma crítica contundente e transparente por meio da teoria marxista do dia a dia de trabalho neste setor profissional, de modo a “aproximar-se de respostas concretas, tão almejadas em suas intervenções profissionais” (LARA, 2011, p. 201), assim também como forma subsidiária nas lutas por melhores condições laborais no setor em análise. A análise dos referenciais teóricos virtuais e físicos se deu a partir de uma perspectiva crítico ontológica, a partir de um estudo/análise da história das cidades com foco na cidade de Florianópolis, conceituação de mobilidade urbana, história e evolução do transporte coletivo na cidade de Florianópolis, fundamentos filosóficos do trabalho e condições de trabalho no transporte coletivo no Brasil e na cidade de Florianópolis nosso campo de estudos e a partir das entrevistas que realizamos traçamos um perfil dos/das motoristas de ônibus, bem como identificamos a satisfação destes/destas profissionais no que se refere as condições de trabalho a qual estão expostos/as e seus referidos impactos na saúde. Após o projeto ser enviado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa, iniciou-se o período de entrevista com os/as profissionais.

Foram entrevistados oito profissionais num universo de mais de 700, divididos entre o transporte convencional e executivo e entre os turnos matutino, vespertino e noturno. A abordagem se deu de forma aleatória e de acordo com a aceitação dos mesmos participarem da pesquisa após leitura e assinatura do termo de consentimento. Ressaltamos que era um de nossos objetivos entrevistar motoristas mulheres, no entanto não foi possível devido à baixa percentagem de motoristas mulheres neste setor, bem como o não aceite em participar da pesquisa e/ou que já estavam saindo para realizar sua viagem prevista em escala. Embora a entrevista com o sindicato não foi possível, realizamos breves considerações acerca de sua história e luta, uma vez que enquanto sujeito coletivo é ele, o sindicato, quem “representa” o/a trabalhador/ra na luta pela defesa e ampliação de seus direitos, bem como por melhorias nas condições de trabalho, saúde e segurança do e no trabalho neste setor profissional. Com a preocupação de preservar a identidade de nossos

entrevistados e o sigilo das informações a entrevista foi realizada no estacionamento dos ônibus no centro de Florianópolis no momento em que estes estavam em seu intervalo e/ou descanso entre viagens. De igual modo se deu a abordagem para a entrevista com os/as usuários/as. A abordagem se deu de forma aleatória e foram realizadas nos terminais e/ou nos próprios coletivos durante os deslocamentos por nós realizados.

Ressaltamos que, a entrevista é de suma importância num projeto de pesquisa, pois é ela quem possibilita a audição a fala do/da trabalhador/ra que não é senão quem está diretamente exposto/exposta as situações de trabalho que estas nos propondo a pesquisar, é ela quem possibilita uma relação de “confiabilidade” entre o sujeito e o objeto da pesquisa. Foram realizadas 28 perguntas para os trabalhadores, que objetivavam traçar o perfil destes/destas profissionais, bem como identificar a satisfação destes/destas em relação a estrutura organizacional do transporte coletivo em Florianópolis, a satisfação em relação ao posto e condições de trabalho, se possuíam problemas de saúde, se sentiam presença de dores ao longo da jornada de trabalho, entre outras. A partir das respostas, foi possível realizar análises, embora ainda sintética, das condições de trabalho e saúde dos/das trabalhadores/ras neste setor laboral de extrema importância na cidade e que tem se mostrado fonte de desgaste físico e mental.

1.2 A CIDADE EM SUA PERSPECTIVA HISTÓRICA

Nesta seção, faremos um percurso histórico no que se refere à gênese das cidades urbanas e, para tal, partiremos do Império Romano por entendermos que este foi a primeira forma de organização urbana. Do Império Romano em diante as cidades passaram por distintos processos de transformação, cada qual com suas particularidades. Assim, ao longo do contexto histórico as cidades foram sendo estruturadas a atender determinadas demandas. No entanto, nunca antes na história se tinha observado um desenvolvimento e transformação tão repentino no espaço urbano como após a Revolução Industrial, e aqui com uma particularidade ainda mais evidente, as cidades passaram a atender aos interesses do modo capitalista de produção e reprodução da vida, ou seja, a cidade é o centro da circulação de mercadorias, bem como, ela mesmo se torna uma mercadoria. Assim, a cidade do capital sob o capitalismo fica restrita ao acesso da burguesia em constante ascensão, à classe trabalhadora lhe é permitido o acesso, “apenas” para vender sua força de trabalho e/ou consumir as mercadorias que ela mesma produz já acrescidas de mais-

valia. Frente a tais contraditoriedades, a vida urbana está dando sinais claros de esgotamento que se manifestam na falta de moradia, no expurgo da classe trabalhadora para as áreas periféricas e ou interior da cidade, constantes congestionamentos, entre muitas outras situações. Tal realidade se manifesta nas mais distintas cidades, seja do centro, seja da periferia do capitalismo (estas com divergências ainda mais gritantes) e com a cidade de Florianópolis não o é diferente, a cidade que até a década de 1970 era uma pequena e pacata cidade da região sul do Brasil, habitada por pouco mais de 130 mil pessoas⁶ é nos dias atuais um dos destinos turísticos mais visitados, visitantes de todo o mundo vem para Florianópolis curtir a badalação, as praias, as iguarias culinárias.

1.3 AS PRIMEIRAS CIDADES URBANAS

A história nos deixou como legado a apreensão de que a história do desenvolvimento do ser social no e pelo trabalho foi também a história do desenvolvimento das sociedades, do processo e instrumentos de trabalho, das cidades, etc. Das mais longínquas formas de aglomeração de homens e mulheres num mesmo espaço, as cidades do século XXI muito se evoluiu, muito se transformou, muito se destruiu e muito ainda tem a transformar e destruir. Antes mesmo das grandes cidades surgiram os pequenos povoados, os esconderijos, as cavernas e antes ainda foi necessária uma predisposição para a vida em sociedade compartilhando desta forma as relações com os demais de sua espécie e outros animais (MUNFORD, 2008, p. 03).

Realizando uma análise cronológica observa-se que o primeiro grupo de humanos tal qual conhecemos hoje (estrutura corpórea e capacidades teleológicas) surge há cerca de 300.000 a 100.000 mil anos atrás, de lá para cá homens e mulheres produziram e reproduziram sua vida, a partir de sua relação com a natureza. É da natureza que se extrai todos os componentes nutritivos necessários para a sustentação da vida, bem como os materiais necessários para confecção de instrumentos de trabalho, de caça, construção de abrigos, confecção de vestimentas, entre outras. E o foi a partir desta relação entre sujeito e objeto que o ser humano passou a ser conhecedor dos metais, pedras, madeiras e ao passo que novas respostas eram dadas, outras surgiam. E assim, a espécie humana sobreviveu a eras glaciais, ao excesso de calor, à falta de alimentos, a guerras, entre outras intempéries. Milhares de anos se

⁶ Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=638799>>. Acesso em: 09 nov. 2017.

passam, a escrita, a comunicação articulada, a divisão do trabalho, dão seus primeiros passos na sociabilidade entre homens e mulheres, propiciadas pelo desenvolvimento dos órgãos da fala e da escuta, homens e mulheres passam a comunicar-se não mais a partir de gestos, desenhos ou grunhidos, mas a partir de palavras e mais posteriormente frases articuladas. Ao passo em que mais conhecimento adquirem da natureza, domesticação de outros animais rumam em direção à dominação de territórios distantes dos seus, ou que não mais atendiam às necessidades de seu grupo, dar-se-á assim o processo de gestação e nascimento das grandes civilizações, de acordo com Benevolo (1983, p. 13):

O amanhecer construído não passava de uma modificação superficial do ambiente natural, imenso e hostil, no qual o homem começou a mover-se: o abrigo era uma cavidade natural ou um refúgio de peles sobre uma estrutura simples de madeira; entretantes, as últimas grandes transformações geológicas estavam ainda formando o ambiente natural que hoje, na breve perspectiva de nossa história, nos parece estabilizado e imóvel.

Para Sposito (2014), não é possível analisar a história das cidades desvinculado do processo de desenvolvimento da própria humanidade, uma vez que as cidades em sua estrutura e superestrutura dos dias atuais não são senão o processo cumulativo de ocupação, destruição, transformação, e recriação destes espaços desde as grandes civilizações. Parafraseando Marx (2011, p. 84) no qual “os indícios de formas superiores nas espécies animais inferiores só podem ser compreendidos quando a própria forma superior já é conhecida”, Munford (2008) analisa que ao debruçamos nossos estudos sobre as cidades se faz necessário um movimento retrospectivo, partindo das mais modernas estruturas citadinas até as mais arcaicas formas de aglomerados humanos. Já mencionamos que a primeira forma de aglomerado de pessoas se deram ainda nos primórdios da humanidade com as aldeias, no entanto, ainda não a podemos chamá-las de estruturas urbanas, uma vez que suas atividades estavam única e exclusivamente relacionadas à satisfação de suas necessidades para reprodução de sua vida, no entanto em determinado momento da história houve a produção do excedente alimentar e a partir de então, de acordo com Sposito (2014, p. 14), “surge” a divisão social do trabalho e por conseguinte possibilita a origem das cidades, ainda que diferentes em estrutura, organização e arquitetonicamente das de hoje. Embora nosso foco de análise seja o

estudo das cidades urbanas, se torna necessária uma breve análise das civilizações antigas, para sustentar nossa defesa nos baseamos nas análises de Sposito (2014, p. 21-22):

A análise da importância dos impérios antigos é relevante para o estudo da urbanização, por três motivos principais: em primeiro lugar, porque eles tiveram um papel fundamental no aumento no número de cidades, na medida em que era com base nelas que mantinham a supremacia militar sobre as regiões conquistadas; em segundo lugar, porque através de sua ampliação, sobretudo no caso romano, a urbanização estendeu-se pela Europa, ficando raízes no território onde, séculos mais tarde, transformações econômicas, sociais e políticas aceleraram os processos de urbanização e estenderam o fato urbano a outros territórios continentais; e, em terceiro lugar, porque a acentuação da divisão social do trabalho e da complexidade da organização política necessárias à sustentação do império promoveram, por um lado a ampliação dos papéis urbanos, e por outro, o aumento do relacionamento entre as cidades.

A Mesopotâmia, considerada o berço da civilização humana, foi construída entre o rio Tigres e Eufrates. Todo excedente produzido ficava de posse dos reis, que eram considerados deuses na terra. De acordo com Benevolo (1983), esta sociedade deixou importantes contribuições no que diz respeito ao cuidado da terra, principalmente em relação ao manejo com a água para irrigação de suas plantações, os canais de água se distribuíam por toda a cidade, mesmo para os lugares mais longínquos. Tinham a agricultura e o comércio, como base econômica. A divisão social era demasiado hierárquica cada camada social exercia uma função e só aquela, tal sociedade se dividia entre privilegiadas (nobres, guerreiros, sacerdotes, funcionários públicos) e a não-privilegiada (camponeses, trabalhadores livres), sendo estes a maioria da população mesopotâmica. Os Sumérios, viveram entre o II milênio A.C., maiores que a mesopotâmia, abrigaram milhares de habitantes. O principal avanço desta civilização, se dá no âmbito da defesa, envoltos por um muro e um fosso – ficavam protegidos de animais perigosos e de possíveis invasores. No lugar de pântanos e desertos erguem-se pomares irrigados por canais de água, “copiado” dos mesopotâmios. A agricultura era baseada no plantio de ervilha, cevada, alho, cebola, etc., bem como a criação de bois,

carneiros, porcos, os bois assim como os burros também eram utilizados para o transporte de cargas. Os sumérios eram também exímios pescadores, não lhes faltava alimentos, talvez seja este o motivo de tamanha população.

A civilização egípcia, para alguns historiadores é o berço da civilização urbana. Muito se deixou de ser estudado sobre esta grande civilização devido às constantes cheias do Nilo (rio na qual em suas margens esta civilização se ergueu), que levou muito de sua história. As cidades egípcias diferentes da Babilônia se caracterizavam pela construção de grandes templos de pedras. Documentos que datam do final do IV milênio A.C., dizem que “o soberano no poder conquistou as aldeias precedentes e absorveu os poderes mágicos das divindades locais” (BENEVOLO, 1983, p. 40). A civilização egípcia destacou-se pela construção das grandes pirâmides do Egito, construídas há mais de 2.500 anos e até a atualidade ainda persistem e são rodeadas de mistérios e lendas, tinha por função abrigar o corpo mumificado de Faraós (máximo poder) e seus pertences, e foram construídas, a partir da utilização da mão-de-obra (escravos derrotados em batalhas) e demoraram cerca de 20 anos para ficarem prontas, exímios conhecedores da matemática, da física, da astronomia os arquitetos das pirâmides as planejaram a partir destas ciências, as pedras que muitas vezes chegavam a pesar toneladas foram cortadas de forma simétricas a se encaixarem umas nas outras, bem com seus lados possuem o mesmo tamanho e altura. Teorias afirmam que as mesmas foram erguidas de acordo com o alinhamento das estrelas (como podemos ver na figura 1.1), tal descoberta se torna “passível” de veracidade devido a fotos que mostram o exato alinhamento entre estrelas e a base da pirâmide.

Figura 1 - Alinhamento da do pico das pirâmides com as estrelas.



Fonte: <<http://anjodeluz.org/?p=366>>. Acesso em: 28 set. 2016.

A estrutura social da civilização egípcia era assim definida, respectivamente: Faraós, eram os governantes por direito divino e possuíam poderes totais sobre sua cidade; os sacerdotes, tinham por função organizar rituais, festas e atividades religiosas, após a morte dos faraós eram estes quem comandavam os templos; os chefes militares, tinham por função realizar a segurança do império; os escribas, tinham como função registrar os acontecimentos e a vida do faraó; o povo egípcio eram os comerciantes, artesãos, lavradores, pastores e os escravos geralmente derrotados de guerras não possuíam quaisquer direitos. Durante os séculos VI e IV A.C., o oriente médio é conquistado pelo império persa, iniciando segundo alguns historiadores um longínquo período de paz, permitindo a circulação de mercadorias e ideias entre o império persa. Viajando na história, cheguemos ao Império Grego.

Durante a idade do bronze se tem o advento da civilização grega que se estabelece ao sul da península balsâmica. Situada entre montanhas (80% de seu território) a Grécia se favorece pelo comércio marítimo do II milênio. O estabelecimento citadino em regiões montanhosas por parte dos gregos se deve a um objetivo em principal – se defender de seus inimigos, na medida em que aumenta a densidade populacional a ocupação territorial vai se estendendo ao longo da planície e para defesa dos inimigos se viu a necessidade da construção de um grande cinturão de muros. Cada cidade-estado grega possuía um território específico e deviam produzir e reproduzir sua vida, e por se situarem entre-montanhas, possuíam certo grau de limitação seja para o comércio, seja para o plantio, comunicação, entre outras necessidades. Tais necessidades acima muitas das vezes só eram possíveis por via marítima. As duas principais cidades gregas eram Atenas com cerca de 2.650 Km² e Esparta com cerca de 8.400 Km². A cidade grega assim se arquitetava, as habitações eram todas iguais arquitetonicamente, diferenciando-se apenas pelo tamanho e se distribuíam ao longo do território citadino. Tal espaço era dividido em locais de morada, locais de comércio, teatro e o local de morada e culto de adoração aos deuses. Na civilização grega nota-se um avanço em relação às anteriores, todos (exceto escravos, mulheres e estrangeiros) poderiam participar das assembleias realizadas na cidade, o governante (Estado) era quem administrava a cidade.

Como meio de subsistência a civilização grega valia-se principalmente da agricultura e pecuária, e embora, seja uma região entre-montanhas os gregos realizam o plantio nas áreas dos vales, onde o solo era mais fértil para tal finalidade. Uvas (principalmente para o vinho), cereais, azeitonas eram seus principais produtos, a pecuária devido a sua particularidade montanhosa pouco se desenvolveu, no entanto, não raro

encontrava-se aqui e acolá criação de cabras e ovelhas. Além da troca de mercadorias providas da agricultura, a população grega tinha também o artesanato como meio econômico, os artesãos eram trabalhadores livres que produziam diversas mercadorias (objetos de cerâmica, móveis, ferramentas, etc.).

Devido a sua localização, entre montanhas, a Grécia desenvolveu substancialmente o comércio marítimo, na qual utilizava-o para diversas funções, desde a comunicação entre cidades até o trânsito de mercadorias para o comércio. Não obstante, surgiram na Grécia por volta do século VI A.C. as moedas de prata, bronze, liga de ouro e tinham por objetivo incentivar o comércio grego. Além de servir como moeda de troca entre diferentes mercadorias. No campo da arte os gregos se destacaram pela construção dos templos, a exemplo, a necrópole de Atenas dedicado à padroeira da cidade, seus traçados arquitetônicos e geométricos serviram de norte para a construção de diversos edifícios ao redor do mundo. No tocante à religião os gregos eram politeístas antropomórficos, acreditavam que os deuses poderiam se envolver em aventuras fantásticas (Zeus, Hércules, Perseu, Poseidon, etc.). Na área da ciência os gregos foram grandes desenvolvedores da matemática (Pitágoras, Arquimedes), astronomia, na medicina (Hipócrates), na filosofia (Sócrates, Aristóteles). Os atuais jogos olímpicos que acontecem de quatro em quatro anos e que contam com a participação de países dos cinco continentes é inspirado nos jogos olímpicos gregos que se tratava de um festival religioso em adoração, oferenda e agradecimento a Zeus. Realizado este contexto guiemos nossos estudos para o berço da civilização urbana, o Império Romano.

A cidade de Roma se localiza entre o solo Etrusco e grego e começa a ganhar poder a partir do século VII A.C., Roma se torna o centro do império ao dominar todo o mar Mediterrâneo ao unificar politicamente o território que se estende da Itália à Campânia. Seus métodos de colonização da terra destacam-se de acordo com Benevolo (1983) pela infraestrutura, divisão dos terrenos propícios ao desenvolvimento da agricultura em quintas cultiváveis e pela fundação de outras cidades. Não obstante, a civilização romana se destaca também pela descentralização política do império em grandes capitais regionais, tendo como uma das principais Constantinopla, onde hoje se localiza a cidade de Istambul na Turquia. De acordo com Benevolo (1983), é atribuído aos etruscos o preâmbulo das regras de planificação das cidades, que posteriormente os romanos iram se utilizar para a construção de seu grande império. Assim como nas civilizações anteriores, Roma também se ergue ao longo de um rio, o Tibre. A margem direita do rio dominada pelos Etruscos se firmam

as feiras e ao longo da colina se erguem as aldeias que dominam a passagem pelo rio. Por volta de 378 A.C., Roma é invadida e incendiada pelos Gauleses, apenas o grande Capitólio fica intacto das chamas que corroeram a cidade, logo depois a cidade é reerguida com um traçado arquitetônico completamente diferente do original. Agora, segurada por muros mais altos e consistentes, Roma expande seu território ao longo do Mediterrâneo e chega a ocupar um raio de 426 hectares e chega ao século II a.c. como uma cidade aberta, e ao passo em que se desenvolve estruturalmente continua a conquistar territórios, chegando a uma população de cerca de 1.000.000 habitantes, até então algo jamais visto no mundo ocidental (BENEVOLO, 1983).

O sistema político de Roma era dividido em Monarquia que se estendeu do ano 753 a.c. até 509 a.c., em Roma o rei acumulava o poder legislativo (nas mãos do senado o chamado conselho de anciãos) que decidiam em aceitar ou não as decisões do rei. No ano de 509 a.c. é instaurado o regime republicano que se estende até o ano de 27 a.c., aqui o senado possui mais poder que o anterior sua atuação se estendeu para a administração, política externa e finanças públicas, com o fim do regime republicano no ano de 27 a.c. se inicia o período imperial e dura até o ano 476 d.c., os principais imperadores romanos foram: Julio César e Augusto. César se tornou um grande ditador apoiado pelo seu exército e plebe urbana, suas conquistas territoriais e ações no campo da economia, política, cultura conquistam o apoio popular, no entanto insatisfeitos com suas graças entre os populares, os ricos traçam um plano conspiratório para assassinar César. Augusto seu sucessor dá início a um longo período de paz e prosperidade no império romano.

No que se refere à economia, a civilização romana se valia em seus primórdios do cultivo de cereais, frutos, legumes, vinho e pastoreio. Eram os escravos quem desenvolviam toda e quaisquer atividades de plantio, colheita e transporte de mercadorias, é necessário deixar claro que na maioria das vezes o transporte era realizado por via marítima por ser “mais seguro” e de baixo custo. A partir do momento em que se passa a conquistar mais territórios e favorecidos pelo período de paz – o comércio se expande para a importação e exportação de produtos. É possível dividir a economia romana nos seguintes eixos: urbana – função de erguer, desenvolver e habitar novas cidades, comercial – função de abastecer todas as cidades do império romano e monetário – função de fazer circular o maior número de moedas possíveis.

As classes eram divididas em: Patrícios, classe rica, proprietários de grandes extensões de terras, eram os descendentes dos primeiros povos de Roma e ocupavam os cargos mais importantes; os Plebeus imensa

maioria da população, compreendiam os pequenos comerciantes, artesãos entre outros trabalhadores livres, tinham menos direitos que a classe anterior; os Clientes, estrangeiros e refugiados eram extremamente dependentes dos Patrícios recebiam ajuda destes e os ajudavam nas questões militares; os Escravos desprovidos de quaisquer direitos, eram vendidos como mercadorias (os gladiadores que iam à arena para lutar contra outros guerreiros e/ou animais) e em sua maioria compreendiam os prisioneiros de guerras e os libertos, eram ex-escravos que conseguiam sua liberdade.

O latim era a língua predominante que mais tarde se espalhou por todos os cantos do globo e na Idade Média dá origem ao; português, espanhol, francês, italiano. Os romanos eram politeístas, e seus principais deuses foram retirados do panteão grego, seus deuses eram antropomórficos, possuíam qualidades e defeitos como qualquer ser humano. Os mais conhecidos deuses romanos eram: Júpiter, Marte, Diana, Vênus.

Em meados do século III, o império romano é assolado por uma grande crise econômica e política devido ao excesso de gastos e corrupção dentro do governo o que veio a impactar enormemente nos recursos que viriam a ser destinados as campanhas militares, em consequência o número de escravos provindos das conquistas territoriais também se reduz ao mínimo, o que vem a provocar severas sequelas na produção agrícola do Império Romano. Roma deixa um legado que vai para além do campo da literatura, dos traços arquitetônicos, do direito, do latim, da filosofia, entre outras, um de seus maiores legados, foi o feito de – de uma pequena ilha se tornar o maior império do mundo ocidental antigo. Queda na produção de agrícolas leva à queda no pagamento de tributos, bem como com o exército enfraquecido as fronteiras romanas ficam cada vez mais enfraquecidas e suscetíveis a invasões inimigas, no ano de 476 d.c. o Império Romano chega ao fim após a invasão dos povos bárbaros, era o término da antiguidade e o início de um novo capítulo na história das civilizações – a Idade Média.

Pós-queda do Império Romano ergue-se a sociedade feudal durante a Idade Média. Por terem se originado dos romanos e dos povos bárbaros as cidades feudais carregaram consigo muitas de suas características, e tinha como principal ponto a organização das cidades a partir de feudos. Os senhores feudais, eram por demais hierárquicos, cada classe assumia uma única e exclusiva função. Tal modelo organizacional recebeu um intenso apoio da Igreja, tornando-se esta predominante, difundindo a ideia de que era Deus quem definia a classe com que cada um viria ao mundo, só seria um senhor feudal se assim deus determinasse

a sê-lo. As classes e suas funções assim eram divididas respectivamente: Clero, integrantes da Igreja, tinham a função de cuidar e orientar a vida religiosa de todo o feudo, é necessário deixar explícito que o poder da Igreja ultrapassava as fronteiras da fé se estendendo para a política, ideologia, cultura, moral, administração; os nobres, compreendiam os senhores feudais e os guerreiros (cavaleiros templários), tinham como função garantir a quaisquer custos a segurança da cidade, utilizando-se de todos os recursos militares que fossem necessários, eram proprietários de grandes extensões de terras; os camponeses, por estarem presos às terras feudais produziam parte para si e parte para o senhor feudal este levava a maior parte da produção, bem como o camponês deveria sempre priorizar os interesses do senhor para depois as suas, além de terem de pagar impostos e tributos à Igreja e ao dono do feudo.

A economia feudal era baseada na agricultura, embora possuísse pouca ou quase nenhuma circulação monetária era extremamente auto-suficiente e a produção em sua maioria era destinada em primeiro lugar à Igreja e depois aos senhores donos das terras. Por volta dos anos 1000 até os anos 1150 a produção camponesa torna-se intensa, surgem técnicas de produção cada vez mais aperfeiçoadas, outras formas de utilização dos animais e das carroças, bem como se viu a necessidade de se ampliar o comércio devido ao excedente de produção. A circulação monetária volta a entrar em cena e, com as cruzadas, o feudalismo abre-se para o mundo e passa a se relacionar com o oriente próximo. Assim como as civilizações anteriores, chega-se a um ponto em que a organização societal não suporta o desenvolvimento da civilização e se abre o período de crise. De acordo com Netto e Braz (2010), a crise do regime feudal se inicia no século XIV, é até hoje é motivo de divergências e polêmicas, no que se refere ao real motivo que tenha levado a seu fim no século XVIII. Sustentam Netto e Braz (2010, p. 70-71) que:

O processo de crise do feudalismo é igualmente, o solo histórico do movimento que conduzirá ao *mundo moderno* – a Revolução Burguesa.

Precisamente no século XIV, a produção em que fundamentalmente se baseava o regime feudal (isto é: os cultivos e a pecuária) viu-se comprometida: as terras já cultivadas revelaram-se esgotadas e não havia recursos técnicos à época para recuperá-las, novas terras apresentavam resultados pobres e a necessária expansão dos cultivos fez-se à base da redução de áreas para a pecuária. Por outra parte, limites técnicos reduziram amplamente a

mineração da prata, com o que se travou fortemente o curso do dinheiro (sob forma de moeda metálica), o que trouxe grandes dificuldades, ainda que temporárias, para a vida comercial. Acresça-se a isso um outro fenômeno – a *peste negra* que, vinda da Ásia em 1348, dizimou cerca de um quarto da população europeia – e ter-se-á o quadro que vai erodir o regime feudal, que parecera tão estável entre os séculos XI e XIV.

As lutas entre as classes fundamentais do modo de produção feudal, senhores e servos, agudizam-se dramaticamente a partir de então, já que os primeiros, para compensar a redução do excedente econômico de que se apropriavam, trataram de acentuar a exploração dos produtos diretos; e também entre os senhores instalaram-se conflitos que derivaram em verdadeiro banditismo, configurando um cenário de confrontos sociais que invadirá o século XVI.

Com o “fim” da sociedade feudal, cria-se condições mais do que favoráveis para a estruturação, consolidação e hegemonia de outro modelo de sociedade, principalmente pós Revolução Industrial. Estamos aqui nos referindo ao modo capitalista de produção e, por conseguinte à deterioração por completo dos encanecidos lemas feudais do latifúndio, da economia “fechada” e da servidão. É necessário que se deixe transparente que o capitalismo não surgiu da noite para o dia, e seu surgimento foi um enorme passo para a transformação por completo das relações sociais, relações de trabalho, locais de trabalho, entre outras. A produção se dá agora em espaços próprios (indústrias, localizadas no centro da cidade), não se produz mais em troca de alimentos, casas ou vestimentas e sim em troca de um quantum monetário que propicia a “compra” destes, bem como trabalha-se em turnos, etc. Neste sentido, com o “surgimento” do capitalismo a produção e reprodução da vida se interioriza nas cidades. De acordo com Huberman (1980, p. 37), a vida social nas cidades se altera drasticamente na passagem do sistema feudal para o sistema capitalista:

A vida na cidade era diferente da vida no feudo e novos padrões tinham que ser criados. Pelo menos, os mercadores assim julgaram. E o pensamento, com esses comerciantes audazes, foi logo traduzido em ação. Eles aprenderam a lição de

que a união faz a força. Quando viajavam pelas estradas, juntavam-se para se proteger contra os salteadores; quando viajavam por mar, associavam-se para se proteger contra os piratas; quando comerciavam nos mercados e feiras, aliavam-se para concluir melhores negócios com seus recursos aumentados. Agora, face a face com as restrições feudais que os asfixiavam, mais uma vez se uniram, em associações chamadas “corporações” ou ligas”, a fim de conquistar para suas cidades a liberdade necessária à expansão contínua. Quando conseguiam o que queriam, sem luta, contentavam-se; quando tinham que lutar para alcançar o que desejavam, lutavam. O que desejavam eles, especificamente? Quais as exigências desses mercadores nessas cidades em crescimento? Em que aspectos seu mundo em alteração se chocava frontalmente com o mundo feudal mais antigo?

A população das cidades queria liberdade. Queria ir e vir quando lhe aprouvesse. Um velho provérbio alemão, aplicável a toda a Europa ocidental, *Stadtluft macht frei* (“O ar da cidade torna um homem livre”), prova que obtiveram o que almejavam.

Diante deste contexto de surgimento do capitalismo, as cidades reúnem seja em termos quantitativos seja em termos qualitativos as condições necessárias para a consolidação do sistema capitalista, ocupando um papel de destaque no comando da divisão social do trabalho, a cidade concentra a massa de força de trabalho necessária a produção capitalista (SPOSITO, 2014, p. 64). Analisaremos a partir de agora as cidades que passam a serem estruturadas a atender a lógica do capital, ou seja, a cidade do capital sob o capitalismo.

1.4 A CIDADE DO CAPITAL SOB O CAPITALISMO

Na medida em que o capitalismo se alastra pela Europa e mundo pós revolução industrial, transforma as cidades no epicentro da produção, distribuição e consumo de mercadorias, neste contexto modificações em nível econômico, social, político, cultural irão ocorrer. Cabe aqui retornarmos a Marx e Engels (2007, p. 52), na “Ideologia Alemã”:

Com a cidade surge, ao mesmo tempo, a necessidade da administração, da polícia, dos impostos etc., em uma palavra, a necessidade da organização comunitária e, desse modo, da política em geral. Aqui se mostra, pela primeira vez, a divisão da população em duas grandes classes, que se baseiam diretamente na divisão do trabalho e nos instrumentos de produção. A cidade é, de pronto, o fato da concentração da população, dos instrumentos de produção, do capital, das fruições, das necessidades, enquanto o campo evidencia exatamente o fato contrário, a saber, o isolamento e a solidão.

Neste contexto as cidades sob a hegemonia do capital além de se tornarem o centro da produção e reprodução da vida passam também a abrigar todo o arcabouço político, administrativo e social. Porém existe aqui uma peculiaridade de extrema importância, ainda que o capitalismo tenha se alastrado para os quatro cantos do globo, o processo de urbanização que se deu na Europa foi distinto do ocorrido na Ásia, África e América Latina. “Atrasados” em relação aos países europeus a consolidação do capitalismo, e em consequência a industrialização e urbanização nos países latino-americanos se deu de forma dependente, ou seja, o desenvolvimento nestes países esteve subordinado ao desenvolvimento dos países centrais. Marini (2013, p. 67-68), nos lembra que:

O processo de industrialização da América Latina, devido às características que assumiu, teve como principal efeito intensificar a exploração das massas trabalhadoras da cidade e do campo. Assim, na medida em que a indústria dependeu sempre do excedente produzido no setor externo da economia e quis absorver partes crescentes deste excedente, as classes beneficiadas pela exportação buscaram compensar suas perdas através do aumento da mais-valia absoluta arrancada das massas camponesas [...].

Um fenômeno similar se deu nas cidades. Desorganizando a antiga produção artesanal – principal fonte de emprego para as massas urbanas -, e se beneficiando das fortes migrações de trabalhadores que a arcaica estrutura agrária não

absorvia, os capitalistas industriais se viram frente a oferta de mão de obra em constante expansão [...]. A principal consequência desta situação foi que a exploração dos trabalhadores urbanos se manteve no limite do suportável, desmentindo aqueles que insistem em ver a classe latino-americana como um setor privilegiado da população.

Sposito (2014), destaca que, o melhor exemplo a se citar no que se refere ao rápido processo de industrialização e urbanização da cidade, foi o desenvolvimento da Inglaterra, berço do capitalismo industrial, a população chega em inícios do século XIX a mais de cem mil pessoas. Neste processo, diversos foram os problemas que se apresentaram à população citadina e, em especial, as classes mais afastadas da riqueza socialmente produzida, que são empurradas (no sentido mais pleno da expressão) para a urbe (periferias) e/ou localidades no centro desprovidas de quaisquer condições de morada, assim resta-lhes conviver: em bairros densamente povoados, ruas enlameadas desprovidas de esgoto sanitário, casas diminutas que mal abrigavam uma família de três pessoas e que dividiam os cômodos (quando haviam) com porcos e galinhas, falta de alimentos, entre outras condições sub-humanas de reprodução de sua vida (ENGELS, 2010, p. 83). Friedrich Engels escreve um importante texto, no qual aborda a situação de extrema penúria em que viviam, trabalhadores e trabalhadoras nos primórdios do capitalismo inglês. De acordo com o autor:

Durante o período em que permaneci na Inglaterra, a causa direta da morte de vinte ou trinta pessoas foi a fome, em circunstâncias as mais revoltantes; mas, quando dos inquéritos, raramente se encontrou um júri que tivesse a coragem de atestá-lo em público. Os depoimentos das testemunhas podiam ser os mais claros e inequívocos, mas a burguesia – à que pertenciam os membros do júri – encontrava sempre um pretexto para escapar ao terrível veredicto: morte por fome. Nesses casos, a burguesia não *deve* dizer a verdade: pronunciá-la equivaleria a condenar a si mesma. Muito mais numerosas foram as mortes causadas indiretamente pela fome, porque a sistemática falta de alimentação provoca doenças mortais: as vítimas viam-se tão enfraquecidas que enfermidades que, em outras circunstâncias, poderiam evoluir favoravelmente, nesses casos determinaram a

gravidade que levou à morte. A isso chamam os operários ingleses de *assassinato social* e acusam nossa sociedade de praticá-lo continuamente. Estarão errados?

Morrem de fome, é certo, indivíduos isolados, mas que segurança tem o operário de que amanhã a mesma sorte não o espera? Quem pode garantir-lhe que não perderá o emprego? Quem lhe assegura que amanhã, quando o patrão – com ou sem motivos – o puser na rua, poderá aguentar-se, a si e à sua família, até encontrar outro que “lhe dê o pão”? Quem garante ao operário que, para arranjar emprego, lhe basta boa vontade para trabalhar, que a honestidade, a diligência, a parcimônia e todas as outras numerosas virtudes que a ajuizada burguesia lhe recomenda são para ele realmente o caminho da felicidade? Ninguém. O operário sabe que, se hoje possui alguma coisa, não depende dele conservá-la amanhã; sabe que o menor suspiro, o mais simples capricho do patrão, qualquer conjuntura comercial desfavorável podem lançá-lo no turbilhão do qual momentaneamente escapou e no qual é difícil, quase impossível, manter-se à tona. Sabe que se hoje tem meios para sobreviver, pode não os ter amanhã (ENGELS, 2010, p. 69-70).

Tal contexto é destacado pelo autor como a fonte do surgimento de inúmeras doenças, e quando tais enfermidades se mostram presentes no ser que sustenta a família aí é que a miséria se mostra explícita, uma vez que desprovidos de forças físicas para trabalharem devido ao adoecimento não recebem seu “salário” e aí é que a brutalidade se mostra ainda mais aguda, “com a qual a sociedade abandona seus membros justamente quando ele mais precisa” (ENGELS, 2010, p. 115). Por fim decreta o autor:

A classe operária das grandes cidades oferece-nos, assim, uma escala de diferentes condições de vida: no melhor dos casos, uma existência momentaneamente suportável – para um trabalho duro, um salário razoável, uma habitação decente e uma alimentação passável (do ponto de vista do operário, é evidente, isso é bom e tolerável); no pior dos casos, a miséria extrema – que pode ir da falta de teto à morte pela fome; mas a média está

muito mais próxima do pior que do melhor dos casos. E essa escala não se compõe de categorias fixas, que nos permitiriam dizer que esta fração da classe operária vive bem, aquela mal, enquanto as coisas permanecem como estão; ao contrário: se, no conjunto, alguns setores específicos gozam de vantagens sobre outros, a situação dos operários no interior de cada segmento é tão instável que qualquer trabalhador pode ter de percorrer todos os degraus da escala, do modesto conforto à privação extrema, com o risco da morte pela fome – de resto, quase todos os operários ingleses têm algo a dizer sobre notáveis mudanças do acaso. São as causas de tudo isso que agora examinaremos mais de perto (ENGELS, 2010, p. 115-116).

Ao passo em que se transita da manufatura para o capitalismo nestes países europeus o centro das cidades passam por um grande processo de transformação a atender os interesses do capital; casas são derrubadas, ruas são alargadas, ferrovias são instaladas, etc., tal contexto repercute numa elevação da “escassez de moradias” para a classe trabalhadora e sem condições de comprarem uma casa, estes recorrem aos aluguéis que na análise de Engels (2015b), não é senão uma transação entre locatário e locador, e nesta transação, o “trabalhador é sempre logrado numa parcela do produto do seu trabalho”, e sem condições também de arcarem com o pagamento dos aluguéis uma crise no mercado imobiliário se instaura (ENGELS, 2015, p. 41). Por fim, ainda de acordo com o autor, a resolução da questão que envolve a escassez de moradias só e somente só será resolvida no momento em que a sociedade tiver de fato se emancipado a ponto de suprimir a distinção entre cidade e campo, tão a cabo tocada pelo capitalismo (ENGELS, 2010, p. 80). Marx (2013, p. 572-573), também nos ajuda a entender este contexto de aumento populacional no espaço urbano, e suas referidas consequências:

Com a predominância sempre crescente da população urbana, amontoada em grandes centros pela produção capitalista, esta, por um lado, acumula a força motriz histórica da sociedade e, por outro lado, desvirtua o metabolismo entre o homem e a terra, isto é, o retorno ao solo daqueles elementos que lhe são constitutivos e foram consumidos pelo homem sob forma de alimentos e vestimentas, retorno que é a eterna condição

natural da fertilidade permanente do solo. Com isso, ela destrói tanto a saúde física dos trabalhadores urbanos como a vida espiritual dos trabalhadores rurais. Mas ao mesmo tempo que destrói as condições desse metabolismo, engendradas de modo inteiramente natural-espontâneo, a produção capitalista obriga que ele seja sistematicamente restaurado em sua condição de lei reguladora da produção social e numa forma adequada ao pleno desenvolvimento humano.

Já mencionamos anteriormente que o processo de industrialização e urbanização nos países latino-americanos se deu de modo distinto dos países europeus, o primeiro ponto a se destacar é a “não existência” do feudalismo na América Latina e segundo por estarem na condição de colônia europeia, os países latino-americanos fez com que nossas cidades se tornassem instrumentos de dominação e disseminação do *modus vivendi* europeu ainda que de forma distinta daqueles, Konder (1984, p. 155), nos lembra que:

O acatamento era determinado pela dependência absoluta (sem as potências coloniais, a colonização era inviável); o não-cumprimento era imposto pela situação.

Nas agitadas cidades coloniais da América Latina havia uma contradição profunda entre a forma rigidamente hierarquizada e uma vida fluída e nada estável. Na ânsia de enriquecer depressa, o modelo do burguês mercantil, em nossos países, foi proporcionado pelo traficante de escravos negros e pelos contrabandistas.

Prosseguindo com suas análises, Konder (1984), explicita ainda que, se existisse uma burguesia mercantil urbana relativamente forte esta devia se submeter aos proprietários rurais donos de escravos, e embora, não parassem de crescer as cidades urbanas ainda deveriam fazer concessões aos campos. A partir dos anos 1880 uma nova etapa se inicia nas cidades latino-americanas, fortalecidos pela Revolução Industrial iniciada na Inglaterra, a burguesia urbana força os proprietários rurais a “assinarem” um novo pacto no qual deveriam realizar algumas concessões e a mais importante (para a burguesia urbana) foi o fim do trabalho escravo. O escravo deveria ser liberado das algemas dos seus donos e serem “livre”, para trabalhar em prol do desenvolvimento das

grandes cidades. Dessas cidades pouco ou nada sobrou, a não ser o vento que passou por suas ruas e tocou pessoas (KONDER, 1984, p. 157). Nas análises de Antunes (2011b, p. 22), na América Latina o caminho transitado de rural para urbano-industrial sempre se deu de modo tardio ou até hipertardio se comparado aos países de capitalismo hegemônico, não obstante tal processo se deu sustentado sobre um intenso processo de *superexploração da força de trabalho*, combinando de forma cada vez mais intensa a extração de mais-valia absoluta e relativa. Diante deste contexto, nos parece claro que o processo de urbanização na América Latina esteve ligado diretamente ao processo de acumulação primitiva de capitais, via exploração das colônias, economia mineratória e agrícola, comércio de escravos, utilização da mão-de-obra indígena, bem como da acumulação do capital usurário e mercantil. “O problema fundamental é a gênese do capitalismo monopolista na América Latina e os fatores que condicionam sua expansão... A entrada do capital estrangeiro constituiu, nesses países, um dos fatores dinâmicos” (SINGER, 1975). De acordo com Marx (2013, p. 785-788):

Vimos como o dinheiro é transformado em capital, como por meio do capital é produzido mais-valor e do mais-valor se obtém mais capital. Porém, a acumulação do capital pressupõe o mais-valor, a produção capitalista, e esta, por sua vez, a existência de massas relativamente grandes de capital e de força de trabalho nas mãos de produtores de mercadorias. Todo esse movimento parece, portanto, girar num círculo vicioso, do qual só podemos escapar supondo uma acumulação “primitiva” (“*previous accumulation*”, em Adam Smith), prévia à acumulação capitalista, uma acumulação que não é resultado do modo de produção capitalista, mas seu ponto de partida. [...]. Na história da acumulação primitiva, o que faz época são todos os revolucionamentos que servem de alavanca à classe capitalista em formação, mas, acima de tudo, os momentos em que grandes massas humanas são despojadas súbita e violentamente de seus meios de subsistência e lançadas no mercado de trabalho como proletários absolutamente livres. A expropriação da terra que antes pertencia ao produtor rural, ao camponês, constitui a base de todo o processo. Sua história assume tonalidades distintas nos diversos países e

percorre as várias fases em sucessão diversa e em diferentes épocas históricas. Apenas na Inglaterra, e por isso tomamos esse país como exemplo, tal expropriação se apresenta em sua forma clássica.

Assim como nas demais cidades latino-americanas o Brasil embora tenha se formado a partir de um contexto histórico social, já brotou sob moldes de civilização urbana, as primeiras cidades brasileiras surgem no século XVI: Santos, Bahia, Rio de Janeiro e João Pessoa, no século XVII é a vez de São Luís, Cabo Frio, Belém e Olinda, no século XVIII a vida urbana se interioriza em São Paulo, Mariana e Piauí e no século XX eclode por todo o Brasil. Com a abolição da escravatura em 1888 os negros escravos passam a ser “livres”, assim, cidades como Rio de Janeiro e Bahia incham, e sem condições econômicas e sociais de habitarem e construir moradias dignas no ambiente citadino, são expurgados para os morros dando origem às primeiras favelas⁷.

Não obstante, com a crise ocorrida na Europa no trânsito do século XIX para o XX vem a corroborar ainda mais com o inchaço das cidades brasileiras, uma vez que, mais de 7 milhões de europeus vêm para o Brasil, e destes cerca de 4 milhões fixam-se em São Paulo. Assim, sob nortes europeus de vida urbana, esta população renova a vida econômica e social, promovendo a primeira fase de industrialização brasileira. Sob o sonho do melhor estilo de vida, de melhores salários as pessoas saíam de seus locais de origem e iam para as grandes cidades, trabalhar nas fábricas, no comércio, entre outros, no entanto, a situação com que se depararam foi diferente do imaginado. Ao se inserirem neste espaço em franco desenvolvimento, se depararam com condições supérfluas e desumanas de produção e reprodução de sua vida. Neste contexto, a população urbana salta de 12,3 milhões, em 1940 para 80.5 milhões, em 1980 e em meados de 1990 para 110,9 milhões. A consequência deste súbito aumento populacional é a miserabilização da população urbana visto a falta de políticas públicas aliada a constante concorrência pelo emprego e/ou falta do emprego. Cidades como São Paulo e Rio de Janeiro chegaram a compor as maiores cidades do mundo, no entanto muito afastadas em estrutura urbana e oferta de emprego de outras cidades mundiais.

De acordo com Santos (1993, p. 24), a urbanização e industrialização brasileira se dá a partir de dois regimes: o ocorrido entre as décadas de 1940-1950, no qual os nexos econômicos ganham destaque

⁷ Comunidades, como os habitantes destes locais chamam.

e se alastram pelas dinâmicas territoriais e o período anterior a estas décadas no qual as funções administrativas se preponderam em muitos estados brasileiros. Assim, de acordo com o autor:

[...] o termo industrialização não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua mais ampla significação, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torna-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações e ativa o próprio processo de urbanização. Essa nova base econômica ultrapassa o nível regional, para situar-se na escala do País; por isso a partir daí uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com o crescimento demográfico sustentado das cidades médias e maiores, incluídas, naturalmente, as capitais de estados (SANTOS, 1993, p. 27).

As cidades brasileiras “desenvolvem-se” apenas no centro e lá que se centraliza toda a oferta de água, luz elétrica, saúde, educação, etc. e de acesso apenas às classes mais abastadas. Assim, desprovidos e marginalizados pelo poder público, homens, mulheres, crianças e idosos conviviam (e de certo modo em pleno século XXI, ainda se vive em tais condições) em locais de moradia com a falta de esgoto sanitário, falta de luz e água potável, sem acesso ao transporte coletivo, sem acesso ao sistema público de saúde, entre outros facilitando a proliferação de doenças infectocontagiosas, doenças sexualmente transmissíveis, entre outras, ainda que escrito entre os anos de 1872-1873 as análises de Engels (2015b, p. 65), nos ajudam aqui:

A ciência natural moderna provou que o assim chamado ‘bairro malsão’, no qual estão confinados os trabalhadores, é o foco de onde se propagam todas as enfermidades contagiosas que de tempos em tempos se abatem sobre nossas cidades. Cólera, tifo e febre tifoide, varíola e outras doenças devastadoras disseminam seus germes no ar empestado e na água contaminada desses bairros de trabalhadores; elas praticamente nunca são

erradicadas desses lugares e, sempre que as circunstâncias são favoráveis, evoluem para enfermidades de caráter epidêmico, ocasiões em que ultrapassam os limites de seus focos e penetram nos bairros mais ventilados e saudáveis onde residem os senhores capitalistas. A dominação capitalista não tem como permitir-se a diversão de gerar doenças epidêmicas entre a classe trabalhadora sem sofrer as consequências; estas recaem sobre aquela e o anjo da morte se esbalda entre os capitalistas com a mesma falta de escrúpulos com que o faz entre os trabalhadores.

Não obstante, nestes “bairros de má fama” (ENGELS, 2010, p. 70), aos olhos da burguesia e do próprio Estado, nestas cidades espetáculos, nas cidades dos megaeventos, ou melhor nestas cidades de exceção onde a violência urbana domina cada viela, o acesso aos “usufrutos” e própria a cidade é negado a classe trabalhadora, o acesso à saúde é tarifado, o acesso à moradia é saqueado, neste contexto, nos indagamos, o que é cidade? Sustentados pela teoria social marxista, entendemos que a cidade se constitui enquanto uma dimensão ontológica real e objetiva, num contexto em que a sociedade burguesa está se consolidando, concentrando uma grande massa da população, dos instrumentos de produção, do capital e dos desfrutes que o capital tem a lhe oferecer e que carrega em sua cotidianidade as mais variadas contradições na relação entre capital e trabalho (MARX; ENGELS, 2007). De acordo com Lefebvre (1972, p. 130-131):

A cidade, como tal, faz parte das condições históricas implícitas no capitalismo. Resulta da destruição das formações sociais anteriores e da acumulação primitiva do capital (que se efectua nela e por ela). É uma coisa social na qual se tornam perceptíveis (se tornam sensíveis) relações sociais que por si não são perceptíveis, havendo que concebê-las pelo pensamento a partir da sua realização concreta (prática).

Diante do exposto, desmistificar a cidade abre “novas perspectivas não somente sobre o que a cidade era, mas sobre o que ela poderia se tornar” (HARVEY, 2015, p. 44), a partir de então a cidade se torna o campo da contradição, dos interesses individuais, o local da compra e venda de mercadorias, principalmente da força de trabalho, por

consequente a cidade é por ela mesma, o espaço da alienação/estranhamento, bem como o espaço do fetichismo. De acordo com Harvey (2015, p. 82-83):

É neste último sentido que a cidade capitalista é necessariamente um objeto de fetiche. Isso não acontece apenas porque ela é construída tendo a circulação de mercadorias como base, ou porque, como Balzac afirma com frequência, todos nela correm, pulam e saltam ‘sob o chicote da deusa impiedosa [...] a necessidade do dinheiro’, ou são devorados pelo ‘monstro que chamamos de especulação’. As ruas, os bairros, apartamentos, escadas, portas estão impregnados de significado social. Balzac atribui um caráter humano às suas ruas para chamar atenção a este fato. [...]. Os seres humanos vivenciam o caos, a torrente dos outros, as múltiplas interações sociais e os encontros acidentais como algo que lhes é externo, a qual precisam adaptar suas ações e formas de pensar. As relações materiais entre as pessoas estão evidentes em toda parte [...] ao criar e recriar as cidades nós criamos e recriamos a nós mesmos, tanto individual quanto coletivamente. [...].
No entanto, viver na cidade é estar sempre aos poderes de fetiche.

Embora muito se tenha produzido em relação à conceituação de cidade, não podemos apreendê-la enquanto um conceito fechado e estanque, cada qual a enxerga de uma maneira, cada qual possui seu conceito de cidade, compreendemos cidade enquanto uma categoria dialética, na qual os seres que a compõe se relacionam entre si e neste espaço produzem e reproduzem sua vida, bem como compartilham com os “males” ou “benefícios” que ela tem a oferecer. Rólnik (1995, p. 11), em seu texto “O que é cidade?”, nos oferece importantes contribuições ao debate.

[...], feita do movimento incessante de gente e máquinas, do calor dos encontros, da violência dos conflitos. Milhares de habitantes. Milhões. [...].
Na busca de algum sinal que pudesse apontar uma característica essencial da cidade de qualquer tempo ou lugar, a imagem que me vem à cabeça foi

a de um imã, um campo magnético que atrai, reúne e concentra os homens.
Isto mesmo, a cidade e antes de mais nada um imã, antes mesmo de se tornar local permanente de trabalho e moradia.

Ou seja, de acordo com a autora, a cidade rompe suas próprias fronteiras, “nunca” estamos fora da cidade, em qualquer lugar que estejamos estaremos dentro da cidade, a cidade engoliu o campo. “É como se a cidade fosse um imenso alfabeto, com o qual se montam e desmontam palavras” (ROLNIK, 1995, p. 18). A cidade na perspectiva de Rolnik, é tanto em espaço político, seja no sentido da *civitas* romana, seja enquanto *polis* grega, nunca estamos sós, mesmo que estejamos sozinhos em nosso apartamento ou sentados na mesa de um restaurante tomando um café, somos fragmentos de um coletivo de cidadãos, assim como é o espaço do mercado, “hoje tudo é mercadoria e circula” (ROLNIK, 1995, p. 62), as pessoas que vendem sua força de trabalho, os automóveis que circulam para lá e para cá, os ônibus cheios de pessoas, os caminhões abarrotados de mercadorias, tudo no sentido estrito do termo passa pelas cidades, e ela mesma se torna uma mercadoria disponível à venda no mercado de capitais. E para finalizar, ao ser pensada e estruturada enquanto espaço do capital, o espaço urbano se torna o objeto de manipulação, mercantilização, especulação, exploração, extenuando cada vez mais o antagonismo na luta entre classe trabalhadora X burguesia, “Qualquer habitante da cidade, sabe o que ela é, posto que ele vive na cidade e constrói, no seu cotidiano o cotidiano da cidade” (CARLOS, 2007, p. 11). A cidade é então, uma eterna relação de luta, convivência e disputa. Seguindo a teoria marxiana e lukacsiana, Sartori (2010, p. 57-58) em nota de rodapé apresenta sua concepção de cidade:

A cidade aparece como complexo específico por sua própria separação do campo e o desenvolvimento do ser social aparece de maneira clara neste complexo específico na medida em que, na cidade, ‘até as funções mais simples da vida são mediadas pela sociedade, a ligação com a natureza é entendida como um fato e, desvanecido’ (Lukács, 1981b, p. XXIX). Por isso, acrescenta Lukács: ‘o processo social de separação entre o trabalho físico e o trabalho intelectual é, também, posteriormente potencializado pela existência da cidade’ (Lukács, 1981b, p. XXIX). A cidade, em que as

diferenciadas e específicas funções são mediadas pela sociedade como um todo – e isso é essencial – será o lugar adequado para o nascimento de relações crescentemente sociais em que os indivíduos colocam-se uns frente aos outros, de maneira, cada vez mais puramente social. O afastamento das barreiras naturais, pois, é um processo, também, ligado a cidade e ao fenômeno urbano como um todo.

Carlos (2007, p. 67) enxerga a cidade enquanto espaço de realização do ser humano, e tal realização não é senão de forma intensa e ininterrupta, ou seja, o homem, a mulher vive em eterna e indissociável relação com a cidade, e ao tempo que a faz, a transforma e se autotransforma. Neste sentido, a cidade se manifesta enquanto o local da vida em sociedade, ele se torna meio e produto de realização da espécie humana, “Se de um lado o espaço é um conceito abstrato, de outro tem uma dimensão real e concreta como lugar de realização da vida humana, que ocorre diferencialmente no tempo e no lugar e que ganha materialidade por meio do território.” (CARLOS, 2001, p. 11-12). E ao se apropriar deste espaço repleto de contradições e contratendências, o ser humano o faz com toda sua corporeidade, com seus braços e pernas, cabeças e mãos (MARX, 2013). E, por conseguinte, ao passo que a morfologia das cidades se modifica a partir das ações humanas, se estabelece uma relação de estranhamento do indivíduo neste espaço produzido por si, uma vez que este não mais se reconhece neste espaço por si transformado, bem como por demasiadas vezes é impedido de acessar o produto de seu trabalho. De acordo com Carlos:

Essa contradição produz o que chamo de **estranhamento**. Diante de uma metrópole onde as formas mudam e se transformam de modo cada vez mais rápido, os referenciais dos habitantes da metrópole se modificam, produzindo a sensação do desconhecido, do não identificado; aqui as marcas da vida de relações e dos referenciais da vida se esfumam, ou se perdem para sempre. O estranhamento provocado pelas mudanças no uso do espaço e por uma nova organização do tempo na vida cotidiana coloca o indivíduo diante de situações mutante inesperadas. A constante renovação/transformação do espaço urbano por meio das mudanças morfológicas da metrópole

produz transformações nos tempos de apropriação/uso dos espaços, por exemplo, aquele da rua. A cidade aparece como exterioridade; ela está fora do indivíduo, apontando para uma condição de alienação (CARLOS, 2001, p. 32-33).

Nesta perspectiva (dialética) a cidade é o espaço em que os conflitos e a truculência policial se mostram presentes, ela é produto da experiência e das múltiplas trocas, o local do romance, do fluxo econômico, da criminalização dos movimentos sociais, é também o espaço da violência urbana e do trânsito. A cidade é, por excelência, o espaço em que a classe trabalhadora é cotidianamente atacada pelo sociometabolismo do capital e, ao mesmo tempo, em que “insiste” na luta por seus direitos, o primeiro dos direitos a si é barrado. Seu acesso está diretamente (mas não só) a oferta do transporte coletivo, as catracas postas nos ônibus não são senão barreiras que discriminam e segregam o acesso à cidade.

Não devemos entender por direito à cidade única e exclusivamente o ato da liberdade individual do acesso ao espaço e recursos urbanos, o direito à cidade além de ser coletivo é também um direito de transformar a nós mesmos ao passo que remodelamos o urbano. Trata-se, pois, de uma liberdade de fazer e refazer as cidades e a nós mesmos. Neste contexto, indagamos junto a Rolnik (2015)⁸: “Que cidade é esta que a maioria das pessoas não têm lugar? E quando inventam um lugar para si, ele não é reconhecido, e taxado de irregular e ilegal?”. Esta é a cidade dos negócios, que o poder público defende com “unhas e dentes”, através do monopólio da violência e repressão, é a cidade sob as égides do modelo neoliberal de administração⁹, na qual, a cidade não é apenas o local onde os negócios se concretizam, ela mesma é um negócio à venda, como qualquer mercadoria que por ela circula. A cidade sob este modelo de

⁸ Afinal a cidade é para quem? Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=eYeZA73Bdzc>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

⁹ De acordo com Dardot e Laval (2016, p. 7-8, grifo do autor): “O capitalismo é indissociável de suas metamorfoses, de seus descarrilamentos, das lutas que o transformam, das estratégias que o renovam. O neoliberalismo transformou profundamente o capitalismo, transformando profundamente as sociedades. Neste sentido, o neoliberalismo não é apenas uma ideologia, um tipo de política econômica. É um sistema normativo que ampliou sua influência ao mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida. [...]. O sistema neoliberal esta nos fazendo entrar na era *pós-democrática*”.

administração é uma espécie de empresa, e como qualquer outra empresa, sobrevive da venda de mercadorias, ela deve ser vista e olhada enquanto produtora de lucros. Caso contrário, “ninguém” se interessara por ela. A cidade passa a lógica da competição, e como tal deve ser divulgada amplamente, deve ser trabalhada com o intuito de torná-la atrativa, e assim colocá-la à venda no mercado mundial de capitais. Neste sentido, cabem aqui as ponderações de Marx (2013, p. 250, grifo do autor):

[...]. Deixemos, portanto, essa esfera rumorosa, onde tudo se passa à luz do dia, ante aos olhos de todos, e acompanhem os possuidores de dinheiro e da força de trabalho até o terreno oculto da produção, em cuja entrada se lê [*no admittance exceto on business*] [*entrada permitida apenas para tratar de negócios*]. Aqui se revelará não só como o capital produz, mas como ele mesmo, o capital, é produzido. O segredo da criação do mais-valor tem, enfim, de ser revelado.

Isto significa que nas cidades dos negócios não deve existir espaço para a luta de classes, uma vez que as manifestações, greves, paralizações atrapalharia a produção e circulação de mercadorias e a produção do mais-valor, é permitido a classe trabalhadora acessar a cidade, apenas, para vender sua força de trabalho e/ou consumir as mercadorias por si produzidas. Mas, o que seria um modelo democrático de cidade? De que forma poderíamos democratizar o acesso a este espaço? Para responder a tais questionamentos usaremos as análises do professor Orlando dos Santos em entrevista à revista Radis N° 167 de agosto de 2016 (p. 16-17), o modelo de cidade a se defender é aquele voltada as pessoas e não aos negócios, este modelo de cidade a se defender, é o modelo de cidade na qual todos e todas tenham acesso à saúde, educação, saneamento, lazer, etc., a cidade subordinada aos lucros, a mercantilização, a especulação imobiliária é a cidade que segrega e oprime é a cidade autoritária. A democratização do espaço citadino está relacionada ao acesso de todos e todas às estruturas e superestruturas que este tem a oferecer, é a não proibição das manifestações sociais. É necessário que entendamos como nos explicita Lefebvre (2001), pautada na luta pela liberdade, pelo acesso à construção de um *modus vivendi* ético, sustentável, digno e que se pautem na universalidade e na equidade dos direitos.

O debate no que se refere à questão urbana e ao direito à cidade vem paulatinamente ganhando destaque nos encontros, congressos bem como nas produções teóricas do serviço social, por entender que as

idades são um importante e estratégico espaço da luta de classes, a temática ganhou destaque nas pesquisas do/da assistente social, no entanto, ainda desafia cotidianamente o projeto ético-político do serviço social. De acordo com o documento lançado pela gestão do Conselho Federal de Serviço Social “*Tecendo na luta a manhã desejada*”, muitos são os desafios ao/a assistente social, no que se refere à atuação profissional na política urbana, por entender que o espaço urbano se mostra enquanto o *locus* das mais variadas expressões das desigualdades sociais, econômicas, culturais e políticas. Neste sentido, inserir-se profissionalmente no debate da questão urbana não é senão atuar na defesa intransigente na luta pelo direito de todas e todos pelo acesso à cidade, acesso ao emprego, à política de saúde, ao lazer, à habitação, ao transporte coletivo gratuito e de qualidade, à participação nas decisões políticas, dentre tantos outros direitos. No atual contexto de mundialização do capital, é atribuição do/da assistente social analisar e intervir na realidade social a partir de uma perspectiva de totalidade. Tais ações ultrapassam o caráter do planejamento e gestão das políticas urbanas, elas devem se inserir também no campo socioeducativo, organizativo e de assessoria e formação de mobilização das massas populares. Neste sentido:

É fundamental considerar, para localizar o trabalho de assistentes sociais no contexto da política urbana, a direção social dada pelo projeto ético-político profissional, cujos fundamentos históricos e teórico-metodológicos, orientados por valores e princípios éticos numa perspectiva totalizante e crítica (Barroco, 2001, p. 56), comparecem no conjunto das regulamentações profissionais, como a Lei nº 8662/1993, de Regulamentação da Profissão, o Código de Ética do/a Assistente Social de 1993, as Diretrizes Curriculares para o Curso de Serviço Social da ABEPSS, de 1996, e a Política Nacional de Estágio da ABEPSS, de 2009 (CEFESS, 2016, p. 10).

De modo algum estamos aqui determinando que a questão urbana vem a ser uma nova questão social, e sim entender a primeira enquanto, “expressão da distribuição desigual das atividades humanas na organização socioespacial do processo de produção e reprodução do capital” (CEFESS, 2016, p. 11). A inviabilização do acesso à cidade à classe mais distante da riqueza socialmente produzida vem a se configurar

enquanto uma das “novas configurações da questão social” em tempos de capital fetiche, que “condensa a banalização do humano, que atesta a radicalidade da alienação/estranhamento¹⁰ e a invisibilidade do trabalho social – e dos sujeitos que o realizam – na era do capital fetiche” (IAMAMOTO, 2007, p. 125).

Alvejadas pelo modelo neoliberal, que ao mesmo tempo em que produz a cidade dos megaeventos reproduz a periferação e precariedade das moradias, ao mesmo tempo em que se produz as políticas de segurança pública privada reproduz a violência urbana em larga escala, ao mesmo tempo em que produz uma política de mobilidade urbana voltada ao transporte individual se reproduz a precariedade do transporte coletivo, entre outras contradições que emergem de um modo de produção destruidor de direitos. Os/as assistentes sociais possuem como desafios; direcionar suas ações profissionais a partir da perspectiva da luta em defesa dos direitos da classe trabalhadora, contra toda e quaisquer formas de preconceito, luta em defesa da apropriação do espaço urbano a partir das demandas populares, bem como pela emancipação humana e outro projeto societário. Nas palavras de Yamamoto¹¹ (2013):

Nesse contexto, torna-se fundamental a qualidade do trabalho de assistentes sociais, com respostas éticas, técnicas e políticas, como parte do trabalho social em todo o mundo, que identifica a nossa categoria com o conjunto da classe trabalhadora, suas formas de organização e de luta. Afinal, essa profissão não se confunde com assistência social, fazendo de nós muito mais do que meros executores e executoras de políticas públicas.

¹⁰ De acordo com Antunes (2011a, p. 146), “O estranhamento, enquanto expressão de uma relação social fundada na propriedade privada e no dinheiro é a ‘abstração da natureza específica, pessoal’ do ser social, que atua como homem que se perdeu a si mesmo, desumanizado’ O estranhamento remete, pois, à ideia de barreiras sociais que obstaculizam o desenvolvimento da personalidade humana. Tem-se como retrato não o pleno desenvolvimento da omnilateralidade do ser, mas a sua redução ao que lhe é instintivo e mesmo animal. Ainda nas palavras incisivas presentes nos Manuscritos: o trabalhador sente-se livremente ativo em suas funções animais (comer, beber, procriar etc.) e em suas funções humanas sente-se como um animal. O que é próprio da animalidade se torna humano e o que é humano torna-se animal.”

¹¹ Palestra proferida no 14º Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais em Águas de Lindóia/SP.

As cidades pelo mundo não param de crescer e muitas destas ou quase a totalidade crescem sem quaisquer formas de planejamento estratégico; as vias continuam a priorizar o transporte individual, o transporte coletivo vem cada vez mais se tornando precário seja para os/as usuários seja para os profissionais que neste setor laboram, as condições de trabalho no transporte coletivo têm levado a uma alta percentagem de adoecimento e afastamento das atividades laborais, os congestionamentos chegam a quilômetros nos horários de pico, a violência urbana aumenta a cada dia levando a todos e todas que transitam pelos espaços um sentimento de insegurança, os empreendimentos imobiliários continuam sendo entregues à especulação, entre outros fenômenos. Neste ritmo incessante e contraditório, a produção e reprodução da vida social no espaço urbano vem nos revelando a essência do modo capitalista de produção, a burguesia continua a ascender, enquanto a classe trabalhadora vem dando seus suspiros com os resquícios ofertados pelo Estado neoliberal em que vivemos. “Tempo é dinheiro” nas cidades do capital e andar na contramão dos negócios (manifestações, paralizações, greves) atrapalha a hegemonia do capital, e algo tem de ser feito, e para tanto a ação do Estado por meio da truculência, criminalização dos movimentos sociais se fazem notórios. Vive-se atualmente um profundo e preocupante estágio de crise urbana, esta é a realidade cotidiana que se manifesta nas inúmeras cidades brasileiras, tal realidade é fruto de um longo processo histórico de transformações e incertezas. E com a cidade de Florianópolis não foi diferente, a capital do estado de Santa Catarina que em seus primórdios era uma pacata Ilha “abandonada” no sul do Brasil, na atualidade é uma das cidades mais visitadas no Brasil, a Ilha da Magia¹²

¹² Florianópolis apelidada por Franklin Cascaes de Ilha da Magia, recebeu este nome devido aos inúmeros causos assombrosos e fantasiosos contados por ilhéus, tais causos foram passados desde a época dos portugueses de geração em geração. “**As lendas de Floripa - a Ilha da Magia.** Para conhecer um pouco sobre as lendas, vamos passar por alguns lugares da bela Florianópolis, mas a primeira lenda não tem paradeiro específico, uma vez que suas lendárias personagens voam por toda a ilha: **as bruxas.** As bruxas são a figura principal de lendas e entre as histórias mais comuns estão as de que elas assustavam os pescadores, roubavam seus barcos e brincavam com as suas tarrafas. Contam ainda que uma de suas diversões favoritas era dar nós nas crinas dos cavalos. Há, inclusive, alguns rituais para que se reconheça uma bruxa, um deles diz que quando uma bruxa é apresentada à alguém ela estende a mão esquerda para cumprimentar. Há uma crença ainda atual de que, quem muda pra Floripa deve pedir licença às bruxas, para assim ser bem-sucedido e viver bem na ilha. Na **Ilha de Anhatomirim**, fantasmas de quem foi sacrificado lá, se reúnem à noite, sentados

como é conhecida mundialmente recebe anualmente mais de meio milhão de visitantes (principalmente nos meses de verão) exalando as contradições de um processo de ocupação e desenvolvimento rápido e sem quaisquer formas de planejamento.

1.5 FLORIANÓPOLIS, SUA GÊNESE E URBANIZAÇÃO: “... UM PEDACINHO DE TERRA PERDIDO NO MAR...”

A capital do estado de Santa Catarina, possui uma área de aproximadamente 423 Km² distribuída entre a ilha e parte do continente. O sistema climático de Florianópolis é marcado por um inverno frio com temperaturas chegando aos 0°C e verão quente, com as possibilidades de trovoadas e chuvas torrenciais ao final do dia e temperaturas que beiram os 35°C. Até o início do século XX Florianópolis era uma pequena e pacata cidade/capital situada na região sul do Brasil, por ser uma ilha a única forma de ligação ilha-continente-ilha até então era realizada via balsa marítima, foi quando em inícios da década de 1920 inicia-se a construção da Hercílio Luz¹³ finalizada em 1926, sua inauguração

em pedras, em volta de um tronco de araçazeiro, onde eram enforcados. É a lenda da Árvore dos Enforcados. A famosa e badalada **Joaquina** ganhou esse nome depois que uma mulher com esse nome morreu em suas areias grossas - de tristeza por ter perdido todos a quem amava, inclusive o seu homem. Ela ia da Lagoa até a Joaquina para olhar para o mar e lembrar do amado. A **Ratones**, nos levam os lobisomens. Há a história de uma senhora que tinha marido e filho. Sempre que o marido saía, ela ia banhar a criança e nessas ocasiões sempre aparecia um cachorro que tentava morder a criança. Até que um dia o cão avançou e ela bateu nele e ele, furioso, rasgou sua saia. Eis que no dia seguinte ao acordar, vê que seu marido estava com os dentes cheios de fiapos do tecido de sua saia. E dessa forma, o encanto do lobisomem se desfez. **Inglese e Rio Vermelho** têm a lenda da Luz da Bota, ou Luz que Aparece. Contam os mais antigos que havia sempre uma luz vermelha por perto, que projetava a sombra de uma bota. Nunca fez nada a ninguém, mas os moradores jamais mexeram com ela. Na **Ilha do Arvoredo** há uma gruta, chamada de Gruta do Monge. Reza a lenda que apareceu um monge na ilha e foi encontrado pelos pescadores de Ponta das Canas e Canasvieiras. O monge curava e ensinava remédios. Até que um dia, assim como apareceu, desapareceu e nunca ninguém mais o viu ou soube notícias dele. Essas são algumas das lendas desse lugar espetacular que, se formos analisar bem, só aumentam ainda mais o encanto e a magia de **Florianópolis**”. Disponível em: <<http://br.blastingnews.com/lazer/2014/11/por-que-florianopolis-e-chamada-de-ilha-da-magia-voce-sabe-00170807.html>>. Acesso em: 05 jan. 2017.

¹³ Nome em homenagem ao ex-governador do estado de Santa Catarina, a mesma continuou aberta ao tráfego até os anos 1982 é reaberta novamente nos anos 1988

movilizou milhares de pessoas para realizar pela primeira vez a travessia pela ponte pênsil. É digno de nota que, a construção da ponte não visava o tráfego de pessoas e mercadorias entre a ilha e continente em especial, mas sim para que a ilha finalmente se consolidasse enquanto capital do Estado. Ao passo que a população e o desenvolvimento tanto da parte insular como da parte continental iam aumentando crescia também a demanda pela mobilidade ilha-continente, neste contexto iniciou-se a construção de mais duas pontes de ligação: a Colombo Sales sentido ilha - continente finalizada no ano de 1975 e a Pedro Ivo Campos¹⁴ sentido continente - ilha concluída no ano de 1991.

Embora seja uma ilha e de porte médio, Florianópolis a muito já vem sentindo os efeitos da urbanização, mais precisamente pós década de 1970/1980. Uma vez que, embora a capital catarinense se destaque pelo setor terciário (serviços), a partir da década de 1980 inicia-se um processo de verticalização da cidade abrindo-se assim para o turismo, lembramos sem nenhuma forma de planejamento. Nos dias atuais Florianópolis é um misto de capital/metrópole moderna com aeroporto internacional, “infraestrutura” turística, parques tecnológicos, *shoppings centers*, faculdades e universidades e ares provincianos de seus colonizadores portugueses, é o caso dos bairros de Santo Antônio de Lisboa e Ribeirão da Ilha, o Mercado público, o Palácio da Alfandega na área central da cidade. Assim a imagem do belo, do exuberante, do afrodisíaco, do lugar do descanso é perpassado pelos “vendedores” da cidade é divulgado pelos cinco continentes atraindo milhares de turistas todos os anos.

1.5.1 A ocupação humana

Estudos arqueológicos revelam que a ocupação humana é recente na Ilha de Santa Catarina), os indícios mais remotos estão relacionados aos *sambaquis*¹⁵ há cerca de 5.000 anos, extremamente recente se formos levar em conta os ossos encontrados de nossos ancestrais mais primitivos

apenas para trânsito de pedestres e ciclistas e fechada totalmente nos anos 1991. No ano de 1997, exatamente no esmo dia em que completaria 71 anos de sua inauguração a ponte Hercílio Luz é tombada como patrimônio histórico e turístico de Santa Catarina.

¹⁴ Nomes também em homenagem a ex-governadores do Estado.

¹⁵ O nome vem do guarani e significa monte de conchas (tambá: concha; Ki: monte cônico). São chamados também casqueiros, concheiros, berbigueiros, ostreiras ou sernambis. Existem sambaquis no litoral de todo o mundo. Disponível em: <<https://leiaufsc.files.wordpress.com/2013/03/2-2a-rohr-j-a-sc3adtios-arqueolc3b3gicos-de-santa-catarina.pdf>>. Acesso em: 04 out. 2016.

- Lucy por exemplo¹⁶. Os sítios arqueológicos dos sambaquis se espalharam ao longo de todo o litoral catarinense muito do que sobrou destes sítios foi utilizado em construções, a exemplo da antiga entrada da Base Aérea de Florianópolis. Os sambaquis se destacaram pela confecção de instrumentos líticos (machados, quebra-coquinhos, pesos de rede, lascas de bater, etc. todos de pedra polida), por este motivo muitas das pedras encontradas nestes sítios eram encontradas com marcas côncavas. Consumidores de moluscos e peixes iam jogando as conchas e escamas uma sobre as outras, ao longo das gerações os montes iam crescendo chegando a dez ou vinte metros de altura e centenas de metros de comprimento, e sobre estes montes se fixavam, uma vez que necessitavam de locais secos e planície húmida para satisfazer suas necessidades vitais. A altura dos montes também os privilegiava para a vigília, “protegendo” antecipadamente de possíveis invasões de inimigos, e avistar cardumes de peixes que se aproximavam da orla marítima. É comum encontrar nestes sítios arqueológicos ossadas de baleia, aves, mamíferos, cascas de tartaruga, bem como resquícios de madeiras queimadas, uma vez que faziam grandes fogueiras para se aquecerem ou se protegerem de animais peçonhentos.

Os rituais de sepultamento dos falecidos eram diferentes dos nossos, os sambaquis sepultavam os mortos no chão de suas próprias casas, bem como é comum encontrar nos sítios Sambaquis vários esqueletos na mesma cova, uns na posição curvada, outros na posição fetal, outros na vertical, etc., não obstante, eram enterrados com machados, lanças, pedras, adornos confeccionados com ossadas de baleias ou mamíferos caçados por eles, como sinal de oferenda aos deuses. Devido a estes achados, estima-se que os sambaquis não tenham vivido em cavernas. Estudos mais recentes com carbono radioativo revelam que os sambaquis mais recentes possuem cerca de mil e quinhentos anos já os mais antigos cerca de oito mil anos¹⁷.

¹⁶ O ancestral mais antigo do ser humano data de 3 milhões de anos, encontrado em 1974 na África, o *Australopithecus afarensis*, batizado de Lucy (foi encontrado 40% de sua estrutura esquelética).

¹⁷ Análises mais amplas disponíveis em SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS DE SANTA CATARINA, In: <<https://leiaufsc.files.wordpress.com/2013/03/2-2a-rohr-j-a-sc3adti0s-arqueolc3b3gic0s-de-santa-catarina.pdf>>. Acesso em: 04 out. 2016.

Figura 2 - Sítio Sambaqui em Santa Catarina e conchas.



Fonte: <<http://meioambiente.culturamix.com/natureza/sambaquis-uma-montanha-que-conta-historia>>. Acesso em: 04 out. 2016.

De acordo com Cecca (1997), os Índios Carijós foram o segundo grupo de humanos a habitar o litoral catarinense. Chegaram à ilha por volta do século XIV e fixaram suas aldeias onde hoje se localizam os bairros dos Ingleses, Lagoa da Conceição, Rio Tavares, entre outros. A firmiação em tais terrenos se deu por um motivo em especial, ali encontraram os nutrientes necessários para o plantio de mandioca, milho, inhame, algodão, amendoim, etc. embora exímios plantadores, não desprezavam a pesca e coleta de moluscos. Eram exímios artesãos, confeccionadores de redes, cestos, lanças, machados, canoas, etc., utilizavam como matéria-prima; pedras, ossadas de animais, madeira, entre outros recursos da natureza. A confecção da canoa com o Garapuvu¹⁸ é ainda hoje utilizada na ilha, principalmente entre os

¹⁸ Arvore de coloração amarela e muito leve, é a arvore símbolo de Florianópolis, até hoje utilizada pela população ilhoa para a confecção de canoas. “Quando desliza sem pressa com a pequena canoa de um pau à procura de tainhas e camarões, ainda fartos naquelas águas, ou simplesmente se desloca de um ponto ao outro da Costa da Lagoa, Ernesto Bertoldo Seara, o Zico, 59 anos, não tira os olhos da mata. Era lá, no alto da montanha, que ele buscava matéria prima e inspiração para entalhar na madeira o jeito simples de viver herdado da mistura de índios carijós com os primeiros pescadores luso-açorianos na Ilha, a partir do século 17. [...]. Experientes, os velhos canoeiros escolhiam apenas árvores com mais de 15 anos para corte entre junho e agosto, meses de poda e que antecedem à floração. Disponível em: <<http://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/garapuvu-arvore-simbolo-da-cidade-colore-de-amarelo-as-montanhas-de-florianopolis>>. Acesso em: 04 out. 2016.

pescadores de rede de arrasto¹⁹ (tradição herdada dos açorianos oriundos de Portugal que povoaram a ilha em inícios do século XVIII). Nas aldeias carijós já existia uma espécie de divisão sexual do trabalho, na qual, as mulheres eram encarregadas da confecção dos produtos (cestos, redes, etc.) tais tarefas eram passadas de mãe para filha, os homens se responsabilizavam pela pesca, caça, coleta de alimentos, bem como pela proteção da aldeia. Os índios carijós viveram na ilha até a chegada das primeiras embarcações europeias e seu “desaparecimento” está relacionado a um sistema de defesa devido à violência praticada pelos colonizadores, ao passo que as embarcações estrangeiras atracam na ilha os povos originários iam cada vez mais se exilando em locais cada vez mais longínquos até seu completo desaparecimento, por volta do século XVIII. Embora tenham sido uma das maiores populações que tenham vivido na ilha, pouco se sabe sobre seus hábitos, ritos, religião, etc.

Para os carijós a ilha denominava-se *meimbipe*, que Evaldo Pauli traduziu do tupi como (*montanha de longo canal*), isto é, a visão que os índios tinham ao observa-la do continente. O canal ou o estreito de água entre o continente e a ilha, era chamado de *jureremirim* ou *beca pequena* (CECCA, 1997, p. 34).

Não existem registros precisos no que se refere ao número de embarcações que aqui aportaram, bem como em relação ao número de naufrágios ocorridos nos mares ilhéus, estima-se que os naufrágios tenham chegado a cifra de centenas, muito embora apenas cerca de vinte foram confirmadas. Embora o Tratado de Tordesilhas (1494) assegura-se a Portugal o direito de explorar a Ilha de Santa Catarina, o que ocorreu de fato foi uma grande ocupação espanhola que até o ano de 1583 enviou um total de cinco expedições à ilha. O interesse da coroa espanhola pela ilha se deu devido à abundância de alimentos e matérias primas para consertos de suas embarcações. Por volta da segunda metade da década de 1580 a Espanha passa a perder o interesse pela ilha e a ocupação espanhola na ilha “finda-se” com o início da União Ibérica²⁰.

¹⁹ Utilizadas para a pesca artesanal, principalmente para a pesca da tainha, na qual os pescadores ao avistarem o cardume de peixes lançam-se ao mar com a rede embarcada na canoa e cercam o peixe, e depois puxam até a praia.

²⁰ A União Ibérica, pode-se dizer, foi um fenômeno político ocorrido entre a segunda metade do século XVI e a primeira metade do século XVII (1580-1640) que se caracterizou pela junção das coroas portuguesa e espanhola. Essa junção

A primeira tentativa de fundar um povoado na Ilha de Santa Catarina foi de Manoel de Brito, mas sua tentativa é interrompida em 1630 quando é morto pelos índios incontestes com suas ações bárbaras de sociabilidade e aculturação para com seu povo, ao longo dos anos outras tentativas foram realizadas, no entanto, é com Francisco Dias Velho no ano de 1673 que é então fundada a póvoa de Nossa Senhora do Desterro, mais precisamente aos 23 de março, data que se comemora o aniversário da cidade.

O povoado, apesar de inicialmente ter também ocupado as terras do continente, acabou por desenvolver-se somente na baía sul, nas imediações da atual praça XV de novembro. [...]. Por volta de 1700, observa-se um pequeno impulso no crescimento demográfico com a chegada de novos povoadores, como Manoel Manso de Avelar, procedente de São Francisco do Sul, que se tornou o líder da póvoa (CECCA, 1997, p. 42).

Não existem dados precisos no que se refere ao número de habitantes neste tempo histórico, Cecca (1997) destaca alguns escritos de Manoel Gonçalves Aguiar, no qual o mesmo menciona em visita à ilha entre os anos de 1711 e 1714 que existiam pouco mais de vinte casas, e no ano de 1737 outro grupo de pessoas liderados por João de Távora se junta ao povoado de Desterro. Brigadeiro da Silva Paes é o primeiro governador de Santa Catarina entre seus feitos se destacam a construção das fortalezas ao longo da ilha, bem como o início do processo de povoamento com pessoas oriundas da Ilha dos Açores em Portugal. Construídas entre os anos de 1739-1750, as fortalezas São José da Ponta Grossa, Santa Cruz de Anhatomirim e Ratonés²¹ são as mais conhecidas, e formavam o triângulo defensivo da Barra Norte da ilha de Santa

aconteceu após o desaparecimento e morte de Dom Sebastião na Batalha de Alcácer Quibir, no Marrocos, quando estava em guerra contra os mouros, em 1578. Disponível em: <<http://alunosonline.uol.com.br/historia/uniao-iberica.html>>. Acesso em: 04 out. 2016.

²¹ Esse conjunto, Patrimônio Histórico Nacional, permaneceu abandonado e em ruínas ao longo de muitos anos. Atualmente, as fortalezas - gerenciadas pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) - são os principais pontos de atração turístico-cultural da região de Florianópolis, sendo visitadas anualmente por mais de 200 mil pessoas. Conhecê-las significa desfrutar de uma verdadeira viagem no tempo. Disponível em: <<http://www.deolhonailha.com.br/turismo/atrativos/fortes-e-fortalezas.html>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

Catarina e mais tarde foram construídos os fortes de Santana, Santa Bárbara (também abertos à visitação) e os já destruídos São João, Lagoa, São Francisco Xavier e São Luiz. Foram estrategicamente posicionados (ver figura 3) e tinham por objetivo defender e consolidar a dominação portuguesa no espaço ilhéu, uma vez que este território se configurava enquanto ponto estratégico para a navegação e ocupação no litoral sul brasileiro e rota marítima tanto para o Rio de Janeiro como para Argentina.

Figura 3 - Esquema defensivo das fortalezas de Florianópolis



Fonte: <http://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=14&muda_idioma=PT>. Acesso em: 22 nov. 2017.

Construído o sistema de defesa da ilha era necessário agora povoá-la. Neste sentido, é então anunciado pelo governador o edital Real para as famílias da Ilha dos Açores que quisessem se mudar para o Brasil, muitos de seus costumes, rituais, crenças, hábitos, cultura dialeto continuam enraizados na ilha nos dias atuais. De acordo com Reis (2012, p. 64):

A imigração açoriana, compreendida entre 1748 e 1756 buscava a um só tempo, enfrentar os problemas de superpovoamento do arquipélago e a necessidade de povoar as terras do Brasil

Meridional. A transferência deste contingente populacional foi organizada pela Coroa Portuguesa, que estabeleceu regras bastante precisas para as diversas fases do processo: alistamento, viagem, recebimento no Brasil, fixação nas novas terras. Ofereceu, aos pretendentes, uma série de incentivos, alguns cumpridos, outros não: terras, sementes, armas, ferramentas, animais domésticos, sustento e ajuda de custo para o primeiro ano e isenção do serviço militar.

Desembarcaram na ilha cerca de seis mil açorianos e açorianas, dois quais cerca de 4.500 se fixaram ao longo do litoral catarinense e por volta de 1.500 reembarcaram para o Rio Grande do Sul. Os primeiros açorianos desembarcaram na ilha por volta do último quarto dos anos 1740 e se fixaram nas já existentes vilas de Nossa Senhora do Desterro e Laguna, bem como mais tarde fundam as vilas de São Miguel, Nossa Senhora do Rosário da Enseada de Brito, São José da Terra Firme, Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão da Ilha, entre outras. A ocupação territorial seguia um traçado em comum, a Igreja aparecia enquanto referência central (COSTA, 2011, p. 77).

Com a chegada dos açorianos a ilha desenvolve uma economia baseada na agricultura de pequena propriedade e trabalho familiar. No entanto, o solo da Ilha de Santa Catarina era por demais diferente do solo dos Açores, logo estes tiveram de se acostumar a este solo e impedidos de continuar o cultivo dos produtos de sua terra mãe, não viram outra maneira senão a de continuar o cultivo da mandioca, milho, inhame, algodão, feijão, arroz, café, entre outros, há muito aqui cultivados por nossos povos originários. A estrutura agrária se juntou as atividades executadas na propriedade como os engenhos de açúcar, alambiques, curtumes, farinha, produção de móveis, tecidos, cerâmicas, ferramentas, renda de bilro, etc., bem como a pesca artesanal²². Nos dias de hoje poucos ou quase nenhum engenho se encontram ao longo do território ilhéu (nos moldes antigos, operados a partir da tração animal). Outra atividade econômica executada neste tempo histórico era a caça às baleias

²² “Atualmente, a urbanização e o turismo têm contribuído para o abandono da agricultura, restando poucas terras com uso rural. A pesca encontra-se na mesma situação, seja em função da pesca industrial que diminui sobremaneira os cardumes existentes, seja pela ocupação turística do espaço pesqueiro” (REIS, 2012, p. 69).

para a retirada do óleo, muito utilizado em vários locais, no entanto para o povo ilhéu poucas foram as vantagens, pois a coroa portuguesa detinha o poder sobre todo o território e em consequência do que aqui se produzia. De acordo com Reis (2012, p. 67):

Esta produção, chamada por Campos (1989) de ‘pequena produção mercantil açoriana’, propiciou não apenas a formação de um pequeno produtor independente, relativamente autossuficiente e dono dos seus meios de produção, mas também um excedente exportável bastante considerável. O porto do Desterro, além da farinha de mandioca, exportava o restante da produção agrícola e artesanal da Ilha. O Rio de Janeiro o principal destino, porém a produção local era também encaminhada também a outras regiões do Nordeste e do Prata.

Durante o último quarto do século XVIII e meados do XIX a população foi crescendo, obrigando aos imigrantes que aqui chegavam ocupar outros locais da ilha até então intocados pela ação humana, a população ali instalada se valia da pesca e da caça como meio de subsistência, as casas eram construídas de pau-a-pique²³ com barro, o plantio predominante era o da mandioca, mas também se valiam do plantio da cana-de-açúcar, milho, café, amendoim, etc. O século XIX na Ilha de Santa Catarina é marcado pelo desembarque de Alemães, Italianos, Sírios, entre outros, bem como brasileiros oriundos de outros estados, a ilha em pleno desenvolvimento ainda caminhava a passos curtos, uma vez que não se configurava enquanto polo industrial, logo não era até então, centro de especulação do capital.

O escritor desterrense Virgílio Várzea (1863-1945) relatou em fins do século XIX, os aspectos mais pitorescos destas comunidades do interior da ilha, formadas basicamente por descendentes de açorianos identificando-as em vinte e oito

²³ “A **taipa de mão**, também conhecida como **Pau a pique**, é uma **técnica construtiva antiga** que consiste no entrelaçamento de madeiras verticais fixadas no solo, com vigas horizontais, geralmente de bambu amarradas entre si por cipós, dando origem a um painel perfurado que, após preenchido com barro, transforma-se em uma parede.” Disponível em: <<http://www.ecoeficientes.com.br/taipa-de-mao-ou-pau-a-pique/>>. Acesso em: 11 out. 2016.

pequenos núcleos: Saco dos Limões, Pantanal, Córrego Grande, Pregibaé, Rio Tavares, Caicanga-Açu, Pântano, Lagoinha, Naufragados, Lagoa, Aranhas, Ingleses, Rio Vermelho, Rapa, Ponta das Canas, Cachoeira, Capivaras, Várzea Grande, Várzea Pequena, Canasvieiras, Ponta Grossa, Ratonés, Santo Antônio, Sambaqui, Cacupé, Itacurubi e Trás do morro (CECCA, 1997, p. 49).

Florianópolis como passou a ser chamada no ano de 1894, após uma homenagem do então governador catarinense Hercílio Luz a Floriano Peixoto. O Marechal de Ferro como era conhecido, descontente com os rumos que a revolução tomava, determina que os opositores a seu governo sejam fuzilados na Ilha de Anhatomirim, não se sabe ao certo o número de fuzilados, no entanto é possível ao visitar a fortaleza identificar inúmeras marcas de tiros nas paredes que ainda se mantém erguidas na fortaleza²⁴, causos contados por açorianos contam que a

²⁴ Os prisioneiros encaminhados a Anhatomirim eram trancafiados em calabouços no Paiol da pólvora, na Casa do Comandante e no Quartel da Tropa. “Em prisão segura” era a senha combinada para os fuzilamentos. Dezenas foram fuzilados e enforcados. Os enforcamentos eram realizados em um velho araçazeiro na porção sudeste da ilha, e ao contrário do fuzilamento o enforcamento era uma morte sem honra, destinados aos presos mais comuns. Alguns dos corpos foram enterrados no gramado da fortaleza próximo a um farolete existente ainda hoje, outros foram jogados ao mar e/ou enterrados em covas em praias próximas a fortaleza. Os fuzilamentos/enforcamentos não podem ser associados apenas a figura do Marechal Floriano e de Moreira César e seus comparsas muitos das mortes foram realizadas a mando de políticos influentes locais. Como desfecho da Revolução Federalista a população florianopolitana recebe uma homenagem controversa e golpista no dia 1 de outubro de 1894, Desterro mudaria de nome para Florianópolis em homenagem a Floriano Peixoto, Desterro era agora a cidade de Floriano. Homenagem para uns uma dádiva para outros um verdadeiro “soco no estômago”, principalmente para as “Marias e Clarisses” que choraram os assassinatos de seus no solo desterrense, bem como para alguns manezinhos que tiveram Desterro como seu segundo lar.

O termo manezinho da ilha é empregado devido a sua ascendência da ilha de açores (Portugal), nesta ilha os habitantes de lá são também chamados. Os manezinhos da fala cantada e rápida, quase que intraduzível para quem não conhece o linguajar são adoradores do boi-de-mamão, da farra do boi (hoje proibida, mas ainda praticada em alguns locais clandestinamente), do terno de reis, do pão por deus. Pouco dos traços arquitetônicos oriundos da ilha dos açores ainda se encontram presentes, podemos encontra-los em Santo Antônio de Lisboa, no Ribeirão da Ilha, no centro da cidade, entre outros poucos locais. O

ossada de Floriano permanece até hoje enterrada em algum local da fortaleza, no entanto, existe um mausoléu no cemitério de São João Batista no Rio de Janeiro que diz conter seus ossos. Então da noite para o dia a cidade de Desterro passa a ser chamada de a cidade de Floriano, ou seja, Florianópolis (Floriano = Florianó + *polis* = cidade), para muitos é uma dádiva morar em uma cidade que presta homenagem ao marechal, para outros é símbolo de vergonha tal homenagem, principalmente para os povos açorianos, ou seja, o manezinho.

1.5.2 Florianópolis: urbanização, turismo e desenvolvimento

Durante a última década do século XIX e inícios do XX, o estado de Santa Catarina passa por um intenso processo de industrialização e urbanização, e se deu principalmente com chegada de imigrantes italianos, alemães, espanhóis, etc., que ao chegarem ao Estado espalham-se para cidades como: Brusque, Blumenau e Joinville se destacando na indústria têxtil e Criciúma que se destaca na indústria carbonífera. Florianópolis devido a seu imenso litoral se destaca na atividade turística, bem como por ser a capital do Estado sustenta todo o arcabouço administrativo e político do Estado. Assim, ao se abrir para o turismo, a paisagem da ilha muda drasticamente, ao passo que mais e mais edifícios iam sendo levantados, de início nas áreas centrais e entorno e em seguida ao longo da orla insular, de norte a sul e de leste a oeste.

Chegamos ao primeiro quarto do século XX, Florianópolis já conta com sistema de transporte com bondes puxados por burros, iluminação elétrica, os primeiros carros á combustão iam chegando na capital e com a inauguração da ponte Hercílio Luz em 1926 o tráfego ilha-continenteilha se torna mais rápido e “seguro” que o sistema por balsas, que é extinguido na década de 1930. No trânsito da década de 1930 para a década de 1960, pouco se destaca em relação ao desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina, o destaque a se realizar aqui se encontra no aumento populacional, de acordo com Reis (2012, p. 110-111), na década de 1940

primeiro sábado do mês é declarado o dia do manezinho, é provável que manezinho seja diminutivo se Manoel nome de origem hebraico-cristão muito comum nos Açores e em Florianópolis, era costumeiro ao serem chamados os homens serem conhecidos pelo nome de suas companheiras, por exemplo, o seu Zé era conhecido como Zé da Zeca, o seu Aldo da Benta, etc. O manezinho da ilha que muita gente despreza por seus costumes, hábitos, ritos mas que tem grande valor para seus originários e predecessores observa cada vez mais sua história, suas raízes sendo apagadas.

a população florianopolitana chega a 46.771 habitantes, já em 1960 a população sobe para 98.520 habitantes. A cidade durante estas décadas cresce a passos lentos e graduais, e começa a ser o novo endereço de famílias da classe média paulista, paranaense, rio-grandense do sul, bem como de famílias oriundas de países como Argentina e Uruguai, o motivo da escolha (segundo eles) se deve ao fato do “privilégio” de viver e morar próximo à natureza, existência de serviços urbanos que atendem à demanda de seus cidadãos, bem como por se configurar enquanto uma cidade sossegada e segura (REIS, 2012). No entanto, um problema em especial ainda assombrava as autoridades catarinenses, e que já assolava a capital desde o século XVIII, a falta do saneamento básico e proliferação de doenças. De acordo com Costa (2011, p. 179):

Desse modo, na capital catarinense, durante as primeiras décadas do século XX, médicos, autoridades e políticos descreviam, de maneira dramática, os problemas de saneamento e propunham várias medidas, desde a distribuição gratuita de remédios até o controle dos movimentos populacionais no espaço urbano. Um tom de urgência impregnou, portanto, as manifestações sobre a saúde pública em Santa Catarina, especialmente em Florianópolis, como se os surtos de doenças fossem inusitados para a sociedade daquela época. Entretanto, as doenças mencionadas não eram novas na região e elas se manifestavam em Desterro desde o século XVIII, conforme relatam antigos cronistas e viajantes.

Acompanhando o processo de melhoramento das condições sanitárias em todo o Brasil, Florianópolis inicia um processo de modernização urbanística, que, se centrou na demolição de inúmeras casas populares na área central abrindo espaço para a construção de ruas e avenidas, praças, etc. providas de esgoto sanitário, ainda que a época expostos a céu aberto, que “proporcionou” significativas melhorias, no que se refere ao destino dos dejetos sanitários e das doenças advindas da exposição ao esgoto. Costa (2011, p. 191), menciona que:

Tratando-se de Florianópolis, cujos avanços no campo econômico, cultural e urbanístico eram também incipientes, os padrões de modernidade eram inspirados no Rio de Janeiro, mas também, como parâmetro mais distante, no continente

européu. Dessa forma, a modernidade em Florianópolis refletia-se de maneira ainda mais distante.

Acompanhado deste processo de mudanças, situamos o intenso processo de urbanização da cidade, do berço de uma ilha de colonização urge uma das cidades mais importantes no Brasil, destino turístico mundial, caracterizada pelo setor de serviços e capital do Estado de Santa Catarina. Após a construção da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) na década de 1960, inicia-se um processo de aumento populacional em larga escala, a cidade passa a receber uma enorme quantidade de pessoas oriundas das mais longínquas cidades brasileiras, em sua maioria estudantes e professores que cá vieram com o objetivo de estudar e trabalhar, muitos voltaram para suas cidades de origens, outros aqui se fixaram. Chegamos a década de 1980 com uma população de 187.871 pessoas (REIS, 2012, p. 110), é então iniciado o processo de urbanização e verticalização da cidade. Neste sentido, o avanço do setor imobiliário em Florianópolis se deu sem precedentes, e nos dias de hoje vê-se um imenso paredão de concreto e vidro ao longo de toda a Ilha. No entanto, como nas demais cidades brasileiras e mundiais este processo de urbanização e desenvolvimento não se isentou de contradições, a tendência capitalista de expulsar a classe trabalhadora do centro da cidade também se fez presente aqui na ilha. Aqui cabe um destaque de suma importância, Florianópolis não se inseriu no processo de produção capitalista a partir da indústria, mas sim pela sua contribuição enquanto cidade “prestadora de serviço e centro produtor de conhecimento para a acumulação capitalista” (BOPPRÉ, 2003, p. 56).

Ao passo que cresce para o alto, a cidade de Florianópolis vai sendo marcada pelas contradições oriundas de uma urbanização sem planejamento, as ruas priorizam o transporte individual, o centro da cidade se destina às classes mais abastadas, a classe trabalhadora é jogada para os locais mais distantes do centro urbano, e vão morar nos morros ao redor do centro urbano desprovidos de energia elétrica, esgoto sanitário, transporte coletivo, acesso à saúde, educação, entre outras políticas necessárias para a reprodução de suas vidas em sociedade. Ao passo que a ilha se desenvolve o custo de vida se eleva, e muitas das famílias que ainda resistiam em vender seus lotes na área central não suportaram as investidas do capital e entregaram seus terrenos às construtoras e incorporadoras e foram para outros locais com o custo de vida mais baratos. De acordo com Boppré (2003, p. 65):

Em Florianópolis o desejo de subir aos céus ganhou a disputa. Muitas famílias se desfizeram de suas residências e chácaras, entregaram-nas às incorporadoras e construtoras e com o ‘dinheirinho’ no bolso, viajaram a Europa para conhecer as antiguidades: ruínas, cidades intramuros, palácios, parques, casas, etc. quando voltaram, as suas casas estavam no chão. Em solo pátrio o arranha-céu é símbolo de progresso e no exterior o patrimônio preservado é expressão de civilização. Para se justificar as atitudes, se usava o argumento de ser Florianópolis provinciana e que se deveria dar lugar ao ‘progresso’. Triste cultura, isto sim é provincianismo.

Florianópolis chega neste contexto de expansão à década de 1990 com uma paisagem totalmente diferente da cidade da década de 1960, “A vida agitada não permite mais aquele estreitamento das relações sociais, mesmo com os amigos, todos correndo nos seus próprios ciclos” (MONTEIRO, 2005, p. 19). Se na década de 1980-1990 a área central era a “bola da vez” na década de 1990, é a vez dos bairros residenciais afastados do centro, neste sentido bairros como: Saco Grande, Jardim Anchieta, Estreito, Bairro de Fátima, entre outros. Já em inícios dos anos 2000 é hora de bairros como Ingleses, Canasvieiras, Praia Brava, Campeche, Lagoa da Conceição, Jurere, etc se desenvolverem, ainda que nestes bairros seja proibida a construção de edifícios com mais de três andares, tais bairros se desenvolveram subitamente e hoje são mini cidades dentro de uma grande cidade com bancos, supermercados, clínicas médicas particulares, unidades de pronto-atendimento, etc. Diante deste contexto, as consequências se notaram presentes e cotidianas, os lugares ainda intocados pela ação humana passaram a ser desmatados em favor da construção de casas, edifícios, abertura de estradas e lotes. Assim, aos poucos Florianópolis vai perdendo seu caráter agro pesqueiro e se volta à especulação imobiliária e prática do turismo, hoje principal fonte de renda de comerciantes, em especial, bares, restaurantes, pousadas, hotéis, aluguéis de casas, etc. Por fim em seu texto, Boppré (2003, p. 92), destaca que:

Florianópolis engendrou em seu processo de expansão urbana um forte dinamismo de segregação que se manifesta de diversas formas, em especial a espacial e social. A relação

estabelecida entre espaço e classes sociais é seletiva. Os ricos se protegem de diversas formas da ‘ameaça’ dos mais pobres e o espaço, neste aspecto, passa a ser estratégia de defesa, de autosegregação, para o caso das elites. Bairros se confinam, ruas privadas com cancelas e guaritas, condomínios fechados, guardas privadas, vigilância eletrônica, grades de ferro, etc.

Diante do exposto, é necessário que saibamos remontar a visão de equilíbrio entre homem e natureza, tal equilíbrio deve se estabelecer dentro dos limites de seu espaço sócio-habitacional, no entanto, como se pode observar acontece exatamente o inverso, visto o atual contexto de destruição do ambiente natural para a abertura de lotes e/ou construção de edifícios. O *modus vivendi* ilhéu; da pesca, da agricultura, do artesanato, das pequenas comunidades, do dialeto rápido e cantante, do boi-de-mamão, do terno de reis, do pirão d’água com peixe frito, do mané Paulo pescador, do zé da gaita tocador, entre várias outras tradições oriundas dos Açores vai a passos largos se esvaindo, o manezinho com olhos recheados de emoção observa de mãos atadas sua segunda terra, que muitas e muitas histórias viveu, se transformar na cidade do capital, na cidade do individual, na cidade da violência urbana, entre outras, “entregue” à prática do turismo, a especulação imobiliária e a segregação social, espacial, cultural, econômica e política²⁵.

Embora seja uma das principais atividades econômicas em Florianópolis, a atividade turística seja recente se compararmos a outras cidades turísticas brasileiras, suas primeiras manifestações datam da década de 1930, quando o mar “deixa” de se tornar espaço exclusivo para a pesca, e aos poucos se torna local de lazer e banho, nos dias atuais à beira do mar e o próprio mar, não são apenas o local do banho refrescante em dias de 35°C, é também, o centro do lazer, dos encontros, da conversa, da rentabilidade econômica, etc. Reis (2012, p. 114), analisa da seguinte forma a valorização das praias para a prática do turismo:

A utilização das praias da Ilha de Santa Catarina como balneários reflete um longo processo de expansão iniciado no início do século: inicia nas praias mais próximas ao centro da cidade,

²⁵ No anexo 1 desta dissertação, encontra-se fotos da Florianópolis dos anos 1960, 1970, 1980 e 2000, bem como de comunidades carentes como o Morro da Cruz, entre outras fotos.

dirigindo-se, a partir da inauguração da Ponte Hercílio Luz, em 1926, em direção ao continente, depois as baías norte e sul e pôr fim às praias oceânicas voltadas para o norte e leste.

Sérgio Luís Ferreira, no excelente *O banho de mar na Ilha de Santa catarina*, resgata a história da utilização das praias na ilha, num processo em que o banho de mar foi encarado como ‘abuso ao Código de Posturas’, ‘tratamento médico’, ‘refrigério contra o calor’, ‘divertimento das famílias’ e, por fim, ‘turismo’, em contraposição às tradicionais utilizações do mar como lugar de trabalho (na pesca), transporte de pessoas e mercadorias ou depósitos de dejetos e tudo o que fosse indesejável dentro da cidade. Essa história traz consigo também a valorização da orla marítima. Motivando transformações intensas na morfologia urbana, em particular na maneira da cidade se relacionar com as massas de água que a cercam.

Com suas 43 praias, umas com águas calmas e outras agitadas, bem como inúmeros outros atrativos, a paisagem de Florianópolis se manifesta enquanto matéria-prima essencial para o desenvolvimento turístico e especulação imobiliária, assim, a imagem criada para a divulgação turística se tornou a imagem para a venda da cidade. E ao passo que se expande e recebia cada vez mais visitantes, o poder público²⁶, “viu” a

²⁶ O poder público agindo a favor do capital é retratado em tom de crítica por Cascaes (2012) em seu texto “Eleições Bruxólicas”. Na qual o personagem Serafim vincula as histórias contadas por sua bisavó sobre as eleições das bruxas as promessas de candidatos que estavam disputando as eleições em seu tempo histórico. Para Serafim que não se deixa enganar pela “Madame tradição”, assim como as bruxas a política dos homens não é senão uma energia maléfica que interfere diretamente na vida social de homens e mulheres. Vejamos um trecho em que Cascaes (2012, p. 24, grifo nosso), retrata uma conversa entre Serafim e Vicenti “Eu nunca vi uns home tão bão quem aqueles. [...] Eles primitero inté fazê casa de tijolo prá um pudê de gente daqui, só proque acharo essas casa de parede de estuque munto fraca; **primitero pra Ináça uma vaca que dá leite, croste, coalhada, nata, manteiga pura e quejo. Dissero que sai tudo prontinho de dentro do ubre da vaca, sem a gente precisá se incomodá.** [...]”. Na passagem em destaque Cascaes retrata o processo de industrialização, bem como o fenômeno da alienação presente na vida de homens e mulheres, ao homem não se reconhecer no produto em que cria.

necessidade de melhoras na infraestrutura urbana da capital, a ampliação do aeroporto Hercílio Luz, construção/duplicação de inúmeras vias, calçamento e/ou asfaltamento de ruas ainda de barro, entre outras, foram exemplos destas ações de intervenção junto ao espaço urbano de Florianópolis, é necessário destacar que tais ações “resolviam” as demandas a curto prazo, uma vez que mais e mais demandas surgiam à medida em que mais e mais carros passavam a circular, entre outras. Tais ações visaram a divulgação da Ilha de Santa Catarina pelo mundo, e na medida em que ia sendo divulgada visitantes de todos os países vinham visitar Florianópolis, é comum no verão encontrar visitantes da: Argentina, Uruguai, Paraguai, Estados Unidos, Itália, entre outros países, bem como oriundos de outros estados brasileiros. Muitos destes que vinham apenas para a temporada de verão aqui se fixaram e não voltaram mais para seus locais de origem. Outro acontecimento que vem a calhar com a escolha de Florianópolis como opção de destino, foi a construção em fins da década de 1990, do Centro de Convecções no centro da cidade, a capital passa agora a ser conhecida também como destino de feiras, grandes eventos, shows. Reis (2012, p. 118), destaca que o turismo não se constitui apenas enquanto uma prática econômica, mas também, enquanto uma prática social complexa, neste contexto de acordo com o autor se mostra a dificuldade de avaliar os impactos da prática do turismo sobre a economia de Florianópolis. Ainda de acordo com Reis, embora a prática do turismo se destaque entre os meses de dezembro a março é necessário salientar que:

No mês de junho, época favorável a viagens e temporadas nos balneários, em função das férias escolares, a Ilha se encontra em pleno inverno, apresentando baixas temperaturas, ventos frios, excessiva umidade e aparecimento esporádico do sol. Apesar disso, percebe-se um contínuo crescimento da procura da Ilha na baixa temporada, que é fruto da considerável baixa nos preços dos aluguéis e estadias, além de certa diversificação na oferta turística da cidade (REIS, 2012, p. 112).

Mas, Florianópolis não ficou marcada apenas pela Revolução Federalista ou pelas inúmeras praias, foi aqui às margens da Praça XV de Novembro, que ocorreu uma das mais marcantes e importantes manifestações contra o regime ditatorial ocorrido no Brasil entre os anos de 1964 e 1985. O dia 30 de novembro de 1979 foi marcado pelo confronto entre o general João Baptista Figueiredo, seus militares com

cerca de 30 estudantes, que foram Praça XV de Novembro em frente ao Palácio Cruz e Souza se manifestar contra a ditadura militar, o episódio da Novembrada como ficou conhecido é uma das marcas para o enfraquecimento da ditadura militar e se tornou um importante marco no processo de redemocratização no país. Aos estudantes juntaram-se dezenas de famílias e familiares das vítimas fuziladas por Floriano Peixoto na Fortaleza de Santa Cruz do Anhatomirim no ano de 1894, que receberam com um “panelaço” Figueiredo no caminho do Aeroporto Hercílio Luz até o centro da cidade. A manifestação foi duramente reprimida pelos militares a mando de Figueiredo, o gesto polêmico de Figueiredo com a mão direita foi recebido como um insulto pelos manifestantes, que na oportunidade proferiram palavras de xingamento envolvendo a mãe do General ditador. Ao final da manifestação seis estudantes foram detidos, com base na Lei de Segurança Nacional: Adolfo Luiz Dias (presidente do Diretório Central dos Estudantes da UFSC), Lígia Giovanella (vice-presidente do DCE e namorada de Dias), Amilton Alexandre, Geraldo Barbosa, Marize Lippel e Newton Vasconcelos Jr.. As prisões desencadearam uma nova onda de protestos, que resulta em outro protesto no Largo da Catedral Metropolitana de Florianópolis, no dia 4 de dezembro de 1979. Uma multidão de manifestantes e políticos tomam as escadarias da Catedral e exigem a soltura dos detidos. Em resposta o Governo do Estado que dias antes do dia 30 de novembro havia emitido uma nota afirmando que quaisquer formas de ameaça à ordem pública seriam reprimidas, novamente se utiliza da força repressora da Polícia Militar e um novo conflito entre manifestantes e policiais se instaura, só que desta vez mais violento que o anterior: políticos, mulheres e crianças sentiram na pele a truculência policial. Após este ato e determinados com a soltura dos estudantes, os manifestantes caminham em direção ao pelotão da Polícia Militar e lá exaltam suas vozes em coro com o Hino Nacional brasileiro como forma de protesto. Após 15 dias de detenção os estudantes são liberados, no entanto continuariam a responder ao processo de ameaça à paz em liberdade. Uma comissão é montada em defesa dos estudantes, o desfecho final da novembrada dar-se em fevereiro de 1980, na qual em um julgamento promovido pela Justiça Militar de Curitiba, ordena que todos/as estudantes foram absolvidos das denúncias.

Com o desenvolvimento do turismo nas regiões praieiras e a constante construção de condomínios e/ou prédios, novamente os reflexos se mostraram presentes, em especial no aumento populacional, de acordo com o censo do IBGE na década de 1980 residiam na região de Florianópolis 196.055 mil habitantes dez anos depois a população salta

para 254.941 mil pessoas, o aumento mais substantivo foi no trânsito da década de 1991 para 2000, de 254.941 mil habitantes para 341.781 mil habitantes respectivamente, ou seja, quase 100.00 mil pessoas vieram para a Ilha de Santa Catarina em dez anos. Já no censo de 2010, a população florianopolitana contabilizou 421.240 mil habitantes, ou seja, um aumento de 20% em relação ao censo anterior e a estimativa de população para 2016 prevista pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística é de 477.798 mil/hab. A cidade de Florianópolis hoje é a segunda maior cidade em população do Estado, atrás apenas de Joinville. E sendo assim, de acordo com Reis (2012), Florianópolis vai perdendo suas raízes nativas ao passo que o processo de urbanização avança a todo vapor.

Com o processo de urbanização e a crescente exploração turística, o isolamento do interior vem, rapidamente, sendo rompido, a partir da transformação de antigas localidades em balneários que abrigam residências de verão para a população citadina e atividades turísticas. Rompe-se, dessa forma, a tradicional divisão que acompanhou toda a história da ilha até esse momento: a área central, sediando o aparato político-administrativo estadual e as atividades comerciais e de serviços e o interior da ilha, depositário da tradição do imigrante açoriano, voltado à agricultura de subsistência e à pesca artesanal (REIS, 2012, p. 121).

O marketing realizado sobre as paisagens da ilha é visto pelos setores responsáveis pelo turismo em Florianópolis, seja ele público ou privado, como a “melhor” forma de atrair os turistas para a ilha. Os quartos em frente ao mar, os passeios de scuna pelas fortalezas da ilha, a Ponte Hercílio Luz, as praias, a velha figueira, as inscrições rupestres são exemplos de imagens mais utilizadas na divulgação da ilha, vejamos a apresentação de Florianópolis no *website* do Governo do Estado de Santa Catarina:

Não é à toa que a capital catarinense é conhecida como Ilha da Magia. A beleza natural de Florianópolis encanta à primeira vista. São cerca de cem praias espalhadas pela ilha costeira e na pequena península continental que formam a cidade. Há ainda muitas outras atrações para se conhecer, como a bela e agitada Lagoa da

Conceição, a tranquila Lagoa do Peri, o tradicional Centro Histórico, a cosmopolita Avenida Beira-Mar, os bucólicos bairros açorianos de Santo Antônio de Lisboa e Ribeirão da Ilha, além de fortalezas portuguesas, museus, Igrejas, teatros e do cartão-postal da cidade: a Ponte Hercílio Luz.²⁷

Os elementos acima referendados são vistos aos olhos do setor imobiliário como poder de “barganha” na hora de estipular o preço dos imóveis e/ou aluguéis, vejamos um exemplo: um apartamento na Praia de Canasvieiras com um quarto, uma vaga na garagem e com 43m² está sendo vendido a R\$ 240.000, um outro no bairro Rio Vermelho (longe da praia) com um quarto, uma suíte e uma vaga na garagem e com 49m² está sendo vendido a R\$ 99.000²⁸ e o valor aumenta abruptamente se o apartamento se localizar na Beira-mar Norte, por exemplo, um apartamento com dois quartos, uma suíte e uma vaga na garagem com 62m² sai no valor de R\$ 800.00²⁹, nota-se diante dos preços apresentados o caráter e “importância” que a mercadoria “localização” possui, no momento em que se apresenta o preço dos imóveis e/ou terrenos em Florianópolis, comprovando as idéias marxistas de que tudo sob a tutela do capital se torna mercadoria. “Tudo se torna vendável e comprável” (Marx, 2013, p. 205). Não são nossos olhos que iluminam as coisas, mas o contrário, as coisas que iluminam nossos olhos e mente. Marx (2013, p. 147) é radical ao falar do caráter fetichista da mercadoria na seguinte passagem do Capital:

A impressão luminosa de uma coisa sobre o nervo óptico não se apresenta, pois, como um estímulo subjetivo do próprio nervo óptico, mas como forma objetiva de uma coisa que está fora do olho. No ato de ver, porém, a luz de uma coisa, de um objeto

²⁷ Disponível em: <<http://turismo.sc.gov.br/cidade/florianopolis>>. Acesso em: 10 jan. 2017. Veja um vídeo disponível no *Youtube* destacando as belezas da ilha. (https://www.youtube.com/watch?v=D3Ap_Zfg_zA).

²⁸ Disponível em: <

²⁹ Disponível em: <<https://www.zapimoveis.com.br/venda/apartamentos/sc+florianopolis++beira-mar/>>. Acesso em: 06 jan. 2017.

externo, é efetivamente lançada sobre outra coisa, o olho. Trata-se de uma relação física entre coisas físicas.

Qual a justificativa da diferença de valor entre os apartamentos? Antes de responder a tal questionamento devemos deixar claro que preço é diferente de valor. O preço é a expressão monetária da mercadoria, este só se expressa no processo de circulação das mercadorias, momento no qual o valor de troca se concretiza, outrora valor é a quantidade de trabalho socialmente despendida em determinados contextos históricos no produto criado, este só passa a existir a partir da incorporação de trabalho humano ao produto. Neste sentido, só “podemos” atribuir um valor maior à determinada mercadoria caso, se tenha se despendido uma quantidade maior de trabalho humano que em outra. No caso dos apartamentos, percebemos que os três possuem equivalentemente o mesmo tamanho, o mesmo número de quartos, mesmo número de vagas na garagem, assim, pressupondo, que tenha se empregado o mesmo tempo de trabalho em cada e no mesmo momento histórico, como explicar a diferença do preço então? Diante disto, ressaltamos que o que está ali se manifestando não é o valor do imóvel e sim o preço dele, que não é senão, a expressão monetária do tempo de trabalho gasto em sua criação junto aos atributos subjetivos (no caso a paisagem, a proximidade da praia e/ou perto da área central) em uma determinada relação social.

Sob a lógica neoliberal de concepção de espaço urbano, a crise urbana se mostra cada vez mais notória e severa: e uma das principais a se referenciar é a (des) mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Com as vias urbanas cada vez mais estruturadas a atender ao transporte individual em detrimento do transporte coletivo atrelado às precárias condições do transporte de massas, têm levado a uma grande crise na estrutura viária brasileira. Florianópolis, não foge à regra, em 2013 a situação se mostrava caótica, na qual para cada carro existiam 2,4 habitantes³⁰ e em 2015 a frota de veículos aqui na Ilha era de 215.941³¹. Florianópolis vive atualmente um quadro de intensos congestionamentos em especial nos horários de pico, aumentando o tempo de deslocamento de um ponto a outro da Ilha. E o aumento do número de carros e motos nas ruas tem cada

³⁰ Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/curitiba-e-capital-com-mais-carros-por-pessoa-veja-ranking/>>. Acesso em: 07 jan. 2017.

³¹ Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=420540&idtema=153&search=santa-catarina|florianopolis|frota-2015>>. Acesso em: 07 jan. 2017.

vez mais preocupado autoridades e população, em razão do crescente número de acidentes de trânsito, principalmente envolvendo motos, muitos destes com óbitos.

A necessidade de se deslocar, de um ponto a outro sempre foi objeto de “prioridade” entre os seres humanos. Desde os primeiros homínídeos que se deslocavam de um local a outro em busca de alimento e segurança até o *Homo sapiens sapiens* que se deslocam de um local a outro num ritmo cada vez mais frenético. Ao longo do século XVII, os deslocamentos eram realizados basicamente, a pé ou sobre animais (cavalos) apenas as famílias mais abastadas é que possuíam carruagens puxadas por animais e é na Londres de 1600 que aparecerá a primeira forma de transporte coletivo, através de carruagens de aluguel puxadas por animais (nos deteremos mais à frente sobre a história do transporte coletivo) e é na Paris de 1662 que se dá a primeira forma de transporte público com itinerários e horários fixos tendo como precursor o matemático Blaise Pascal. Com a eclosão da Revolução Industrial no século XIX, é que aparece o primeiro modo de transporte coletivo realizados com veículos equipados com motores a combustão, então chamado de *omnibus*, foram desenvolvidos com o intuito de transportar trabalhadores e trabalhadoras de suas casas até as fábricas instaladas nos centros urbanos. Assim, novamente afirmamos a evolução dos transportes, das cidades é uma constante relação dialética com o modo de produção em voga e suas necessidades de satisfação.

A “perda” de tempo no tráfego diário, tem refletido em sumárias consequências aos indivíduos que transitam diariamente nos asfaltos e calçadas do espaço citadino: exposição a violência (urbana e no trânsito), exposição a poluição do ar, desenvolvimento de doenças coronárias, pulmonares, estresse, entre outras. Neste sentido, cabe aqui uma afirmação embora polêmica, mas de suma importância para que iniciemos nosso debate, as condições de mobilidade urbana exercem cada vez com maior significância influência direta sobre o bem-estar de homens e mulheres exposto a tais condições.

2 MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE COLETIVO

Nesta secção analisaremos os aspectos que se referem à conceituação de mobilidade urbana, por nós entendido como a necessidade e os meios de transportes com quais os deslocamentos diários são realizados. A velocidade com qual as pessoas necessitam se deslocar, leva a homens e mulheres terem de se deslocar no menor tempo-espaço possível. Nossas vias são estruturadas a atender a circulação de modos de transporte individual, e em Florianópolis (nosso campo de estudo) não existem linhas exclusivas para ônibus, embora seja uma Ilha, a distância percorrida pela classe trabalhadora nos seus deslocamentos em alguns casos chega a mais de 50 quilômetros, o único meio de transporte de massas é o ônibus, a política de transporte na capital é precária, as tarifas são altas e a oferta de horários e linhas não atendem à demanda. Por fim, situaremos a historicidade do transporte coletivo na Ilha de Santa Catarina, que teve como primeiro sistema de transporte de massas terrestre os bondes puxados por burros, na atualidade conta com veículos modernos equipados com câmeras de vídeo monitoramento em tempo real e sistema de posicionamento global.

2.1 CATEGORIZANDO MOBILIDADE URBANA

Já destacamos anteriormente que a necessidade de se deslocar de um local a outro sempre esteve presente na história da humanidade, desde nossos primeiros *hominídeos* até o *homo sapiens sapiens*. Nos primórdios da humanidade os deslocamentos eram realizados a pé e em bando, e na medida em que o ser humano “apreende” a domesticar os animais, principalmente os cavalos passaram a ser utilizados como meio de deslocamentos para as mais distintas necessidades. A espécie humana desenvolve capacidades para a construção de barcos, caravelas movidas pela força eólica e charretes puxadas por animais e, posteriormente, com a eclosão da Revolução Industrial surgem os primeiros veículos movidos à combustão. Neste sentido, a história do deslocamento transitou entre os deslocamentos realizados em bandos a menos de 1 quilometro por hora até carros ultramodernos que ultrapassam os trezentos quilômetros horários, sem falar aqui nos navios, iates e aviões.

O trânsito nas grandes cidades brasileiras tem se mostrado cada vez mais insustentável e carentes de intervenções eficientes e eficazes, cabe ao poder público a adoção de programas e estratégias de intervenção, no que diz respeito à melhora na estrutura e superestrutura da política de

mobilidade urbana, bem como a estatização do transporte coletivo, com o objetivo não só de oferecer melhores condições de tráfego, mas também, com o objetivo de oferecer a todas e todos o acesso a cidade. No Brasil a Política Nacional de Mobilidade Urbana está assegurada pela Lei Federal Nº 12.587 de 2012³² e já em seu segundo artigo assegura que:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal a cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Neste sentido, é necessário antes de iniciar quaisquer debates conceituarmos, o que é mobilidade urbana? Voltando ao artigo quarto da lei tem-se a definição de mobilidade urbana como, as condições com quais os deslocamentos diários são realizados diariamente ao longo do espaço urbano. Vasconcelos (2006), grande estudioso dos transportes e da mobilidade urbana, entende por mobilidade urbana, a necessidade de tais deslocamentos, uma vez que os deslocamentos são realizados para satisfazer determinadas necessidades, “A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade” (Vasconcellos, 2001, p. 85). Diante disto, propomos a pensar a mobilidade urbana enquanto a interação dialética entre a necessidade com que os deslocamentos cotidianos são realizados junto à oferta e qualidade do sistema de transporte de passageiros e cargas, no interior da cidade contemporânea. E por ter este foco (transporte de mercadorias), a indústria do transporte seja de pessoas ou de mercadorias, possui importância seminal no processo de produção e circulação de mercadorias e, por conseguinte, no processo de valorização do capital. Estamos acostumados simplesmente a sair às ruas e tentar chegar a nossos destinos, sem nos questionarmos por que as coisas são como são? E como os problemas poderiam ser resolvidos? Deste modo devemos entender que a necessidade e o processo de deslocamento diário devem ser analisados enquanto uma forma coletiva e em constante transformação (VASCONCELOS, 2012). Neste sentido de acordo com Stefanelli (2015, p. 08):

³² Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norma-actualizada-pl.pdf>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

O tempo de deslocamento de casa ao trabalho é fator crucial no processo de busca por trabalho e é um importante indicador de qualidade de vida. Assim, a mobilidade urbana exerce uma influência indireta, mas significativa, sobre o bem-estar. Além disso, é um tema central na discussão sobre desenvolvimento regional urbano, principalmente em regiões metropolitanas, com especial ênfase para as de urbanização retardatária como as brasileiras. Por último, trata-se de um tema atual no cenário social e político do país.

Sendo o Brasil um país predominantemente urbano, e de capitalismo dependente, cujo processo de urbanização se apresentou enquanto um modelo caracterizado pela segregação sócio espacial na qual, a classe trabalhadora foi expulsa dos centros urbanos para locais distantes de seus locais de trabalho, acesso à saúde, educação, lazer, etc., e por não possuírem condições de adquirir um imóvel próximo se sujeitam a utilizar formas de transporte coletivo que se mostram por demais ineficientes e precários. Diante deste contexto, é inegável que cada um de nós, transeuntes citadinos, desempenha um papel de suma importância sobre a cidade, mobilidade urbana, luta de classes, etc., seja se deslocando a pé, de bicicleta, de carro ou de ônibus. “A mobilidade urbana, enquanto direito ou serviço, encaixa perfeitamente nesse conceito multidimensional, em especial devido a seu papel central na determinação do padrão de inserção do indivíduo no mercado de trabalho” (STEFANELLI, 2015, p. 33). Assim destacamos junto a Telles (2006, p. 70), que:

Espaço e tempo estão imbricados em cada evento de mobilidade, de tal modo que, mais importante do que identificar os pontos de partida e os pontos chegada, são esses eventos que precisam ser interrogados: pontos críticos, pontos de inflexão, [...]. E são esses eventos que nos dão a cifra para apreender os campos de força operantes no mundo urbano, a trama das relações, de práticas, conflitos e tensões, enfim, a pulsação da vida urbana – a redistribuição de possibilidades, aberturas ou impasses que atravessam e individualizam cada história e vida, mas que também se situam em um plano de atualidade.

De acordo com Pereira (2011), o desafio contemporâneo está na elaboração de novas formas de pensamento de questão urbana e mobilidade urbana, tais pensamentos tem de contemplar as demandas de todas e todos os cidadãos e cidadãs que necessitam se deslocar por entre as vias brasileiras, tal elaboração deve-se pautar a partir da teoria social marxista em crítica ao modo capitalista de produção e reprodução da vida e ocupação do espaço urbano a atender seus interesses. Existe no Brasil a prevalência da articulação entre Estado e capital no que se refere a gestão dos transportes no país, são articulações que visam o incentivo à aquisição de automóveis particulares seja ela através da baixa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) seja através do acesso ao crédito³³, em detrimento do investimento em políticas que priorizem a utilização do transporte de massas. Ainda em Pereira (2011, p. 32) a indústria automobilística junto ao Estado vende idéias e ideologias, vende a falsa consciência de que ao adquirir um veículo próprio, não estaríamos senão atingindo o sucesso, a liberdade de ir e vir no menor tempo, a ideia da segurança e do conforto. Para Maricato (2013, p. 06):

O automóvel conformou as cidades a definiu, ou pelo menos foi o mais forte elemento a influenciar o modo de vida urbano na era da industrialização. Daquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos evidentemente – o automóvel passou a ser uma necessidade de todos. [...]. A aparente liberdade, mobilidade, [...], transformou-se numa prisão.

E prossegue a autora Maricato (2013, p. 08): ao comprar um carro, o indivíduo, não tem apenas um meio de locomoção, mas também poder, potência, charme, masculinidade, entre outros, marcando o caráter do fetichismo, alienação/estranhamento, preconceito, machismo em uma sociedade sob a chancela do capital. Os automóveis adquiriram importância crescente, à medida que o desenvolvimento econômico diversificou as atividades e gerou novas classes médias ávidas por mobilidade social (VASCONCELOS, 2012, p. 14-15). De acordo com

³³ De modo algum aqui estamos caracterizando como negativa tais políticas, no entanto, devem ser observadas algumas das consequências que advêm a partir daí; que vão desde o acúmulo de automóveis nas ruas até o endividamento massivo da classe trabalhadora. De uma coisa não se tem dúvida: ao passo que mais e mais carros são jogados no trânsito diário, mais e mais caóticas se tornarão as condições de mobilidade nas cidades brasileiras.

Gorz (2014), não restava outra forma senão, levar todo mundo a andar de carro, e não precisou de muito para tal, fabricação em série, rebaixamento do preço dos automóveis, facilitação do acesso ao crédito e principalmente o discurso ideológico ***“você também, daqui para frente, terá o privilégio de andar, como os senhores e os burgueses, mais rápido que todo mundo. Na sociedade do automóvel, o privilégio da elite está bem ao seu alcance”*** (GORZ, 2014, grifo nosso). O acesso à compra do automóvel não agradou a todos e todas, o que era “privilégio” da classe burguesa agora é privilégio de todos e todas. Tal frustração é comprovada na fala de um famoso jornalista até então do Grupo RBS de televisão, hoje no SBT, ao comentar sobre acidentes de trânsito em matéria no Jornal do Almoço no dia 15/11/2010:

[...]. Popularização do automóvel, **hoje qualquer miserável tem um carro, o sujeito jamais leu um livro, mora apertado numa gaiola que hoje chamam de apartamento, não tem nenhuma qualidade de vida, mas tem um carro na garagem.** [...]. Popularização do automóvel, **resultado deste governo espúrio**, que popularizou pelo crédito fácil o carro para quem nunca tinha lido um livro.³⁴

Tem-se diante deste discurso, um preconceito em relação à classe operária, para este, o carro é privilégio de uns poucos que surrupiam a riqueza socialmente produzida por esta classe a que ele chama de miserável. “O que é um privilégio, se todo mundo pode tê-lo?” (GORZ, 2014). Questionamento interessante que o autor nos traz. As respostas podem ser várias, parafraseemos Eduardo Galeano³⁵, a pobreza, a miséria só existe para que os burgueses usufruam de seus luxos e seus ditos “privilégios” que lhes são exclusivos e, se de acordo com Marx: se é a classe operária quem produz, a tudo ela pertence, porque estes chamado de miseráveis pelo jornalista, não podem adquirir o produto por si criado?. Cabe aqui elencarmos algumas consequências que se originam com a utilização massiva do transporte individual: congestionamentos,

³⁴ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=uwh3_tE_VG4>. Acesso em: 07 jan. 2017, grifo nosso.

³⁵ Disponível em: <<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/samuel/40119/eduardo+galeano+nao+ha+riqueza+que+nao+se+explique+pela+pobreza.shtml>>. Acesso em: 01 fev. 2017.

acidentes de trânsito, ocupação do solo urbano, poluição da cidade, império do automóvel e ruína do transporte coletivo, entre outros.

As cidades brasileiras vêm, a cada novo dia, sofrendo os efeitos do excesso de automóveis individuais nas ruas, e as consequências se refletem principalmente nos imensos congestionamentos. Em estudo realizado em 2016 pela empresa Tom Tom Traffic³⁶, revelou que no Brasil a cidade do Rio de Janeiro é a mais congestionada, de acordo com o estudo, o carioca fica em média 47% mais tempo parado nos congestionamentos em qualquer hora do dia se compararmos uma situação de trânsito livre e nos finais de semana esta percentagem sobe para 81%, “são até 164 horas a mais de viagem por ano devido ao problema” revela o estudo, seguido de Salvador 40% e Recife 30%, a cidade de São Paulo aparece em quinto na lista com 30% a mais de tempo perdido em congestionamentos. Embora a cidade de Florianópolis não apareça na lista, os cidadãos florianopolitanos passam horas e horas no trânsito, e a situação se agrava nos meses de verão, no qual o número de automóveis nas ruas aumenta em demasia. Embora a fonte da pesquisa não seja tão segura quanto pretendíamos, vale aqui o registro como forma de análise, de acordo com o aplicativo Waze, Florianópolis é a pior cidade do Brasil para se dirigir³⁷, de acordo com a pesquisa que leva em conta o índice de satisfação dos motoristas do aplicativo, Florianópolis obteve uma nota média de 3,98 de 10 pontos. A pesquisa levou em conta a predominância de congestionamentos, a infraestrutura viária, a ocorrência de acidentes e o acesso de serviços nas estradas.

A queda de uma placa de sinalização na via expressa sentido ilha-continente no dia 31 de outubro de 2017 gerou um congestionamento de mais de cinco quilômetros, e eram apenas 16:30 da tarde. A cidade de Florianópolis convive com uma triste realidade cotidianamente, por ter apenas uma forma de acesso à ilha-continente-ilha, nos horários de pico pela manhã para chegar à ilha e no final da tarde para chegar ao continente as filas ultrapassam os cinco quilômetros, situação análoga enfrentam os moradores do sul da Ilha, com o viaduto do Ribeirão da Ilha ainda em fase de construção, o trânsito se torna um caos, os motoristas chegam a ficar de trinta a quarenta minutos a mais no trânsito. A situação se estende para os moradores do norte da Ilha, em especial para aqueles que residem na

³⁶ Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/806019/ranking-das-cidades-mais-congestionadas-do-brasil-e-do-mundo>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

³⁷ Matéria disponível em: <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/florianopolis-e-pior-cidade-para-se-dirigir-no-brasil-segundo-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

Lagoinha, Ponta das Canas, Praia Brava e Santinho na qual existem apenas uma via de acesso. E durante o verão como já alertamos, a cidade sofre ainda mais os efeitos do número excessivo de automóveis individuais nas vias citadinas, visto que a procura pelas praias é incessante. De acordo com a Polícia Militar Rodoviária de Florianópolis³⁸ (2016), os horários que apresentam maiores índices de congestionamentos são os seguintes: a partir das 7 horas da manhã sentido praias, entre as 11 e 13h30 sentido centro, das 14h30 às 15h30 sentido praias e após as 18 horas sentido centro.

Tal contexto tem revelado uma excessiva perda de horas no trânsito nas cidades brasileiras e as consequências são por nós sentidas cotidianamente, seja em relação aos problemas ambientais, seja em relação aos agravos à saúde causados pela poluição e aos constantes congestionamentos, aumentando desta forma, o tempo de deslocamento na distância a ser percorrida. As horas e horas, minutos e minutos perdidos nos congestionamentos nas cidades brasileiras, tem levado a população transeunte a desenvolver sintomas de estresse e, em especial os/as motoristas do transporte coletivo por ônibus, motoristas de táxi, motoristas de vans³⁹, que além, de se deparar com esta situação estressora todos os dias ao longo de sua jornada de trabalho, têm ainda a responsabilidade “nas costas” pelas vidas que carregam no interior do coletivo, a responsabilidade do cumprimento do horário, entre outras.

Outra consequência ligada ao excesso do número de carros e motos nas ruas atrelada à “irresponsabilidade” de alguns motoristas e as precárias condições de nossas vidas, e que está diretamente vinculada a vida humana, são os acidentes no trânsito. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS) (2017)⁴⁰, morrem todos os anos em torno de 1,3 milhões de pessoas no mundo vítimas de acidentes de trânsito no mundo, os que sobrevivem cerca de 50 milhões ficam com sequelas, bem como as vítimas estão na faixa dos 15 aos 29 anos de idade e em geral os acidentes estão associados à imprudência no volante, de acordo com a OMS o trânsito é a nona maior causa de mortes no mundo. O Brasil, aparece na quinta colocação em acidentes com mortes, de acordo com o

³⁸ Disponível em: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/aproveite-a-praia-sem-congestionamento-e-evite-multas>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

³⁹ Como nos mostra a reportagem disponível em: <http://www.otempo.com.br/polopoly_fs/1.1350481.1470773644!/index.html>. Acesso em 21. Nov. 2017.

⁴⁰ Análises disponíveis em: <<https://www.metrojornal.com.br/foco/2017/05/01/brasil-e-o-quinto-pais-mundo-em-mortes-no-trnsito-segundo-oms.html>>. Acesso em 21 nov. 2017.

estudo, no ano de 2015 foram computados 37.306 óbitos em acidentes e cerca de 204 mil ficaram feridas, no complemento do estudo a OMS revela que o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos de Via Terrestre no mesmo ano pagou um total de 42.500 indenizações por morte e mais de 515 mil pessoas receberam o auxílio invalidez. A principal causa dos acidentes está relacionada à embriaguez no volante. O estado de Santa Catarina no ano de 2014 registrou um total de 18.178 acidentes de trânsito e um total de 537 mortes⁴¹, ficando entre os dez Estados em que mais registraram acidentes de trânsito no mesmo ano. O trecho mais perigoso do Estado é o segundo mais violento do país e se situa entre os quilômetros 200 e 210 da BR-101 (entre os bairros Forquilha e Barreiros). Apenas nestes dez quilômetros no ano passado ocorreram 1.502 acidentes com seis mortes⁴².

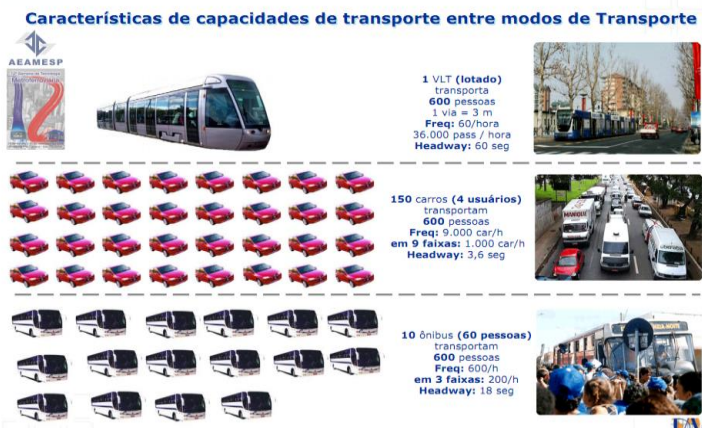
Em relação à ocupação do solo, de acordo com Santos (2009), um automóvel individual ocupa um espaço 150 vezes maior que uma pessoa a pé, em relação às vias o automóvel ocupa cerca de 56% da superfície terrestre transportando em média 1,7 passageiros outrora os ônibus ocupam cerca de 9% da mesma superfície com capacidade total para o transporte de 86 pessoas (45 sentadas e 41 em pé)⁴³. No entanto, o número de usuários e usuárias nos horários de pico em especial ultrapassa os cem no mesmo coletivo.

⁴¹ Dados disponíveis em: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/santa-catarina-e-o-segundo-estado-em-acidentes-de-trânsito-veja-os-graficos-interativos>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

⁴² Idem.

⁴³ A capacidade é baseada nos últimos veículos que passaram a circular em Florianópolis no ano de 2017. Disponível em: <<http://www.consorciofenix.com.br/noticias/consorcio-fenix-renova-frota-no-transporte-coletivo-de-florianopolis,135>>. Acesso em 21 nov. 2017.

Figura 4 - Comparativa entre modos de transporte e capacidade de transporte de pessoas



Fonte: <<http://pregoPontocom.blogspot.com.br/p/seminarios-e-foruns-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

É necessário deixar claro que os impactos ao solo urbano são causados pelos mais distintos meios de transportes: carros, motos, ônibus, caminhões, carretas. No entanto, os impactos causados pelo automóvel individual se mostram mais persistentes, uma vez que a quantidade de automóveis circulando nas ruas é muito maior que a de ônibus e caminhões, neste sentido a emissão de poluentes é maior, bem como não devemos analisar os impactos no solo urbano apenas em razão da circulação, mas também na necessidade de estacionamentos. Como principais poluentes temos: os óxidos de nitrogênio (N e No₂), o gás carbônico (Co₂), o dióxido de enxofre (So₂), os hidrocarbonetos, o monóxido de carbono (Co), o metano (Ch₄), entre outros que combinados causam efeitos irreversíveis sobre a natureza, a exemplo: chuvas ácidas, efeito estufa, prejuízo e queimadas de florestas, aumento do buraco na camada de ozônio, aquecimento global, entre outras. E sobre a vida humana estão os danos à saúde (em especial as doenças respiratórias). De acordo com Vasconcellos (2006, p. 69-73):

Os efeitos negativos da poluição na saúde humana têm sido reconhecidos há muito tempo. O transporte deve ser visto como um problema de saúde pública, assim como a água. A maioria dos poluentes emitidos pelos motores são prejudiciais à saúde humana.

O volume do tráfego e sua composição têm um grande impacto no ruído produzido. Veículos pesados como caminhões e ônibus, assim como as motos, são os maiores contribuintes individuais para o ruído. [...]. O efeito do ruído na saúde humana depende do nível de exposição. Efeitos extremos podem ocorrer na forma de defeitos de audição, estresse e insônia.

Maricato (2015) nos traz um importante estudo em relação ao império do automóvel e a conseqüente ruína do transporte coletivo. Para a autora, a ausência de investimentos do setor público nos transportes coletivos no período que compreende os anos de 1980 a 2009, têm contribuído para a atual condição da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, “a condição de mobilidade nas cidades tornou-se um dos maiores problemas sociais e urbanos” (MARICATO, 2015, p. 42). Para a autora, vivemos boa parte de nossas vidas dentro de algum meio de transporte, seja num antiquado carro de luxo com ar condicionado, seja num ônibus superlotado. Tais situações têm levado boa parte da população a desenvolverem sintomas de estresse, ansiedade, depressão, insônia, entre outras doenças em especial os/as motoristas do transporte coletivo que convivem diariamente com tais contraditoriedades. Por fim, Maricato (2015, p. 51, grifo do autor) destaca que:

Para nós, faz parte dessa explicação a piora nas condições de vida urbana, como foi visto aqui, causada principalmente por: *a) a disputa pelo fundo público que, em vez de se dirigir à reprodução da força de trabalho, se dirige a reprodução do capital; e b) ao esquecimento da Reforma Urbana, cuja centralidade é a formação social da propriedade, prevista na Constituição Brasileira, no Estatuto da cidade e em todos os Planos Diretores dos municípios brasileiros.*

Diante deste contexto, afirmamos, apenas uma política de mobilidade urbana que priorize o transporte coletivo não é o suficiente para o acesso à cidade por parte da classe trabalhadora, mas também estruturas eficientes e eficazes do transporte coletivo, uma vez que é este o modo de transporte mais utilizado por esta classe. Num contexto em que a população usuária é sempre um objeto em detrimento de ser sujeito, o modal do transporte coletivo de passageiros se ordena de cima para baixo

e sempre (no sentido mais estrito do termo) a intenção das empresas do transporte coletivo é a acumulação e circulação do valor. As catracas postas nos terminais e nos ônibus se expressam como barreiras físicas que para ultrapassá-las é necessário o desembolso de um quantum monetário, por demais elevado para o/a trabalhador/ra se formos levar em conta o que estes recebem mensalmente. Para a grande maioria da população usuária dos transportes coletivos, o dinheiro de que dispõe muitas vezes não é o suficiente para o pagamento da tarifa e a situação se agrava ainda mais em cidades como Barueri/SP em que a tarifa custa R\$ 4,20, Campinas/SP a tarifa custa R\$ 4,50, Distrito Federal/DF onde a população tem de desembolsar R\$ 5,00 para utilizar o transporte coletivo, em Florianópolis a população desembolsa R\$ 4,20 no transporte convencional e R\$ 9,00 no transporte executivo. O Movimento Passe Livre vem constantemente realizando manifestações, debates, artigos científicos, mostrando a necessidade, importância e possibilidades de estatização do transporte coletivo, assim como o é em cidades como Maricá e Porto Real/ RJ, Ivaiporã/PR e Agudos/SP, que oferecem a gratuidade do transporte⁴⁴.

Figura 5 - Manifestação jornadas de junho de junho de 2013 em Florianópolis.



Fonte: <<http://gazetadopovosc.blogspot.com.br/2013/06/>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

⁴⁴ Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,transporte-gratuito-e-realidade-em-cidadesbrasileiras,1042366>>. E: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2016/01/tarifa-zero-e-adoptada-em-86-cidades-de-24-paises-no-brasil-sao-12-municipios-que-aboliram-a-cobranca-3066.html>>. Acesso em: 06 fev. 2017.

A indústria do transporte não produz uma mercadoria que possamos manipular/tocar, no entanto assim como inúmeras outras esferas de trabalho participam sim, mesmo que indiretamente da produção e valorização do capital. A mercadoria produzida por esta esfera de labor, é a possibilidade de mudar de localização. Ora estamos em um local e precisamos nos deslocar para outro, é a indústria do transporte que possibilita esta mudança. De acordo com Bertucci (2011, p. 78):

O transporte público é um serviço fundamental para permitir o acesso às necessidades básicas do cidadão moderno, que precisa deslocar-se de um ponto a outro. Para que a cidade funcione bem é preciso que o transporte seja eficiente. Quanto menor o tempo de deslocamento, mais liberdade uma pessoa terá para realizar outras atividades, produtos ou não. Além disso, quanto mais agradável o meio de transporte, maiores os benefícios diretos para o cidadão ao longo do percurso realizado.

Por fim destacamos que, sair em defesa da estatização do transporte coletivo não é senão sair em defesa do acesso da classe trabalhadora à cidade, saúde, educação, lazer, assistência, moradia, trabalho, entre outras, por nenhum direito a menos é a voz que devem ecoar nas ruas em defesa de uma vida plena de sentido dentro e fora dos espaços de trabalho.

2.2 DOS BONDES PUXADOS POR BURROS A ÔNIBUS COM AR CONDICIONADO E CÂMERAS DE MONITORAMENTO: O TRANSPORTE COLETIVO EM FLORIANÓPOLIS

O primeiro sistema de transporte de pessoas em massa inicia-se nos anos 1880, ano no qual chegam os primeiros bondes puxados a burro na ainda Desterro, tal sistema perdura até os anos 1934, quando são então desativados e substituídos pelos primeiros ônibus ainda importados e com chassi de caminhão. Porém a história do transporte coletivo por ônibus inicia-se ainda nos anos 1920 quando surgem as primeiras empresas, a partir da iniciativa de cidadãos que enxergavam o transporte coletivo como uma realidade necessária de desenvolvimento. Dos anos 1920 para cá a cidade de Florianópolis atravessou significativas mudanças em sua estrutura, neste sentido os pequenos e lentos bondes sem janelas e com

bancos de madeira cederam lugar aos ônibus “velozes” com abrigo do sol e da chuva que comportam mais de cem passageiros.

Em seus primórdios o sistema de transporte de passageiros se constituiu sob bases simples e precárias e era regido por empresas privadas (uma das primeiras a surgir a empresa Canasvieiras transporte LTDA. se mantém até os dias atuais como uma empresa em que os donos são familiares), e de tão pequenas que eram no início de suas atividades eram os próprios donos que conduziam os ônibus. Com o passar dos anos novas empresas foram surgindo e chega-se aos anos 2000 com cinco empresas operadoras (Canasvieiras⁴⁵, Emflotur⁴⁶, Estrela⁴⁷, Transol⁴⁸, Insular⁴⁹), quando é então implantado nos anos de 2003 o Sistema

⁴⁵ A Canasvieiras Transporte Coletivo, opera o transporte de passageiros desde os anos 1927, antes denominada Auto Viação Canasvieiras, foi fundada por Evaristo Coelho da Costa, avô do atual diretor presidente Valter João Oliveira da Costa, desde sua fundação não teve quaisquer diretores que não os componentes da família. Abrange em especial a área central e norte da Ilha, com a adesão ao consórcio Fênix opera em outras localidades, assim como as demais. Possui nos dias de hoje uma frota de mais de 150 veículos entre convencional e executivo e mais de 700 funcionários (motoristas, cobradores, equipe de manutenção e administrativo). Disponível em: <<http://www.canasvieirastc.com.br/>>. Acesso em: 08 dez. 2017.

⁴⁶ A Emflotur (Empresa Florianópolis de Turismo e que agrega a Biguaçu Transportes coletivo) sua história inicia ainda nos anos 1940, a partir da iniciativa de Aldo Rocha, que trocou o negócio de transporte de mercadorias pelo transporte de pessoas. Em seus primórdios já contava com uma frota de 12 veículos, abrangendo regiões recém exploradas; Trindade, Agronômica, Itacurubi, atualmente, a empresa atende os municípios de Florianópolis, São José, Biguaçu, Antônio Carlos, Governador Celso Ramos e Tijucas. Disponível em: <<http://www.biguacutransportes.com.br/portal/perfil>>. Acesso em: 08 dez. 2017.

⁴⁷ A Transportes Coletivo Estrela, foi fundada nos anos 1975, inicialmente chamada de Transportes Coletivo São João percorria a região de Capoeiras e Vila São João atualmente atende grande parte da porção continental e São José. Disponível em: <https://tcestrela.com.br/ws1/xnavegacao/entradas/fr_1historia.htm>. Acesso em: 08 dez. 2017.

⁴⁸ Empresa Transol Transporte Coletivo Ltda. Foi criada nos anos 1989 a partir da compra da Empresa Trindadense que nos anos 1982 havia comprado a Empresa Taner e opera as linhas que abrangem a porção centro-leste da capital, é uma das maiores empresas em número de ônibus e funcionários dentre as três e possui três sócios. De acordo com conversas realizadas com alguns funcionários é a melhor empresa para se trabalhar, uma vez que está expressa uma maior “liberdade” no cotidiano laboral (VEIGA, 2004).

⁴⁹ Insular transportes coletivo junto a empresa Canasvieiras é a mais antiga das empresas operadoras do transporte coletivo ainda em operação. Sua criação data

Integrado de Transportes (SIT), “deficiente” em toda sua estrutura organizativa tal modelo foi substituído no ano de 2014 pelo Sistema Integrado de Mobilidade, a partir de então apenas uma empresa opera todo o sistema de transporte de passageiros na grande Florianópolis, o Consórcio Fênix⁵⁰.

2.2.1 O transporte na Desterro do século XVIII e XIX

Os meios de transporte mais utilizados no trânsito do século XVIII e XIX eram as montarias em cavalos, as charretes puxadas por cavalos e o tradicional carro de bois⁵¹ de herança açoriana, bem como muitas das vezes as viagens eram realizadas a pé em meio às precárias trilhas abertas entre matas, a maioria dos deslocamentos terrestres eram realizados entre os locais onde hoje se situam o bairro Biguaçu (distante 22 quilômetros do centro de Florianópolis), área central e bairro de Canasvieiras (47 quilômetros distante de Biguaçu e 27 quilômetros do centro)⁵².

dos anos 1948 então registrada como Viação Ribeirão, operava a linha do Ribeirão da Ilha ao centro e quando se junta a empresa Limoense nos anos 1998 passa a operar em toda a região sul e sudeste da Ilha. Já em inícios dos anos 2000 ainda com o nome Ribeironense contava com uma frota de 90 ônibus e pouco mais de 380 funcionários, o atual diretor da hoje empresa Insular, o senhor Waldir Gomes da Silva é também o presidente do Consórcio Fênix (nos deteremos mais à frente sobre o consórcio) (VEIGA, 2004).

⁵⁰ Após avaliação das exigências da Prefeitura no edital de licitação do transporte coletivo por ônibus N° 607/SMA/DLC/2013 que ora lançava que determinava que apenas uma empresa deveria operar o sistema de transporte de passageiros na região de Florianópolis. Assim, as empresas Canasvieiras, Emflotur, Insular, Estrela e Transol apresentam uma proposta em conjunto, tal proposta foi então homologada pela Prefeitura Municipal e foi então criado o Consórcio Fênix. O nome foi escolhido devido ao discurso que as mesmas desde o início do integrado estavam com dívidas, “mortas”, e a junção das cinco fez-lhe surgir das cinzas. E aos trinta de abril de 2014, o Consórcio Fênix assina com a Prefeitura Municipal o contrato para a exploração do transporte coletivo de passageiros, assumindo os compromissos estabelecidos no edital licitatório. Disponível em: <<http://www.consorciofenix.com.br/quem-somos>>. Acesso em: 08 dez. 2017.

⁵¹ De herança primitiva pode ainda ser encontrado nos dias de hoje nas áreas rurais para o transporte de cargas e pessoas. Na cidade de Florianópolis todos os anos na abertura da Festa do Divino no bairro de Santo Antônio de Lisboa há o desfile de carros de boi. É chamado em Portugal de “Boeiro”.

⁵² Dados referentes aos dias de hoje. Em consulta realizada ao *Google Maps* uma viagem a pé de Biguaçu a Canasvieiras dura em média 12 horas.

Figura 6 - Charretes na década de 20 - Vista da Praça XV de Novembro, Florianópolis.



Fonte: <<http://fotosantigasflorianopolis.blogspot.com.br/2011/07/villa-de-nossa-senhora-do-desterro-no.html>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

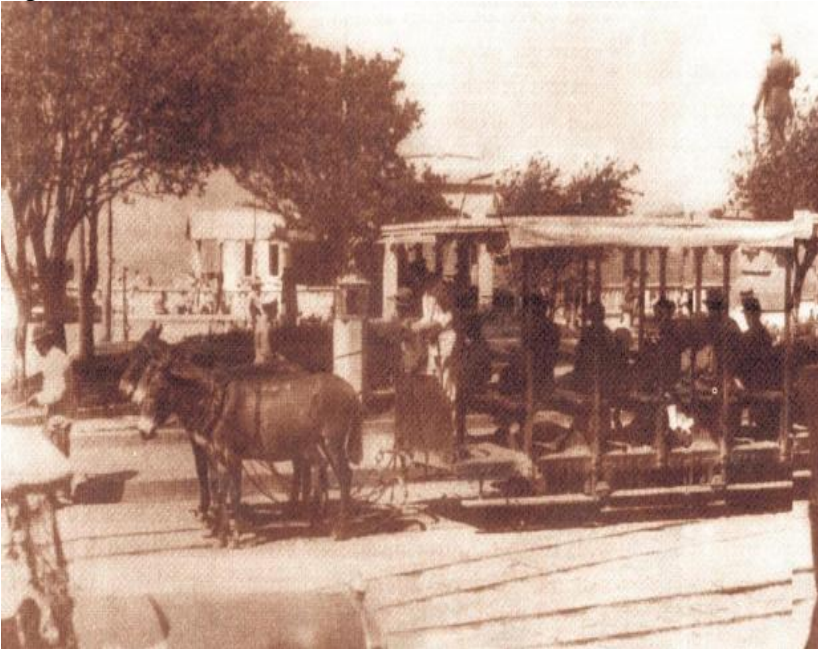
No entanto, por se tratar de uma ilha era comum que muitos dos deslocamentos fossem realizados por via marítima (principalmente com canoas feitas com o Garapuvu), não raras são as tradições, lendas⁵³ e histórias que envolvem o mar e as canoas na Ilha de Santa Catarina do século XVII (muitas das tradições são seguidas até os dias e hoje, em especial na pesca artesanal, a exemplo da grande procissão seguida de uma missa realizada na Barra da Lagoa, Campeche com o objetivo de abençoar os pescadores para uma boa safra de tainha). De acordo com Veiga (2004, p. 29), na Ilha as rotas de comunicação eram por demais precárias e na maioria das vezes eram realizadas via carro de boi e foi no centro da cidade o local onde os melhoramentos se concentraram, e tem-

⁵³ Destacamos aqui uma lenda que merece leitura presentes na coletânea de narrativas de Franklin Cascaes “O fantástico da Ilha de Santa Catarina”, Bruxas atacam pescador, na narrativa em questão, Seu Deolindo leva sua filha a uma benzedeira com o objetivo de tirar a bruxa que está em seu corpo, mais tarde ao voltar ao mar para içar os espinheis que havia colocado para pegar os peixes é acometido por um mar revoltoso e instável, seu Deolindo atribui o mau tempo a um castigo bruxólico.

se com a construção da ponte Hercílio Luz um processo de transformação em todo o sistema transporte de passageiros, bem como agora com uma ponte de ligação a Ilha poderia enfim sair do “isolamento”.

1880, um ano de “revolução” no que se refere ao sistema de transporte de passageiros em Desterro, importados da Europa, chegam a cidade os bondes⁵⁴ puxados por burros sobre trilhos com bancos revestidos de madeira e sem proteção do sol ou chuva. Em seus primórdios o transporte por bondes não supriu as expectativas em Desterro e cinco anos após sua inauguração os trilhos começam a ser arrancados (VEIGA, 2004, p. 33).

Figura 7 - Os bondes



Fonte: <horadesantacatarina.rbsdirect.com.br/imagesrc/17515678.jpg?w=620>. Acesso em: 20 nov. 2017.

É no governo de Gustavo Richard (1906-1910), que a cidade começa a se estruturar no que se refere à sistema de telefonia, eletricidade

⁵⁴ A cidade do Rio de Janeiro é a primeira cidade a implantar o sistema de transporte por bondes no ano de 1862 seguida de Salvador em 1864.

e nos anos 1907 os bondes voltam a circular na área central, assume a gestão do transporte de passageiros por bondes a Companhia Carris de Transporte Urbanos e suburbanos da capital via concessão autorizada pela prefeitura por um prazo de setenta anos. Como forma de incentivar a companhia, o governo do Estado a isenta do pagamento de impostos por dez anos (VEIGA, 2004, p. 33). Aos poucos e de acordo com a demanda novas linhas iam surgindo no entorno da área central (Av. Mauro Ramos, Av. Hercílio Luz, Praça XV de Novembro, Rua Frei Caneca, entre outras). A tarifa cobrada para andar de bonde custava de cem a trezentos mil réis, cada bonde era puxado por três burros e comportava até vinte passageiros. Não existiam pontos fixos, o condutor do bonde parava onde fosse solicitado pelo/pela usuário/a, bem como não existia uma diferenciação estética entre a parte dianteira e traseira dos bondes, eram exatamente iguais e ao chegar ao ponto final apenas mudava-se os burros de lugar e prosseguia a viagem de retorno. De acordo com Veiga (2004, p. 36), houve nos anos 1919 uma tentativa de eletrificar as linhas dos bondes, porém logo foi descartada pela companhia de carris urbanos devido à crise que atravessava, ainda neste ano os primeiros automóveis com motor a combustão já circulavam pela cidade. Em razão disto, o sistema de transportes por bondes vinha sendo cada vez mais alvo de críticas devido a suas precárias estruturas, o que se agravou com o aparecimento dos primeiros auto-ônibus, assim “velhos e desarranjados, os bondinhos iam desaparecendo aos poucos” (VEIGA, 2004, p. 36).

Chegamos a década de 1920, Florianópolis com a estrutura do transporte ainda muito precária; as linhas não atendiam toda a demanda (se concentravam apenas na área central e entorno), os trilhos não recebiam manutenção, os bondes com bancos quebrados e/ou falta deles, nem toda a população florianopolitana podia arcar com a tarifa, entre outros. Os primeiros automóveis movidos a gasolina já circulavam pela cidade, eis que surge uma novidade, os auto-ônibus. De acordo com Veiga (2004, p. 61):

Os auto-ônibus iniciaram de maneira tímida, servindo apenas aos centros das cidades, causando curiosidade e até certa resistência, pois, embora seu mecanismo representasse uma novidade tecnológica, eram veículos desprovidos de conforto.

A primeira concessão cedida pela prefeitura de Florianópolis para que uma empresa pudesse operar o sistema de transporte de pessoas por

ônibus data do mesmo ano do aparecimento dos primeiros ônibus, 1920. Tal concessão foi assinada pela então Comissão Municipal de Leis e Posturas, por meio do Decreto Nº 13. Estava previsto no decreto que, o horário de circulação dos ônibus se daria entre as seis da manhã e dez da noite e a tarifa seria de trezentos reis por um percurso de até quinze quilômetros, bem como assim como os bondes, não existiria pontos fixos. O itinerário previsto era: rua Conselheiro Mafra, Praça XV, rua Tiradentes, praça General Osório, rua General Bittencourt, rua José Veiga (hoje Av. Mauro Ramos), Av. Trompowsky, rua Esteves Junior e Álvaro de Carvalho e o itinerário era dividido em três seções, sendo que cada seção custaria trezentos réis por usuário (VEIGA, 2004, p. 65). A precariedade das condições das ruas da capital ainda de barro se agravava em dias de chuvas, muitas vezes os passageiros e passageiras é que tinham de ajudar o motorista caso o ônibus atolasse, aliado as condições dos ônibus com apenas uma porta e bancos de madeira tornavam as viagens desgastantes e desconfortáveis tanto para motoristas, como para passageiros. Veiga (2004, p. 68), destaca que no dia da inauguração da Ponte Hercílio Luz quatro novos ônibus já estavam à espera na parte continental para fazer a travessia terrestre pela primeira vez, tais ônibus possuíam lugar para vinte pessoas, carroceria que protegiam os usuários do sol e da chuva, movidos a gasolina e rodas de borracha eram o que de mais confortável existia para a época, eram apelidados pelos usuários de acordo com a autora de “bananeiras” ou “caixas de fósforo”. Neste contexto, Veiga (2004, p. 75) destaca que:

As empresas de ônibus tiveram, na década de 20, um funcionamento bastante irregular, enfrentando problemas diversos, como a dificuldade na aquisição e manutenção de veículos (eram todos importados e vinham de navio), limitação do treinamento dos seus motoristas, gerando inclusive acidentes de trânsito, além das deficiências nas estradas e vias urbanas.

Figura 8 - Ônibus década de 1930



Fonte: <<http://www.autoclassic.com.br/historia-do-transporte-urbano-no-brasil-secao-curiosidades/>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

Com a inauguração da ponte aumenta substancialmente o deslocamento de pessoas entre a Ilha e o continente em especial via ônibus, neste sentido as empresas operadoras do transporte urbano viram a necessidade de ampliar as linhas e com isto a utilização dos bondes iam aos poucos sendo dispensadas, em especial devido ao tempo de deslocamento e a área atendida por este último que era substancialmente menor que a dos ônibus. Ao passo que iam aumentando o número de ônibus e de carros nas ruas da capital aliada às precárias condições das vias alguns problemas foram surgindo, principalmente os acidentes de trânsito. Diante de tais acontecimentos, o então governador Adolfo Konder emite no ano de 1927 um decreto estabelecendo normas e condutas para a circulação de automóveis, ônibus, caminhões, pedestres com o objetivo maior de garantir a segurança dos transeuntes. Florianópolis chega a fins da década de 1920 com um ritmo diferente do início da década, as ruas tornar-se-iam mais movimentadas, dois sistemas de transportes (bondes e ônibus) aliado ao transporte individual via carros, charretes e/ou cavalos.

Com o passar do tempo e aumento da demanda as linhas iam aumentando, no entanto, os horários ainda careciam de melhoras, uma vez que muitas das linhas, a exemplo as que iam em direção ao norte da ilha

ou continente possuíam apenas dois horários, um pela manhã indo para o centro e outro no final da tarde voltando aos bairros, neste momento, balneários como Canasvieiras, Coqueiros, Itaguaçu, bem como outros bairros passaram a se tornar também local de morada. A preferência das viagens com ônibus em detrimento das realizadas por bondes, possui relação direta com a própria estrutura deste último, uma vez que já em inícios da década de 1930 apenas uma linha continuava em operação. Embora a Companhia de Carris Urbanos e Suburbanos procurasse de todas as formas sobreviver à concorrência com as empresas de ônibus aos vinte e cinco dias do mês de setembro de 1934 é decretado o fim da operação do transporte de passageiros por bondes na capital catarinense. Os velhos e desconfortáveis bondes foram jogados a corrosão do esquecimento pondo fim a uma era iniciada no Brasil Imperial. Florianópolis, adentrava assim no circuito nacional do “progresso”, no que diz respeito ao transporte coletivo de passageiros, embora, de forma tardia. O fim da década de 1930 foi marcado por um avanço populacional, ocupação de áreas periféricas, início da verticalização da cidade, entre outros, neste contexto a demanda pelo transporte coletivo se adensa, no entanto, as ruas estreitas e desalinhadas da capital colocariam, sérias dificuldades ao trânsito de automóveis e ônibus.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), a oferta de combustível diminuiu, o que chegava de combustível na Ilha vinha através de navios e armazenados em um terminal da Texaco na Ponta do Coral e abastecia todas as bombas de Florianópolis, com isto o preço dos combustíveis sobem abruptamente, bem como as peças necessárias para a manutenção dos ônibus ficaram mais difíceis de se importar, sendo assim as manutenções imediatas nos coletivos se dava a partir da retirada de peças de ônibus que estavam na garagem parados e colocados nos outros. No final da década de 1940 as empresas começaram a melhor se estruturar, com a venda de veículos antigos, novos foram adquiridos, porém na maioria das vezes eram apenas carrocerias novas sobre chassis antigos (ou vice-versa).

A partir da década de 1950 acompanhando o processo desenvolvimentista proposto por Juscelino Kubistchek, as empresas florianopolitanas passam a se estruturar e modernizar suas linhas e veículos e no ano de 1952 ocorre a primeira fusão entre as empresas operadoras do transporte coletivo na capital, no entanto devido a discordâncias entre os empresários a fusão é desmembrada nos anos 1962. Nesta década a população na capital já girava em torno dos 77.500 só no espaço urbano e 20.200 na zona rural (VEIGA, 2004), e ainda que fosse uma cidade de pequeno porte (para a época em relação a outras cidades

brasileiras), o transporte coletivo em Florianópolis não atendia a demanda dos usuários, poucos ônibus, poucas linhas, etc., bem como devido a confusão em que estava se generalizando no que se refere ao local de partida dos ônibus no centro da cidade, neste sentido o então prefeito de Florianópolis Oswaldo Machado assina em meados da década de 1960 um decreto definido que todas as linhas deveriam partir de um único lugar, o Largo da Alfândega, no início o “caos” ainda se fez presente, mas com o passar do tempo a situação se “normalizou”. De acordo com Veiga (2004, p. 144):

Era o tempo dos ônibus monobloco, Mercedes Bens, guiados por motoristas carismáticos, que se tornaram populares e inesquecíveis. Conheciam toda a sua lotação, as cidades eram pequenas e as ruas tranquilas. Em Florianópolis, era possível estacionar em frente à padaria na Avenida Mauro Ramos, saltar para comprar o pão enquanto os passageiros esperavam, na maior naturalidade.

No decorrer da década de 1950 e 1970, pouco ou nada se alterou em relação ao sistema de transportes a falta de investimentos na infraestrutura urbana se traduziu em estradas precárias e muitas delas se tornavam intransitáveis em dias de chuva.

Figura 9 - Ônibus anos 1970



Fonte: <www.facebook.com/pg/onibusantigosfloripa/photos/?tab=album&album_id=145155389017621>. Acesso em: 18 dez. 2017.

2.2.2 Transporte coletivo e cidade contemporânea

Analisar a evolução/desenvolvimento do sistema de transporte coletivo, não pode de forma alguma se dissociar de uma análise histórico-crítica da gênese e evolução das cidades urbanas. As décadas de 1970 e 1980, não revelaram muitas transformações no que se refere ao sistema de transportes coletivos, assim como vimos no capítulo anterior o mesmo ocorreu com o desenvolvimento de Florianópolis, o que podemos aqui referendar foi a “melhoria” de muitas vias da capital, bem como a finalização da segunda ponte de acesso à Ilha-continente-Ilha. Embora ainda no ano de 1978 se tenha criado um plano diretor para o sistema de Transporte Coletivo, o qual procurou estabelecer normas de condutas para pedestres, veículos e ônibus, alterações nos pontos de parada, restrição do tráfego em diversas ruas do centro da capital (Álvaro de Carvalho, Felipe Schimdt, Conselheiro Mafra são alguns exemplos), construção do terminal cidade de Florianópolis (partiam as linhas em direção a parte continental e grande Florianópolis) e do Francisco Tolentino (partiam as linhas para o Norte, Leste, Sul e área central), aterro da baía-sul que possibilitou a construção de mais uma via de acesso-saída do centro da cidade que se ligava as pontes Pedro Ivo e Colombo Salles e com a Avenida Beira-Mar Norte, construção de elevados para desafogar o trânsito, entre outras obras infraestruturais. Foram medidas que reduziram a problemática a curto prazo, uma vez que a ilha estava entrando em um processo desenfreado de urbanização e crescimento populacional.

Porém, a década de 1980 é marcada por um aumento tarifário já nos primeiros meses, o aumento de 44% na tarifa veio a “galope” do aumento e renovação da frota, aumento do número de linhas e horários, aumento do número de funcionários e atingiu diretamente a classe trabalhadora utilitária do sistema de transportes coletivo, uma vez que vítima do empobrecimento “gerado” pela crise que assolava o país, a classe trabalhadora teve de reduzir a utilização do transporte coletivo apenas para casos essenciais, ir trabalhar, por exemplo. Temos de reconhecer, que tais ações melhoraram o serviço do transporte coletivo, porém, novamente foram medidas de resolutividade a curto prazo, uma vez que a população usuária, se adensava em grau maior do que a renovação da frota e da contratação de funcionários.

O emergir da década de 1990 previa profundas alterações ao sistema de transporte coletivo por ônibus. Adaptando-se às tecnologias que circulavam pelo país, as empresas foram renovando sua frota, veículos com motor traseiro, veículos com três portas, veículos adaptados

a portadores de necessidades especiais, entre outros. Não obstante, se criou diversas linhas novas, quadro de horário ampliado, etc. As empresas aos poucos iam se adaptado as demandas que surgiam, no entanto, muito ainda havia a se melhorar, principalmente no tocante à mobilidade urbana. Florianópolis, agora “estruturada” urbanisticamente, passava a cada ano a receber mais e mais moradores e turistas, a malha viária já dava sinais de esgotamento devido ao aumento do número de automóveis individuais nas ruas, neste sentido, Florianópolis deixava de ser, “a pequena cidade” para se transformar em uma das cidades mais visitadas do Brasil. Era necessário neste sentido melhorias na malha viária, algumas das ações implementadas pelo governo do Estado reduziram o “caos” urbanos em que estávamos imersos, no entanto, muito ainda havia a se melhorar, como bem podemos notar nos dias de hoje (2017), a barbárie em que o trânsito e o sistema de transporte florianopolitano se encontram. O ano de 1997 reserva para os trabalhadores uma importantíssima e grande vitória, a redução da jornada de trabalho, o direito ao recebimento do ticket de alimentação, entre outros direitos, após uma ampla movimentação da categoria junto ao Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano (Sintraturb), nas palavras do sindicato:

Em 1997, a prefeita Ângela Amin (PP) iniciou seu mandato. Entre as promessas de campanha estava a redução da carga horária da categoria para seis horas. A promessa não foi cumprida, e a prefeita nunca recebeu a diretoria do sindicato para conversar. No dia 14 de março, motoristas e cobradores paralisaram o Terminal Cidade de Florianópolis por 30 minutos. O protesto foi contra a cobrança indevida de multas da Prefeitura. Como o Terminal já estava pequeno nesta época, os motoristas tinham que parar em fila dupla para os passageiros descerem e eram multados. Em represália, a empresa Emflotur demitiu o companheiro Queixinho porque o ônibus dele ficou atravessado na entrada do Terminal.

O Sindicato inicia a Campanha Salarial após a aprovação da Pauta de Reivindicações. Em abril os patrões solicitam a Prefeita Ângela Amim o aumento da tarifa, alegando não negociar nada sem a “ajuda” da Prefeita. No dia de 30 de abril mais de 300 companheiros aprovaram o indicativo de Greve da categoria para o dia 8 de maio. Com a paralisação, a categoria mostra sua força, e o

sindicato consegue aprovar grandes conquistas como: redução da jornada de trabalho; aumento real de salário, vale-alimentação e ampliação do plano de saúde. Algum tempo depois, os patrões tentam retaliar demitindo alguns companheiros que haviam participado ativamente da greve. Sob ameaça de novas paralisações, eles acabam voltando atrás e readmitindo os trabalhadores. Nesta época inicia-se o transporte executivo, com os famosos “amarelinhos” – mais uma exploração ao motorista que também cumpre o papel de cobrador. Através do Rodão, o Sintraturb denuncia, mais uma vez, as tarifas abusivas⁵⁵.

Além da vitória com a redução da jornada de trabalho, foram contratados mais trabalhadores e trabalhadoras para o setor operacional, cerca de 100 a 150 novos motoristas e cobradores e cobradoras⁵⁶, no entanto, sob o discurso da culpabilização da redução da jornada dos trabalhadores e a necessidade de contratação de mais trabalhadores e trabalhadoras, as empresas solicitam à prefeitura um aumento de 4% na tarifa somados aos 24% já autorizados por esta. Mostrando assim o caráter conivente da Prefeitura Municipal a favor das empresas privadas do transporte coletivo. Fins do século XX e Florianópolis possuía uma população de aproximadamente 268.720 habitantes⁵⁷, dos quais mais da metade usuária do sistema de transportes coletivos. Neste contexto, foi realizado um estudo entre empresas e Prefeitura no que se refere a horários de maior demanda, linhas de maior demanda, entre outros ao final do estudo uma série de alterações foram realizadas na operacionalização do sistema de transporte de passageiros; os ônibus passariam a realizar suas viagens no sentido de ida e volta com horários pré-determinados, bem como os ônibus deveriam ficar parados nos terminais no máximo cinco minutos entre uma viagem e outra, uma vez que “todo tempo excedente é tempo morto no terminal que acabará por afetar o tempo do ciclo, ou seja elevar o nível de ineficiência da linha” (VEIGA, 2004, p. 262). Tais alterações serviram para reduzir os custos

⁵⁵ Disponível em: <<https://www.sintraturb.com.br/life-coaching>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

⁵⁶ A inserção de profissionais mulheres no setor de tráfego inicia-se neste ano, ainda restrita a função de cobrar passagens.

⁵⁷ Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/painel/populacao.php?codmun=420540>>. Acesso em: 08 dez. 2017.

da empresa, no entanto para a população usuária as alterações não foram “vistas com bons olhos”, pois os horários e linhas muitas das vezes não contemplavam suas necessidades. De acordo com Veiga (2004, p. 270):

O sistema de transporte de passageiros, envolvendo diretamente três elementos; o usuário, o operador e o poder público se defronta permanentemente com um desafio fundamental; melhoria na qualidade de serviços (padrão de operação em relação ao custo do transporte e tarifas com características sociais).

Os usuários e usuárias do transporte coletivo são por demais heterogêneos, variando ao longo do ano; no inverno se concentram entre estudantes e trabalhadores/as e no verão se concentram entre trabalhadores/as e turistas além de muitos estudantes por estarem de férias vão as praias, shoppings centers. Com o objetivo de atender tal heterogeneidade e demanda, as empresas montam uma força tarefa com o objetivo de aumentar a disponibilidade de linhas e horários; novos trabalhadores e trabalhadoras são contratados em regime temporário, novas linhas e horários são disponibilizados também em regime temporário, bem como de acordo com a demanda ainda são disponibilizados horários extras, principalmente saindo das praias ao final do dia. É necessário deixar explícito que, a empresa em nada perde colocando mais horários, pelo contrário, ela só tem a ganhar, uma vez que a Prefeitura paga as empresas por usuário transportado por quilômetros, além do que a empresa recebe com as tarifas.

Figura 10 - Ônibus anos 1990



Fonte: <www.facebook.com/pg/onibusantigosfloripa/photos/?tab=album&album_id=145155389017621>. Acesso em: 18 dez. 2017.

Estamos no século XXI e cinco são as empresas que compõem a operação do transporte de passageiros, cada qual com sua região de “atendimento”: Empresa Canasvieiras Transportes LTDA., responsável pelo norte da ilha; a Emflotur (Empresa Florianópolis LTDA.) realiza as linhas da porção continental; Transporte Coletivo Estrela responsável pela outra parte do continente; a Insular Transportes Coletivo LTDA.; responsável pelo sul da ilha e a Transol Transportes Coletivo LTDA., realiza as viagens da porção leste e centro da ilha. Com o intuito de “solucionar” as graves problemáticas do transporte coletivo, que não mais suportava o crescimento populacional e demanda por transportes, neste contexto, a administração pública monta uma força tarefa entre os anos 1996-2002 para planejar um outro modelo de transporte coletivo, para dar suporte é contratada uma empresa de Curitiba/PR. É neste bojo que começa a se gestar o Sistema Integrado de Transportes (SIT), baseado no modelo paranaense. Sob o Decreto N° 1968/2003⁵⁸, a Prefeitura Municipal de Florianópolis, implanta o Sistema Integrado de Transporte, sob o discurso de garantir a melhoria do sistema de transporte, bem como, a garantia do acesso de todos/as a cidade, democratização do espaço urbano, preservação do meio ambiente, geração de empregos, acessibilidade, tarifas acessíveis à classe menos favorecidas, compra de veículos articulados com capacidade para mais de 70 passageiros sentados e 80 em pé, entre outras ações, no entanto uma das mais importantes ações a ser realizada nunca saiu do papel, a construção de faixas exclusivas para ônibus. Ao passo que o SIT ia se materializando nas folhas de papel, outras ações necessárias para o pleno funcionamento do sistema iam se realizando no plano infra estrutural, tais quais podemos citar: aquisição de veículos articulados, pavimentação e calçamento de vias públicas, duplicação de outras vias, construção de elevados, construção de novos terminais ao longo da ilha e continente (sete na ilha e dois no continente). Estima-se que o custo total para implantação do SIT tenha ultrapassado os 35 Milhões de reais, parte financiada pela prefeitura e outra parte mediante empréstimo do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), as empresas operadoras do sistema (Canasvieiras, Insular, Transol, Estrela, Emflotur). Quatro de agosto de 2003, marca o início do SIT ainda sob o governo da prefeita Angela Amim.

⁵⁸ Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/SC/FLORIANOPOLIS/DECRETO-1968-2003-FLORIANOPOLIS-SC.pdf>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

Figura 11 - Ônibus articulado 2003

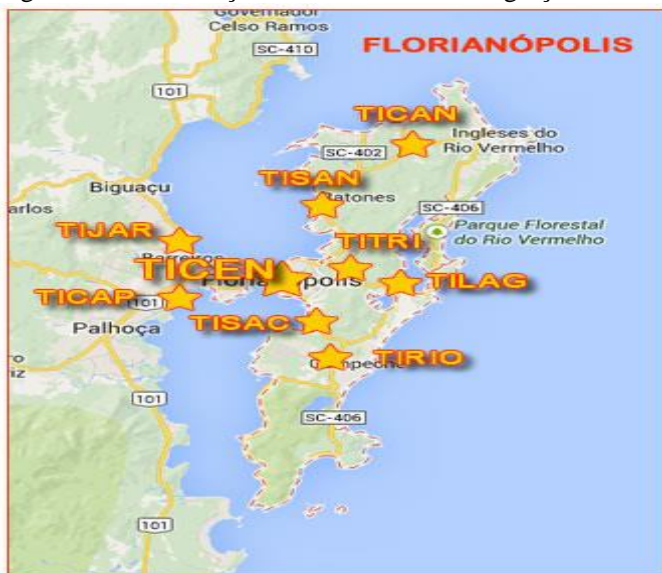


Fonte: <<http://estacaoregional.blogspot.com.br/2013/03/canasvieiras-exemplo-para-ser-melhor-de.html>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

2.2.3 O sistema integrado de transporte: integrando para (des) integrar e Sistema Integrado de Mobilidade. Dois sistemas, um objetivo, lucrar e um alvo, a classe ttrabalhadora

Ao passo que a situação da mobilidade urbana e da estrutura do transporte coletivo de passageiros tornava-se cada vez mais precário e ineficiente para atender as demandas da população, se via a necessidade de um novo sistema de transportes, uma vez que o anterior já havia dado sinais claros de esgotamento. Neste sentido, entra em fase de planejamento e maturação o Sistema Integrado de Transportes. Nove terminais de integração foram construídos: Terminal de Integração do Centro (Ticen), Terminal de Integração da Trindade (Titri), Terminal de Integração do Rio Tavares (Tirio), Terminal de Integração do Saco dos Limões (Tisac), Terminal de Integração da Lagoa da Conceição (Tilag), Terminal de Integração do Santo Antônio (Tisan) e Terminal de Integração de Canasvieiras (Tican) estes na Ilha e o Terminal de Integração de Capoeiras (Ticap) e o Terminal de Integração do Jardim Atlântico (Tijar), dos quais cerca de três anos depois, dois terminais entraram em desuso (Tisac e Ticap), devido a alterações na estrutura do SIT.

Figura 12 - Localização dos terminais de integração



Fonte: <<http://www.vivafloripa.com.br/florianopolis/sistema-integrado-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 08 dez. 2017.

O novo sistema de transportes propunha reformas em todo o modal do transporte de passageiros da capital catarinense. As linhas partiriam do bairro ao terminal mais próximo e de lá pegariam outro coletivo para outro bairro ou outro terminal, mediante o pagamento de apenas uma passagem, no sistema anterior, se eu quisesse sair do bairro Canasvieiras até o bairro dos Ingleses, era necessário eu pegar um coletivo em Canasvieiras desembarcar no bairro da Vargem Pequena e lá pegar outro coletivo para os Ingleses mediante o pagamento de duas passagens. Este foi um dos únicos “benefícios” para os passageiros pós implantação do SIT, ir de um bairro a outro com o pagamento de apenas uma passagem. O SIT, tinha como célula elementar os terminais de integração⁵⁹, eram nestes em que se tinha o acesso facilitado (condicionado a oferta de horários e dos terminais), a todos os cantos da ilha. Também nos terminais foram instaladas lanchonetes e sanitários com o objetivo de “aumentar” o

⁵⁹ Os terminais de integração foram pensados para o maior “conforto” dos usuários: com banheiros, lanchonetes, segurança privada, e nos dias de hoje foi implantado o sistema Wi-fi, para que os usuários sintam o maior conforto possível durante a espera do próximo coletivo.

conforto de passageiros que esperavam a próxima integração. De acordo com Veiga (2004, p. 422):

As características de cada terminal de integração dependem da área e da forma do terreno escolhido e também dos acessos possíveis ao sistema viário principal. Entretanto, algumas delas são comuns a todos e fazem parte do partido geral adotado. Assim, todas as transferências de passageiros ocorreram sem conflitos de circulação entre pedestres e ônibus, levando a utilização de plataformas únicas, boxes para veículos e vagas para controle de horários.

Muitas destas expectativas não se confirmaram e os primeiros meses foram marcados por; muita confusão e muitas vezes chegando ao confronto físico entre passageiros/as e trabalhadores/as das empresas. Pessoas desembarcavam dos coletivos e não sabiam para onde ir. Falta de placas indicativas, poucos horários, atrasos dos ônibus, falta de integração dos ônibus que chegavam com os que saíam, etc., foram alguns dos eventos presente no cotidiano de passageiros/as e funcionários/as. Com o passar do tempo, os usuários e usuárias foram se adaptando ao sistema de transporte, melhorias foram realizadas, no entanto, mais e mais problemáticas iam surgindo e tornando “visíveis” aos olhos da população e de alguns setores do poder público: aumento todos os anos da tarifa, coletivos lotados, desativação de terminais, denúncia de superfaturamento com o sistema, entre outras. Com o SIT já em operação, aos poucos os passes de papel iam sendo substituídos pelos cartões passe rápido eletrônico, a instalação das catracas eletrônicas nos ônibus e nos terminais, tinha um objetivo em específico, a demissão dos cobradores, porém, a luta da categoria e o aumento do número de passageiros pagando com dinheiro, não deixaram que isto se concretizasse.

Neste contexto de contradições que envolvem o sistema integrado, a Prefeitura Municipal de Florianópolis lança um novo processo licitatório para a prestação do serviço de transporte coletivo, onde impunha que apenas uma empresa operasse o sistema, bem como, estabelecia algumas mudanças, dentre as quais, a demissão de forma gradativa dos cobradores, na qual já em 2014 previa a demissão de 700 destes/destas trabalhadores/ras, tal cláusula não foi aceita pelo sindicato da categoria e após uma greve a proposta foi retirada dos planos da Prefeitura e da classe patronal, e neste ano (2017) a proposta voltou a ameaçar a categoria, o que novamente foi barrada devido à luta categorial,

pós várias negociações, o ano de 2018 reserva inúmeras dificuldades e lutas ao Sindicato da categoria (Sintraturb), uma vez que a ação do sindicato patronal (Setuf), junta a prefeitura será massiva e forte. Pós-lançamento do edital, apenas uma empresa concorreu à licitação, que não é se não, a junção das cinco empresas que já atuavam no transporte de passageiros em Florianópolis a mais de 80 anos. Chamada de Consórcio Fênix.

Dois anos após a implantação do Sistema Integrado de Mobilidade (SIM), que entrou em execução no dia 1 de novembro de 2014, que substituiu o sistema integrado de transporte, as principais modificações previstas no edital de licitação ainda não haviam sido postas em prática. Os horários continuaram e hoje 2018 ainda continuam irrisórios, o sistema ainda se apresenta ineficaz mesmo que tenha aumentado a frota, o Centro de Controle Operacional e o Serviço de Apoio à Operação ainda nem saíram do papel.

Os ônibus após a implantação do Sistema Integrado de Mobilidade agora estão padronizados nas cores Azul e Branca, os tradicionais verde e branco da Canasvieiras, azul da transol, verde claro da insular, azul da emflotur e o verde da estrela já não existem mais. Os usuários que antes se guiavam pelas cores tiveram de se adaptar à numeração ou nome das linhas nos itinerários luminosos. O que muitas vezes causa confusão principalmente em dias de sol, que ao bater de frente com os luminosos ofusca a visão do/da usuário/a. Aqui também deve ser feita uma observação importante, as mudanças aconteceram apenas no exterior da empresa, ou seja, na padronização dos ônibus e uniformes de cobradores/ras, motoristas e fiscais, do portão da empresa para dentro ficou exatamente igual como era antes. A administração de cada garagem, manutenção dos ônibus, pagamento dos funcionários, etc. fica a cargo de cada empresa que compõe o consórcio fênix⁶⁰, em separado.

No entanto, é necessário que se diga que as críticas ao sistema de transportes da capital não são unânimes entre os usuários, muito embora, todos/todas os/as usuários/as que entrevistamos tenham se referido que a estrutura do transporte coletivo é péssima, foi possível ouvir de usuários/as em viagens realizadas no caminho universidade-casa-universidade que o transporte coletivo em Florianópolis é bom, são as pessoas que não sabem utilizar. As opiniões são contrárias em diversos aspectos: desde a pontualidade dos horários até a inserção ou não dos ares condicionados nos coletivos. De acordo com Gontijo e Guidi (2013), o transporte coletivo na capital nos dias atuais não é rápido nem pontual,

⁶⁰ Ver foto no anexo A, da padronização dos veículos.

porém a culpa não é do consórcio e sim da malha viária da capital que é planejada e estruturada a atender o transporte individual, neste sentido a população e o transporte coletivo ficam subjugados a esta lógica atual. Concordamos até certo ponto com Guidi, a malha viária de Florianópolis é sim voltada a atender o transporte individual como já mencionado, no entanto, a eficiência e eficácia do transporte coletivo não deve ser pensada apenas sob o julgo da rapidez e pontualidade, mas devem também ser observadas a tarifa, o número de horários e linhas, os itinerários destas linhas, entre outros.

Em relação à frota de veículos, antes da implantação do SIM, eram cerca de 476 ônibus, em 2016 subiu para 524, quanto a idade média dos ônibus de 7,66 anos para 5,6 anos em 2016, operando em cerca de 200 linhas e transportando mais de 5,4 milhões de passageiros por mês e rodam em torno de 3,2 milhões de quilômetros por mês. (Dados referentes a janeiro de 2016). O Consórcio Fênix possui atualmente um efetivo de mais de 2.750 funcionários, destes 2.100 estão diretamente ligados a operacionalização do sistema⁶¹. Atualmente na cidade de Florianópolis o transporte começa a circular por volta das 04h45minh da manhã⁶² até às 01h00min da madrugada⁶³, exceto a linha Madrugadão que circula entre 00h45min até às 06h30min da manhã (um coletivo no inverno e dois coletivos no verão para atender à demanda). Num contexto marcado por inúmeras contradições e condições precárias de trabalho, têm levado a um preocupante quadro de adoecimento de motoristas do transporte coletivo em Florianópolis.

⁶¹ Disponível em: <<http://www.consorciufenix.com.br/faq>>. Acesso em: 07 fev. 2017.

⁶² Horário de saída do bairro da linha 267 Rio Vermelho.

⁶³ Último horário que sai do Terminal de Canavieiras da mesma linha.

3 CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DOS/DAS MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO

Nesta última seção, iniciaremos nosso debate a partir dos fundamentos filosóficos do trabalho, sob a perspectiva marxista-lukacsiana, que tem o trabalho, como categoria fundante do ser social. Nesta trilha conceitual, para Lessa (2002, p. 27) “é no e pelo trabalho que se efetua o salto ontológico que retira a existência humana das determinações meramente biológicas”. Este salto se assim podemos denominar, da condição meramente biológica para a condição social é o que separa os homens/mulheres dos demais animais do reino animal, “agora” o ser social se dota de capacidades teleológicas, constrói suas ações em sua alma antes de objetivá-las na realidade material, isso muda “radicalmente” a história, bem como estabelece um “abismo” entre teleologia e epifenômeno, entre ser social e demais seres biológicos, a partir de então homens e mulheres passam a escrever sua história, embora que a escrevam sob condições a si impostas (MARX, 2011). Num segundo momento, apresentaremos um debate sucinto no que se refere ao mundo do trabalho e a teoria do valor. Devemos deixar claro que, é de suma importância que tomemos cuidado ao analisar a categoria trabalho, uma vez que o trabalho é uma categoria histórica que como já afirmado funda o ser social, ou seja, o trabalho é o “motor” da história - no entanto, se utilizando das explicitações de Antunes, nos tempos contemporâneos, o trabalho, vem sofrendo um efeito pendular, ora funda o ser social, emancipa - ora precariza, domina, manipula, adocece, suicida, etc. Por fim, iremos ao núcleo duro de nossa pesquisa, as condições de trabalho e a saúde do/da trabalhador/a do transporte coletivo na cidade de Florianópolis, que vem a cada dia se mostrando precário, impactando nas condições de saúde dos profissionais que neste setor laboram. Tendo como maiores causas o estresse no trânsito seguido das dores lombares, dores de cabeça, etc.

3.1 O TRABALHO EM SUA PERSPECTIVA ONTOLÓGICA

Já mencionamos diversas vezes que a história se encarregou de nos mostrar que, a biografia da sociedade humana em sua sociabilidade tem de ser analisada a partir do processo de formação e desenvolvimento do ser social no e pelo trabalho como nos argumenta Lukács (2012, 2013). Porém tal visão não é unânime, várias são as visões acerca da “criação” do ser humano, destacamos aqui duas delas: a visão religiosa criacionista,

na qual destaca que o ser humano surgiu após uma obra divina e a visão materialista histórica (a que defendemos), na qual o homem/mulher tem sua gênese na transformação do macaco em homem no e pelo trabalho. Neste sentido, de acordo com Lessa (2002, p. 27), o homem/mulher se afasta das determinações puramente biológicas e se transforma em ser social, separando-se assim de sua condição de animalidade, o ser humano agora, não é apenas um ser natural, mas também ser social. Vale aqui lembrar o que Engels (2015a, p. 207-208) nos explicita:

Na mesma condição que os seres humanos deixaram originalmente o reino animal – no sentido mais estrito -, eles ingressaram na história: ainda meio animais, rudes, ainda imponentes diante das forças da natureza, ainda inscientes das suas próprias forças; por conseguinte, eram pobres como os animais e pouco mais produtivos que eles. Reinava uma certa igualdade de condição de vida e, em relação aos chefes de família, também uma espécie de igualdade de posição social – pelo menos uma ausência de classes sociais – que ainda perduraram nos sistemas comunitários naturais dedicados à atividade agrícola dos povos civilizados posteriores. Em cada desses sistemas comunitários, havia desde o início certos interesses comuns, cuja salvaguarda teve de ser confiada a indivíduos, ainda que sob a vigilância da coletividade: resolução de contendas; repressão de desmandos de indivíduos que vão além do que é seu direito; vigilância sobre as águas, especialmente em países quentes; e, por fim, dadas as condições de primitivismo selvagem, funções religiosas.

É necessário salientar desde cedo que, ao dissertamos sobre a categoria trabalho a partir de um prisma ontológico lukacsiano, de forma alguma estamos dizendo que existe uma ontologia específica/privativa do trabalho e sim este (o trabalho), enquanto categoria constituinte de uma ontologia do ser social. Partindo da premissa que a evolução do homem/mulher está intrinsecamente relacionada à sua sobrevivência e desenvolvimento, em sua eterna e necessária relação com a natureza no e

pelo trabalho⁶⁴, Engels, considera na primeira frase de seu texto “*Sobre o papel do trabalho na transformação do macaco em homem*”, que:

O trabalho é a fonte de toda riqueza, afirmam os economistas. Assim é, com efeito, ao lado da natureza, encarregada de fornecer os materiais que ele converte em riqueza. O trabalho, porém, é muitíssimo mais do que isso. **É a condição básica e fundamental de toda a vida humana. E em tal grau que, até certo ponto, podemos afirmar que o trabalho criou o próprio homem.** Há muitas centenas de milhares de anos, numa época, ainda não estabelecida em definitivo, daquele período do desenvolvimento da Terra que os geólogos denominam terciário provavelmente em fins desse período, vivia em algum lugar da zona tropical - talvez em um extenso continente hoje desaparecido nas profundezas do Oceano Índico - uma raça de macacos antropomorfos extraordinariamente desenvolvida. Darwin nos deu uma descrição aproximada desses nossos antepassados. Eram totalmente cobertos de pelo, tinham barba, orelhas pontiagudas, viviam nas árvores e formavam manadas⁶⁵. (Grifo nosso).

Outro alerta importante que merece destaque é, a “passagem”, salto ontológico nos termos de Lukacs (2013) do ser biológico ao ser social,

⁶⁴ Marx em “O CAPITAL” alertava que: O trabalho é, antes de tudo, um processo entre o homem e a natureza, processo este em que o homem, por sua própria ação, medeia, regula e controla seu metabolismo com a natureza. Ele se confronta com a matéria natural como com uma potência natural [*Naturmacht*]. A fim de se apropriar da matéria natural de uma forma útil para sua própria vida, ele põe em movimento as forças naturais pertencentes a sua corporeidade: seus braços e pernas, cabeça e mãos. Agindo sobre a natureza externa e modificando-a por meio desse movimento, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve as potências que nela jazem latentes e submete o jogo de suas forças a seu próprio domínio. Não se trata, aqui, das primeiras formas instintivas, animais [*tierartig*], do trabalho. Um incomensurável intervalo de tempo separa o estágio em que o trabalhador se apresenta no mercado como vendedor de sua própria força de trabalho daquele em que o trabalho humano ainda não se desvincilhou de sua forma instintiva. (MARX, 2013, P. 255).

⁶⁵ Disponível em: <<https://pcb.org.br/portal/docs/opapeldotrabalho.pdf>>. Acesso em: 16 ago. 2016.

não se deu da noite para o dia, mas, sim durante um processo de adaptação e conhecimento do meio em que viviam os primeiros homínídeos e que levou milhões de anos. Neste sentido, para Lukacs (2013), o salto ontológico não é senão, a passagem do ser inorgânico (átomos, moléculas, aqueles que não dispõem de capacidades próprias de reprodução) a ser orgânico (vida biológica) e deste a ser social, dotado de capacidades teleológicas, pensamentos, conceituação de objetos, escolha entre diversas alternativas, etc., e mesmo que tenha “superado” sua condição inorgânica, o ser humano jamais elimina os elementos inorgânicos presente em seu corpo físico durante sua vida, apenas pós sua morte. Lukacs (2013, p. 42-43), nos expõe suas reflexões no que se refere ao salto ontológico:

Portanto, não temos como obter um conhecimento direto e preciso dessa transformação do ser orgânico em ser social. O máximo que se pode alcançar é um conhecimento *post festum*, aplicando o método marxiano, segundo o qual a anatomia do homem fornece a chave para a anatomia do macaco e para o qual um estágio mais primitivo pode ser reconstruído – intelectualmente – a partir do estágio superior, de sua direção de desenvolvimento, das tendências de seu desenvolvimento. Porém, a essência do trabalho humano consiste no fato de que, em primeiro lugar, ele nasce em meio à luta pela existência e, em segundo lugar, todos os seus estágios são produto de sua autoatividade.

É preciso, pois, ter sempre presente que se trata de uma transição à maneira de um salto – ontologicamente necessário – de um nível de ser a outro, qualitativamente diferente. A esperança da primeira geração de darwinistas de encontrar o “*missing link*” [elo perdido] entre o macaco e o homem tinha de ser vã porque as características biológicas podem iluminar somente os estágios de transição, jamais o salto em si mesmo. Mas também indicamos que a descrição das diferenças psicofísicas entre o homem e o animal, por mais precisa que seja, passará longe do fato ontológico do salto (e do processo real no qual ele se realiza) enquanto não puder explicar a gênese dessas propriedades do homem a partir do seu ser social.

Desenvolvido e articulado, com capacidades exclusivas de mediação com a natureza externa a seu corpo e dotado de capacidades teleológicas⁶⁶ (pensar o objeto antes em sua mente, antes de materializá-lo) - o ser humano universaliza-se, ou seja, em seu ato de mediação, controle, regulação com a natureza ele (o ser humano) se naturaliza ao passo que humaniza a natureza. György Márkus de quem Lukács foi professor e refugiou-se na Austrália, pós seu exílio, em “*Marxismo e antropologia: o conceito da antropologia humana na ‘essência na filosofia de Marx’*” nos ajuda a entender de forma didática este “processo”:

O processo histórico de universalização humana tem um duplo caráter. Ele aparece, por um lado, como a *naturalização do homem*, como o crescimento de seu ‘corpo inorgânico’, a ampliação da esfera dos fenômenos naturais e interconexões na qual sua atividade se adaptou: a metamorfose do homem, sua transformação de um ser natural de base limitada para um ser natural de base cada vez mais universal. Por outro lado, esse processo aparece como a *humanização da natureza*, como o ‘recoo das barreiras naturais’ (*Naturschranke*): a transformação da natureza pela atividade humana resulta cada vez mais em elementos do ambiente material progressivamente ampliado pelo homem, que se tornam produtos do trabalho anterior,

⁶⁶ Voltemos a Marx (2013, p. 255-256): Pressupomos o trabalho numa forma em que ele diz respeito unicamente ao homem. Uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e uma abelha envergonha muitos arquitetos com a estrutura de sua colmeia. Porém, o que desde o início distingue o pior arquiteto da melhor abelha é o fato de que o primeiro tem a colmeia em sua mente antes de construí-la com a cera. No final do processo de trabalho, chega-se a um resultado que já estava presente na representação do trabalhador no início do processo, portanto, um resultado que já existia idealmente. Isso não significa que ele se limite a uma alteração da forma do elemento natural; ele realiza neste último, ao mesmo tempo, seu objetivo, que ele sabe que determina, como lei, o tipo e o modo de sua atividade e ao qual ele tem de subordinar sua vontade. E essa subordinação não é um ato isolado. Além do esforço dos órgãos que trabalham, a atividade laboral exige a vontade orientada a um fim, que se manifesta como atenção do trabalhador durante a realização de sua tarefa, e isso tanto mais quanto menos esse trabalho, pelo seu próprio conteúdo e pelo modo de sua execução, atrai o trabalhador, portanto quanto menos este último usufrui dele como jogo de suas próprias forças físicas e mentais.

objetivações das capacidades humanas essenciais. Assim, a ‘unidade’ do homem e da natureza se realiza na produção material como atividade social – não é primordialmente um fato dado, onticamente estável da existência humana, mas um processo que se desdobra no progresso da história e através dele (MÁRKUS, 2015, p. 47).

Em Lukács, a particularidade do trabalho se dá na relação direta entre a atividade projetada na consciência (teleologia) e as conexões causais da materialidade (causalidade). Lukács (2013, p. 48), é didático ao nos explicitar a relação entre causalidade e teleologia:

Vale dizer que, enquanto a causalidade é um princípio de automovimento que repousa sobre si próprio e mantém esse caráter mesmo quando uma cadeia causal tenha o seu ponto de partida num ato da consciência, a teleologia, em sua essência, é uma categoria posta: todo processo teleológico implica o pôr de um fim e, portanto, numa consciência que põe fins. Pôr, nesse contexto, não significa, portanto, um mero elevar-à-consciência, como acontece com outras categorias e especialmente com a causalidade; ao contrário, aqui, como o ato de pôr, a consciência dá início a um processo real, exatamente ao processo teleológico. Assim, o pôr tem, nesse caso, um caráter irrevogavelmente ontológico. Em consequência, conceber teleologicamente a natureza e a história implicam não somente que ambas possuem um caráter de finalidade, que estão voltadas para um fim, mas também que sua existência, seu movimento, no conjunto e nos detalhes devem ter um autor consciente.

Para compreendermos de forma mais clara este ato exclusivo do ser humano, analisemos a história de Ikursk⁶⁷. Na história, Ikursk um legítimo medroso habitante de uma aldeia primitiva, se viu envolto em uma situação concreta, sua tribo há muito vinha sendo aterrorizada por um enorme tigre feroz, que já havia matado a maioria dos melhores

⁶⁷ Ver em Para compreender a ontologia de Lukács. Sergio Lessa. Editora Unijuí. (2007).

guerreiros da sua tribo. Neste contexto, Ikursk com receio de ser o próximo a ser mandado para se confrontar com o felino quebrou seu machado e passou vários dias e noites construindo um maior, que de tão grande e pesado mal poderia ser arrastado por metros adentro da floresta. Os habitantes da aldeia sabendo da fama de medroso encarregaram a Ikursk a tarefa de acompanhar as mulheres na quebra de cocos. Dias e noites foram se passando, o tigre volta e meia rondava a aldeia. Até então seu até pré-idealizado de não ser mandado de encontro ao tigre ia se materializando. No entanto, certo dia ao anoitecer de mais um dia de atividades, Ikursk se depara com uma situação por ele inesperada. Ao levantar o machado para quebrar um coco sentiu uma leve e aquecida baforada em seu pescoço, e num súbito movimento de desespero, medo, Ikursk que estava com o machado acima de sua cabeça vai ao chão de costas, deixando o machado escapulir de suas mãos. Havia chegado o momento de sua morte, pensa ele. No entanto, o machado que estava em sua mão é diretamente projetado a cabeça do tigre, levando assim a morte do “monstro faminto” que já havia matado muitos dos guerreiros. Ikursk passa então de medroso a chefe da tribo, não esqueçamos o fato de que o herói (agora nomeado, devido a morte do tigre por seu machado) em momento algum havia projetado em sua consciência enfrentar o terrível assassino. Lessa (2007, p. 8), nos traz importantes ponderações:

Consequências imediatas deste fato:

- 1) Ikursk foi nomeado chefe da tribo, pois ele se revelara, indiscutivelmente, ser o mais valoroso dos guerreiros;
- 2) O machado foi reconhecido como tendo poderes divinos. Pois apenas um instrumento com poderes divinos poderia transformar o medroso Ikursk no mais valoroso dos guerreiros;
- 3) A partir de então, a posse do machado determinaria quem seria o chefe da tribo. Foi assim que Ikursk pôde, ao deixar como herança ao seu filho o machado, tornar o reinado hereditário, inaugurando a famosa dinastia dos Ikursk⁶⁸.

Outras reflexões aqui poderiam ser realizadas, nenhuma das ações ou eventos, causas e efeitos acima descritos seriam possíveis no mundo vegetal, mineral e/ou dos demais animais nenhuma pedra ou madeira jamais havia “pensando” em ser a lâmina de machado, bem como um

⁶⁸ Idem.

pedaço de madeira só e somente só veio a se tornar um bom cabo para um machado ou lança a partir do momento em que o ser humano conheceu suas propriedades e resistências. Neste sentido, o que separa os homens/mulheres dos demais animais é que, no primeiro há uma idealização do momento antes de materializa-lo, já no segundo a execução de seus atos se dá por instinto biológico de sobrevivência (epifenômeno)⁶⁹. Neste contexto, embora seja uma análise que possa gerar polêmicas, admitimos que foram as cadeias causais existentes na natureza que “influenciaram” que Ikursk decidisse pelo ato de construir outro machado e não simplesmente fugir, inventasse uma doença, etc., se assim o fizesse outras seriam as casualidades postas à sua tribo, outras seriam as histórias contadas por seus descendentes, chamemos este ato de **escolha entre alternativas**. Ainda e Lukacs (2013, p. 54), a quintessência da escolha entre alternativas só e somente só é revelada quando o trabalho se realiza em seu sentido mais estrito: “não se trata apenas de um único ato de decisão, mas de um processo, uma ininterrupta cadeia temporal de

⁶⁹ De acordo com Netto e Braz (2010, p. 38-39): “Esse desenvolvimento supõe a *naturalidade* do homem (seu corpo etc.). O desenvolvimento do ser social não a suprime – o homem terá, sempre, uma naturalidade que indica a sua condição originária de ser da natureza. Constituinte-se a partir dela, o desenvolvimento do ser social faz com que ela perca, cada vez mais, a força de determinar o comportamento humano; o que é próprio do desenvolvimento do ser social consiste, sem eliminar a naturalidade do homem em *reduzir* o seu peso e a sua gravitação na vida humana – quanto mais o homem se humaniza, quanto mais se torna ser social, tanto menos o ser natural é determinante em sua vida. Dois exemplos podem ilustrar o que estamos afirmando

O primeiro diz respeito à *fome*. A fome é a sinalização natural de que o organismo necessita de insumos (calóricos, protéicos) para a continuidade do seu funcionamento. [...]. Entretanto, a satisfação da fome *humana* é radicalmente distinta da satisfação da fome animal (natural): implica procedimentos de transformação do insumo (o alimento), implica valores e rituais. Um cão faminto recolherá seu alimento onde e sob a forma em que o encontrar; [...].

Um segundo exemplo pode ser referenciado à reprodução biológica. Nos homens e nos animais, ela está vinculada a pulsões que se diriam *instintivas*, pulsões sem as quais a reprodução seria impensável – há a necessidade de dar curso a essas pulsões, tanto nos animais quanto nos homens. Entre os animais, existindo as condições de fertilidade da fêmea, a sua cobertura pelo macho realiza-se como um dado imediato, mesmo que precedido, no caso de algumas espécies, de rodeios comandados por mecanismos reiterativos de seleção biológica. Entre os homens, as pulsões são largamente mediatizadas por escolhas, valores, normas e rituais – a pulsão natural é metamorfoseada por componentes que articulam um tipo de relação sexual que está muito distanciada do comando biológico [...].

alternativas sempre novas” (LUKACS, 2013, p. 54). Antunes (2011a), nos chama a atenção para que não determinemos a teleologia como a categoria dominante da história, uma vez que no processo de trabalho esta, a (teleologia) se vê “submetida” as conexões causais que envolvem tal processo. Pensemos junto a Lukács:

Decisivo aqui é compreender que se está em face de uma duplicidade: numa sociedade tornada realmente social, a maior parte das atividades cujo conjunto põe a totalidade em movimento e certamente de origem teleológica, mas a sua existência real - e não importa se permaneceu isolada ou se foi inserida num contexto - é feita de conexões causais que jamais em nenhum sentido podem ser de caráter teleológico. Toda práxis social, se considerarmos o trabalho como seu modelo, contém em si esse caráter contraditório. Por um lado, a práxis é uma decisão entre alternativas, já que todo indivíduo singular, sempre que faz algo, deve decidir se o faz ou não. Todo ato social, portanto, surge de uma decisão entre alternativas acerca de posições teleológicas futuras⁷⁰.

Assim na medida em que que o homem se desenvolve por meio do e no trabalho, vai se afastando cada vez mais de sua condição de animalidade, Infranca (2014, p. 32, grifo nosso) destaca que:

O trabalho para Lukács, em sua condição de princípio do homem como indivíduo e ser social, revela-se ainda mais princípio do homem como ser histórico: com o trabalho o homem deu início a uma cadeia causal, cuja primeira consequência foi a passagem do animal para o homem enquanto próprio executor do ato laboral e que, em virtude desse mesmo ato, deu entrada em um processo histórico que negou sua origem, conservando dela, em si, apenas os elementos fundamentais. **O homem não perdeu sua animalidade depois de**

⁷⁰ Lukács. As bases Ontológicas do pensamento e da atividade do homem. Disponível em: <http://www.gestaoescolar.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/se_m_pedagogica/fev_2009/bases_ontologicas_pensamento_atividade_homem_lukacs.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2016.

ter começado a trabalhar, mas transformou-a em uma nova essência, a humanidade, que, por surgir depois do ato originário, depois do princípio, é a antítese do ser que existia antes do princípio.

Ao discorrer sobre a categoria trabalho, não poderíamos deixar de nos refutar a Hegel. Em Hegel, o trabalho é um ato do espírito do ser humano, assim o ser humano seria capaz de “lutar” por sua liberdade no interior de uma sociedade na qual os seres humanos se relacionam entre si, ora com objetivos individuais ora coletivos. Neste sentido, temos em Hegel uma “formação” da consciência dos indivíduos que compõe a sociedade no e pelo trabalho, assim, o trabalho é mais do que a satisfação de uma necessidade ele (o trabalho) o é também a categoria fundante da consciência (note que aqui, Hegel está dizendo consciência e não ser social, como Lukacs expõe em seus escritos), convém mencionar que Hegel é um idealista objetivo. Lukacs, embora reconheça Hegel em várias passagens de sua Ontologia o supera, ao dissertar que, a razão não deve ser “determinada” como o “princípio último do ser e do devir da natureza e da sociedade” (LUKACS, 2012, p. 184), mas sim o homem/mulher em sua práxis social, é neste sentido como já expusemos que em Lukacs o trabalho funda o ser social. Ou seja, Hegel⁷¹ de certa forma compreendeu o caráter ontológico do trabalho, no entanto, para ele o conhecimento da pedra, da madeira já parte da consciência do indivíduo e “não” a partir da relação do homem/mulher com o meio em que vive e a necessidade da satisfação de determinadas demandas (LUKÁCS, 2013). Lukács é claro ao expor sobre Hegel:

Na Fenomenologia, Hegel expõe o processo por meio do qual a consciência do homem surge da interação entre suas aptidões e o mundo ambiente, o qual foi em parte gerado por sua própria atividade, em parte dado por natureza; além disso, expõe como essa consciência – após inter-relações análogas, mas de tipo mais elevado – se desenvolve até chegar à autoconsciência; e mostra também como, desse desenvolvimento do ser humano, deriva o espírito enquanto princípio determinante do caráter essencial da generidade humana. Com o

⁷¹ De forma alguma aqui estamos negando a importância de Hegel e de seus escritos.

espírito – e, portanto, também com o caminho que conduz a ele, com os princípios dialéticos que o constituem – surgem as outras contraditoriedades involuntárias dessa linha ontológica de Hegel: as contraditoriedades internas à própria concepção do espírito. Essa contraditoriedade situa-se na relação do ser humano com a sociedade. Quando Hegel pretende atribuir a tal relação uma figura ontologicamente autônoma, chamando-a de espírito, ainda não se afasta em princípio da verdade objetiva, já que efetivamente o ser social – deixando de lado o que ele é em-si – tem uma existência independente da consciência individual do homem singular, possuindo um alto grau de dinamismo autonomamente determinado e determinante em face dessa consciência (LUKÁCS, 2012, p. 201).

E continua o filósofo húngaro, ao tratar do pensamento idealista em seus escritos da grande ontologia:

A incapacidade do pensamento idealista de compreender as relações ontológicas mais simples e evidentes se baseia metodologicamente, em última análise, no fato de se contentar em analisar, em termos gnosiológicos ou lógicos, os modos de manifestação das categorias mais desenvolvidas, mais espiritualizadas, mais sutis, ao passo que não são apenas mantidos à parte, mas inteiramente ignorados os complexos de problemas que, na sua gênese, indicam o caminho ontológico; desse modo, são apenas consideradas as formas da práxis social que se acham mais afastadas do metabolismo da sociedade com a natureza, e não só não se presta atenção às mediações, frequentemente muito complexas, que as vinculam às suas formas originárias, mas até mesmo se constroem antíteses entre estas e as formas desenvolvidas. Desse modo, na imensa maioria das abordagens idealistas dessas questões, a especificidade do ser social desaparece por completo; é construída, artificialmente, uma esfera desprovida de raízes do dever-ser (do valor), que em seguida é posta em confronto com um – presumido – ser meramente natural do homem, embora este último, do ponto de vista ontológico

objetivo, seja tão social como a primeira (LUKÁCS, 2013 p. 100-101).

Assim, em Hegel temos uma tentativa de fusão entre pensamento e realidade (unidade-identidade) ao mover-se a partir da ideia de um sistema que mescla ontologia, pensamento e teoria do conhecimento. A virada propiciada inicialmente por Feuerbach, mostra que o real é sensível, tocável, palpável materialmente. Marx aceita, mas mostra que a verdadeira virada materialista vai muito além deste ponto, Marx vai “negar” que exista uma separação entre natureza inorgânica, natureza orgânica e sociedade, uma vez que de acordo com Marx tais categorias compreendem uma totalidade como forma de reprodução social do ser social em constante interação dialética. Celso Frederico em “*O jovem Marx: as origens da ontologia do ser social*” também nos traz uma importante consideração a respeito de Hegel:

Como para Hegel o pensamento objetivo e real, e tem uma existência quase material, o leitor é sempre levado a uma posição dubitativa sobre as relações entre ser e pensamento. Há momentos em que para Hegel é claramente idealista, fazendo derivar do pensamento toda a realidade. Noutros, entretanto, as categorias motrizes do pensamento parecem reflexos fiéis daquilo que já está dado na própria realidade material. Essa tensão é permanente na dialética idealista objetiva de Hegel e se manifesta com toda força quando o tema em questão é trabalho. De que Hegel está realmente falando: de conceito de trabalho ou de trabalho do conceito? Além disso, dentro da própria obra de Hegel, há diferenciações notáveis, como atesta a *Fenomenologia do espírito*, marcadamente idealista, ou as lições de Iena, que nos mostram um jovem Hegel surpreendentemente materialista (FREDERICO, 2009, p. 177).

Em nota de rodapé, Frederico nos explicita que, não por outro motivo que diversos filósofos da tradição marxista recorrem constantemente a obra do jovem Hegel, o próprio Lukács, ao descrever sobre a “diferença” entre “causalidade” e “teleologia” de muito utilizou dos escritos hegelianos. Ainda em Frederico, a obra do jovem Hegel não é senão o ponto de partida da ontologia do ser social de Lukács, uma vez que Lukacs ao escrever sua grande ontologia, bebe da fonte de Aristóteles

passando por Hegel chegando as análises de Engels e Marx. Embora tenha se “afastado” dos demais animais devido a características peculiares a sua corporeidade física e mental o homem/mulher nunca deixará de ser parte da natureza orgânica e inorgânica, embora nos “pareça” em dias atuais que o mesmo tenha cada vez mais se afastado desta. Reflitamos junto a Márkus, sobre que é o homem/mulher?

O que é o homem? ‘o homem é parte da natureza’, ou seja, ele é um ser sensorial, físico, natural, trazido à existência por processos da natureza causais e não conscientes. Ademais, o homem é um ser natural vivo, que subsiste somente através do constante metabolismo com a natureza, realizado e garantido por sua própria atividade vital: ele é ‘um ser da natureza ativo’. Com todos os entes naturais, o homem é um ser *finito, limitado*. Isso significa por um lado, que ele é um ser sofredor dependente-condicionado: ‘os *objetivos* dos seus impulsos existem fora dele, como objetos independentes dele; mas esses *objetos* são objetos de sua *necessidade, objetos* essenciais’. Esses objetos, que existem independentemente dele e são indispensáveis para sua própria existência, constituem, por assim dizer, seu *corpo inorgânico*, ‘o corpo objetivo de sua subjetividade, dado desde o princípio como natureza inorgânica’ (MÁRKUS, 2015, p. 21-22).

Pois bem, até o presente momento nossas análises se destinaram ao trabalho enquanto categoria fundante e desenvolvedora do ser social, doravante, passaremos a guiar nossas reflexões para o trabalho enquanto categoria apropriada pelo modo de produção capitalista que através da exploração da força de trabalho humana, proporciona a criação de mais-valor, objetivo final do capitalista. É sabido e a própria história dos povos nos mostra que diversos foram os modos de produção existentes, no entanto, guiaremos nossas análises aqui especificamente ao modo de produção capitalista.

3.2 A TEORIA DO VALOR: PRODUÇÃO DA RIQUEZA E REPRODUÇÃO DA MISÉRIA

Tem-se na literatura atual que com a “derrocada” do feudalismo o momento em que o capitalismo começa a ganhar seus primeiros traços,

e um dos principais “motivos” de sua derrocada (do feudalismo) foi a emergência do mercantilismo, devido à grande elevação do comércio de mercadorias entre os diferentes produtores e lugares. A derrocada do feudalismo, mostrou profundas transformações no interior das relações de trabalho e sociais, agora com o advento da Revolução Industrial, “não mais se pagava” os trabalhadores com habitação, alimentos e segurança e sim com moeda (salário⁷²), que deveria ser o suficiente para a compra das necessidades citadas anteriormente. Isto muda todo um contexto de relações, o que anteriormente era uma relação **Senhor X Servo** se torna uma relação **Burguês X Proletário**, neste bojo as contradições antagônicas de classe, luta de classes, desigualdades sociais, violência, fome, miséria, entre outros, se acentuam. De acordo com Marx (2013, p. 262):

O trabalhador labora sob o controle do capitalista, a quem pertence seu trabalho. O capitalista cuida para que o trabalho seja realizado corretamente e que os meios de produção sejam utilizados de modo apropriado, a fim de que a matéria-prima não seja desperdiçada e o meio de trabalho seja conservado, isto é, destruído apenas na medida necessária à consecução do trabalho.

Em segundo lugar, porém, o produto é propriedade do capitalista, não do produtor direto, do trabalhador. A capitalista paga, por exemplo, o valor da força de trabalho por um dia. Portanto, sua utilização, como a de qualquer outra mercadoria – por exemplo, um cavalo – que ele aluga por um dia, pertence-lhe por esse dia. Ao comprador da mercadoria pertence o uso da mercadoria, e o possuidor da força de trabalho, ao ceder seu trabalho, cede, na verdade, apenas o valor de uso por ele vendido. A partir do momento em que ele entra na oficina do capitalista, o valor de uso de sua força de trabalho, portanto, seu uso, o trabalho, pertence ao capitalista. Mediante a compra da força de trabalho, o capitalista incorpora o próprio trabalho, como fermento vivo, aos elementos mortos que constituem o produto e lhe pertencem igualmente.

⁷² Diz-nos Marx (2010, p. 23) “O salário é determinado mediante o confronto hostil entre capitalista e trabalhador. A necessidade da vitória do capitalista. O capitalista pode viver mais tempo sem o trabalhador do que este sem aquele”.

Temos assim, com o “surgimento” do capitalismo⁷³ outra relação que vai impactar em muito a história da sociedade, a centralidade da produção de mercadorias não mais seria a produção de valor de uso (qualidade de valor, o que um produto tem de valor para mim, para satisfação de determinada necessidade em determinado contexto histórico), “o valor de uso não é, de modo algum, a coisa que se ama por ela mesma” (Marx, 2013, p. 263), mas sim, valor de troca (quantidade de valor, o quanto de um produto preciso para trocar por outro, é uma expressão fenomênica do valor (MARX, 2013), este viria a ser o motor do modo de produção capitalista. Ao produzir carros, alimentos, celulares o capitalista não mais visa a satisfação de necessidades básicas do ser humano, e sim o que de mais-valor poderá ser adquirido na produção, circulação de mercadorias entre produtor, comerciante e consumidor⁷⁴. Portanto em Marx, é a relação social quem vai “definir”,

⁷³ É necessário deixar claro que o capitalismo enquanto modo de produção não surgiu da noite para o dia, mas a passos graduais historicamente dados e de acordo com as condições históricas a época. Bem como, é coerente salientar o alerta que Antunes (2009, p. 25) nos faz baseado nas análises de Meszáros, que capital e capitalismo são fenômenos distintos, “Para Meszáros, capital e capitalismo são fenômenos distintos, e a identificação conceitual entre ambos fez com que todas as experiências revolucionárias vivenciadas neste século, desde a Revolução Russa até as tentativas mais recentes de constituição societal socialista, se mostrassem incapacitadas para superar o sistema de metabolismo social do capital, isto é, o complexo caracterizado pela divisão hierárquica do trabalho, que subordina suas funções vitais ao capital. Este, segundo o autor, antecede o capitalismo e é a ele também posterior. O capitalismo é uma das formas possíveis da realização do capital, uma de suas variantes históricas, presente na fase caracterizada pela generalização da subsunção real do trabalho ao capital. Assim como existia capital antes da generalização do sistema produtor de mercadorias (de que é exemplo o capital mercantil), do mesmo modo pode-se presenciar a continuidade do capital após o capitalismo, por meio da constituição daquilo que Meszáros denomina “sistema de capital pós-capitalista”, que teve vigência na URSS e demais países do Leste europeu, durante várias décadas deste século XX. Esses países, embora tivessem uma configuração pós- -capitalista, foram incapazes de romper com o sistema de metabolismo social do capital.

⁷⁴ Não por outro motivo que já na primeira frase de “O capital” (2013), Marx deixa claro e com certa radicalidade “A riqueza das sociedades onde reina o modo de produção capitalista aparece como uma “enorme coleção de mercadorias, e a mercadoria individual como sua forma elementar. Nossa investigação começa, por isso, com a análise da mercadoria. A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa que, por meio de suas propriedades, satisfaz necessidades humanas de um tipo qualquer. A natureza dessas necessidades – se, por exemplo,

tanto o valor, o valor-de-uso e o valor-de-troca de determinada mercadoria, em determinado contexto histórico. O trabalhador labora diariamente, semanalmente, mensalmente sob a concessão de um quantum monetário (que é *pós festum*) que lhe deveria servir para satisfazer suas necessidades básicas de sobrevivência (valor-de-troca entre o trabalhador e burguês. Jornada de trabalho (X horas) – (Y) de salário), porém deste (do trabalhador) é subtraído todo o valor-de-uso agregado a mercadoria que este produz, analisamos junto a Lukács essa relação:

Valor de uso e valor de troca são, com efeito, formas objetivas heterogêneas uma em relação a outra, mas a socialidade da produção justamente executa entre eles um processo permanente de conversão recíproca. Por exemplo, quando um capitalista se vale do trabalho assalariado na produção, ele compra (como faz qualquer comprador) o valor de uso, nesse caso, o da força de trabalho, de sua capacidade de produzir mais que o necessário para sua reprodução, exatamente a propriedade que determina o seu valor de troca. É a execução do trabalho – no quadro do tempo de trabalho socialmente necessário – que torna possível que os produtos criados por meio dele (igualmente valores de uso), por sua vez, adquiram um valor de troca, no qual está contido o produto específico do valor de uso da força de trabalho como mais-valor (LUKÁCS, 2013, p. 167).

As mudanças se manifestariam, também, na esfera do processo de trabalho, que no período feudal se dava quase que exclusivamente no espaço do feudo e durava dos primórdios dos raios solares ao crepúsculo do dia, com o capitalismo, o processo de trabalho, passava-se agora a se dar em lugares próprios (fábricas), se davam tanto durante o dia, como a noite, o trabalho vivo (força humana), o/a trabalhador/a se torna um/uma apêndice da máquina, tendo de se adaptar a seu ritmo incansável. A jornada de trabalho passava das 12, 13, e em muitas vezes chegavam a 20 horas, o espaço de trabalho no chão das fábricas eram

elas provêm do estômago ou da imaginação – não altera em nada a questão. Tampouco se trata aqui de como a coisa satisfaz a necessidade humana, se diretamente, como meio de subsistência [*Lebensmittel*], isto é, como objeto de fruição, ou indiretamente, como meio de produção (MARX, 2013, p. 113).

demasiadamente precários - mortes, mutilações eram constantes, entre outros, ali trabalhavam homens, mulheres, crianças (estas últimas com salários indignos, menores que o dos homens). Vejamos as análises de Engels em seu texto ‘A situação da classe trabalhadora na Inglaterra’ (2010, p. 64):

A divisão do trabalho, a utilização da força hidráulica, especialmente do vapor, e sobretudo a maquinaria, eis as três grandes alavancas com as quais, desde a metade do século passado, a indústria faz avançar o mundo. A pequena indústria criou a classe média, a grande indústria criou a classe operária e colocou no trono uns poucos eleitos da classe média – mas o fez somente para, mais tarde, seguramente destroná-los. No entanto, é um fato inegável e facilmente explicável que a numerosa pequena burguesia dos “bons e velhos tempos” foi destruída pela indústria e decomposta, por um lado, em ricos capitalistas e, por outro, em pobres operários.

Tem-se diante deste contexto uma transformação “drástica” no interior da produção e de seus pilares, o/a trabalhador/ra agora não mais é dono de sua força de trabalho, não mais produz para si, sua corporeidade física e psíquica, sua produção, pertence agora a outrem, o possuidor de sua força de trabalho, que o/a remunera como valor de troca e o utiliza todo o seu valor de uso, a ideologia da liberdade do trabalho difundida com o fim da escravidão se torna assim, passível de contestação.

David Ricardo (economista) foi o primeiro a desenvolver escritos sobre a teoria do valor-trabalho, Marx ao escrever o “O Capital”, toma muito dos pressupostos ricardianos e o supera. Em Marx, o valor de uma mercadoria é determinado pelo tempo de trabalho socialmente necessário em determinado tempo histórico para sua produção, ou seja, em um estágio avançado de desenvolvimento das forças produtivas o valor de uma mercadoria tende a ser menor, mas atenção, nem por isso o capitalista estará deixando de obter mais-valia (trabalho excedente), pelo contrário, ao desenvolver as forças produtivas o capitalista tanto estará extraindo mais-valia relativa como estará também extraindo mais-valia absoluta, uma vez que agora dez trabalhadores/ras realizam o trabalho que trinta faziam, neste sentido a mais-valia absoluta se caracteriza pela intensificação do processo de trabalho e/ou extensão da jornada de trabalho, sem com isto aumentar o salário dos trabalhadores/ras (tempo

de trabalho socialmente necessário), esta é uma eterna luta entre capital e trabalho, os trabalhadores lutam pela redução da jornada de trabalho⁷⁵ sem redução do salário⁷⁶ - os capitalistas ao contrário, tentam a todo o custo estender a jornada de trabalho e reduzir o salário. Neste sentido, de acordo com Marx, o processo de acumulação capitalista se dá da seguinte forma: o capitalista investe X de dinheiro em meios de produção (MP. Instalações, maquinários, matérias primas, etc.) e força de trabalho (FT, que trabalha durante um período Y de trabalho). Assim diferentemente da produção mercantil simples (D – M – D) na produção capitalista tem-se (D – M – D'), ou seja, ao investir em mercadorias (MP e FT), ao final do processo de trabalho tem-se outra mercadoria já acrescida de mais-valia.

De acordo com Smith, o valor de troca de uma mercadoria é independente do valor de uso, ou seja, em Smith (1996, p. 85), geralmente as mercadorias que possuem um alto valor de uso possuem pouco ou até nenhum valor de troca e vice-versa. Partindo do pressuposto que a teoria do valor⁷⁷ tem por intento analisar a teoria da produção e produtividade

⁷⁵ Sobre a redução da jornada de trabalho Antunes (2009, p. 172), nos traz importantes ponderações, “A redução da jornada diária (ou do tempo semanal) de trabalho tem sido uma das mais importantes reivindicações do mundo do trabalho, uma vez que se constitui num mecanismo de contraoposição à extração do sobretabalho, realizada pelo capital, desde sua gênese com a revolução industrial e contemporaneamente com a acumulação flexível da era do toyotismo e da máquina informacional. Desde o advento do capitalismo a redução da jornada de trabalho tem sido central na ação dos trabalhadores, condição preliminar, conforme disse Marx, para uma vida emancipada”.

⁷⁶ No entanto, apenas a luta pela diminuição da jornada de trabalho, aumento de salários já não é o bastante para manter a reprodução da vida do/da trabalhador/ra e seus, é necessário que se luta contra quaisquer formas de retirada de direitos, privatização de serviços públicos essenciais como: saúde, educação, assistência social, etc., bem como, aumento de impostos entre outros. Já em 1898, Marx (2002, p. 15), ao dialogar com o cidadão Weston alertava que “ Todo o seu raciocínio equivalia a isto; se a classe operária forçar a classe capitalista a pagar cinco xelins em vez de quatro xelins sob a forma de salários em dinheiro, o capitalista retribuirá, sob a forma de mercadorias, o valor de quatro xelins em vez do valor de cinco xelins. A classe operária teria de pagar cinco xelins por aquilo que, antes do aumento de salários comprava por quatro xelins”.

⁷⁷ Rubin (1987, p. 77), vai realizar a seguinte análise no que se refere a teoria do valor “A habitualmente breve formulação dessa teoria sustenta que o valor da mercadoria depende da quantidade de trabalho socialmente necessário para sua produção: ou, numa formulação geral, que o trabalho está oculto por trás do, ou está contido no, valor: valor = trabalho “materializado”. É mais exato expressar inversamente a teoria do valor: na economia mercantil capitalista, as relações de

das coisas, a riqueza produzida (AMORIM, 2012), para Smith este “processo” estaria no trabalho, assim, temos que em Smith a teoria do valor, compreende que o valor de determinada mercadoria está na quantidade de trabalho⁷⁸ que esta mesma pode adquirir ou conduzir, nas palavras de Smith (2006, p. 90):

[...] somente o trabalho, pelo fato de nunca variar em seu valor, constitui o padrão último e real com base no qual se pode sempre e em toda parte estimar e comparar o valor de todas as mercadorias. O trabalho é o preço real das mercadorias; o dinheiro é apenas o preço nominal delas.

Ricardo (1996), num primeiro momento concorda com Smith, no que se refere ao princípio que o usufruto de determinada mercadoria em nada tem a ver com a fonte de seu valor de troca, no entanto, para Ricardo (1996), a quantidade de trabalho empregado na mercadoria em nada interfere em seu preço. Neste sentido, para Ricardo (1996), o preço de determinado produto está relacionado à lei da oferta e da procura, quanto mais consumo – mais escassez – e por conseguinte maior seu preço.

Contrariando Smith e Ricardo embora tenha tomado suas análises como pressuposto de estudo. Marx (2010, 2013), defende a tese de que a riqueza socialmente produzida está diretamente ligada à exploração da força de trabalho. Exemplificando, se um trabalhador labora diariamente oito horas por dia, quatro horas desta jornada é o trabalho necessário (salário do trabalhador que deveria ser o suficiente para satisfazer suas necessidades de vida) e as quatro horas restantes é o trabalho excedente, ou seja, a mais-valia, no entanto, se o capitalista estender esta jornada de trabalho para dez horas por exemplo, o trabalho necessário continua sendo de quatro horas, ao passo que o trabalho excedente pula para seis horas⁷⁹. Diante deste contexto, ressaltamos que a teoria do valor é a

produção entre os homens em seu trabalho necessariamente adquirem a forma de valor das coisas, e só podem aparecer nesta forma material; o trabalho social só pode se expressar-se no valor. [...]. A teoria do valor-trabalho não está baseada numa análise das transformações de troca enquanto tais em sua forma material, mas na análise das relações sociais de produção que se expressam nas transações.

⁷⁸ Cabe aqui uma análise de extrema importância, Smith não está se referindo a exploração da força de trabalho como criadora da riqueza.

⁷⁹ É de suma importância que deixemos claro, Marx em seus escritos não se preocupou em determinar nada, sempre partiu de pressupostos, uma vez que para ele a realidade é uma síntese de múltiplas determinações.

quintessência para a análise do processo de valorização do capital. De acordo com Dal Rosso (2017, p. 91, grifo nosso):

A teoria do valor-trabalho é uma proposta que, mais do que qualquer outra, coloca o trabalho e o trabalhador no centro do cenário econômico, político e social, por atribuir todo o valor das mercadorias de sua procedência do trabalho sob a forma de tempo médio socialmente necessário. A teoria do valor apresenta uma interpretação para a flexibilidade laboral de horas que ainda não está inteiramente desenvolvida. **Ora, a flexibilidade é um componente fundamental da sociedade contemporânea e a flexibilidade laboral constitui-se em um elemento imprescindível do processo de trabalho.**

Flexibilizar as horas de trabalho é tendência no atual estágio do capitalismo, uma vez que ao mesmo tempo em que se tem uma significativa redução dos custos se tem a criação do mais valor, “os horários organizam o mundo” (DAL ROSSO, 2017, p. 09), trabalhadores e trabalhadoras dedicam cada vez mais suas horas de vida ao trabalho, labora-se mesmo quando não se está no ambiente de trabalho: labora-se em casa, nos automóveis, nos ônibus, etc. tal “particularidade” foi propiciada principalmente pela tecnologização dos processos produtivos, nos dias atuais se faz quase tudo do que se fazia dentro de um escritório a partir de um *notebook*, um *tablet* ou até um telefone celular são horas e horas, minutos e minutos que deveriam ser de não-trabalho físico que são dedicados a produção do mais-valor e deve-se ser salientado, são horas de trabalho não pagas, ou seja, reduz-se o tempo de trabalho necessário ao passo que aumenta o tempo de trabalho excedente. Tal subsunção formal e real da força de trabalho aos interesses do capital, se encontra parte da crítica que Antunes (2009) realiza em relação a vida dotada de sentido dentro e fora do trabalho. Diz-nos Antunes (2009, p. 175):

Uma vida cheia de sentido em todas as esferas do ser social, dada pela omnilateralidade humana, somente poderá efetivar-se por meio da demolição das barreiras existentes entre tempo de trabalho e tempo de não trabalho, de modo que, a partir de uma atividade vital cheia de sentido, autodeterminada, para além da divisão hierárquica que subordina o trabalho ao capital hoje vigente e,

portanto, sob bases inteiramente novas, possa se desenvolver uma nova sociabilidade. Uma sociabilidade tecida por indivíduos (homens e mulheres) sociais e livremente associados, na qual ética, arte, filosofia, tempo verdadeiramente livre e ócio, em conformidade com as aspirações mais autênticas, suscitadas no interior da vida cotidiana, possibilitem as condições para a efetivação da identidade entre indivíduo e gênero humano, na multilateralidade de suas dimensões. Em formas inteiramente novas de sociabilidade, em que liberdade e necessidade se realizem mutuamente. Se o trabalho torna-se dotado de sentido, será também (e decisivamente) por meio da arte, da poesia, da pintura, da literatura, da música, do tempo livre, do ócio, que o ser social poderá humanizar-se e emancipar-se em seu sentido mais profundo.

Neste sentido, a luta por outro projeto societário que se baseie em uma vida autêntica dotada de sentido dentro e fora do trabalho se coloca enquanto pauta essencial nas lutas que ainda estarão por vir ao longo do século XXI, tais lutas devem pautar em especial a construção de um novo sistema sociometabólico (capital + trabalho assalariado + Estado) (ANTUNES, 2009, p. 177), bem como contra toda e quaisquer formas de precarização, desumanização, exaustão, degradação, morbidade, mortalidade, entre outros, no processo de produção do valor, sendo mais sintéticos, a luta deve ser pela derrocada do capital e do capitalismo em todas suas instancias de produção e reprodução da vida.

Diante do contexto que aqui apresentamos, nos colocamos contrários as teses postulados por Gorz (1987) em *“Adeus ao proletariado”*, Schaff (1993) em *“A sociedade da informática”*, Offe (1995) em *“Capitalismo desorganizado”*, De Masi (1999) em *“O futuro do trabalho”*, Méda (1999) em *“Società senza lavoro: per una nuova filosofia dell’ occupazione”* e (1999) em *“Le travail, une valeur en voie de disparition”*, entre outros que postulam que no atual desenvolvimento das forças produtivas, cada vez mais a força humana de trabalho está fadada a finitude⁸⁰. De acordo com Prieb (2005, p. 48), Gorz possui uma posição muito clara, com a revolução informacional estaria se

⁸⁰ Alguns destes como Gorz e Schaff, realizam suas análises baseados na teoria marxiana. O que de certa forma se mostra contraditória, uma vez que em Marx, o capitalismo não subsiste sem a força de trabalho.

inaugurando a abolição do proletariado. De acordo com Antunes (2011a, p. 174), se está se defendendo, a tese do fim do trabalho humano:

O que se passa, então, com o mundo real do trabalho? Da *General Motors* à *Microsoft*, da *Benetton* à *Ford*, da *Toyota* ao *MacDonald's*, será que o mundo produtivo e de serviços não carece mais do trabalho vivo? Este teria se tornado mera *virtualidade*? É ficção que a *Nike* se utiliza de quase 100 mil trabalhadores e trabalhadoras, esparramados em tantas partes do mundo, recebendo salários degradantes?

Ante aos questionamentos relevantes de Antunes, ressaltamos que o fim do trabalho vivo, não seria senão o fim da mais-valia e do próprio capitalismo, uma vez que como já supracitado a força de trabalho (capital variável) é a única mercadoria que ao colocar seus braços e pernas, cabeças e mãos em movimento, cria um novo valor ao produto criado, pois as máquinas (capital constante) apenas transferem seu valor ao produto de forma particionada não modificando a grandeza de seu valor, sendo assim, não cria nenhum valor novo ao produto advindo de seus movimentos frenéticos.

Convém, mesmo que de forma muito resumida mencionarmos outro debate de suma importância, trabalhadores e trabalhadoras que em seu processo de trabalho não produzem uma mercadoria que possamos manipular, beber, comer. De início devemos tomar como pressuposto a teoria marxiana de análise, na qual diz que, as mercadorias, antes de tudo, são produtos externos e que servem para satisfazer determinadas necessidades, independentemente de sua natureza, seja ela de estômago seja ela de espírito (MARX, 2013), e sendo assim mesmo que indiretamente estão participando do processo de valorização do capital, ou seja, estão criando mais-valia. De acordo com Prieb (2005, p. 160):

O fato de o trabalhador produzir objetos materiais, típico da produção industrial, ou trabalhar na prestação de serviços e, desta forma, não produzir objetos materiais, não seria determinante para caracterizar o trabalho como produtivo ou improdutivo. O que deveria ser levado em consideração seria a subordinação do trabalho ao

capital, e a consequente produção de mais-valia para a acumulação de seu empregador.

Estamos aqui nos referindo às operadoras e operadores de *telemarketing*, bancários e bancárias, professores e professoras, atores e atrizes, servidores e servidoras públicos/as, entre tantos outros, bem como os/as motoristas seja no transporte de mercadorias, seja no transporte⁸¹ de pessoas, a mercadoria “produzida” por estes/estas profissionais é a mudança de localização, ou seja, se quero me deslocar do ponto A ao ponto B para o trabalho, consumo, etc., é necessário eu tomar um ônibus que é conduzido por um/uma empregado/empregada de uma empresa privada que conduz este veículo. Ainda de acordo com Prieb (2005, p. 160):

Em relação ao setor de transporte de mercadorias, apesar de ser uma atividade de prestação de serviços, Marx (p. 405) classifica os trabalhadores deste campo como produtivos, no sentido de que, com o deslocamento da mercadoria, estaria ocorrendo uma alteração em sua ‘existência espacial’ e em seu valor de uso, resultado do trabalho de transportar esses bens.

Desde sua gênese até sua hegemonia o modo de produção capitalista passou por “distintos” modelos de produção, cada qual com sua particularidade de produção, controle, vigilância, etc., o traço comum entre os três é, a exploração da força de trabalho. Pinto (2010) em “*A organização do trabalho no século 20: taylorismo, fordismo e toyotismo*”, traz análises transparentes a respeito de cada um deles, vejamos. Taylor, propôs que para que se otimizasse a produção, seria

⁸¹ Marx (2014, p. 254), realiza a seguinte análise dos custos do transporte: “A lei geral dita que *todos os custos de circulação que derivam apenas da transmutação de forma da mercadoria não acrescentam valor algum a esta última*. Eles são meros custos para a realização do valor ou para sua transição de uma forma a outra. O capital investido nesses custos (aí incluído o trabalho por ele comandado) faz parte dos *faux frais* da produção capitalista. O ressarcimento desses gastos tem de provir do mais-produto e constitui, considerando-se a classe capitalista em sua totalidade, um desconto do mais-valor ou do mais-produto, da mesma forma que, para um trabalhador, o tempo que ele dedica à compra de seus meios de subsistência é um tempo perdido. Mas os custos de transporte desempenham um papel importante demais para que não o examinemos aqui, mesmo que brevemente”.

necessário medir a duração de cada movimento gasto em cada operação com um cronômetro, ao se realizar tal ação, seria possível que a gerência da fábrica “exigir de qualquer trabalhador o cumprimento da ‘quantidade ideal’ de trabalho diário” (PINTO, 2010, p. 26), bem como a subdivisão de funções. Ainda de acordo com Pinto (2010, p. 31), o que distingue o taylorismo de seus modelos de produção precedentes é o fato de que neste, toda e qualquer forma de administração do processo produtivo fica a cargo da empresa. No que se refere ao modelo fordista de produção, pinto (2010, p. 34), analisa que, era necessário que se padronizassem os produtos, e produzi-los em grande escala seria uma das “chaves” para a redução dos custos da empresa no processo produtivo. Para o autor:

O sistema taylorista/fordista de organização expandiu-se nas economias capitalistas centrais durante as duas guerras mundiais, após o que foi difundido internacionalmente no longo ciclo de crescimento econômico, fundado na produção e no consumo de massa, que se seguiu. Nos países capitalistas, centrais e periféricos, o sistema de produção em larga escala de produtos estandardizados fordista articulou-se aos Estados de bem-estar social e à constituição dos grandes sindicatos de trabalhadores (PINTO, 2010, p. 43).

Concentremos nosso fôlego no debate que se refere ao modelo toyotista de produção. Tal modelo, ainda de acordo com Pinto (2010, p. 61), emerge num contexto distinto dos anteriores, num contexto de crescimento econômico lento e gradual. O toyotismo em seu mais alto grau de exploração “dosmetifica” o trabalhador a se “entregar” de corpo e alma à empresa, neste sentido todos e quaisquer saberes dos trabalhadores devem se tornar a favor da empresa em que trabalha, devendo neste sentido estar atento aos imprevistos, a economia de matéria-prima, ao aumento de produção, entre outros. Nos *Team Works (trabalho em equipe)*, cada trabalhador além de cuidar de seus afazeres, monitora o colega ao lado, para que estes não caiam de produção, não desperdicem materiais, idas ao banheiro, horário de almoço, etc. com o objetivo de não prejudicar toda a equipe. Agrega-se a este contexto o avanço sem precedentes do trabalho terceirizado, trabalho temporário, trabalho análogo ao escravo, entre outros. De acordo com Alves (2011, p. 43):

O toyotismo é a ‘ideologia orgânica’ do novo complexo de reestruturação produtiva do capital que se encontra nas novas tecnologias da informação e comunicação no sociometabolismo da barbárie, a materialidade sociotécnica (e psicossocial) adequada à nova produção de mercadorias. Existe uma intensa sinergia entre inovações organizacionais, inovações tecnológicas e inovações sociometabólicas, constituindo o novo empreendimento capitalista que coloca novos elementos para a luta de classes no século XXI. Esta é a marca da cooperação complexa da nova produção do capital.

Esta “nova” morfologia do trabalho, que tem por princípio a subsunção real do trabalho ao capital, é nas análises de Alves (2011, p. 61), “a mais radical (e interessante) experiência de organização social da produção de mercadorias sob a era da mundialização do capital”. Desenha também uma nova morfologia das relações sociais: o estudante-trabalhador que convive diariamente sob a difícil e quase impossível missão de trabalhar 8 horas por dia e depois estudar, as mulheres que trabalham no ramo produtivo por 8 horas e depois disso trabalham no espaço reprodutivo doméstico. Se apresenta enquanto “o mais brutal resultado dessas transformações é a expansão, sem precedentes na era moderna, do *desemprego estrutural*, que atinge o mundo em escala global” (ANTUNES, 2011b, p. 47).

No que se refere, às/aos profissionais objeto de estudo de nossa pesquisa, o convívio diário com: o trânsito caótico, a exposição direta às condições do tempo, o controle rígido de seu processo de trabalho, a pressão pelo comprimento dos horários, tem levado estes/estas profissionais a conviver também com a exposição a doenças das quais pode-se citar: dores lombares, Lesão por Esforço Repetitivo, Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho, lombalgias, sofrimento psíquico, estresse, depressão, etc. Os impactos deste controle rígido de trabalho, controle da vida, do corpo físico e mental deste/a trabalhador/a são notórios e tem levado a um elevado índice de adoecimento, afastamento temporário e/ou permanente, quando não óbitos da classe trabalhadora, de acordo com Marx (2013, p. 342):

O capital não tem, por isso, a mínima consideração pela saúde e duração da vida do trabalhador, a menos que seja forçado pela sociedade a ter essa

consideração. Às queixas sobre a degradação física e mental, a morte prematura, a tortura do sobretrabalho, ele responde: deveria esse martírio nos martirizar, ele que aumenta nosso gozo (o lucro)? De modo geral, no entanto, isso tampouco depende da boa ou má vontade do capitalista individual. A livre-concorrência impõe ao capitalista individual, como leis eternas inexoráveis, as leis imanentes da produção capitalista.

Diante do exposto até o presente momento, vamos ao encontro de Marx (2009, 2010, 2012, 2013), Antunes (2009, 2011, 2013), Lara (2012, 2013, 2017), Lourenço (2009, 2010, 2016, 2017), Navarro (20012, 2013, 2014), Queiróz (2014, 2015), entre outros autores e autoras que pesquisam sobre os fundamentos filosóficos do trabalho e mundo do trabalho e saúde dos trabalhadores e trabalhadoras em tempos de capitalismo destrutivo, na qual explicitam que o trabalho é a categoria ineliminável e intrínseca ao ser social, a partir dele e nele o ser social se constitui enquanto ser humano e sociabiliza com seus pares, porém ao mesmo tempo o trabalho sob o modo capitalista de produção desumaniza, degrada, aliena/estranha, mutila e mata o trabalhador e a trabalhadora, bem como ao mesmo tempo em que produz a riqueza para o capital reproduz a miséria em maior escala para a classe trabalhadora⁸². Nos itens a seguir iremos para o núcleo duro de nossa pesquisa, as condições de trabalho e a saúde do/da motorista do transporte coletivo de Florianópolis em tempos de trabalho inglório e degradante.

3.3 AS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO TRANSPORTE COLETIVO EM FLORIANÓPOLIS

A organização do processo de trabalho dos/das motoristas do transporte coletivo não se difere das demais ocupações laborais. Assim,

⁸² Cabe aqui as ponderações de Marx (2010, p. 80), ao se referir sobre trabalho estranhado e propriedade privada: “O trabalhador torna-se tanto mais pobre quanto mais riqueza produz, quanto mais a sua produção aumenta em poder e extensão. O trabalhador torna-se uma mercadoria tão mais barata, quanto maior número de bens produz. Com a valorização do mundo das coisas aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens. O trabalho não produz apenas mercadorias; produz-se também a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria, e isto na medida em que produz, de fato, mercadorias em geral”.

como nas demais, a organização do trabalho destes/destas profissionais, ludibriam no sentido de “passar” uma “falsa consciência” da liberdade em seus afazeres, da manipulação da máquina, da segurança e promoção da saúde em seus afazeres diários, no entanto, tais profissionais se veem atualmente numa disparidade entre o trabalho prescrito e o trabalho real. Aludimos junto a Antunes (2011a), que sob condições adversas a sua prescrição, o trabalho na atualidade se torna fonte de sofrimento, frustração, conflitos, adoecimento e em muitos casos até o óbito em detrimento do que nos propunha Lukács em sua ontologia (2013), fonte de prazer, emancipação e desenvolvimento. Diante disto, o processo de trabalho do/da motorista de ônibus controla não só seu cotidiano laboral, mas também, seu cotidiano pessoal, voltamos aqui a referendar, o caso do/da motorista que faz a primeira linha Rio Vermelho⁸³, por exemplo, sua vida pessoal é “completamente” controlada pelo seu horário de trabalho, uma vez que este/esta trabalhador/a tem de sair no mínimo às 03:30 da madrugada de casa, e pensando como dizem especialistas, que no mínimo devam ser oito horas de sono, para se ter um dia saudável, a que horas que o/a motorista vai dormir? Este é apenas um dos exemplos, para referendarmos o “controle/captura” da subjetividade⁸⁴, controle de

⁸³ É necessário aqui dizer que este horário é calculado da hora que ele chega na empresa para pegar o ônibus até a hora que volta da última viagem. Ou seja, no caso daquele/a motorista que faz aquele primeiro horário da linha do Rio Vermelho às 04:45min da madrugada, fazendo uma conta simples, se ele mora a 30min da empresa, e da empresa até o ponto final do rio vermelho dura mais 30min, mais uns 15 min entre pegar o ônibus ver se está tudo em ordem para iniciar a jornada de trabalho. Temos que este/a trabalhador tem de sair de sua residência no mínimo, às 03:30min.

⁸⁴ “É importante destacar que, ao dizermos “captura” da subjetividade, colocamos “captura” entre aspas para salientar o caráter problemático da operação de captura, ou seja, a captura *não* ocorre, *de fato*, como o termo poderia supor. Estamos lidando com uma operação de produção de consentimento ou unidade orgânica entre pensamento e ação que *não* se desenvolve de modo perene, sem resistências e lutas cotidianas. Enfim o processo de “captura” da subjetividade do trabalho vivo é um processo intrinsecamente contraditório e densamente complexo, que articula mecanismos de coerção/consentimento e de manipulação não apenas no local de trabalho, por meio da administração pelo *olhar*, mas nas instâncias socioreprodutivas, com a pleora de valores-fetiche e emulação pelo medo que mobiliza as instâncias pré-consciência/inconsciência do psiquismo humano.

Por outro lado, o processo de “captura” da subjetividade do trabalho como inovação sócio-metabólica tende a dilacerar (e estressar) não apenas a dimensão física da corporalidade viva da força de trabalho, mas sua dimensão psíquica e

sua vida pessoal, prejudicando assim o desenvolvimento e apreensão da realidade que os cerca, bem como, este/esta profissional desenvolve uma “falsa consciência” do real e a reproduz em todas as esferas de suas relações em sociedade. De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações (C.B.O.) código 7824-10, a profissão de motorista de ônibus é assim caracterizada:

Descrição Sumária: Conduzem e vistoriam ônibus e trólebus de transporte coletivo de passageiros urbanos, metropolitanos e ônibus rodoviários de longas distâncias; verificam itinerário de viagens; controlam o embarque e desembarque de passageiros e os orientam quanto a tarifas, itinerários, pontos de embarque e desembarque e procedimentos no interior do veículo. Executam procedimentos para garantir segurança e o conforto dos passageiros. Habilitam-se periodicamente para conduzir ônibus.

Formação e Experiência: O exercício dessas ocupações requer carteira de habilitação, ensino fundamental completo, curso básico de qualificação de até duzentas horas, incluindo mecânica e eletricidade de veículos automotores. O pleno desempenho das atividades, ocorre após três ou quatro anos de experiência. a(s) ocupação(ões) elencada(s) nesta família ocupacional demanda formação profissional para efeitos do cálculo do número de aprendizes a serem contratados pelos estabelecimentos nos termos do artigo 429da consolidação das leis do trabalho -clt, exceto os casos previstos no art. 10 do decreto 5.598/2005.

Condições Gerais de Exercício: Trabalham em empresas de ônibus de transporte coletivo de passageiros, urbano, metropolitano e rodoviário de longa distância. São assalariados, com carteira assinada; atuam sob supervisão, de forma individual ou em duplas, nas viagens de longa distância. Trabalham em veículos, em horários irregulares, em sistema de rodízio, sob pressão de cumprimento de horário. Permanecem em posição desconfortável por longos períodos e estão sujeitos

espiritual (que se manifesta por sintomas psicossomáticos) (ALVES, 2011, p. 114, grifo do autor).

a acidentes e assaltos, podendo provocar estresse. A ausência de instalações sanitárias, em paradas de ônibus urbanos de grandes cidades, provoca desconforto. As atividades são desenvolvidas em conformidade com leis e regulamentos de trânsito e de direção de veículos de transporte coletivo⁸⁵.

Muito embora seja uma descrição por demais detalhada, a mesma não contempla a totalidade do processo de trabalho diário deste/desta profissional, uma vez que embora existam regras de trânsito e da própria empresa a se seguir, na maioria das vezes o idealizado esbarra nas cadeias causais da cotidianidade, “gerando” desta forma casualidades distintas do que se almejava materializar. Estamos aqui nos referindo a acidentes de trânsito, quebra de veículos, adoecimento, entre outros, “por esta razão, apesar de existir um conjunto de parâmetros que enquadram teoricamente a ocupação do motorista de ônibus urbano, não se pode transportá-la imediatamente para a prática real desses trabalhadores” (SATO, 1991, p. 52). Por este motivo, acreditamos que a tarefa de dirigir nas vias urbanas é uma tarefa que exige uma enorme carga de atenção, esforço físico em mental. A seguir destacaremos as condições de trabalho a qual estão expostos os/as motoristas de ônibus do transporte coletivo.

3.3.1 A jornada de trabalho

Os /as motoristas trabalham 06h15min por dia, acordado em convenção coletiva, podendo estender um pouco mais, a chamada Hora Extra⁸⁶, com intervalo entre 15 minutos e 1 hora. Ou seja, na escala de seis horas se trabalha 32 horas/semana com direito a uma folga⁸⁷, isto no inverno, pois no verão existem algumas escalas de trabalho que sob o discurso do aumento do movimento turístico, algumas empresas adotam o estilo folga corrida, que se traduz em trabalhar sete dias e folga um⁸⁸.

⁸⁵ Disponível em: <<http://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/782410-motorista-de-onibus-urbano>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

⁸⁶ Antes era paga através de renda, hoje existe o banco de horas (acúmulo de horas para conseguir uma folga, além da sua folga semanal que já lhe é garantida) cabe ao funcionário decidir se quer folgar ou a remuneração referente às horas a mais trabalhadas.

⁸⁷ Um mês folga todos os sábados, no outro mês folga todos os domingos.

⁸⁸ Exemplo se numa semana eu folguei na segunda logo eu trabalho terça, quarta, quinta, sexta, sábado, domingo, segunda para então poder folgar na terça. Na outra semana folgarei na quarta, na outra quinta e assim por diante.

Cabe aqui salientar que até o ano de 2015 os/as motoristas do transporte coletivo possuíam uma escala de seis horas e quarenta minutos, após uma greve realizada por estes/estas profissionais, em negociação coletiva entre o sindicato da categoria e o sindicato das empresas foi reduzida a jornada de trabalho para seis horas e dez com intervalos de quinze minutos a uma hora e com aumento salarial (uma “vitória” por demais importante contra o capital). Porém, mesmo que se tenha reduzido a jornada de trabalho se intensificou o processo de trabalho neste setor, uma vez que se antes com a jornada de trabalho de seis horas e quarenta se tinha um espaço entre viagens de dez minutos ou até quinze, hoje com a jornada reduzida este intervalo muitas vezes é de dois minutos a cinco minutos e em alguns casos o/a motorista já chega atrasado para realizar a outra viagem caso pegue trânsito, acidente na estrada, excesso de passageiros, etc., (cabe mencionar que este processo de intensificação não é em todas as escalas). Tal estratégia foi adotada pela empresa como meio de garantir a produtividade mesmo que se tenha reduzido a jornada de trabalho, mantendo o mesmo número de trabalhadores e trabalhadoras. A noção de intensificação do trabalho é caracterizada por Dal Rosso (2008, p. 20-21):

A ideia de que todo o ato de trabalho envolve gasto de energia e, portanto, exige esforço do trabalhador, está na raiz da noção de intensidade. O trabalhador pode gastar mais ou menos de suas energias, mas sempre gasta alguma coisa. A intensidade tem a ver com a maneira como é realizado o ato de trabalhar. Esse é o primeiro elemento a destacar sobre a intensidade: ela se refere ao grau de dispêndio de energias realizado pelos trabalhadores na atividade concreta.

A compreensão da noção de intensidade supõe ainda que a atenção esteja concentrada sobre a pessoa do trabalhador, sobre o coletivo dos trabalhadores, e não sobre outros componentes do processo de trabalho que têm capacidade de alterar os resultados, tais como as condições tecnológicas. Sempre que falamos em intensidade do trabalho partimos da análise de quem trabalha, isto é, do trabalhador. Dele é exigido algo a mais, um empenho maior, seja física, seja intelectual, seja psiquicamente, ou alguma combinação destes três elementos. [...].

No capitalismo contemporâneo, a análise da intensidade do trabalho está voltada para os resultados.

Neste sentido, ao intensificar o processo de trabalho exige do/da trabalhador/trabalhadora um dispêndio maior de energia, bem como uma carga maior de trabalho, uma vez que a atenção ao volante, o movimento de troca de marchas e acionamento da chave de setas é ainda maior, etc., impactando ainda mais na saúde de homens e mulheres que dirigem ônibus na capital de Santa Catarina. Dal Rosso (2008, p. 136-137), nos traz uma importante análise para o debate sobre a relação do aumento da intensidade do trabalho e a saúde dos trabalhadores e trabalhadoras:

A elevação da carga de trabalho que é observada nos dias de hoje e que se expande como uma onda com características diferenciadas por ramos de atividade produz efeitos sobre os corpos dos trabalhadores. Seja por meio da explosão tecnológica da informática, seja por meio da reorganização social, o trabalho é transformado, redesenhado, precarizado, intensificado. Das especificidades próprias do trabalho contemporâneo parece resultar um conjunto de problemas de saúde de natureza diversa. Em decorrência das crescentes exigências emocionais e mentais do trabalho supomos que seria possível encontrar sinais de um volume maior de problemas dessa ordem sobre a saúde dos empregados [...].

A jornada de trabalho do/da motorista é prevista em escala, assim o mesmo chega à garagem ou no terminal e consulta o fiscal sobre qual ônibus irá trabalhar. De posse do número do carro o/a motorista se desloca até o mesmo e realiza a revisão do carro para verificar se não possui nenhum arranhão (caso encontre o mesmo tem de avisar o fiscal para que este anote e procure a procedência do mesmo, bem como quem deixou o carro na estocagem e assim procurar o responsável. Caso o/a motorista não avise o fiscal ele arca com os custos), assim que realiza a revisão do carro o mesmo deve bater os pneus para verificar possíveis danos nos pneus. Em seguida liga o carro, verifica o nível do óleo do motor, água do radiador. Caso o carro não apresente nenhum sinistro então se desloca a plataforma de saída de sua linha. Ao dar o horário previsto em escala para saída ele então inicia a viagem. Nas linhas diretas

(terminal a terminal) como não existe cobrador, o motorista também é responsável pela abertura e fechamento das viagens no validador (sistema de bilhetagem eletrônica⁸⁹), bem como controlar o embarque e desembarque de passageiros. Em viagem o/a motorista realiza sua atividade de dirigir com “extrema cautela” e atenção ao trânsito, a solicitações de parada de embarque ou desembarque, e caso venham a ocorrer acidentes envolvendo ônibus, ou queda de passageiros e caso seja comprovada a culpa do/da profissional ele/ela arca com as consequências e possíveis custos.

3.3.2 Os instrumentos de trabalho e posto de trabalho

Para realizar sua atividade laboral, os/as motoristas de ônibus contam com um banco ajustável (posição das costas e altura, quando funciona, um motor, um câmbio de marcha⁹⁰, um acelerador, uma embreagem, um freio, os botões acionadores da porta, o elevador nos veículos adaptados a pessoas portadoras de necessidades especiais, entre outros. Neste sentido, os motoristas realizam suas atividades não entre quatro muros de concreto e estático, mas num espaço rodeado de fibra e

89 O Sistema Eletrônico Intermunicipal tem como objetivo substituir os atuais meios de tarifação através de papéis pela bilhetagem eletrônica nas empresas de transporte público do intermunicipal, com o objetivo de fornecer aos clientes rapidez, conforto, segurança e facilidade. O sistema de bilhetagem eletrônica utiliza um cartão inteligente do tipo smart-card, sem contato, para ser utilizado no interior dos ônibus das empresas intermunicipais. O cartão substitui o dinheiro e os passes de papel para o pagamento da tarifa. Para utilizar basta aproximá-lo do equipamento validador instalado no interior do ônibus, o sistema fará o débito de créditos referente a uma tarifa e a liberação automática da catraca, agilizando o processo de embarque e o tempo de viagem. Rapidez: O pagamento da tarifa com o cartão agiliza o processo de embarque e consequentemente o tempo de viagem. Conforto: Todos os passageiros passarão pela catraca, sendo assim, idosos e deficientes físicos terão um número maior de assentos a sua disposição. Segurança: Com sistema eletrônico, os créditos para pagar a viagem ficam dentro dos cartões, portanto os passageiros transitarão com menor quantidade de valores em espécie, sejam em dinheiro ou em passes. Facilidade: Em caso de emissão de uma segunda via do cartão, os créditos da via anterior poderão ser recuperados. A recarga embarcada facilitará o processo de compra pela internet, com o pagamento através de boleto em qualquer agência bancária a distribuição dos créditos acontece no interior dos ônibus. Disponível em: <<http://www.setuf.com.br/facil/bilhetagem-eletronica/como-funciona>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

⁹⁰ Existem alguns veículos automáticos.

lata que fica em constante movimento. O que torna a análise um tanto quanto complexa, uma vez que deverão ser observadas não apenas o espaço de trabalho; mas as condições de trânsito, as condições do ônibus, as condições do tempo (chuva, sol, calor insuportável), responsabilidade de “carregar nas costas” muitas vidas, entre outras. É necessário dizer que, até algumas décadas atrás a profissão era exclusivamente masculina, no decorrer dos últimos anos a mulher tem ganhado cada vez mais espaço na profissão⁹¹, revelando mais um importante salto para a emancipação da mulher quanto ao machismo ainda presente em muitos setores da sociedade.

Toda a jornada de trabalho do/da motorista é realizada na posição sentada e sendo assim é necessário que a poltrona seja ajustável, de modo que ofereça um maior conforto ao logo das suas seis horas diárias⁹² de labor. A falta de ajuste nas poltronas, interfere na postura do/da profissional podendo provocar problemas ergonômicos a longo prazo, tais quais se pode citar: dores lombares, dores nas costas, problemas musculoesqueléticos, problemas de varizes, dormência nas pernas, entre outros. Durante a década de 1920, os motoristas se sentavam em bancos de madeira, com regulagens limitadas. Ao realizarmos uma rápida retrospectiva (ver fotos no anexo 1), notamos uma “referida” melhora nas poltronas. E alguns casos a poltrona não se ajusta ou pode estar distante dos pedais de aceleração, freio e embreagem e caso o/a profissional possua pernas curtas isso exige deste/desta um esforço maior para o acionamento destes pedais, bem como em relação à altura. Tal realidade é afirmada pela maioria dos profissionais por nós entrevistados, ao dissertarem que sentem dores nas pernas em geral devido às poltronas desconfortáveis, e algumas longe dos pedais.

⁹¹ Sofrendo as duras penas do trabalho duplicado já denunciado por Nogueira em seu livro O trabalho duplicado, editora Expressão Popular, 2006.

⁹² Algumas linhas duram mais de uma hora e leva mais tempo se possuir trânsito, acidentes, etc., a exemplo a linha 840 (Tican-Tilag), possui um percurso de aproximadamente 32, 5 Km e em torno de uma hora e dez minutos (previsto pela escala que a empresa delimita), bem como a linha executiva para a Praia Brava com saída do Terminal Cidade de Florianópolis, possui um percurso de aproximadamente 39 Km e em torno de uma hora e dez minutos (previsto em escala que a empresa delimita). Disponível em: <<http://www.mobfloripa.com.br>>. Acesso em: 10 dez. 2017. Neste cálculo realizado pela empresa para o tempo/percurso não está previsto a ocorrência de trânsito, acidentes, etc., que no verão é constante. Neste sentido, o tempo de viagem e em consequência o tempo sentado aumenta.

Com o processo de modernização dos ônibus, “modernizou-se” também as poltronas, as primeiras cadeiras ergonômicas foram instaladas, no entanto ainda limitadas em relação a ajustes. É só pós década de 1990, 2000 que são instaladas as manoplas de ajuste do assento e encosto da poltrona. Porém, para que se mantenham em funcionamento é necessário que se façam manutenções constantes ou sempre que solicitado pelo/pela motorista. Durante o processo de entrevistas com os/as profissionais foi questionado se a manutenção dos ônibus era realizada sempre que solicitada, a resposta foi controversa, uns afirmaram que sim, outros que não, a não ser que o problema fosse grave demais. Neste sentido, para que se sintam confortáveis durante o processo de trabalho, a poltrona em que se sentam necessariamente devem possuir: ajustes verticais e horizontais nos assentos e apoio, ajuste para a região lombar, ajuste de altura de toda a poltrona, bem como a poltrona deve possuir a opção para ser ou não retrátil, ou seja, ao passar em um “quebra-molas” a poltrona deve baixar e depois subir, isso evita que a região lombar “bata seco”, “evitando” danos à coluna. A questão ergonômica dos/das motoristas do transporte coletivo só ganhou atenção a partir do momento em que, se elevou consideravelmente o número de afastamentos por motivos de dores nas costas e dores lombares, devido ao longo tempo na mesma posição, bem como posições errôneas⁹³ ou forçadas devido à falta de ajuste em sua poltrona. Barduco (2006, p. 17-18), elenca algumas considerações no que se refere a “melhor” posição do/da profissional para o acionamento dos pedais:

- a - Baixo próximo: e a posição do calcanhar ou dos dedos com o pé flexionado (contraído) quando a coxa está levantada quinze graus do assento, e a perna forma ângulo de noventa graus com a coxa;
- b - Alto próximo: e a posição do calcanhar ou dos dedos com o pé flexionado (contraído) quando a coxa esta levantada quinze graus do assento, e os

⁹³ Aqui de modo algum está se culpabilizando o/a profissional. De acordo com Michel (2009, p. 467): “as questões de posturas do trabalho são tratadas por algumas empresas, gerentes, trabalhadores, profissionais da saúde e do esporte, principalmente como um problema de caráter individual, incorreto no viés de que a correção destas por parte do indivíduo minimizaria/eliminaría o risco. [...]. As intervenções na maioria das vezes passam por medidas educativas e de orientações posturais que não são suficientes para o enfrentamento individual e coletivo desta problemática”.

dedos do pé estão no mesmo nível do plano do assento da cadeira; c - Alto distante: e a posição do calcanhar ou dos dedos com o pé estendido quando a coxa está na horizontal e a perna e estendida cinquenta graus para cima; d - Baixo distante: e a posição do calcanhar ou do dedo com o pé estendido quando a coxa está na horizontal e a perna na vertical.

Não obstante, ao se sentar na poltrona o/a profissional tem de estar a um ângulo de 90°, seus membros inferiores (pés) devem estar em coordenação ao acionar os pedais de embreagem e acelerador durante a troca de marchas, bem como é imprescindível que não exista quaisquer formas de semi-flexão, semi-extensão dos ombros, punhos, joelhos, pés e braços, bem como da região cervical. Os movimentos forçados podem vir a ocasionar dormências nas articulações e/ou causar desconforto em suas atividades tanto de produção como de reprodução da vida. De acordo com Michel (2009, p. 474-476):

Na postura sentada, há alto grau de estabilidade do equilíbrio do corpo, indicada para longos períodos de trabalho, possibilidade de evitar posições forçadas do corpo, consumo de energia reduzido, alívio da circulação sanguínea, facilidade de precisão e uso de ambos os pés para controles, possibilita grande aplicação de força ou movimentação dos controles pedais.

Ainda de acordo com Barduco (2006), um dos focos de estudo da ergonomia é a satisfação dos usuários em relação aos produtos que utilizam em seus afazeres diários, em especial se estes de alguma forma possam oferecer riscos a sua saúde e/ou integridade corpórea. No caso de nosso objeto de estudo, a satisfação está relacionada em especial às poltronas. De acordo com Ambrosi e Queiroz (2004, p. 1):

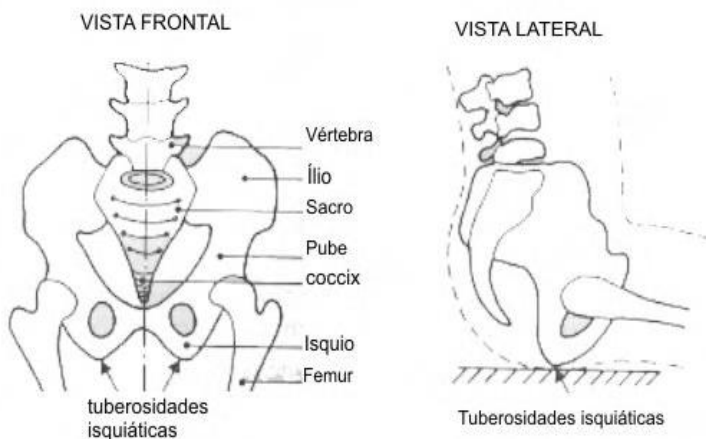
A ergonomia estuda vários aspectos do trabalho, desde questões de posturas e movimentos corporais a fatores ambientais que interferem nas condições de trabalho e congrega vários conhecimentos relevantes de diversas áreas do conhecimento humano (Queiroz, 1998). A ergonomia é definida como o estudo da adaptação do trabalho ao ser humano, entendendo o trabalho com uma

concepção mais ampla, a qual engloba o estudo de toda a situação em que ocorre o relacionamento entre o ser humano e seu trabalho (IIDA, 1998).

Assim por conforto na poltrona entendemos que ao sentar na poltrona o/a profissional deve possuir total visibilidade, as manoplas acionadoras das portas, câmbio de marchas e pedais de freio, embreagem e acelerador tem de estar ao alcance de seus membros, sem que haja qualquer forma de esforço destes membros. Não obstante, o assento e encosto das costas têm de acomodar toda a estrutura corpórea. A estrutura do assento não pode ser muito macia, uma vez que esta tem de suportar o peso do corpo e se for muito macia pode vir a atrapalhar a circulação sanguínea, podendo vir a ser causador de fadiga e dores, porém ser for muito duro os danos também podem ser irreversíveis, uma vez que a depender do tempo de exposição na mesma posição pode vir a ser causador de má circulação sanguínea, dormência nas pernas, fadiga entre outros. Neste sentido, ainda em Barduco (2006), o assento mais aconselhado é aquele que cobre toda a região das costas, bem como a região das nádegas e tem de ser o mais grosso possível estando atento ao equilíbrio entre macio e rígido. Para Barduco (2006, p. 23):

[...] na posição sentada o corpo entra em contato com o assento somente através da estrutura óssea, por dois ossos em forma arredondada, situados na bacia chamados de tuberosidades isquiáticas, que se assemelham a uma pirâmide invertida, quando vistos de perfil. As tuberosidades são cobertas por uma fina camada de tecido muscular e pele grossa, adequada para suportar grandes pressões. Em apenas 25 cm² de superfície da pele, sob essas tuberosidades, concentram-se 75% do peso total do corpo sentado.

Figura 13 - Estrutura óssea na região do cóccix, na posição sentada



Fonte: Barduco (2006, p. 23).

Figura 14 - Correta postura na posição sentada



Fonte: Barduco (2006, p. 26).

Em relação ao encosto, além de ter de abranger toda a região das costas, e serem reclináveis, este tem de ser o mais confortável de modo que proporcione a circulação sanguínea na região espinhal nutrindo os

discos vertebrais (BARDUCCO, 2006), a falta de circulação de nutrientes pode vir a causar danos irreversíveis aos discos a exemplo a Hérnia de disco⁹⁴ e a osteofitose (bico de papagaio)⁹⁵.

A lombalgia é um problema que data desde os primórdios da humanidade, cientistas estimam que seu aparecimento data desde a época em que o ser humano adota a posição bípede. A dor lombar se associa a posições inadequadas, falta de conforto associada a traumas mecânicos, excesso de peso, idade, entre outras. A dor se situa entre a região dorsal e glútea. As dores lombares afetam a todos e todas que se utilizam da tarefa de dirigir, como fonte de emprego e renda; os motoristas de

⁹⁴ A hérnia de disco é uma lesão que ocorre com mais frequência na região lombar. Essa doença é a que mais provoca dores nas costas e alterações de sensibilidade para coxa, perna e pé. Aproximadamente 80% das pessoas vão experimentar a dor lombar em algum momento de suas vidas. A localização mais comum da hérnia de disco lombar é no disco que fica entre a quarta e quinta vértebra lombar (L4/L5) e no disco que fica entre a quinta vértebra e o sacro (L5/S1). Fatores hereditários são os que mais provocam hérnia de disco, no entanto traumas de repetição no trabalho e no esporte, traumas direto, o fumo e a idade avançada também são motivos de lesões degenerativas. O sedentarismo é um fator determinante para dores nas costas oriundas da hérnia de disco e de outras doenças, pois as pesquisas comprovam que a atividade física qualitativa para coluna é um fator de extrema importância para melhora e prevenção das dores nas costas. Entre fatores ocupacionais associados a um risco aumentado de dor lombar estão: trabalho físico e pesado, postura de trabalho estática, inclinar e girar o tronco frequentemente, trabalho repetitivo, vibrações. Disponível em: <<https://www.herniadedisco.com.br/doencas-da-coluna/hernia-de-disco/>>.

Acesso em: 17 dez. 2017.

⁹⁵ O “bico de papagaio” ou osteofitose se manifesta quando os ligamentos e as cartilagens que envolvem as vértebras se calcificam, como forma de estabilizar a estrutura desgastada. O problema tem maior incidência na região lombar, mas pode atingir outras partes da coluna. As dores são causadas pela própria rigidez da coluna, na qual as vértebras afetadas pressionam nervos e músculos. Além da idade, outros fatores podem causar a formação do bico de papagaio:

– Hereditariedade; Má postura; Obesidade; Sedentarismo; Fraturas; Doenças reumáticas, etc. Todos eles também contribuem para desgastar as articulações e podem levar à calcificação vertebral. É um processo irreversível e progressivo, mas 90% dos casos são leves e têm controle mais fácil. Fisioterapia manual e reeducação postural ajudam a recuperar a estabilidade. Assim, apesar de o osteófito continuar instalado, a dor será estabilizada devido à estrutura corporal mais forte, flexível e alinhada. A melhor alternativa continua sendo a prevenção. Quanto antes incorporar novos hábitos, menores as chances de ocorrer um osteófito no futuro. Disponível em: <<https://www.itcvertebral.com.br/doencas-da-coluna/osteofitose-bico-de-papagaio/>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

caminhão, carreta, etc., estão ainda mais expostos ao risco devido às longas horas em que permanecem na posição sentada e adoção de posturas inadequadas. No entanto, ao analisar sobre as lombalgias é de suma importância nos atentarmos ao alerta que Oliveira (2010, p. 47), nos faz:

[...], individualmente é impossível dizer se uma lombalgia para um trabalhador é de natureza ocupacional, porque qualquer um, trabalhando ou não, poderá tê-la, tal afirmação assume robustez e razoabilidade quanto à causalidade da atividade econômica, ao se observar o conjunto das dorsopatias, em determinado período de tempo, para a população (GHE) empregada que apresenta probabilidade diferencial na casuística de lombalgia como, por exemplo, na atividade econômica de transporte rodoviário urbano de passageiros.

A vibração é outro fator de exposição de risco (vide nota de rodapé nº 92, na qual nos referimos ao tempo de viagem de algumas linhas) à saúde destes/destas profissionais, uma vez que quanto mais intensa esta for, mais desconforto e sentimento de insegurança ela causará. Os efeitos sentidos variam de acordo com a estrutura corpórea do profissional e tempo de exposição. No caso das profissionais mulheres no período de gestação e cólicas, as consequências da exposição da vibração podem ser mais duramente sentidas, uma vez que a posição sentada submete ao corpo humano uma carga de energia maior em relação à atividade muscular do dorso e do ventre (MICHEL, 2009, p. 471). A exposição maior ou menor à vibração irá depender também da velocidade com que o veículo se movimenta e também em relação à estrutura das vias; em rodovias com asfalto, sem buracos, a trepidação será muito menor do que em uma rua sem pavimentação e cheia de buracos, por exemplo.

Associadas às dores lombares, dores nas costas, nas nádegas, etc., estão as dores nos punhos, ombros, ou mais precisamente, as Lesões por Esforços Repetitivos (LER) e os Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho (DORT), causados pela repetição intermitente principalmente na troca de marchas e manobra do volante, desnudando desta forma, um dos mitos de que a revolução tecnológica eliminaria o trabalho manual, e neste caso a LER/DORT é justamente um problema que afeta as mãos dos/das trabalhadores (RIBEIRO, 1999, p. 91), embora, nos dias atuais, existam ônibus automáticos, a doença pode vir

a afetar muitos/muitas profissionais, que repetem incessantemente os mesmos movimentos ao longo da sua jornada de trabalho. De acordo com Ribeiro (1999, p. 89):

Os atuais transtornos e lesões das partes moles dos segmentos superiores do aparelho locomotor atribuídas aos esforços repetitivos do trabalho (LER) são um modo de adoecimento emblemático, revelador das contradições e da patogenicidade social e do trabalho desse novo ciclo de desenvolvimento e crise do modo de produção capitalista que Offe (1990) chama de ‘capitalismo desorganizado’, Harvey (1994: 115-184) de ‘acumulação flexível’ e vários outros, de ‘terceira revolução tecnológica’ (Coutinho, 1992; Cardoso de Mello, 1992).

3.3.3 Os fiscais, as câmeras de vídeo monitoramento e o sistema de posicionamento global

Ao longo de sua jornada de trabalho o/a motorista convive sob um regime de vigilância constante; a primeira forma de vigilância são as escalas de trabalho, nestas contém o horário de chegada, o início e término de cada viagem, bem como início e término do intervalo para refeições e fim da jornada de trabalho, além do cartão ponto físico que o fiscal assina no início e fim da jornada, nos terminais e nas garagens se traduz na figura do fiscal que realizam o controle de entrada e saída dos ônibus na garagem e nos terminais se realiza o controle do horário e saída de cada viagem. Atualmente os ônibus estão sendo equipados com câmeras de vídeo monitoramento e Sistema de Posicionamento Global (GPS)⁹⁶.

⁹⁶ O GPS (Sistema de Posicionamento Global) é formado por três segmentos: o espacial, de controle e utilizador. O espacial é composto por 24 satélites distribuídos em seis planos orbitais. O segmento de controle é responsável pelo monitoramento das órbitas dos satélites. Por fim, o segmento do utilizador é o receptor GPS, responsável pela captação dos sinais fornecidos pelos satélites. Esse sistema de navegação permite, através de satélites artificiais, a obtenção de informações sobre a localização geográfica em qualquer lugar da superfície terrestre e em qualquer hora do dia. A localização geográfica ocorre em razão da emissão de rádio dos satélites, que são captadas por receptores GPS na Terra, onde são decodificadas as informações e fornecidas a latitude, longitude e altitude. Disponível em: <<http://brasilescola.uol.com.br/geografia/gpssystema-posicionamento-global.htm>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

Como já supracitado, cada motorista recebe uma escala de trabalho, com a previsão de tempo para cada viagem. É restrito ao/a motorista que chegue mais de cinco minutos atrasado ou adiantado. Caso venha a acontecer e for provado que não houve ocorrência de sinistros ou andando abaixo ou acima da velocidade estipulada pela empresa o/a motorista sofre as penalidades previstas no código de ética profissional (advertência verbal, advertência escrita, suspensão, demissão. Respectivamente). As câmeras de vídeo monitoramento foram adaptadas aos veículos sob o discurso da segurança dos/das profissionais e usuários/as, visto que nas últimas décadas houve um aumento substancial nos assaltos a ônibus, bem como houve inúmeros episódios que atearam fogo nos mesmos. No entanto, em conversas realizadas com alguns profissionais houve a denúncia aos entrevistadores que o mesmo havia recebido uma advertência por estar sem o cinto de segurança, ao questionar sobre a veracidade da informação, o setor de tráfego mostrou ao motorista a filmagem da câmera. Como destaca um de nossos entrevistados, “se a câmera for virada para o interior do coletivo, não se configura enquanto vigilância, mas ela está virada diretamente para nós”. Diante do exposto cabe aqui uma questão, se as mesmas foram implantadas com o discurso da segurança, por que as mesmas estão voltadas para o posto de trabalho do/da motorista? Elas não deveriam estar voltadas para o interior do veículo? Como salientou um de nossos entrevistados.

Figura 15 - Posição da câmera no interior do veículo e central de monitoramento da empresa.



Fonte: <horadesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2017/08/passageiros-do-transporte-coletivo-em-florianopolis-poderao-acompanhar-trajeto-de-onibus-em-tempo-real-9872678.html>. Acesso em 19 dez. 2017.

Junto as câmeras estão os GPS, recentemente foi desenvolvido o aplicativo *Floripa no ponto*, tal aplicativo proporciona aos usuários e usuárias monitorarem o horário de saída do próximo ônibus para sua região, bem como o local atual do mesmo e o horário aproximado de chegada em seu ponto de embarque, neste sentido o discurso para a implantação do mesmo foi o de facilitar a operacionalização do aplicativo⁹⁷. Porém, referendamos que toda e qualquer forma de tecnologias desenvolvidas para a melhoria dos serviços prestados a seus usuários, pode vir também a condicionar um maior controle sob o/a trabalhador/trabalhadora. Já destacamos sobre o uso das câmeras, em relação ao GPS, o mesmo envia momentaneamente à central da empresa, a localização do ônibus, se possui fila ou não, a velocidade com qual o/a motorista está se deslocando, bem como o tempo em que ficou parado. Tais informações, aliadas às informações do sistema de bilhetagem eletrônica e do disco de tacógrafo (dispositivo que permite a marcação do tempo de uso, a distância percorrida e a velocidade em que se a andou neste percurso) permite à empresa uma vigilância maior ainda sob o/a profissional. Todo este mecanismo de controle do processo de trabalho, tem como intuito vigiar o/a trabalhador/ra de modo que se alguma norma estabelecida pelo empregador for burlada as penalidades se farão presentes. De acordo com Alves (2011, p. 115):

De certo modo, o toyotismo não rompe com a lógica de controle e de racionalização do trabalho vivo que surge com a grande indústria. Pelo contrário, ele as torna mais sofisticadas, inclusive incorporando a seu modo, o espírito do panopticismo.

Este sistema de vigilância constante foi destacado nas entrevistas como um potencial causador do estresse, medo, ameaças, distúrbios do sono, insatisfação ao longo do processo de trabalho, etc. Para Sato (1991, p. 71):

O descontrole sobre o trabalho é sentido como gerador de nervosismo, forjado por um processo

⁹⁷ Disponível em: <<http://horadesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2017/08/passageiros-do-transporte-coletivo-em-florianopolis-poderao-acompanhar-trajeto-de-onibus-em-tempo-real-9872678.html>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

cumulativo: *'vai esgotando demais o cara'*. Esgotar tem sentido de tirar até a última gota, dando a noção de que não tem possibilidade de exercer controle sobre o trabalho faz com que a pessoa seja exigida além do seu limite.

O sistema auditivo do ser humano funciona 24 horas por dia. Mesmo ao estarmos dormindo, nossa audição continua a receber informações nas mais variadas distâncias e frequências sonoras, desencadeando desta forma, sistemas de alerta e defesa de nosso sentido auditivo. A perda auditiva seja ela total ou parcial, desencadeia-se a partir do momento em que apareçam interferências/incompreensões no processo comunicativo entre comunicante e comunicado, uma vez que “impedem” e/ou dificultam o comunicado de entender a mensagem que está lhe sendo enviada, acarretando ao receptor sentimentos de incapacidade de se ver enquanto membro da sociedade, membro de um grupo de trabalho, comprometendo assim, suas relações em sociedade.

As causas da perda auditiva são diversas. No setor em estudo se refere à exposição cotidiana a ruídos provocados pelo motor do veículo, sinais sonoros da campainha do ônibus, buzinas e barulhos externos ao veículo de trabalho. Devemos deixar claro que hoje os coletivos estão vindo cada vez mais emitindo ruídos de baixa intensidade, no entanto ressaltamos, para que se mantenha tal realidade é necessária a manutenção constante da capa protetora fixada entre o motor e o capô do ônibus. Bem como é necessário salientar, que a perda auditiva não acontece da noite para o dia, mas sim num processo cumulativo de exposição, ou seja, um motorista que trabalha há mais de dez anos na profissão possui uma maior tendência a sofrer de perda auditiva do que aquele que trabalha há cinco, por exemplo. Embora a curto prazo não se perceba a perda auditiva, uma vez que sua agressão não se mostra “dolorosa”, os impactos pós diagnóstico são por demais catastróficos e por assim se portar (não “causar” dor a curto prazo em muitos dos casos é subestimado enquanto potencial ameaça à saúde do/da trabalhador). A exposição ao ruído, pode também desencadear, além da perda parcial ou total da audição, distúrbios no sono, transtornos mentais, aumento da frequência cardíaca, aumento da pressão sanguínea, estreitamento das vias arteriais, entre outros, como podemos perceber, os danos são irreparáveis. De acordo com Battiston (2003, p. 48):

É fato conhecido que a exposição excessiva ao ruído é a principal causa da perda auditiva. O ruído

é o agente de risco à saúde que expõe o maior número de trabalhadores em todo o mundo. Segundo Ferreira (1988), a cronicidade dos efeitos (são necessários vários anos para induzir a perda auditiva) e a dificuldade de estabelecer correlações diretas com outras doenças (hipertensão, estresse, aumento do número de acidentes) fazem do ruído um agente reconhecível, mas com repercussões pouco ‘visíveis’.

No Brasil, a Norma Regulamentadora Nº 15 determina que os profissionais que estejam expostos a 85 decibéis, ou mais, devem impreterivelmente se utilizar de protetor auricular, como meio de redução do ruído, no entanto, como impor a estes profissionais do volante que se utilizem de tal equipamento de proteção, uma vez que a utilização do mesmo pode vir a atrapalhar na audição dos sinais sonoros da campainha, buzinas ou fala dos usuários? Diante disto, surge a pergunta: como proteger este trabalhador? A resposta mais sensata seria uma melhor proteção acústica do motor do veículo ou uma maior utilização de veículos com motores traseiros. Não excluiria o/a motorista de a longo prazo sofrer com a perda auditiva, mas ao menos reduziria o número de casos de adoecimentos. Embora a empresa realize anualmente o exame de audiometria nos/nas profissionais, não devemos descartar a necessidade de melhorias nas condições de trabalho para estes profissionais.

A visão é indispensável neste segmento laboral, e as alterações neste sentido influenciam em demasia seu trabalho cotidiano. Os danos à visão podem ser provocados pela exposição direta a raios solares, esforço da visão durante a noite, exposição a faróis altos dos outros veículos, entre outros, não raros foram os momentos em que no deslocamento casa-universidade pude presenciar o/a motorista colocar as suas mãos na frente dos olhos para se proteger da exposição direta aos raios solares ou dos faróis altos. À medida que envelhece concomitante aos anos de trabalho como motorista, a visão vai enfraquecendo aos poucos o que pode causar insegurança, e mesmo que se faça uso de óculos de sol ou óculos com lentes corretivas, estes podem vir a causar sentimentos de desconforto.

Embora exista a capa protetora do motor que protege os/as motoristas dos ruídos e da alta temperatura do motor, ao longo dos anos de uso a mesma vai se deteriorando, fazendo com que a temperatura ultrapasse a capa e chegue ao corpo do/da trabalhador/a. Acrescenta-se a este quadro, a má circulação do ar dentro dos veículos, acúmulo de

usuários em horários de pico, não raro são os casos em que se veem usuários e motoristas suando ao longo do trajeto, ainda que hoje se possa trabalhar de bermuda no TC, o calor é intenso, o que causa insatisfação durante a jornada laboral. Nos dias de chuva e calor a situação é ainda pior, uma vez que os vidros se mantêm fechados para que os passageiros não se molhem, o calor fica aprisionado no interior do coletivo e, em alguns casos, chega a embaçar o para-brisas do ônibus, reduzindo a visibilidade do motorista e aumentando o risco de ocorrência de acidentes. Acresce-se a isto a exposição direta aos raios ultravioletas emitidos pelo sol, a claridade excessiva decorrente do reflexo do sol no para-brisas de outros carros, que nos meses de verão é ainda mais incidente, bem como durante a noite, os faróis dos outros veículos ofertam danos principalmente à visão do/da motorista, e como já discorremos, a visão é o fator essencial na atividade laboral neste setor de trabalho. No transporte executivo por mais que exista o ar condicionado, não podemos deixar de destacar o problema que este pode vir a causar, principalmente em relação ao “choque térmico” que o/a motorista ou usuário sente ao entrar ou sair do ônibus (ver fotos anexo 1. 12, revelando a situação de usuários/as e motoristas por causa do excesso de calor).

Corrobora para o adoecimento destes profissionais a falta de uma alimentação balanceada, seja devido ao pouco tempo para intervalo, seja pela perda do intervalo por causa dos congestionamentos, assim o/a trabalhador/ra se “vê” obrigado a comer nas lanchonetes próximas (frituras, assados, etc), além de não se saber a procedência de tais alimentos, que podem implicar em doenças, mal súbito gastrointestinal, muitos são gordurosos o que a médio e longo prazo podem causar doenças cardiovasculares. Não obstante, este processo de alimentação desregulada influencia na perda ou ganho de peso, que pode vir a desenvolver quadros de resistência à insulina podendo vir a evoluir para um diabetes, colesterol alto, hipertensão arterial entre outros.

Aliado a isto está a dificuldade de ir ao banheiro para realizar suas necessidades fisiológicas, seja em relação à falta de tempo, devido à perda do intervalo ou em relação à inexistência de banheiros apropriados nos pontos finais das linhas, que para as mulheres torna-se ainda mais desconfortável. Isso “condena” o/a motorista que espere até um momento possível de satisfazê-las. Os danos a seu corpo são por demais nocivos, de imediato a sensação de mal-estar é constante desencadeando em falta de atenção, distúrbios emocionais, entre outros e, a longo prazo, o desenvolvimento de doenças no aparelho digestivo, na bexiga, etc. Este ponto foi destacado por todos os profissionais envolvidos na pesquisa. As idas ao banheiro e a alimentação, só se realizavam quando havia

tempo, bem como se alimentavam de produtos vendidos nas lanchonetes dos terminais ou próximas ao ponto final, quando existe, de sua referida linha de atuação.

Entender a saúde da/da motorista do transporte coletivo é entender a dinâmica com que seu trabalho é realizado. O acentuado ritmo da urbanização, o aumento dos congestionamentos, a violência urbana e no trânsito, a pressão por cumprimento dos horários, a vigilância constante, os ruídos, a temperatura, etc., etc., estão intrinsecamente relacionadas ao conforto e bem-estar na produção e reprodução da vida destes/destas profissionais do volante. Neste sentido, vamos aqui ao encontro de Oliveira (2010, p. 82-83), ao se referir ao meio ambiente de trabalho e a saúde do/da trabalhador/ra, “[...] será que não é o meio ambiente do trabalho, assim entendido o empreendimento econômico sintetizado pela CNAE, que está doente e, por conseguinte, adoecedor daquele que nele labora?”. Realizado este contexto das condições de trabalho a qual estão expostos mulheres e homens que laboram no transporte coletivo, passaremos agora à análise do perfil e a saúde dos/das motoristas.

3.4 SAÚDE DO/DA TRABALHADOR/RA

As pesquisas sobre saúde do trabalhador e da trabalhadora, meio ambiente de trabalho e condições de trabalho vem a passos curtos ganhando destaque nos estudos de sociólogos do trabalho, médicos do trabalho, psicólogos, assistente sociais, entre outros, cada qual com sua particularidade político ideológica, método de estudo e campo de análise, no entanto, muito ainda tem de se realizar na área da saúde do trabalhador, seja em relação ao espaço de trabalho, seja em relação à perspectiva de estudo adotada. Destacamos aqui os estudos de Lara (2010, 2012), Seligmann-silva (2011), Dejours (2007, 2015), Antunes e Praun (2016), Praun (2016), Yacoub (2005), Santos (2005), Lourenço (2009, 2010), Oliveira (2012), Navarro (2003) Ribeiro (2002), Lacaz (1994, 1997), Inácio (2009, 2010, 2012, 2017), Queiroz (2015, 2016), entre outros. Ao que se refere aos estudos sobre a saúde do/da motorista do transporte coletivo por ônibus, destacamos os estudos de Barros (2016), Sato (1991), Gonçalves (2014), Fernandes (2013), Battiston (2003), Zanelato (2008), Tavares (2010), Silva (2014), Dieese (2015), Pettengill (2010), que junto aos dados divulgados pela Previdência Social (2015, 2016, 2017), revelam que a atividade econômica de dirigir ônibus vem aos longos dos anos causando danos à saúde física e mental de homens e mulheres que nestes locais produzem e reproduzem sua vida.

A década de 1980 foi um período de efervescência política no Brasil, o movimento pelas Diretas Já, o movimento de Redemocratização e fim da ditadura militar, a aprovação da Constituição Federal de 1988, etc., trouxeram significativas mudanças na vida social brasileira. No campo específico da saúde, destacamos a VIII Conferência da Saúde e o Movimento da Reforma Sanitária no ano de 1986, que em crítica ao Modelo Médico Assistencial Privatista, propõem no contexto, pensar a saúde não enquanto ausência de doença física única e exclusivamente, mas enquanto uma categoria ampla, a qual seria “resultado” das relações entre:

Condições de alimentação, habitação, educação, renda, meio ambiente, trabalho, transporte, emprego, lazer, liberdade, acesso e posse da terra e acesso aos serviços de saúde. Sendo assim, é principalmente resultado das formas de organização social, de produção, as quais podem gerar grandes desigualdades nos níveis de vida (BRASIL, 1986, p. 4).

O conceito de saúde sancionado no Art. 196 da Constituição Federal, sanciona que, “A *saúde é direito de todos* e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação”, tal concepção é fruto desta luta travada entre profissionais da saúde, movimentos sociais e sociedade civil em defesa do conceito ampliado de saúde, no entanto, a partir de inícios da década de 1990 uma avalanche neoliberal atinge a política brasileira e a passos curtos e graduais, de governo em governo, e assola de vez com a ascensão de Michel Temer ao poder pós *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff no ano de 2016, as políticas públicas passam a serem providas pela iniciativa privada. Assim, o direito de todos e dever do Estado, passa a ser celetista e segregado. De acordo com Lara e Ribeiro (2012, p. 331):

O caráter tardio das transformações designadas ‘neoliberais’ no Brasil, que representam a ofensiva que o capital impôs sobre as políticas de regulação, deu-se na década de 1990. Desregulamentações e retiradas de direitos conquistados historicamente, restrições de políticas sociais que foram almejadas pelos movimentos sociais e parcialmente

conquistados com a Constituição de 1988, como o Sistema Único de saúde (SUS), privatizações do patrimônio público estatal, são em linhas gerais as táticas mais visíveis dessa ofensiva.

A Constituição Federal de 1988, em seu Artigo 200º atribui ao Sistema Único de saúde (SUS) a responsabilidade de executar toda e quaisquer ações que se referem à vigilância sanitária e epidemiológica e, não obstante as que se referem à saúde do/da trabalhador/a, além de desenvolver ações de proteção ao meio ambiente e em especial ao ambiente laboral. A Lei nº 8.080 de 1990 acrescenta ao SUS a assistência terapêutica integral e assistência farmacêutica. A Lei nº 8.142 de 1990 dispõe sobre a participação da comunidade na administração do SUS em todas as esferas. A Portaria MS/GM Nº 3.908 de 1998 estabelece os procedimentos para o SUS orientar e instrumentalizar as ações voltadas à saúde do trabalhador no SUS. A Portaria GM/MS nº 3.120 de 1998 cria a instrução normativa para a vigilância em saúde do trabalhador. Os Centros de Referência em Saúde do Trabalhador/Trabalhadora (CEREST), vêm a ser um importante instrumento de luta em defesa por melhores condições de trabalho e saúde de trabalhadores e trabalhadoras, no entanto, muito ainda tem a se avançar na luta. De acordo com Lourenço (2009, p. 72):

Apesar da discussão acerca dos limites e possíveis melhorias enfrentados pelo CEREST ser assunto do sexto capítulo, por hora, antecipa-se que se por um lado, a implantação desta Política significa condições potenciais para a intervenção, prevenção e promoção da saúde do trabalhador, por outro, como enfatizado pelo Engenheiro do Trabalho, que esta convive com as limitações comuns aos serviços públicos. Ele cita que apesar de haver um norte dado pelo Ministério da Saúde, deve ser considerado o compromisso da equipe técnica e a hierarquia de comando da gestão plasmada na Chefia de Vigilância em Saúde, na qual o Centro de Referência está subordinado, na Secretaria Municipal de Saúde e a administração municipal. Isso implica pensar na correlação de forças local que podem pender para ampliar o poder de atuação do órgão ou para minimizá-lo. Daí a importância dos trabalhadores acompanharem a Política

especialmente, por meio do respectivo Conselho Gestor.

Diante deste contexto, a luta em defesa da saúde do trabalhador é mais uma das batalhas que se apresentam na ordem do dia na luta de classes, o avanço nas políticas que atendam à saúde do/da trabalhador/ra se apresenta como um desafio aos sindicatos: no entanto, o debate exige pulso firme, uma vez que não devemos nos limitar a debates de cunho paliativos, medicamentosos e que fiquem no bojo do sindicalismo tradicional (LARA, 2010, p. 347), é necessário que assumamos que a saúde é a determinante primária do trabalho, e que a mesma tem se assumido como demanda primordial na sociedade civil. Neste sentido, a saúde do trabalhador/a tem de ser analisada a partir (mas não só) deste processo, entre a satisfação e a degradação, entre o processo de trabalho e a segurança no processo de trabalho, entre a utilização da máquina e a subsunção à máquina, porém é digno de nota que entrar no debate da saúde do/a trabalhador/a nos dias atuais é um “terreno” vasto e ainda carente de debates (embora demasiadas tenham sido as produções sobre este debate), de acordo com Lara (2010, p. 332-333):

Falar em saúde do trabalhador na sociedade capitalista é uma tarefa, no mínimo, muito difícil para manter a coerência das análises, pois, no modo de produção capitalista, conforme lembramos na primeira seção deste texto, o instrumento de trabalho utiliza-se do trabalhador e não o trabalhador usufrui do instrumento de trabalho [...].

Assim, ao longo do desenvolvimento da sociedade capitalista, cada vez mais o trabalho vem se apresentando enquanto uma via de mão-dupla, ou seja, cada vez mais o que é a categoria fundante principal do ser social se torna a categoria que colapsa corpo e mente de homens e mulheres que laboram sob condições precárias, exaustivas, degradantes, alienantes/estranhadas, entre outras. Porém o/a trabalhador/trabalhadora se vê obrigado a participar destas formas destrutivas e precárias, uma vez que a única forma de reproduzir sua vida em tempos de tutela do capital é vender sua força de trabalho por um quantum salarial que satisfaça suas necessidades. Nos mais diversos espaços de trabalho, percebemos que o debate e a defesa da saúde do trabalhador e da trabalhadora “padece de todos os castigos impostos à força de trabalho – reduzida não só à condição de mercadoria, mas de principal mercadoria do modo de

produção capitalista” [...] (LARA, 2016, p. 340). Para Lourenço (2016, p. 28):

Assim, antes de mais nada, a saúde do trabalhador só pode ser entendida a partir de um conjunto de medidas que colocam limites à ânsia do capital por mais trabalho e que envolvem a proteção e regulação do trabalho e a proteção social, portanto, somente pode ser garantida por meio da luta de classes, ou seja, apenas a força coletiva dos trabalhadores e trabalhadoras pode propulsionar os movimentos necessários para o reconhecimento dos danos no trabalho, para a luta pela preservação da vida e da saúde e pelas mudanças sociais de cariz emancipatórios.

Por fim, cabe aqui mencionar as análises de Antunes e Praun (2015, p. 411):

Dessa forma, por um lado, os trabalhadores pertencentes ao núcleo que atua com maquinário mais avançado, dotado de maior tecnologia, encontram-se cada vez mais expostos à flexibilização e à intensificação do ritmo de suas atividades, expressas não somente pela cadência imposta pela robotização do processo produtivo, mas, sobretudo, pela instituição de práticas pautadas pela multifuncionalidade, polivalência, times de trabalho interdependentes, além da submissão a uma série de mecanismos de gestão pautados na pressão psicológica voltada para o aumento da produtividade. Por outro, outra parcela da classe trabalhadora, numericamente superior, passa a experimentar, cada vez mais, diferentes modalidades de vínculos e condições de trabalho que se viabilizam a partir de ambientes de trabalho que articulam menor desenvolvimento tecnológico a jornadas mais extensas, maior insegurança e vulnerabilidade.

Essa divisão, muitas vezes perceptível a partir das condições da cadeia produtiva em cada país, é projetada em escala global, desenhando um mapa dos acidentes e doenças oriundas da atividade laborativa, cujo tipo e grau de incidência evidencia,

de uma perspectiva ampla, parte das diferenças entre o centro e a periferia do sistema. Quanto mais frágil a legislação protetora do trabalho e a organização sindical na localidade, maior o grau de precarização das condições de trabalho, independentemente do grau de “modernização” das linhas de produção ou ambientes de trabalho como um todo.

Este contexto de precarização do trabalho, intensificação do processo produtivo, meio ambiente de trabalho insalubre, entre outros tem refletido também no dia a dia de trabalho e na saúde dos/das motoristas (nosso objeto de estudo) e usuários do transporte coletivo em Florianópolis. É necessário que se deixe claro que ambos são vítimas de um sistema de transporte implantado sem planejamentos, consulta à população usuária ou profissionais diretamente envolvidos na operacionalização do sistema de transportes (motoristas e cobreadores/ras). Neste sentido, os fatores adoecedores dos/das motoristas do transporte coletivo e dos/das usuários/as deste sistema coexistem dialeticamente, embora em uns os efeitos citados se façam mais presentes que em outros, uma vez que embora os/as usuários/as estejam sofrendo todas as intempéries que o motorista sofre, este último tem a responsabilidade de cumprir o horário, tem a responsabilidade de carregar vidas dentro dos ônibus, tem a responsabilidade da conservação do veículo sob pena de ter de pagar se os danos causados a este forem de sua culpa. Bem como, se veem obrigados a “aguentar” tais condições, pois é desta atividade laboral que retiram a quantia para satisfação de suas necessidades e de sua família. Entender o processo de adoecimento no/na motorista do transporte coletivo é entender a dinâmica com que seu trabalho é realizado.

3.5 O PERFIL E A SAÚDE DOS/DAS MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO

Tabela 1 - Perfil dos motoristas

Trabalhador ⁹⁸	Idade	Jornada de trabalho	Tempo de trabalho como motorista	Na empresa	Profissão anterior	Motivo que resolveu trabalhar de motorista	Escolaridade
Celso	47 anos	7 horas	23 anos	19 anos	Caixa de supermercado	Amor a profissão	2º grau completo
Pedro	27 anos	6:40 minutos	5 anos	5 anos	Motorista de caminhão	Gosta de dirigir	2º grau completo
Ataíde	34 anos	5:35 minutos	5 anos	7 anos	Cobrador	Tá no sangue o pai foi motorista	Superior cursando
Henrique	44 anos	7:20 minutos	10 anos	10 anos	Vigilante	Era um sonho	1º grau completo
Geovani	34 anos	7:20 minutos	11 anos	13 anos	Cobrador	Salário maior que o anterior	2º grau completo
Cristiano	53 anos	8 horas	11 anos	11 anos	Motorista de transporte de valores	Influência da família	5ª série
Sebastião	34 anos	7:25 minutos	11 anos	16 anos	Cobrador	Melhor salário e por ser uma profissão reconhecida	2º grau completo e cursos técnicos
Michel	43 anos	6:20 minutos	20 anos	20 anos	Cobrador	Para quem não possui um curso superior é a melhor opção	Ensino médio completo

Fonte: Elaborada pelo autor.

Notamos diante dos dados apresentados na tabela 1, um perfil heterogêneo, no qual o trabalhador mais novo possui 27 anos e 5 anos trabalhando de motorista no transporte coletivo e o mais velho possui 53 anos e 11 anos trabalhando como motorista. Em relação à jornada de trabalho, evidencia-se que a menor escala de trabalho possui 5:35 minutos e a mais longa 8 horas de trabalho, ou seja, este último faz 1:50 minutos de horas extras. Em relação à escolha pela profissão destacamos o amor à profissão, vínculo com a família e melhor salário. Em relação ao grau de instrução percebe-se que a maioria possui ao mínimo o segundo grau completo requisito mínimo exigido pelo empregador, os que não possuem estão cursando na empresa em que trabalham, no sistema Educação de Jovens e Adultos (EJA) ofertado pela empresa em parceria com a Secretaria de Educação. Bem como, destacamos dois destes, Ataíde que está cursando curso superior em Teologia e Sebastião que possui dois cursos técnicos. Sebastião faz serviços relacionados a sua formação com

⁹⁸ Todos os nomes são fictícios

o objetivo de aumentar a renda familiar. Em relação à profissão anterior, notamos que quatro destes trabalhavam de cobrador. As empresas possuem o programa cobrador para motorista (COPAM), no qual trabalhadores que tenham a carteira de habilitação categoria D e o Curso Especializado para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros, podem se candidatar ao programa ofertado pelas empresas. No curso, os/as futuros/as motoristas passam por vários testes e cursos de direção defensiva, economia de combustível, entre outros. Bem como, aulas práticas de direção com instrutores de tráfego da empresa.

Diante dos dados apresentados, nota-se também uma tendência mundial no mundo do trabalho hoje, a relação da idade e do grau de instrução, caso estes venham a serem demitidos ou pedir demissão da empresa, “certamente” terão dificuldades de encontrar outra atividade laboral que não seja vinculada à profissão de motorista, uma vez que por já estarem numa idade avançada e grau de instrução médio, o mercado de trabalho estará cada vez “fechado” para eles, lhes “restando” apenas a experiência como motorista profissional.

Durante as entrevistas questionamos se os mesmos realizavam dobras (dupla-pegada), a imensa maioria respondeu que não, no entanto, frisaram que já realizaram muito, e ao serem questionados sobre o motivo de que realizavam duplas-pegadas, a resposta mais apontada foi o de conseguir “um dinheirinho” a mais que não estaria nos planos ou a possibilidade de trocar por uma folguinha. Questionamos também sobre o salário, se o mesmo satisfazia suas necessidades, foi unânime a resposta, o salário é médio e satisfaz apenas necessidades básicas, com destaque para a fala de Sebastião – “Comparando ao mercado de trabalho é um salário razoável, mas poderíamos ganhar bem mais, pela responsabilidade que temos e pelo estresse do trânsito”. A insatisfação com o salário e a não satisfação de suas necessidades é o que talvez leve muito destes profissionais a procurarem trabalho por fora (o famoso bico, como é o caso de Sebastião), ou realizar dobras (hoje proibida pelo sindicato). O salário do motorista do transporte coletivo hoje em Florianópolis é de R\$ 2.300,00 e R\$ 745,00 de vale alimentação. Embora seja uma remuneração razoável em relação a outras atividades laborais, mesmo assim homens e mulheres que laboram neste setor têm apenas suas necessidades básicas saciadas. Uma vez que de acordo com o Departamento Intersindical e Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), que desde o ano de 1994 realiza um estudo comparando o salário mínimo nominal e o salário mínimo real, no mês de janeiro de 2018 o salário mínimo nominal era de

R\$ 954,00, porém para que se tenha suas necessidades básicas saciadas o salário mínimo real deveria ser de R\$ 3.752,65⁹⁹.

Já salientamos que a profissão de motorista envolve uma série de múltiplas determinações e uma delas a qual está exposto, são as relações interpessoais com os demais funcionários, empresa e usuários. Em relação às relações com os demais funcionários e empresa a resposta foi que é boa. No entanto, em relação aos usuários a resposta foi unânime, depende do usuário, muitos ao entrar no ônibus nem bom dia ou boa noite dão ao motorista, bem como constantes são as reclamações dentro dos ônibus em relação a atrasos, ônibus lotados, preço da passagem, entre outros aos motoristas. Estas têm sido uma das principais causas dos sintomas de estresse verificados em conversas informais com estes profissionais. Tudo (no sentido estrito do termo) em relação ao sistema de transporte de passageiros se torna culpa do/da motorista, como salienta Cristiano. É corriqueiro que os usuários cobrem do/da profissional uma autoridade que eles não possuem, como: parar fora do ponto, ultrapassar a velocidade permitida pela empresa, não pegar mais passageiros porque o ônibus está lotado. São alguns dos exemplos mais decorrentes. Este/esta profissional se torna o “bode expiatório”¹⁰⁰ da empresa prestadora do serviço.

Destacamos aqui a fala de Sebastião: “Com os usuários faço minha parte, sou educado com quem é comigo, muitas coisas entram por um ouvido e saem pelo outro, por que se der ouvido a todas reclamações, você acaba discutindo com o usuário”. Dejours (2015, p. 66-67), salienta que:

O sofrimento começa quando a relação homem - organização do trabalho está bloqueada; quando o trabalhador usou o máximo de suas faculdades intelectuais, psicoafetivas, de aprendizagem e adaptação. Quando um trabalhador usou de tudo de que dispunha de saber e de poder na organização do trabalho e quando ele não pode mais mudar de

⁹⁹ Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>>. Acesso em 02 fev. 2018.

¹⁰⁰ Em muitas situações, sabemos que uma pessoa inocente pode acabar sendo acusada e punida por algo que não fez ou não teve responsabilidade direta. Antes que sua inocência seja provada, as pessoas o repudiam, zombam e insultam sem, nem mesmo, saberem das verdades por detrás dos fatos. Em geral, os desavisados acabam sendo utilizados como “bode expiatório”. A expressão, muitas vezes utilizada, nem sempre merece uma reflexão do sentido original que explica sua recorrente aplicação. Disponível em: <<http://brasilescola.uol.com.br/curiosidade/sbode-expiatorio.htm>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

arefa: isto é, quando foram esgotados os meios de defesa contra a exigência física. [...]. A certeza de que o nível atingido de insatisfação não pode mais diminuir marca o começo do sofrimento.

Os/as usuários/as também foram por nós entrevistados, com o objetivo de dar uma qualidade maior à pesquisa, no que se refere à relação profissional/usuários/as. Foram cinco os usuários/as entrevistados/as. Questionamos num primeiro momento quantos dias por semana utilizavam o transporte coletivo e o motivo, os mesmos utilizavam ao menos cinco dias por semana, com o objetivo de se deslocar de casa para o trabalho e para casa. Ao serem questionados sobre a satisfação em relação a estrutura do transporte coletivo de Florianópolis a resposta variou de regular para horrível, com destaque para a resposta da usuária 1, que com ares de indignação responde “é horrível isso, olha só! Ônibus lotado, falta de horários”, neste dia, o ônibus em que estávamos havia ao menos umas cem pessoas. No que se refere à satisfação do serviço prestado pelos profissionais a resposta em sua maioria foi boa, destacamos a fala do usuário 4 “Os profissionais prestam um ótimo serviço de acordo com o que lhes são proporcionados”, o usuário 3, salienta que, o atendimento poderia melhorar, eles deveriam ajudar mais os usuários, como parar fora do ponto e atribuiu a nota sete ao serviço.

Em seguida questionamos se ao entrar no ônibus ele/ela percebia sinais de cansaço no/na profissional, e se trabalharia como motorista do transporte coletivo e como avaliava a profissão. As respostas foram variadas, destacamos a fala de dois/duas usuários/as, o/a usuário 4 que nos responde assim “Sim. A todo o momento é visível que os profissionais estão desgastados mental e fisicamente”. E destaca que não trabalharia como motorista por ser uma profissão muito desgastante embora seja “reconhecida” (as aspas foi uma expressão do próprio usuário). E o usuário 3 que assim nos responde “aparentemente não percebo sinais de cansaço, trabalha sentado”. No entanto, o mesmo nos responde que não trabalharia como motorista por ser uma profissão que pega muito trânsito e exposta ao estresse diário.

Diante das análises das entrevistas, nos parece que existe uma consciência de classe, no que se refere às condições de trabalho e a saúde destes/destas profissionais e reconhecimento da profissão e de sua importância. Com destaque, para o usuário 3 que em suas respostas possui uma contradição, no outro é tranquilo trabalhar sentado, nele é desgastante e estressante pegar congestionamento todos os dias, por isso

não trabalharia como motorista. Se formos ver as respostas dos/das profissionais em sua relação com os/as usuários/as, no qual houve uma unanimidade, depende do/da usuário/as. Talvez estes/estas cinco que entrevistamos aleatoriamente façam parte dos que se relacionam bem com os/as motoristas. É necessário que se deixe claro que ambos (usuários e motoristas) são vítimas de um transporte implantado sem planejamento, e ambos estão expostos às contraditoriedades que dali emergem, inclusive os danos à saúde.

Voltando às entrevistas com os/as profissionais, questionamos se trabalhar como motorista hoje é um prazer, sofrimento ou sobrevivência? Cinco dos entrevistados responderam que eram um prazer e três responderam sobrevivência, cabe aqui trazermos o destaque realizado por Sebastião:

Muitos não nos reconhecem, somos muitos criticados, principalmente em campanha salarial, acham que ganhamos bem, não sabem quanto nós sofremos com o trânsito, calor, cobrança pela parte da empresa, enfim. Mas eu sinto prazer em dirigir, às vezes eu olho pelo espelho e vejo a quantidade de pessoas que transporto, e vejo quanto é grande a minha responsabilidade e sempre agradeço a DEUS por me proteger sempre.

E Michel que realiza a seguinte análise, “é um prazer pelo fato de eu gostar de dirigir, um sofrimento pelo nosso trânsito e falta de reconhecimento da sociedade e sobrevivência por ser um emprego que supre apenas minhas necessidades básicas”. Diante destes destaques, salientamos junto a nossos entrevistados que a profissão de motorista hoje é mais fonte de sobrevivência do que prazer. No entanto, tem de suportar as mais distintas adversidades ao longo de sua jornada de trabalho pois, não veem outra forma de garantir seu sustento e de sua família que não o de vender sua força de trabalho, mesmo que tal, lhe cause danos a sua saúde. Neste sentido, muitos destes trabalhadores e trabalhadoras adotam “estratégias defensivas” próprias para aguentar a pressão de seu dia a dia de trabalho. O ficar quieto frente a uma reclamação, o deixar entrar por um ouvido e sair pelo outro, e talvez até a fuga ao divino, como expresso na fala de Sebastião sejam umas dentre outras estratégias utilizadas por estes/estas profissionais. A relação entre prazer, sofrimento e sobrevivência no trabalho foi foco de estudos de Dejours (2007, 2015), “necessárias à proteção da saúde mental contra os efeitos deletérios do

sofrimento, as estratégias defensivas podem também funcionar como uma armadilha que insensibiliza contra aquilo que faz sofrer” (DEJOURS, 2007, p. 36). Neste sentido, as mais variadas formas de adaptação a organização, condições de trabalho vem sendo utilizadas enquanto formas de ocultar o sofrimento, bem como ocultar até mesmo à degradação de sua saúde, uma vez que o estar doente é sinônimo de vergonha, de preguiça, de desemprego, etc., nas palavras de Dejours (2007, p. 28):

Enfim, por trás das vitrinas, há o sofrimento dos que temem não satisfazer, não estar à altura das imposições da organização do trabalho: imposições de horário, de ritmo, de formação, de informação, de aprendizagem, de nível de instrução e diploma, de experiência, de rapidez de aquisição de conhecimentos teóricos e práticos (Dessors & Torrente, 1996) e de adaptação à “cultura” ou a ideologia da empresa, às exigências do mercado, às relações com os clientes, os particulares ou o público, etc.

No entanto, ressaltamos que ao adotar “formas adaptativas” a organização do trabalho com o intuito de mascarar a pressão e o sofrimento por ela gestado, não é senão uma expressão da alienação/estranhamento do trabalhador frente ao processo de trabalho e a si mesmo. De acordo com Lara (2017, p. 144-145):

Resumidamente: o estranhamento da humanidade significa perda de controle, as relações externas aos indivíduos o confrontam como poder hostil e potencialmente negativos. No desenvolvimento da análise sobre *o estranhamento de si e da coisa*, ou seja, da relação estranhada que o trabalhador estabelece pelo próprio trabalho, com o seu resultado e, por conseguinte, com a natureza e o gênero humano, notamos como Marx encontra a chave analítica para a *crítica da economia política*, principalmente a relação entre trabalho alienado/estranhado e propriedade privada dos meios de produção, pois essa última é decorrência do trabalho alienado/objetivado que se torna estranhado. [...]. Disso resultam em consequências sociais e históricas que atingem homens e mulheres nos mais diversos âmbitos da vida social. Os

estranhamentos expressam-se no plano socioeconômico, como também no plano ideológico, político, religioso e cultural; em síntese, no conjunto da *reprodução social*.

A satisfação em relação ao posto de trabalho (assento, câmbio de marchas, pedais, barulho do motor), também foi por nós questionado. A resposta foi unânime, depende do carro e ao serem questionados sobre o que poderia melhorar, as respostas foram as seguintes: o ajuste do banco poderia ser melhor, muitas vezes eles não funcionam fazendo com que fiquemos com a postura forçada ao longo da jornada de trabalho, o volante que trepida muito, e destacamos aqui a resposta de Michel, “Depende do modelo do veículo. Alguns têm o banco mais afastado, outros o volante muito baixo, pouca ventilação, etc”.

Em seguida questionamos em relação à satisfação enquanto às condições de trabalho (trânsito, ruído, vibração, temperatura, etc.), todos responderam, que o que mais atrapalha seu dia a dia de trabalho, é o trânsito caótico de Florianópolis, e em seguida as reclamações giraram em torno do excesso de ruído e calor, destacamos aqui a resposta de Michel, “ Sim, todos atrapalham. Principalmente o trânsito caótico de Florianópolis. Calor e ruídos também sempre foram presentes e dificultam nosso trabalho. Porém, temos que nos adaptar”. E para a resposta de Sebastião:

Trânsito hoje de Floripa está muito complicado, principalmente no verão, alguns ônibus ainda são bem barulhentos, e como os ônibus convencionais não têm ar condicionado, no verão é muito ruim de trabalhar, o cansaço junto com o calor e com o trânsito, nos deixa muito mais estressados.

Diante de tais condições de trabalho e durante determinado período de exposição é possível que se desenvolva nestes profissionais doenças relacionadas ou não ao trabalho: das relacionadas ao trabalho, destaca-se: LER (Lesão por esforços repetitivos)/DORT (Distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho) entre as mais de 30 doenças destaca-se as tendinites e tenossovites e que são causadas pelos movimentos repetitivos, problemas com a coluna, que são causados pela má postura ou postura forçada, dores nos joelhos e ombros, problemas na audição temporário ou definitivo causados pela exposição a ruídos, doenças psicossociais (episódios depressivos ou de outra ordem emocional, fadiga, distúrbios no sono, etc.), causados pela pressão constante, assédio

moral, relação conflituosa, etc., bem como doenças que não estão diretamente relacionadas ao trabalho, como: doenças gastrointestinais, cardiovasculares, dores na bexiga, entre outras¹⁰¹. A doença relacionada ao trabalho se caracteriza pela exposição do trabalhador a um agente intrínseco a seu ambiente de trabalho¹⁰². Entre as não relacionadas diretamente ao trabalho, estão aquelas que se desenvolvem ou não nos trabalhadores, como as doenças hereditárias, degenerativas, que não produzem incapacidade para o labor, mas que a exposição a determinadas condições de trabalho pode vir a agravar o quadro da doença. No que se refere ao diagnóstico das doenças relacionadas ao trabalho, Brasil (2001, p. 53), explicita que:

O diagnóstico de uma doença relacionada ao trabalho, uma vez estabelecido pelo médico que atende o trabalhador, tem implicações médico-legais e previdenciárias que necessitam ser conhecidas e cumpridas pelos profissionais. Independentemente do local do atendimento onde é realizado o diagnóstico (rede pública de serviços do SUS, hospitais universitários ou filantrópicos, serviços médicos vinculados a planos ou seguros-saúde, serviços de medicina do trabalho inseridos nos SESMT das empresas ou no próprio consultório particular), o médico deverá caracterizar a relação do trabalhador com a Previdência Social, para fazer os encaminhamentos adequados.

Ao questionarmos se possuíam algum problema de saúde, nenhum de nossos entrevistados se referiu a LER/DORT, no entanto, ao serem questionados se sentiam algum tipo de dor ao longo da jornada de trabalho, alguns nos responderam que sentiam dores nas articulações superiores. Ressaltamos dois pontos que merecem atenção: o primeiro se refere que a mesma não se mostra presente de imediato e segundo

¹⁰¹ Destacamos aqui algumas das doenças a quais estão expostos os/as motoristas do transporte coletivo. A lista completa encontra-se disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/1999/prt1339_18_11_1999.html>. Acesso em: 03 jan. 2018

¹⁰² Não entraremos no debate da “diferença existente” entre doenças do trabalho e doença ocupacional, trataremos as mesmas como doenças relacionadas ao trabalho, uma vez que as mesmas se desenvolvem devido a exposição a determinadas condições de trabalho.

entrevistamos dez profissionais num universo de 700, sendo assim, “certamente” um ou mais profissionais possa estar desenvolvendo a doença. Ainda de acordo com Brasil (2001, p. 425):

As transformações em curso no mundo do trabalho, decorrentes da introdução de novos modelos organizacionais e de gestão, têm repercussões ainda pouco conhecidas sobre a saúde dos trabalhadores, dentre as quais se destacam LER/DORT. Esse grupo de transtornos apresenta como características comuns aparecimento e evolução de caráter insidioso, origem multifatorial complexa, na qual se entrelaçam inúmeros fatores causais, entre eles exigências mecânicas repetidas por períodos de tempo prolongados, utilização de ferramentas vibratórias, posições forçadas, fatores da organização do trabalho, como, por exemplo, exigências de produtividade, competitividade, programas de incentivo à produção e de qualidade. Essas utilizam estratégias de intensificação do trabalho e de controle excessivo dos trabalhadores, sem levar em conta as características individuais do trabalhador, os traços de personalidade e sua história de vida. [...]. A norma técnica do INSS sobre DORT (Ordem de Serviço/INSS n.º 606/1998) conceitua as lesões por esforços repetitivos como uma síndrome clínica caracterizada por dor crônica, acompanhada ou não de alterações objetivas, que se manifesta principalmente no pescoço, cintura escapular e/ou membros superiores em decorrência do trabalho, podendo afetar tendões, músculos e nervos periféricos. O diagnóstico anatômico preciso desses eventos é difícil, particularmente em casos subagudos e crônicos, e o nexa com o trabalho tem sido objeto de questionamento, apesar das evidências epidemiológicas e ergonômicas.

Os sintomas e sinais das LER/DORT se expressam de acordo com Brasil (2001, p. 427) em dores espontâneas nos membros superiores ou tendões, dificuldade e/ou lentidão para movimentação dos membros superiores, formigamento, fraqueza nos membros, etc., bem como a dor não pode ser analisada apenas sob o enfoque fisiológico, ela envolve uma série de fatores que passa pelo sistema sensorial, sistema nervoso e

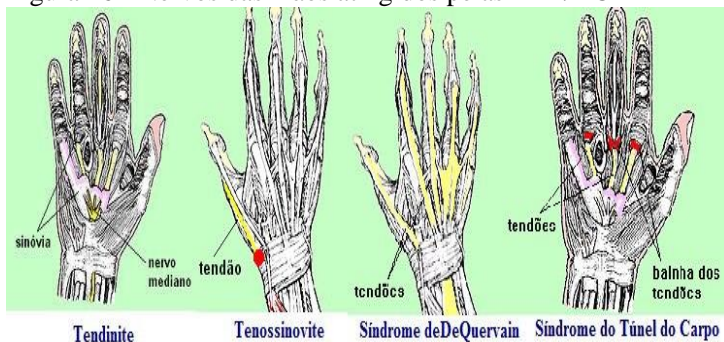
podendo até se manifestar no psíquico. Assim “a ausência de danos ou de lesões não justifica a aceitação de que a dor seja menos real ou menos severa” (BRASIL, 2001, p. 427). Azze e Mattar Jr. (1995, p. 59), salientam que:

O membro superior tem suportado o trabalho da humanidade em sua criatividade. A mão desempenha funções primordiais para este trabalho: a sensibilidade e o movimento. As capacidades sensoriais da mão podem ser comparadas à visão segundo Moberg. O movimento digital de preensão e liberação segue o padrão de movimento espiral que, segundo Littler, segue padrões encontrados com frequência na natureza. Cada função é complementar da outra. Sem a sensibilidade e a mobilidade a mão será incapaz de desempenhar as funções e de transmitir emoções. Armadas com estes dois presentes da natureza, mobilidade e sensibilidade, a mão explora e palpa o meio ambiente.

Desempenhando essa atividade de explorar o meio a mão e o membro superior como um todo tornam-se estruturas vulneráveis a lesões. A avaliação do membro superior visa reconhecer quais as estruturas estão lesadas e formular um plano para reestruturar sua função.

Ou seja, por ser um processo de trabalho em que o/a profissional, coloque em movimento, todas as articulações de seu corpo e principalmente as mãos, seja na troca de marchas, seja na cobrança da passagem (caso do motorista executivo), seja no acionamento das portas ou da chave de setas e por ser um movimento deveras repetitivo, ressaltamos que o/a profissional não está isento de adquirir este mal que atinge homens e mulheres na atualidade. Na foto abaixo, estão expostos alguns dos tipos de LER/DORT e a região que atingem.

Figura 16 - Nervos das mãos atingidos pelas LER/DORT



Fonte: <<http://anjosdasvidas.blogspot.com.br/2012/10/ler-e-dort.html>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

O tratamento da LER/DORT envolve um processo complexo e demorado, se for identificado no início, a principal medida é afastar o/a trabalhador/ra da exposição aos agentes causadores da doença, e num segundo momento é indicado a fisioterapia, uso de remédios, imobilização com tala do local atingindo, entre outros e em últimos casos quando não se suporta mais as dores é realizada a cirurgia para a retirada dos tendões afetados, porém nos indagamos junto a Almeida (1995, p. 28): “[...], a que ponto chegam as pessoas? A que ponto chega o desespero e a angústia do ser humano, que acaba por submeter-se a uma cirurgia para livrar-se de um incômodo causado pela organização a qual pertence [...]”. Uma pergunta complexa e que merece um estudo detalhado, atencioso que envolve não apenas a corporeidade física do/da trabalhador/ra, mas também os aspectos psicológicos e que, no entanto, não temos condições de responder no momento.

Dores nas costas e nos joelhos, também foram referenciadas em três casos. E dores de cabeça em um caso. Destacamos aqui a fala de Sebastião “Dor no joelho, pois recentemente fiz cirurgia, dores no ombro, pois já fui afastado do serviço com burcrite, e as vezes desconforto nas costas, devido a ficar muito tempo sentado”. E Michel “Dor nas costas, nas pernas e dores de cabeça”. Sebastião nos conta que já foi afastado dos serviços devido a Burcrite que adquiriu devido a exposição ao movimento repetitivo dos ombros, de acordo com Brasil (2001, p. 465), a Burcrite de ombro (M75.5), se caracteriza enquanto:

Processo inflamatório que ocorre devido à compressão da bursa e que, geralmente, também

comprime o tendão do supra-espinhoso. O quadro clínico é semelhante ao da tendinite do supra-espinhoso, com dor intermitente. Pode representar agravamento do quadro descrito. Ao atingir estruturas ósseas, pode originar quadro de capsulite adesiva.

Figura 17 - Região afetada pela bursite



Fonte: <<http://fisioterapia.com/bursite-no-ombro-causas-sintomas-e-tratamento/>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

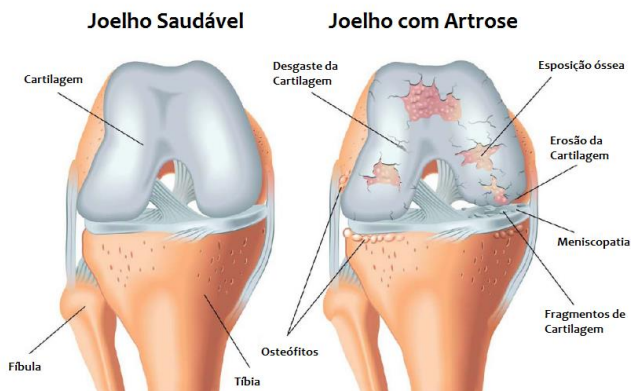
O tratamento das lesões nos ombros são: o afastamento imediato do trabalho, fisioterapia, fortalecimento de rotadores internos e externos, uso de medicamentos e caso o tendão tenha se rompido a cirurgia é a forma mais adequada de tratamento (BRASIL, 2001, p. 466). A prevenção está relacionada ao monitoramento constante das condições e do meio ambiente de trabalho, bem como de como as tarefas estão sendo realizadas, entre outros.

Sebastião nos conta também que recentemente fez uma cirurgia nos joelhos e embora o mesmo tenha ressaltado que não esteja relacionada ao trabalho, ressaltamos que sua exposição ao movimento dos membros inferiores ao debrear o carro para troca de marchas, frenagem ou aceleração podem estar relacionados a suas dores e ou vir a agravar sua condição física.

As artroses incluem osteoartrites e osteoartroses. A osteoartrite ou artropatia degenerativa caracteriza-

se por alterações bioquímicas e anatómicas progressivas nas articulações, com comprometimento de sua estrutura e função. As articulações mais comumente afetadas são as interfalângicas distais e proximais das mãos e as que suportam peso (como as do quadril e joelhos) e as da coluna cervical e lombar. Por definição, a artrose degenerativa ou simplesmente osteoartroses ocorre nas articulações sinoviais. A doença é mais comum em pessoas de idade avançada, mas pode aparecer em qualquer idade como sequela de traumatismos articulares ou malformações congênitas (BRASIL, 2001, p. 446).

Figura 18 - Joelho saudável e de um acometido pela artrose



Fonte: <<https://www.fotosantesedepois.com/artrose-no-joelho/>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

Lombalgias, dorsalgias, cervicalgia estão relacionadas ao mesmo diagnóstico, embora atinjam diferentes localidades do corpo humano. As posturas forçadas e/ou errôneas. E caracterizam-se pela presença de dores espontâneas ou palpitações na região espinhal, dorsal e cervical

O diagnóstico é feito pela história clínica e exame físico, com ênfase na pele, na região das costas, cavidade oral, região perianal e genital, lesões de intertrigo, pesquisa de adenopatias no pescoço, ausculta pulmonar, palpação abdominal para pesquisa de massas tumorais e hepatomegalia. Os exames laboratoriais incluem o quadro

hematológico completo, transaminases hepáticas, fosfatase alcalina e biópsia da lesão (BRASIL, 2001, p. 118).

A prevenção das lombalgias, dorsalgias, cervicalgia está relacionada à vigilância das condições e meio ambiente de trabalho (análise ergonômica do trabalho), pausas entre as viagens, bem como manutenção diária e/ou melhora da poltrona do motorista, de modo que as posturas forçadas e/ou errôneas, a exposição às vibrações, não sejam mais o cotidiano de trabalho destes/destas profissionais. Há de se reconhecer que as poltronas melhoraram com o passar dos anos, no entanto, a exposição por um longo período a poltronas desconfortáveis e/ou sem manutenção, não exclui o/a profissional do aparecimento da doença. De acordo com Maciel (1995, p. 163):

A ergonomia pode ser definida como o estudo de aspectos do trabalho e sua relação com o conforto e bem-estar do trabalhador. Tradicionalmente ela se ocupa daqueles fatores do trabalho relacionado às posturas, movimentos e ritmo determinado pela atividade e do conteúdo dessa atividade, nos seus espaços físicos e mentais. [...].

O objetivo principal de toda intervenção ergonômica é a proposição de melhorias nas condições de trabalho visando o conforto e bem-estar do operador, a partir da análise da atividade. As soluções ergonômicas ou melhorias ergonômicas podem se referir a vários aspectos de trabalho: as características do posto, tais como as cadeiras, mesas, bancadas; o planejamento e localização de dispositivos e materiais de trabalho; a quantidade, qualidade da iluminação; indicações sobre melhorias nas condições de ruído e seu controle; indicações sobre melhorias na organização da atividade, incluindo o planejamento de novos dispositivos de trabalho ou modificações nos existentes e alterações no ritmo sequenciamento das várias tarefas desempenhadas pelo operador.

Figura 19 - exposição a posturas forçadas e o agravamento das dores nas costas, dorsais e cervicais



Fonte: <<http://www.corporex.com.br/noticias/osteopatia-81.aspx>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

A insatisfação, no que se refere ao trânsito de Florianópolis esteve presente em todas as falas de nossos entrevistados. De acordo com eles, as condições de trabalho já descritas acima aliada ao calor no verão, a reclamação dos passageiros e os constantes congestionamentos tem desenvolvido nestes profissionais sintomas de estresse, distúrbios mentais, problemas no sono, cansaço constante, entre outros. As análises enquanto ao estresse são várias, bem como suas formas de percepção. De acordo com Sardá Júnior (2004, p. 13), podemos definir o estresse enquanto uma resposta de nosso organismo diante de tal situação interpretada como ameaçadora, e continua o autor:

O estresse não é apenas uma mera reação, mas sim um processo, pois trata-se de uma cadeia de reações cuja função é adaptar o organismo a uma condição ambiental que, de algum modo, exija uma tomada de decisão rápida, geralmente ligada a sobrevivência. [...].

No entanto, ao mesmo tempo em que essa reação adaptativa é de extrema importância para a manutenção da vida, ela pode ser também extremamente nociva a sua continuidade. As condições fisiológicas requisitadas para organizar a resposta de ‘luta ou fuga’ têm por objetivo manter o organismo em alerta e pronto para uma ação rápida e vigorosa diante de um evento percebido

como estressor (SARDA JÚNIOR, 2004, p. 13-14).

Neste sentido, cabe aqui os questionamentos de França e Rodrigues (1996, p. 19), “Será isto verdade? Seria o stress **sempre** algo tão negativo? Seria o stress exclusivo de nossa época? Estaríamos condenados a viver irremediavelmente pior em decorrência do stress? ”. Diante deste contexto, concordamos com as análises existentes, que advogam que existem aspectos positivos e negativos para o estresse. Em uma situação de assalto (foi constante no transporte coletivo nos anos 2014, 2015 e 2016) e/ou os episódios durante os mesmos anos em que paravam os coletivos, mandavam todos e todas que estavam dentro sair e ateavam fogo nos ônibus, incendiando o coletivo por completo, o fato de se posicionar parado e sem reações é uma resposta ao estresse, e caso não tenha ocorrido nenhum sinistro com os profissionais ou passageiros a resposta aquele estresse vivenciado pode ser interpretado como positiva. No entanto, como nos afirma Serra (2007, p. 14-15), as induções ao estresse podem ser de natureza, física, social ou psicológica, estamos aqui falando dos problemas familiares, discriminação social, pagamento de dívidas, desemprego, entre outros, ou seja, são determinantes de agentes externos e internos a corporeidade humana. Sendo assim, as condições de trabalho destacadas por nossos entrevistados, se apresentam enquanto fontes que levam ao estresse constante, de acordo com Serra (2007, p. 523):

[...] o trabalho pode revestir-se igualmente de aspectos negativos. Algumas vezes porque a pessoa não gosta do que faz ou não é capaz de acompanhar as novas tecnologias. Outras vezes porque se sente ameaçada pela precariedade do emprego que arranhou. Noutras ocasiões porque tem colegas, superiores hierárquicos ou subordinados que são uma fonte constante de atrito. Noutros casos porque tem de trabalhar em excesso, pela necessidade que sente de ganhar dinheiro ou pelas características do emprego que desempenha. [...].

O stress no trabalho tem repercussões muito importantes. É considerado uma das causas que mais frequentemente determina mau humor ao indivíduo o que, por sua vez, pode ter implicações negativas no ambiente familiar e sobre terceiras pessoas que nada têm a ver com o meio

profissional. Pode trazer um prejuízo tanto para a saúde física com psíquica do trabalhador.

Diante deste contexto, podemos “definir” que a atividade de dirigir no mínimo seis horas por dia, sob condições precárias, insalubres e estressoras se apresenta enquanto fonte de desgaste físico e mental. Em relação ao desgaste mental evidenciamos, a fadiga, os distúrbios no sono e os episódios depressivos. De acordo com Brasil (2001, p. 184), a fadiga (cansaço) se manifesta enquanto um transtorno cognitivo leve e que pode evoluir para fadiga patológica ou crônica,

As queixas de fadiga são extremamente frequentes entre trabalhadores ocupados. Os fatores de risco de natureza ocupacional que parecem contribuir para o surgimento de um quadro de fadiga patológica são: ritmos de trabalho acelerados, sem pausas ou com pausas sem as devidas condições para repousar e relaxar; jornadas de trabalho prolongadas (excesso de horas extras, tempo de transporte de casa para o trabalho e do trabalho para casa muito longo, dupla jornada de trabalho para complementar a renda familiar) e jornada de trabalho em turnos alternados. A fadiga patológica parece ser decorrente da interação de diversos desses fatores entre si, ao longo de meses ou anos.

Em relação aos episódios depressivos temos que:

Os episódios depressivos caracterizam-se por humor triste, perda do interesse e prazer nas atividades cotidianas, sendo comum uma sensação de fadiga aumentada. O paciente pode se queixar de dificuldade de concentração, pode apresentar baixa autoestima e autoconfiança, desesperança, idéias de culpa e inutilidade; visões desoladas e pessimistas do futuro, idéias ou atos suicidas. O sono encontra-se frequentemente perturbado, geralmente por insônia terminal. O paciente se queixa de diminuição do apetite, geralmente com perda de peso sensível. Sintomas de ansiedade são muito frequentes. A angústia tende a ser tipicamente mais intensa pela manhã. As alterações da psicomotricidade podem variar da lentificação à agitação. Pode haver lentificação do pensamento.

Os episódios depressivos devem ser classificados nas modalidades: leve, moderada, grave sem sintomas psicóticos, grave com sintomas psicóticos (BRASIL, 2001, p. 178).

Todos estes foram relacionados como presentes no dia a dia de nossos entrevistados. Os distúrbios no sono, também foram referendados e se relacionam enquanto a dificuldade de dormir durante a noite, sono insatisfatório, medo de ultrapassar o horário de acordar, entre outros. Este quadro adoeceador, insalubre, danoso, degradante, pode vir a favorecer o desenvolvimento de Síndrome de *Burnout* (esgotamento mental e profissional) nestes/nestas profissionais. A Síndrome de *Burnout*, palavra de origem inglesa, associa-se à expressão “queimado até o final” e para o português foi traduzida por “estar acabado”. No Brasil está classificada como Síndrome do esgotamento profissional (Z73-0), a expressão “estar acabado” pode dar um sentido pejorativo ao termo, neste sentido estudiosos da saúde mental do/da trabalhador/ra utilizam a expressão “síndrome do esgotamento profissional” (SELIGMANN-SILVA, 2013, p. 228), e sendo assim, ainda não possui um conceito definido, de acordo com Ferrari (2017), podemos categorizá-la como:

A Síndrome de *Burnout*, como é chamada, compreende uma condição de estresse ligado ao trabalho, cuja definição ainda não é um conceito fechado. Alguns autores afirmam que a denominação deve levar em conta a questão da exaustão emocional, outros autores afirmam que essa síndrome é uma resposta inadequada do sujeito diante de uma situação de estresse crônico. Entre as principais características da exaustão característica da síndrome de *Burnout*, está a falta de energia, a sensação de sobrecarga emocional constante e de esgotamento físico e mental.

Por fim, destacamos que muitos profissionais se sentem “acuados” em se manifestar doentes. Doença como já destacamos, por ser atribuída como sentimento de vergonha, preguiça e desemprego, e por assim se sentirem pressionados, os/as profissionais laboram até os últimos limites de suas forças físicas e mentais até o ponto de não aguentarem mais e são obrigados a buscarem auxílio. Muitas vezes, a busca pelo auxílio se mostrou tarde demais e as consequências são deletérias e por vezes irreparáveis. A exploração do medo (DEJOURS, 2015), também vem a

se manifestar enquanto um “recurso” utilizado pelos empregadores para que os/as trabalhadores/as mascarem os sintomas ou as doenças. E se manifestam na ameaça do desemprego, ameaça ao corte de benefícios, perda da escala de trabalho entre outros. De acordo com Dejours (2015, p. 146):

O medo é utilizado pela direção como uma verdadeira alavanca para fazer trabalhar. Lembrando sem parar as diversas modalidades dos riscos, mais do que o perigo do momento, a direção mantém voluntariamente os trabalhadores em estado de alerta permanente. Efetivamente, o medo serve à produtividade, pois com esse tipo de atmosfera de trabalho, os operários estão especialmente sensíveis e atentos a qualquer anomalia, a qualquer incidente no desenvolvimento do processo de produção.

Dando prosseguimento a suas análises, o autor destaca que:

[...], somente o sofrimento físico pode ser reconhecido pela organização do trabalho, enquanto o sofrimento mental e, em particular, a ansiedade, não têm direito de existir no local de trabalho. Assim, se recusar a retornar o trabalho, por ansiedade, equivaleria à demissão, automaticamente, sem indenização nem pensão. Somente uma doença mental caracterizada permitiria a aquisição de um *status* de invalidez. Ora, o medo, longe de ser inadequado, não pode absolutamente ser considerado uma doença mental. A única saída é, então, uma ‘medicalização’ do medo. [...].

A invalidez e as pensões, tanto mais: modestas quanto mais jovem for o acidentado, são concebidas apenas devido ao *status* reconhecido da doença mental. É essa a lógica da organização do trabalho, que só permite que o sofrimento mental deixe sua máscara no final de sua evolução: a doença mental caracterizada (DEJOURS, 2015, p. 162-163).

Este é o contexto atual ao qual estão expostos homens e mulheres que laboram ao volante: a exploração do medo, a insegurança no trabalho,

o reconhecer como doença apenas os danos a sua corporeidade física, mercantilização e medicalização da doença, entre outros, que como bem destaca Laurell (1982), o processo saúde-doença deve ser analisado enquanto um processo social e não apenas biológico. Para a autora, “... o estudo do processo saúde-doença como processo social não se refere apenas a uma exploração de seu caráter, [...], mas coloca de imediato, o problema de sua articulação com outros processos sociais [...]”. (LAURELL, 1982, p. 03).

3.5.1 A história de Henrique e Celso

Henrique, 44 anos, trabalha sete horas e vinte por dia no período vespertino. Grau de instrução: primeiro grau completo. Ocupação anterior, vigilante. Sempre teve o sonho de trabalhar como motorista do transporte coletivo. Tirou sua carteira de habilitação categoria D, realizou o curso de transporte de passageiros e entregou sua ficha em uma empresa de transporte coletivo de Florianópolis. Ao ser chamado para realizar o teste teórico e prático foi selecionado para trabalhar como motorista, e lá se vão dez anos de boleia, dirigindo ônibus e conduzindo vidas nas costas, por entre as vias da capital. Henrique nos informa que possui uma relação tranquila com os passageiros e passageiras que transporta ao longo de sua jornada de trabalho, possui boas relações com os demais trabalhadoras e trabalhadores, bem como com a empresa. Reconhece a importância do sindicato na luta pelos interesses da categoria e sempre que possível participa das assembleias. Sua maior reclamação, assim como os demais, o trânsito. “Não existe mobilidade urbana em Florianópolis, muitos carros para poucas vias, não existe faixa exclusiva para ônibus”, assim define ele ao ser questionado a realizar alguma consideração breve sobre seu dia-a-dia de trabalho. E ao ser questionado como se sente ao chegar em sua residência nos responde, “cansado, porém com o sentimento de dever cumprido. Pois não havia ocorrido nenhum sinistro durante a jornada”. O sonho, o prazer de dirigir hoje é uma forma de sobrevivência nos diz ele, pois sua idade e escolaridade não “permitem” que consiga outra profissão.

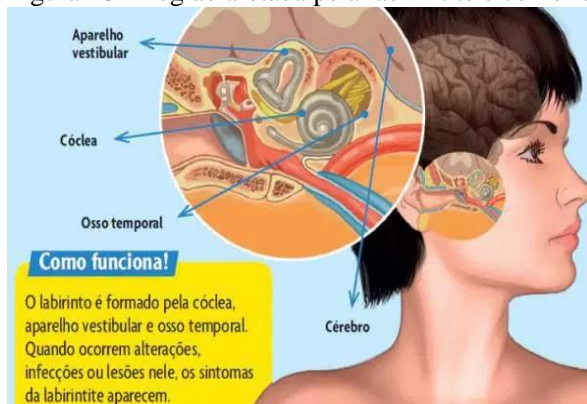
Henrique que há dez anos atrás, o máximo que havia sentido eram sintomas de dores de cabeça, cansaço depois de um dia de trabalho. Foi diagnosticado recentemente com labirintite, diabetes, colesterol e duas hérnias de disco. “Labirintite é uma disfunção vestibular secundária a fatores irritantes, tóxicos, endócrinos, exócrinos, metabólicos, infecciosos e traumáticos” (BRASIL, 2001, p. 260), e podem ou não estar relacionados ao meio ambiente de trabalho. Em geral ela se manifesta após os 40, 50 anos de idade, níveis altos de colesterol, triglicérides entre

outros. Possui como sintomas: vertigem, zumbidos nos ouvidos, tonturas, dores de cabeça, desequilíbrio, ansiedade. O tratamento requer: uso de diversos tipos de medicamentos, entre eles vasodilatadores que facilitem a circulação sanguínea, labirinto-supressores que suprimem a tontura, medicamentos que impeçam o mal-estar, náuseas, vômitos, etc. bem como imediata mudança no estilo de vida: evitar fumar, ingerir bebidas alcoólicas, controlar o colesterol e glicemia, dieta saudável, ingerir bastante líquido, não deixar muito intervalo entre as refeições, entre outros. É de extrema importância que não se dirija durante uma crise de labirintite¹⁰³. Pois bem, notamos que, algumas das formas de prevenção que estão diretamente relacionadas ao dia-a-dia de trabalho. Vejamos.

Em relação a dietas, ingestão de líquidos e não deixar muito tempo entre uma refeição e outra, se torna quase que “impossível” neste setor de trabalho, uma vez que ao indagarmos Henrique (não só ele, todos os entrevistados nos responderam da mesma forma), sobre como regulava sua alimentação e idas ao banheiro, o mesmo nos responde “Quando dá. Não me alimento na hora certa e nem é balanceada. Como o que dar na hora, um salgado frito ou assado, um pão com manteiga e queijo e uma coca cola lata”. Destacamos aqui também a resposta de Sebastião “Dependendo da escala prejudica muito a alimentação, por exemplo a escala que eu trabalho hoje meu intervalo é das 08:20 as 09:20, depois só paro as 15:10, nesse período ir no banheiro e comer algo (besteiras) só aproveitando os 5 minutos quando chega no terminal. ”. Bem como as idas ao banheiro, os mesmos nos revelam que apenas quando dá tempo, e caso der vontade de ir ao banheiro durante o trajeto ou no ponto final tem de esperar chegar ao terminal, para sanar suas necessidades fisiológicas, o que para as profissionais mulheres as complicações e dificuldades são ainda mais presentes. Neste sentido, questionamos, como regular a alimentação, se alimentar periodicamente diante de tais condições de trabalho? Ou ainda, e se houver uma crise de labirintite durante o trajeto, como proceder?

¹⁰³ Disponível em: <<https://drauziovarella.com.br/doencas-e-sintomas/labirintite/>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

Figura 20 - Região afetada pela labirintite e como funciona



Fonte: <<https://maryworks.wordpress.com/2017/09/11/saude-nem-toda-vertigem-e-labirintite/>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

A falta de uma alimentação balanceada, livre de alimentos gordurosos e excesso de açúcares ao longo de dez anos, pode ter sido o “gatilho” que levou Henrique a ser diagnosticado com colesterol alto e diabetes, se não o foi ao menos acelerou o diagnóstico da doença. De acordo com Brasil¹⁰⁴ (2014), o colesterol, é um tipo de gordura (lipídio) que é produzido pelo próprio organismo humano, tal lipídio desempenha importantes funções em nosso organismo, a exemplo a produção de hormônios e vitamina D. No entanto, o excesso do colesterol vem a se manifestar enquanto prejudicial à saúde, uma vez que pode vir a aumentar o risco de desenvolvimento de doenças cardiovasculares. O colesterol está presente em alimentos como: carnes, leite integral e ovos. Neste sentido, bacon, biscoitos amanteigados, carnes vermelhas gordas, gemas de ovos, entre outros são ricos em colesterol. Já o aipo, a ameixa preta, frutas e verduras, pão integral, entre outros alimentos, ajudam o organismo humano a reduzir as taxas de colesterol alto. Os fatores de risco ao colesterol alto estão associados: ao histórico familiar, mulher na menopausa, obesidade, fumar, não praticar exercícios físicos, pessoas com diabetes, alimentação rica em gorduras e açúcares. A prevenção se baseia numa dieta saudável, rica em verduras, legumes e frutas, carnes magras, abandono do cigarro, controle do peso e do índice de massa corporal, controle da pressão arterial, prática de exercícios físicos de qualquer espécie, entre outras ações que inibam o aumento no índice

¹⁰⁴ Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2012/08/dia-nacional-do-controle-do-colesterol-e-comemorado-nesta-quarta-8>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

destes lipídios. Ainda de acordo com Brasil (2014), cerca de 405 mil dos brasileiros possuem colesterol alto e cerca de 17 milhões de pessoas morrem em todo o mundo por doenças relacionadas ao coração.

O diabetes é um sintoma metabólico que tem múltiplas origens, decorre em especial da falta de insulina e/ou falta de capacidade da insulina presente em nosso organismo exercer suas funções. Produzida pelo pâncreas, a insulina tem por função, a “manutenção do metabolismo da glicose e a falta desse hormônio provoca déficit na metabolização da glicose e, conseqüentemente, diabetes. Caracteriza-se por altas taxas de açúcar no sangue (hiperglicemia) de forma permanente”. (BRASIL, 2015)¹⁰⁵. Existem as diabetes do tipo 1, ocasionadas pela destruição das células que produzem a insulina e tem como sintomas: vontade de urinar várias vezes, fome, sede, perda de peso, nervosismo, cansaço, náuseas, vômitos, alterações no humor e as de tipo 2, ocasionadas pela resistência à insulina e tem como sintomas: infecções, alterações na visão, formigamento nos pés, dificuldade de cicatrização de feridas. O tratamento correto da doença, mantém o organismo humano funcionando saudavelmente, porém se não tratada os danos são por demais deletérios: perda da acuidade visual, alterações nos vasos sanguíneos dos rins e posterior perda de sua função, perda da capacidade de emissão e recebimento das funções nervosas, impotência sexual, distúrbios digestivos, amputação dos membros afetados devido à perda da sensibilidade motora dos nervos, infarto do miocárdio e acidente vascular cerebral, e até o óbito. As formas de prevenção e controle do diabetes são: a manutenção do peso, investigação do histórico de diabetes na família, não fumar, controlar a pressão, evitar o uso de medicamentos que ofereçam riscos ao pâncreas, praticar atividades físicas, realizar exames rotineiros, controlar a glicemia e sempre seguir as orientações médicas¹⁰⁶. A foto abaixo nos mostra como funciona a fisiopatologia do diabetes.

¹⁰⁵ Disponível em: <<http://bvsm.s.saude.gov.br/dicas-em-saude/2052-diabetes>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

¹⁰⁶ Idem.

Figura 21 - O diabetes



Fonte: <<https://diabetismellitusealimentos.com.br/fisiopatologia-da-diabetes/>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

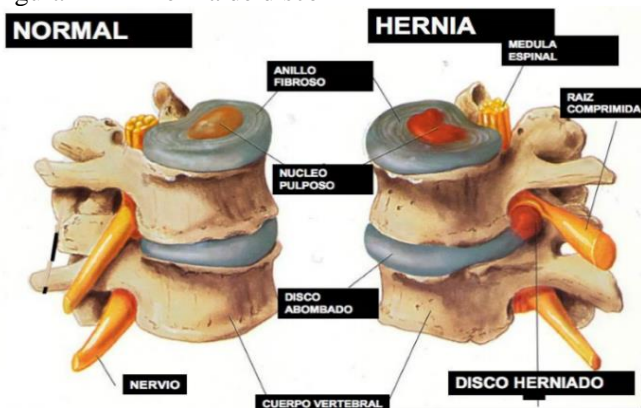
Não obstante, Henrique recentemente recebeu mais uma informação sobre sua saúde, que de acordo com o mesmo abalou todas as suas estruturas emocionais. Determinado dia, Henrique sentiu muitas dores nas costas e formigamento nos pés, que o impedia até de sentar. Consultou um médico especializado e foi diagnosticado com duas hérnias de disco, devido ao longo tempo de exposição a posturas forçadas e/ou errôneas.

Nossa coluna vertebral é composta por várias vértebras, em seu interior existe um canal por onde passa nossa medula espinhal. Entre as vertebrae, estão as estruturas em forma de anel, denominadas de discos intervertebrais e são compostos por um tecido cartilaginoso e elástico e tem por função evitar o atrito entre uma vertebra e outra, bem como amortecer possíveis impactos. Ao longo do tempo de exposição a posturas forçadas e/ou errôneas, exposição a vibração constante, e/ou uso de equipamentos (poltronas, cadeiras, etc.) defeituosos ou sem manutenção, tais discos começam a desgastar, o que vem a facilitar a formação de hérnias de disco, os discos saem de sua posição e comprimem os nervos. Geralmente, os problemas estão associados a região lombar e cervical, por serem áreas que mais estão expostas a carga de trabalho, levantamento de peso, posturas forçadas, vibração, etc. Além das causas que já mencionamos, a predisposição genética, falta de exercícios e tabagismo

podem causar o desenvolvimento de hérnias de disco (BRASIL, 2015)¹⁰⁷.

Os sintomas da hérnia de disco podem ser de intensidade leve, que muitas vezes podemos nem perceber, como podem se manifestar em dores que de tão fortes nos sentimos incapacitados de se levantar, sentar ou deitar. Os sintomas dependem muito da área em que os nervos foram comprimidos e se manifesta em dores ou formigamentos leves ou agudas nas costas, pernas, braços, coluna e coxas. O tratamento das hérnias de disco se baseia no uso de medicamentos analgésicos ou antiinflamatórios, fisioterapia ou intervenção cirúrgica, no entanto esta só é indicada caso o paciente não responder ao tratamento com remédios ou fisioterapia, ou seja, quando sua coluna que de tão afetada ou desgastada, dificulta seus movimentos motores. A prevenção está associada a hábitos saudáveis de vida, prática de exercícios físicos, evitar posturas forçadas, entre outros¹⁰⁸. Para finalizar a história de Henrique reproduzimos aqui sua fala ao final da entrevista, que após um bom tempo de conversa encerra “Minha saúde física e mental hoje está completamente desestruturada”. Na figura abaixo vemos a reprodução de uma coluna saudável e uma afetada pela hérnia de disco.

Figura 22 - A hérnia de disco



Fonte: <<http://emagrecer.eco.br/saude/doenca/hernia-de-disco/>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

Celso, um homem de 47 anos, trabalha como motorista do transporte coletivo há vinte e três anos. Resolveu trabalhar como

¹⁰⁷ Disponível em: <<http://bvsm.s.saude.gov.br/dicas-em-saude/2043-hernia-de-disco>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

¹⁰⁸ Idem.

motorista por amor à profissão. Sua escala é de sete horas diárias, mas é frequente ultrapassar devido aos atrasos de viagens que se acumulam. Assim como Henrique e os demais reclamam dos congestionamentos, da mobilidade urbana, da péssima estrutura do transporte coletivo de Florianópolis, e ao chegar em casa, ao mesmo tempo em que se sente aliviado já começa a pensar no dia seguinte de trabalho. Como estará o trânsito? Os passageiros e passageiras? Se conseguirá realizar o intervalo? etc. O amor à profissão hoje, “infelizmente, se tornou fonte de sobrevivência, pois sou obrigado a engolir sapo”, nos revela ele. Ao ser questionado se sente dores ao longo da jornada de trabalho, Celso nos informa que sente dores nas costas, na cabeça, se sente estressado durante vários momentos, e em especial nos horários de pico. Também, assim como os demais, não possui uma alimentação balanceada, nem idas ao banheiro, o faz de acordo com o tempo. Ao ser questionado se possui algum problema de saúde o mesmo nos responde que possui problemas no coração, pressão alta (hipertensão arterial) e surdez leve.

De acordo com o Instituto Nacional da Saúde (s/d):

As doenças cardiovasculares (cardio = coração; vasculares = vasos sanguíneos) afetam o sistema circulatório, ou seja, o coração e os vasos sanguíneos (artérias, veias e vasos capilares). As doenças cardiovasculares (DCV) são de vários tipos, sendo as mais preocupantes a doença das artérias coronárias (artérias do coração) e a doença das artérias do cérebro. Quase todas são provocadas por aterosclerose, ou seja, pelo depósito de placas de gordura e cálcio no interior das artérias que dificultam a circulação sanguínea nos órgãos e podem mesmo chegar a impedi-la. Quando a aterosclerose aparece nas artérias coronárias, pode causar sintomas e doenças como a angina de peito, ou provocar um infarto do miocárdio. Quando se desenvolve nas artérias do cérebro, pode originar sintomas como, por exemplo, alterações de memória, tonturas ou causar um acidente vascular cerebral (AVC). (p. 2)¹⁰⁹.

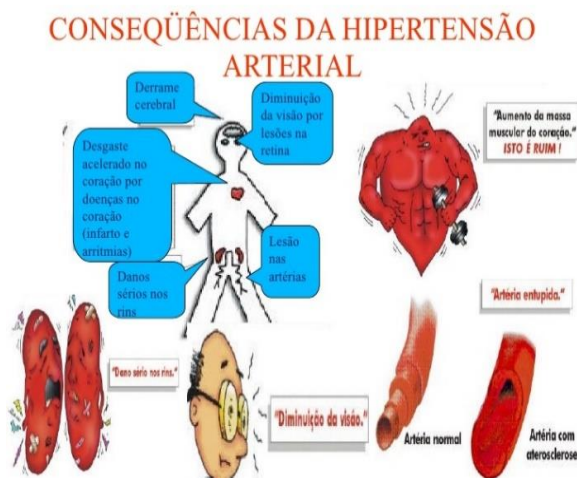
Os fatores de risco, estão associados a: elevação do nível de açúcares no sangue, colesterol alto, hipertensão arterial, tabagismo,

¹⁰⁹ Disponível em: <<https://www.sns.gov.pt/wp-content/uploads/2016/03/DoencasCardiovasculares.pdf>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

obesidade, falta da prática de exercícios físicos, entre outros. Realizar exames periódicos, controlar a pressão, caminhar todos os dias, abandonar hábitos alimentares gordurosos e/ou cheio de açúcares são as melhores formas de tratamento das doenças cardiovasculares.

A pressão alta (hipertensão arterial), é um mal que ataca os vasos sanguíneos, coração, cérebro e olhos podendo até causar a paralisação parcial ou total das funções renais. Geralmente ocorre quando a medida da pressão se mantém acima dos 140/90mmHg. Em 90% dos casos é uma doença hereditária, no entanto, hábitos como o fumo, consumo de bebidas alcoólicas, estresse, obesidade, consumo excessivo de sal, falta de prática de esportes, colesterol alto influenciam nos níveis da pressão arterial. Os sintomas estão relacionados a dores no peito, na cabeça, tonturas, fraqueza, visão embaçada, sangramentos no nariz. A pressão alta na possui cura, mas pode ser controlada, cabe ao médico especializado determinar a melhor forma de tratamento, mas geralmente se resumem a hábitos alimentares saudáveis, prática de exercícios físicos, abandono do tabagismo, moderar na ingestão de bebidas alcoólicas, entre outros¹¹⁰. Na figura abaixo, estão destacados algumas das conseqüências da hipertensão arterial.

Figura 23 - Conseqüências da hipertensão arterial



Fonte: <<https://pt.slideshare.net/andrezafranklin/hipertensao-arterial>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

¹¹⁰ Disponível em: <<http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/dicas/52hipertensao.html>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

De acordo com Brasil (2001, p. 262):

A perda da audição provocada pelo ruído ou perda auditiva induzida por ruído (PAIR) relacionada ao trabalho é uma diminuição gradual da acuidade auditiva decorrente da exposição continuada a níveis elevados de pressão sonora. O termo perda auditiva neurossensorial por exposição continuada a níveis elevados de pressão sonora é mais adequado. O trauma acústico pode ser definido como perda súbita da acuidade auditiva, decorrente de uma única exposição a pressão sonora intensa (por exemplo, em explosões e detonações) ou devido a trauma físico do ouvido, crânio ou coluna cervical.

A perda auditiva possui quatro tipos: a condutiva, de grau leve ou moderado e se vincula a problemas no ouvido externo e médio que impedem que o som seja conduzido de maneira adequada; a perda auditiva sensorioneural se manifesta na falta ou danos às células sensoriais, também conhecida como surdez neural, o dano é permanente; perda auditiva mista, combinação das duas anteriores, se manifesta em ambos os ouvidos: interno e externo ou médio e perda auditiva neural, se manifesta na ausência ou dano ao nervo auditivo, em geral é profunda e permanente¹¹¹. Ao se referir às formas de tratamento da perda auditiva leve, moderada ou aguda, Brasil (2001, p. 266), destaca que:

Após sua instalação, as mudanças dos limiares auditivos não têm recuperação. Assim, a prevenção é a única estratégia a ser adotada. Apesar disso, podem ser adotadas medidas para a melhoria da qualidade de vida dos expostos às condições de risco e dos lesionados, entre elas destacam-se : • informação sobre as formas de desenvolvimento da PAIR e de prevenção da progressão de quadros já instalados; • orientação quanto ao uso de EPI, buscando conhecer as queixas mais frequentes e as razões que levam ao abandono de seu uso ou à sua não-utilização, estímulo à participação na sua escolha e construção de alternativas corretivas; •

¹¹¹ Disponível em: <<http://www.medel.com/br/hearing-loss/>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

informação sobre os sinais iniciais de PAIR, como, por exemplo, a presença de zumbidos, a dificuldade para ouvir sons agudos, compreender conversas ao telefone, ouvir conversas em ambientes com ruídos de fundo; • informação aos familiares acerca das características da doença e das formas de aperfeiçoamento da comunicação no seio da família: uso de sinais, fala pausada e em frente ao paciente, apontar objetos e pessoas acerca de quem se fala, mudar o que se disse usando outras palavras com mesmo significado, ao invés de elevar a voz e repetir o que foi dito; • se o paciente apresenta perda nas frequências da fala, deve ser encaminhado para avaliação da indicação de aparelho de amplificação sonora individual (AASI). O paciente deve ser informado que o uso desse tipo de dispositivo não recupera sua perda, de modo a estar consciente das limitações de seu uso.

No decorrer de nossa pesquisa, foram entrevistados motoristas do transporte executivo, com o intuito de saber se os mesmos sofriam os impactos da dupla função, dirigir e cobrar passagem, uma vez que no transporte executivo, além da atividade de dirigir, realizam a cobrança de passagens, realizam a manobra dos veículos sem qualquer forma de auxílio (aumentando a probabilidade de ocorrência de sinistros, caso exista algum objeto ou automóvel perto do local onde este/esta esteja realizando a manobra), bem como caso seja solicitado pelo usuário/usuária o/a motorista têm de auxiliar no manejo de possíveis bagagens. Destacamos aqui a fala de Sebastião que já trabalhou no transporte executivo e hoje está no convencional, “já trabalhei no executivo também, é bem cansativo sim, pois ali você tem dupla função, faz papel de motorista e ao mesmo tempo de cobrador, e em manobras ou em casos de emergências, não tem ninguém para te auxiliar”. Cabe aqui salientar que, um de nossos entrevistados, não percebe esta dupla/tripla ou até quadrupla função como uma carga a mais de trabalho, os demais responderam que, sim se trata de uma carga a mais de trabalho e por exigir um dispêndio maior de energia o desgaste é maior ao final da jornada de trabalho. Por fim, terminamos nossas análises com a reflexão de Barros (2016, p. 152):

[...], as condições adversas, precarizadas, estranhadas em que ocorre o trabalho dos motoristas revelam um trabalho de ‘auto-

sacrifício’, de mortificação em que ‘o trabalhador só se sente [...] junto a si [quando] fora do trabalho e fora de si [quando] no trabalho. Está em casa quando não trabalha e, quando trabalha, não está em casa. O seu trabalho não é, por isso, a satisfação de uma carência, mas somente um *meio* para satisfazer necessidades fora dele’ (MARX, 2009, p. 83). Portanto, voltar para casa é o *édem* do trabalhador! Ir para o trabalho é um ato de sacrifício.

Ante ao quadro das condições de trabalho por nós abordadas e referenciadas por nossos entrevistados, destacamos que os/as profissionais do volante estão expostos a um quadro preocupante de desenvolvimento de doenças sejam elas relacionadas ao trabalho ou não, e que necessita de formas urgentes de intervenção. Finalizando nossas análises destacamos aqui novamente a fala de Sebastião, “Tem muitos motoristas afastados por motivo de doença, pois nossa profissão é muito desgastante, as doenças mais frequentes são, problema de coluna, ombro, estresse, e até depressão”.

3.6 O SINDICATO

O movimento sindical surge num contexto de defesa dos direitos e interesses da sociedade e da classe trabalhadora. De acordo com Queiroz (2007, p. 19), no Brasil os sindicatos surgem com um atraso de quase cem anos em relação à Europa, surge segundo o autor, no início da Primeira República. O contexto que leva ao nascimento do movimento sindical brasileiro, dá-se num cenário de um país que até então era predominantemente agrícola, bem como por possuir uma força de trabalho predominantemente rural e imigrante o governo destes países “exigem” que sejam adotadas posturas em relação as condições de trabalho e preservação da saúde e segurança destes trabalhadores. Tais análises se devem ao fato de que o Brasil foi um dos últimos (se não o último país) a “abolir” a escravidão. Sendo assim, “ A trajetória do movimento sindical está diretamente associada as transformações políticas, sociais e, sobretudo, econômicas ocorridas no país”. (QUEIROZ, 2007, p. 20). Neste contexto, Inácio (2005, p. 38), destaca que:

O movimento dos trabalhadores no Brasil, em seu princípio, encontra-se submetido a uma realidade

distinta dos países europeus e dos países mais desenvolvidos; sobretudo, dos já imersos na Revolução Industrial, principalmente durante o período Colonial e Imperial. Mas, a partir da República Velha, mesmo com mais de um século de atraso, observa-se o surgimento do sindicalismo brasileiro, suas práticas e a caracterização de sua legalização e decadência com a estatização da Era Vargas. [...].

Destaca-se, com a libertação dos escravos, uma importante transição na relação dos trabalhadores, em que muitos de uma situação puramente instrumental e coisificada, passam a incorporar uma nova massa considerável de trabalhadores, transição que traz consigo direitos elementares até então desconhecidos àquela nova massa humana tratada e tida como simples propriedades e coisas descartáveis e que passam a deter nova vinculação com o estabelecimento de direitos instituídos a partir de sua nova situação.

Ainda de acordo com Queiroz (2007) a história do movimento sindical pode ser dividida em seis períodos: Primeira República (1889 e 1930); período Vargas (1930 e 1945); período democrático (1946 e 1964); ditadura militar (1964 e 1985); redemocratização (1985 e 1988) e pós Constituição Federal de 1988. Na medida em que o país se urbaniza e industrializa ainda que sob moldes dependentes, o movimento sindical vai se adaptando e se estruturando a luta em defesa da classe trabalhadora, cada vez mais urbana. Neste sentido, “novas” são as demandas, mais uma bandeira em comum continua, a luta contra a exploração da força de trabalho. Porém, Pochmann (2007, p. 132), sinaliza que:

A despeito disso, a crise de desenvolvimento econômico que se desencadeou a partir de 1981 terminou por constranger lenta e gradualmente a base de atuação do *novo sindicalismo*. Mas foi com a implantação do modelo econômico neoliberal em 1990 que as relações de trabalho passaram a registrar mudanças significativas, especialmente no setor público e no interior das grandes empresas privadas, responsáveis por cerca de 40% do total da força de trabalho ocupada.

Em “*Os desafios do sindicalismo no século XXI*”, Giroletti (2007, p. 309), traz importantes análises, destacando que no decorrer do século XX, os sindicatos mudam sua base de atuação, deixando de atuar apenas no setor operário manual e abrangendo também o setor de serviços. Para Nunes (2014), o processo de reestruturação produtiva iniciado na década de 1970/1980 impacta diretamente nos sindicatos, assiste-se então a “criação” outra perspectiva de ação sindical, na qual os sindicatos têm transitado de uma perspectiva coletiva, intervencionista, classista para uma atuação mais defensiva, focalizada, neocorporativa, etc., é necessário deixar claro que tal “crise” não atinge todos os sindicatos, muitos ainda mantêm seu caráter de luta em defesa dos direitos da classe trabalhadora. Para Inácio, (2005, p. 64):

O que se observará a partir dessa constatação será uma nova modalidade nas relações de trabalho. Agora, o que se apresenta não será mais as grandes mobilizações pelo confronto, pois as massas operárias não mais incomodam aos patrões e tampouco são necessárias à manutenção do mercado. A relação é inversa, ou seja, a incorporação nas empresas de equipamentos altamente avançados do ponto de vista tecnológico, com o advento da automatização, exclui postos de trabalho. Qualquer movimento ou manifestação de ordem coletiva e/ou reivindicatória, é agora instrumento para viabilizar a redução do quadro de trabalhadores e impede, exatamente, à discussão que se faz necessária para amenizar o impacto social causado pelo irreversível processo de desemprego instaurado no país. O confronto, gradualmente, começa a ser abolido. Seguindo as exigências das regras neoliberais em curso pelo mundo, do final da década de 1980 em diante, inicia-se a degradação da classe que vive do trabalho, há significativa debilidade nas mobilizações e um conseqüente enfraquecimento das negociações e das conquistas dos trabalhadores.

Centremos nossas análises agora, no que se refere a ação sindical na luta por melhorias nas condições de trabalho, saúde e segurança do/da trabalhador e trabalhadora, de acordo com Lourenço (2012, p. 85):

É salutar lembrar as conquistas que a classe trabalhadora foi alcançando, ao longo dos tempos, por meio da organização coletiva e política, criando o amálgama para a preservação da saúde dos trabalhadores ao garantir a redução da jornada de trabalho, ao criar e incrementar a legislação trabalhista, ao denunciar os acidentes e as mortes do e no trabalho, entre outros. Ou seja, a percepção crítica e atuante do movimento sindical, em determinado período, reverberou em possíveis ações, que garantem minimamente a saúde dos trabalhadores. Resulta destas ações, a criação do Departamento Intersindical de Estado dos Ambientes e Saúde dos Trabalhadores (DIESAT), no cenário brasileiro, nos anos de 1980, corroborando para a construção da política de saúde do trabalhador no Sistema Único de Saúde (SUS).

No entanto, em crítica ao sindicalismo pós era neoliberal, a autora acrescenta com radicalidade:

Mas, na atualidade, a orientação neoliberal do Estado fortemente associada a reestruturação produtiva tem provocado o retrocesso dos direitos do trabalho e, sobretudo, a ampliação das relações sociais de trabalho mantidas na informalidade e\ou autônomas. Por um lado, cresce, cada vez mais, o trabalho informal e por outro o desemprego, atinge-se, assim, o ponto nevrálgico do enfrentamento ostensivo a este estado de coisas; o sindicalismo. Instaura-se o medo, generalizam-se as agruras advindas da insegurança quanto a satisfação de necessidades básicas, prendem-se cada vez mais ao imediatismo. E, o sindicalismo, nas suas distintas formas e tendências, salvo raras exceções tem atuado na conformação do imediatismo distanciando-se da emancipação humana (LOURENÇO, 2012, p. 85).

Inácio (2012, p. 96), salienta que, a presença de líderes sindicais nos espaços de luta por melhores condições de trabalho dos/das trabalhadores e trabalhadoras, têm até certo ponto “garantido” a defesa da “integridade física e mental dos trabalhadores”, no entanto, a mesma não

pode ser “confirmada à essência da *condição humana* (sua desalienação), pois questões relevantes a saúde e segurança das classes trabalhadoras não têm sido priorizadas” (INÁCIO, 2012, p. 96). Freitas (2012, p. 112), nos traz uma importante consideração, a legislação trabalhista não apenas mercadoriza a vida e a saúde da “classe-que-vive-do-trabalho” (ANTUNES, 2009), como também difunde a ideia de que todas as questões que se referem a saúde e segurança do trabalho é atributo da engenharia de segurança e medicina do trabalho.

A questão da saúde e segurança do trabalho vem a se agravar no atual contexto de homologação da reforma trabalhista, uma vez que ao reafirmar o negociado sobre o legislado, o trabalho informal, a lei da terceirização, entre outros poderá (e certamente virá) a ampliar o número de acidentes de trabalho, bem como doenças relacionadas ao trabalho. Na Lei Nº 13.429/2017¹¹² (mais explicitamente nos Art. 9 e 10), embora regulamente que é responsabilidade da empresa contratante o zelo pela segurança e saúde do/da trabalhador/trabalhadora, destacamos que, por não existir qualquer forma de vínculo empregatício com estas, abre-se espaço para que tal responsabilidade não seja de fato cumprida. De acordo com Armando Henrique, presidente da Federação Nacional dos Técnicos de Segurança do Trabalho (FENATEST):

Concluindo, alertamos que a intenção do governo para esta reforma trabalhista promoverá uma perda ainda maior que as relatadas, em prevalecendo o NEGOCIADO SOBRE O LEGISLADO, em vez de o negociado somente para ampliação dos direitos. Volta-se, assim, às práticas de antes do surgimento da CLT, com supostas negociações para jornadas de trabalho de 15 horas diárias, troca dos direitos pelo trabalho seguro por “vale-coxinha”, o que já é praticado atualmente pela fragilidade das representatividades sindicais dos trabalhadores, especialmente, nos locais afastados dos grandes centros mais organizados. Portanto, a flexibilização da legislação trabalhista representa uma grande perda para toda a classe trabalhadora, atingindo também a empregabilidade e qualidade dos serviços dos profissionais técnicos

¹¹² Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13429.htm>. Acesso em: 20 dez. 2017.

especializados em Segurança e Saúde no Trabalho (HENRIQUE, 2017).¹¹³

De acordo com Inácio (2012), o/a trabalhador/trabalhadora vive em constante estado de acidente, que não é senão o espaço de trabalho insalubre, penoso, seja ele natural ou artificial no qual expõe o/a trabalhador/ra a danos a sua saúde física ou mental, independentemente da existência ou não da ação daquele. Neste contexto, Ribeiro (2014, p. 60-61), destacam que:

Aliás, a concepção da saúde como um bem inalienável faz a todos que compõem, comporão ou compuseram a força de trabalho tutelares do direito à saúde. Foi com essa compreensão que os movimentos populares e sindicais puxaram para o seu lado um grupo significativo de profissionais da saúde, entre os quais os fundadores do Diesat.

Por fim, cabe destacar junto a Abramides (2017), que a classe trabalhadora possui dois instrumentos na luta por seus direitos, os partidos e os sindicatos. Os sindicatos são os instrumentos diretos na luta por melhores condições de trabalho e manutenção de seus direitos na esfera do mundo do trabalho ante ao mundo capitalista que a cada novo dia cria/impõe novas formas de exploração da força humana de trabalho, no entanto, como já destacamos a partir da década de 1980 com a invasão da política neoliberal, na América Latina, em especial, um número crescente de sindicatos de negócios, conservadores, de empresas surgem no bojo da luta de classes que reverberam e empurram com todas as forças que possuem (aqui o Estado junto a eles) para lutas mais defensivas, e muitas destas não ultrapassam a luta por aumento de salário e/ou manutenção de seus postos de trabalho. Assim, concluímos com as ponderações de Olivar (2016, p. 330):

A luta pela saúde no e pelo trabalho e a garantia do direito à saúde pública, 100% estatal e de qualidade deve ser objeto da classe trabalhadora e fortalecida no meio sindical e em suas pautas reivindicatórias. No momento em que o trabalhador esta adoecido, talvez o sindicato seja o espaço onde ele

¹¹³ Disponível em: <<http://www.fenatest.org.br/noticia-manifesto-contra-reforma-trabalhista.php>>. Acesso em 26 dez. 2017.

compreenda que o adoecimento não é um acontecimento individual e que o problema é a organização do trabalho.

O desafio maior é, a partir da realidade concreta, da experiência diária do trabalhador, reconstruir a consciência de classe. O movimento sindical deve construir um novo discurso a partir do conhecimento profundo da realidade da classe trabalhadora.

O Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano de Florianópolis e Região Metropolitana (SINTRATURB), é um dos mais atuantes no que se refere à luta por melhores condições de trabalho e em defesa da manutenção dos direitos da categoria dos/das motoristas do transporte coletivo e da classe trabalhadora. Tal conclusão foi baseada nas entrevistas realizadas com os/as profissionais, que ao serem questionados sobre a atuação do sindicato na luta pela defesa de seus direitos a resposta foi unânime; o sindicato, atende a nossas expectativas no que se refere à luta por nossos direitos. Destacamos aqui a resposta de Sebastião “**Com certeza, é a sorte da nossa categoria, Só faltava conseguir um plano de saúde**” e Michel “**Nosso sindicato acredito que seja o melhor do Brasil, sempre luta pelos nossos direitos, eu estou satisfeito**”. Todos mencionaram que sempre que possível participam das assembleias da categoria.

De acordo com o *website*¹¹⁴ do SINTRATURB, a história do sindicato começa nos anos 1979, fundado com o nome de Associação dos Trabalhadores do Transporte da Grande Florianópolis. Assim, como toda associação de trabalhadores, tinha por objetivo, realizar atividades de integração entre os trabalhadores, sendo assim, não reivindicava nada. Com o movimento de redemocratização, mais precisamente nos anos de 1983 e “alinhados e animados” com a perspectiva de ação coletiva que o movimento propunha, criaram o sindicato da categoria, ainda restritos a reivindicações modestas. E a partir de 1996 em aliança com outros sindicatos que em reunião a categoria decide por diretores mais combativos (até então o sindicato era chamado de Sindicato dos motoristas e cobradores). Na época, a jornada de trabalho era de sete horas com intervalo de vinte minutos para descanso, a diretoria da época estava aliada aos patrões, em negociação a jornada muda para oito horas com

¹¹⁴ Disponível em: <<https://www.sintraturb.com.br/>>. Acesso em: 23 dez. 2017. Todas as análises realizadas em torno a história do SINTRATURB foram baseadas nas informações contidas no *website* do sindicato.

uma gratificação a cada semestre, mas que poderia ser retirada caso houvesse alguma infração do trabalhador. Alheios às posturas tomadas pela então diretoria do sindicato, Joaquim e Queixinho começam a mobilizar a categoria bandeirando a necessidade de uma nova direção.

Descontentes com a posição tomada por estes profissionais (Joaquim e Queixinho), a diretoria atual com o apoio das empresas, chamam uma reunião com a categoria e colocam em pauta a alteração do estatuto do sindicato, a assembleia teve uma massiva participação da categoria, e exigiram que se fosse realizada uma nova eleição para a diretoria do sindicato. A chapa formada pelo grupo em oposição a diretoria atual teve o apoio de outros sindicatos e da Central Única dos Trabalhadores e venceu as eleições. Derrotados e incontestes com o resultado das eleições, a diretoria anterior entra na justiça, mas perde a ação e no dia da posse da nova diretoria não comparece à cerimônia de posse. Ao adentrar na sede, a nova diretoria se depara com uma grande surpresa, só haviam mesas e cadeiras, todos os documentos ou sumiram ou foram queimados, inclusive documentos que comprometiam a antiga gestão, bem como um saldo de R\$ 0,06 centavos, sendo que uma dúzia de fornecedores batiam na porta da sede cobrando cheques sem fundo. Sendo assim, a nova diretoria teve de começar do zero, refiliando todos os trabalhadores e mantendo contato constante com a população usuária. A primeira grande paralização ocorre no ano de 1997, de acordo com o sindicato:

Em 1997, a prefeita Ângela Amin (PP) iniciou seu mandato. Entre as promessas de campanha estava a redução da carga horária da categoria para seis horas. A promessa não foi cumprida, e a prefeita nunca recebeu a diretoria do sindicato para conversar. No dia 14 de março, motoristas e cobradores paralisaram o Terminal Cidade de Florianópolis por 30 minutos. O protesto foi contra a cobrança indevida de multas da Prefeitura. Como o Terminal já estava pequeno nesta época, os motoristas tinham que parar em fila dupla para os passageiros descerem e eram multados. Em represália, a empresa Emflotur demitiu o companheiro Queixinho porque o ônibus dele ficou atravessado na entrada do Terminal.

O Sindicato inicia a Campanha Salarial após a aprovação da Pauta de Reivindicações. Em abril os patrões solicitam a Prefeita Ângela Amin o

aumento da tarifa, alegando não negociar nada sem a “ajuda” da Prefeita. No dia de 30 de abril mais de 300 companheiros aprovaram o indicativo de Greve da categoria para o dia 8 de maio. Com a paralisação, a categoria mostra sua força, e o sindicato consegue aprovar grandes conquistas como: redução da jornada de trabalho; aumento real de salário, vale-alimentação e ampliação do plano de saúde. Algum tempo depois, os patrões tentam retaliar demitindo alguns companheiros que haviam participado ativamente da greve. Sob ameaça de novas paralisações, eles acabam voltando atrás e readmitindo os trabalhadores. Nesta época inicia-se o transporte executivo, com os famosos “amarelinhos” – mais uma exploração ao motorista que também cumpre o papel de cobrador. Através do Rodão, o Sintraturb denuncia, mais uma vez, as tarifas abusivas.

Com o “sucesso” da mobilização, alguns dos diretores se acomodaram na luta, a falta de compromisso com os interesses da categoria estava beneficiando os patrões, em assembleia cinco diretores foram avaliados e destes quatro foram exonerados de seus cargos. No ano de 1998 a greve realizada pelos profissionais não saiu como planejado, a polícia militar entra em conflito com os profissionais, bem como muitos foram demitidos por participarem da greve. Ao longo dos anos, o SINTRATURB tem lutado junto à categoria por melhorias salariais, nas condições de trabalho, na manutenção do posto de cobrador, entre outras reivindicações. No entanto, como em muitas outras lutas, greves e paralizações vitórias são conquistadas, mas muitas vezes o gosto amargo da “derrota” não pode deixar de ser sentido. Assim se construiu o SINTRATURB, uma história de luta em defesa da classe trabalhadora.

3.7 UM BALANÇO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DE MOTORISTAS DO TRANSPORTE COLETIVO DO BRASIL¹¹⁵

Sato (1991), ao realizar o estudo “*A abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano*”, destaca que: na “impossibilidade” de exercer o controle de seu próprio

¹¹⁵ As análises que seguirão tiveram como base uma leitura de dissertações e teses já publicadas, bem como uma leitura de algumas notícias sobre o trabalho no transporte coletivo e saúde dos motoristas.

trabalho, ocorre um processo de ruptura, na qual, ao se exigir mais do que o corpo humano pode suportar de carga de trabalho, os impactos se expressarão na saúde física ou mental destes trabalhadores. Neste sentido, ao realizar seu estudo Sato (1991), salienta que, o processo de trabalho e as condições de trabalho a qual estão expostos os motoristas do transporte coletivo urbano é “fonte” de desequilíbrio físico e mental, caracterizando então este como trabalho penoso. Ao analisar as entrevistas realizadas com estes trabalhadores, a autora presenciou que assim como em outros espaços de trabalho há ali ações adaptativas, linguagens próprias, relações de poder, assédio moral, relações conflituosas, entre outros. Por fim Sato (1991, p. 103), destaca:

Na perspectiva psicossocial, o trabalho penoso não é simplesmente a exigência de esforços que provoquem incômodo e sofrimento. A penosidade existe quando os esforços exigidos pelo trabalho provoquem incômodo e sofrimento que ultrapassem o limite do suportável. A violação do limite suportável dá-se quando sobre esses esforços, sentidos como demasiados, o trabalhador não tem controle. Quando isso ocorre, o trabalho recebe a qualificação de desumano, forçado, ruim demais, pesado e se transforma em castigo e pena. Para exercer o controle são necessários três requisitos: familiaridade, poder e limite subjetivo. Como a organização do trabalho em nossa sociedade centraliza o poder, os trabalhadores lançam mão de estratégias – ações adaptativas – que lhes possibilitem manter o equilíbrio dinâmico, mediante a contínua busca no sentido de garantir a presença simultânea dos três requisitos necessários ao controle, tornando assim o trabalho menos ‘penoso’.

Fernandes (2013), em “*Nós não valemos nada! : uma análise sobre o processo de trabalho e subjetividade dos motoristas de ônibus de Curitiba*”, sinaliza a partir dos relatos dos motoristas entrevistados, que estes não se sentem reconhecidos e valorizados em sua profissão. “Essa falta de reconhecimento leva ao sofrimento e é capaz de desestabilizar a identidade e a personalidade. [...]. Além disso, a falta de retribuição esperada faz surgir sentimento de injustiça [...]” (FERNANDES, 2013, p. 66). Para defender sua tese, a autora traz a reprodução do relato de um trabalhador, que se mostra frustrado, indignado frente às condições de

trabalho, o salário, a falta de reconhecimento em que se depara dia a dia em seu processo de trabalho.

Você trabalha bastante ali e o patrão só engordando, só enricando [...]. Porque aqui, é que nem falei pra você, é um monopólio aqui. É tudo de um dono só! Mas aí fala que não tem dinheiro! E aí faz o quê? Botar fogo no ônibus? O certo era fazer isso né. (FERNANDES, 2-13, p. 67. Reproduzindo a fala de um de seus entrevistados).

Ao ler tal relato, me veio à recordação uma conversa informal que tive com um motorista do transporte rodoviário sobre trabalho, salário, etc., ambas possuem o mesmo destaque, a exploração da força de trabalho, dizia assim André (nome fictício) para mim, “o cara hoje estuda, adquire conhecimento para enriquecer outro, que p... é essa, isto está completamente errado. O cara tem que estudar para si, para seu desenvolvimento, para sua vida”. Ou seja, vemos diante destes dois relatos, que os trabalhadores possuem “consciência” que são explorados, que na medida em que enriquecem seus patrões mais pobres de estômago e espírito se tornam.

Norteadas pelas análises de Dejours (2015), Fernandes (2013), traz importantes análises, no que se refere as “estratégias defensivas” ou “ideologia defensiva”, utilizadas por estes profissionais, a autora destaca que, tais ações se configuram enquanto uma “via de mão-dupla”, uma vez que ao passo em que introduzem a “falsa consciência”¹¹⁶ do prazer no trabalho ela serve ainda mais para a produtividade e valorização do capital. Neste contexto, salientamos que ao desenvolver ações próprias de trabalho, o homem sente-se estranhado frente a si e ao próprio processo produtivo. De acordo com Fernandes (2013, p. 77):

Contudo, em maior ou em menor grau, todos os profissionais entrevistados afirmaram fazer essas

¹¹⁶ De acordo com Lukács (2013, p. 733) “Contudo, se uma falsa consciência da realidade funciona por muito tempo para a maioria dos homens como base da própria práxis, é inevitável levantar a pergunta “por quê?”. Aqui entram em cena as emoções do temor e da esperança anteriormente mencionadas. Ambas já estão presentes no período mágico, e todas as maquinações da magia no sentido de regular as atividades singulares dos homens e o mundo externo em conformidade com os seus desejos têm obviamente um efeito retroativo imediato sobre essas emoções.

“loucuras”, ou seja, transgredir normas para adaptar a defasagem entre o trabalho prescrito e o trabalho real. Essas transgressões incluem comportamentos que favorecem os interesses da organização do trabalho, tais como: não ir ao banheiro quando necessário; “aumentar a velocidade para compensar o atraso”; “correr demais”; “passar no sinal amarelo”; “fazer as coisas mais rápido”; “pisar um pouco mais”. Como também comportamentos que apenas permitem que o trabalhador escape da punição: um dos motoristas mencionou que “corta viagem”, comportamento que consiste em esperar no ponto final até o horário da viagem seguinte quando ocorre um grande atraso. Entretanto, devido a implantação do aparato tecnológico que permite localizar os ônibus, essa estratégia não vem sendo mais viável. Tal como definido por um trabalhador “você tem que andar que nem louco” afim de que o sistema de transporte coletivo de Curitiba funcione. Infere-se que pela adesão dos trabalhadores “eles se tornam os principais atores de uma dominação que eles suportam” (GAULEJAC, 2007, p. 308) e é por essa adesão que a situação e a dominação se perpetuam.

Finalizando suas análises, Fernandes (2013, p. 84) questiona, e aqui novamente nos reportamos as análises de Oliveira (2010, p. 82-83), a questão sobre o adoecimento do trabalhador não deve ser vista a partir da premissa que, se não é a própria organização do trabalho e o meio ambiente de trabalho quem está sendo danosa à saúde de homens e mulheres que laboram neste setor e conclui, ressaltando que:

Diante do adoecimento mental vivenciado pelos motoristas de ônibus de Curitiba, infere-se, dessa forma, que é a própria gestão do sistema de transporte coletivo da cidade que deve ser questionada, o que engloba a Urbs, as empresas de ônibus e o sindicato dos trabalhadores. Afinal, essas entidades praticam um tipo de gerenciamento danoso à saúde do trabalhador, e até então, usufruem de uma impunidade total quanto as suas consequências as humanas, sociais e financeiras. Tal como aponta Gaulejac (2007) a gestão deveria oferecer instrumentos adequados para avaliar os

custos sociais e psíquicos, tal como aqueles que ela criou para avaliar os benefícios e as perdas financeiras. Isso seria o sinal de que essa não é mais uma ideologia a serviço do poder dominante, mas uma ciência a serviço do interesse geral. Como efeito, o alívio da pressão no trabalho permitiria reduzir as despesas de saúde que essa acarreta (GAULEJAC, 2007). (FERNANDES, 2013, p. 84).

Battiston (2003), em sua dissertação de mestrado “*Condições de trabalho e saúde de motoristas do transporte coletivo urbano*”, realiza importantes análises, no que se referem à influência que a carga de trabalho (posto de trabalho, ruído, vibrações, temperatura, posturas forçadas, etc.), bem como os fatores externos como trânsito, relação com os usuários, fiscais na saúde de motoristas do transporte coletivo. E destaca que, os fatores psicossociais como: posto e organização do trabalho, alimentação, relações interpessoais, atividades de trabalho são danosos a saúde física e mental dos/das trabalhadores. “Os riscos de estresse e de problemas de saúde ocorrem quando as exigências do trabalho não se ajustam às necessidades, expectativas ou capacidades do trabalhador, tornando-se *agentes de patologias ocupacionais* (BATTISTON, 2003, p. 66).

Consideradas individualmente, tais condições já se mostram enquanto causadoras de danos à saúde, ao atuarem em conjunto sobre certo período de tempo e intensidade os efeitos sobre a corporeidade física e mental se agravam, neste contexto a autora conclui que:

As diferentes situações a que está exposto o motorista de ônibus em sua jornada diária de trabalho (como as diferentes formas de fiscalização, a relação com os passageiros e com os outros veículos da via e as condições ergonômicas) tornam a atividade deste profissional desgastante, estressora, além de serem responsáveis por uma série de distúrbios orgânicos (como dores de cabeça e no pescoço, problemas auditivos como zumbidos e dificuldade do entendimento da fala de outras pessoas, dores nas pernas e problemas relacionados ao calor) e psíquicos (como estresse, irritabilidade e fadiga) que afetam não só a atividade de dirigir mas a vida social e coletiva deste profissional (BATTISTON, 2003, p. 109).

Um ponto que nos chama a atenção na pesquisa de Battiston, foi a relação que a autora realizou com a pesquisa de Evans (1998)¹¹⁷, tal pesquisa estuda as condições de trabalho e saúde de motoristas de ônibus em países da Europa e nos Estados Unidos, e salienta que, nos países estudados por Evans (1998), os profissionais estão se aposentando mais cedo por problemas físicos, morrendo devido a problemas cardiovasculares e se ausentando do serviço devido a problemas gastrointestinais, dores lombares e no sistema nervoso. Na Noruega por exemplo, os motoristas de ônibus se aposentam cinco anos mais cedo que os demais trabalhadores, devido a problemas na coluna, psiquiátricos ou cardiovasculares. Na Alemanha se aposentam dez anos mais cedo devido aos mesmos problemas (BATTISTON, 2003). Ou seja, de acordo com as análises apresentadas pela autora, a questão do adoecimento neste setor profissional não é exclusivo dos países da periferia do capitalismo, mas está presente também nos países mais desenvolvidos, revelando as análises anteriormente citadas que é o meio ambiente de trabalho e a organização do trabalho quem está doente e adoecendo os/as trabalhadores deste setor.

Dorigo (2009), em *“Trabalho e o adoecimento mental: uma análise no setor de transporte coletivo urbano na região metropolitana de Belo Horizonte”*, salienta que assim como as demais pesquisas realizadas, que os danos à saúde física e mental destes/destas profissionais está diretamente relacionada a condições de trabalho precárias e degradantes. A autora faz um importante destaque, no que se refere aos afastamentos de trabalho neste setor de laboral da empresa pesquisada, a mesma conclui que há mais afastamento de motoristas do que profissionais que trabalham no setor administrativo e manutenção, por exemplo. De acordo com Dorigo (2009, p. 13-15):

Se os afastamentos fossem, por exemplo, simplesmente por questões individuais, todas as categorias profissionais apresentariam um número de trabalhadores afastados na mesma proporção em

¹¹⁷ Urban bus driving: an international arena for the study of occupational health psychology. (Dirigindo ônibus urbano: uma arena internacional para o estudo da psicologia da saúde ocupacional. Tradução livre). Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/9585910>>. Acesso em: 20 dez. 2017. E The human side of the road: improving the working conditions of urban bus drivers. (O lado humano da estrada: melhorando as condições de trabalho dos motoristas de ônibus urbanos. Tradução livre). Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/9585915>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

que estas se encontram dentro da organização, pois os afastamentos teriam chances iguais de acontecer, e assim seria respeitada a proporção original. Se todas as categorias os profissionais se afastassem por motivos diversos, os mesmos que levam a população em geral a adoecer e precisar ficar alguns dias, ou meses (dependendo do motivo) sem trabalhar, as frequências observadas não seriam muito diferentes das frequências esperadas, como percebemos no caso dos profissionais de serviços gerais (N observado= 4 e N esperado=3,7). Percebe-se que não há uma distância importante entre os dois valores, sugerindo que o índice de afastamentos não é anormal. Assim, o fato de os motoristas se encontrarem proporcionalmente em maior número dentro do grupo de profissionais afastados (72 profissionais, o que representa 64,29%) do que dentro do quadro de funcionários da empresa (44,52 %, que gera um número esperado em nossa amostra de 49,9 profissionais) não pode ser atribuído a um erro amostral ou ao fato de proporcionalmente ser a maior categoria dentro da organização. Ele é significativamente representativo da realidade encontrada dentro da Viação Azul e, portanto, indica que os motoristas desta empresa se afastam mais do trabalho que seus colegas de outras categorias profissionais, como os trabalhadores dos serviços gerais.

No que se refere aos sintomas mais relatados pelos entrevistados a pesquisa revela: a depressão em 20,64% dos casos, transtornos de ansiedade em 13,76% dos casos, perda auditiva leve em 11,93% dos casos e lombalgia em 7,80% dos casos, entre outros sintomas que apresentaram menos de 5% dos casos (DORIGO, 2009, p. 16). Diante dos dados apresentados pela pesquisadora, notamos que nesta cidade em específico os sintomas relacionados à corporeidade mental dos trabalhadores abrange mais de 30% dos casos. “Comprovando” o destaque realizado por um de nossos entrevistados (Michel), “Tem muitos motoristas afastados por motivo de doença, pois nossa profissão é muito desgastante, as doenças mais frequentes são: problemas de estresse, depressão, coluna, e nos ombros”. Concluindo a autora destaca que:

[...], acreditamos que o principal objetivo deste estudo, que era o de apontar algumas das possíveis causas dos afastamentos dos motoristas profissionais de suas atividades de trabalho, foi alcançado. Após dois anos de pesquisa, podemos afirmar que são, sobretudo, as condições penosas de trabalho, enfrentadas por esses trabalhadores, que causam seu adoecimento. Claro que não se está falando aqui de uma relação determinística e linear de causa e efeito, senão todos os profissionais estariam doentes e apresentariam o mesmo quadro. Os fatores individuais também são importantes para se compreender as doenças ocupacionais, justificando assim a importância dos estudos de caso, por permitirem explicitar como se dá tal articulação. No entanto, nossos achados sugerem uma primazia ontológica das condições de trabalho no desenvolvimento das patologias apresentadas por esses profissionais. Tal primazia só pode ser estabelecida ao nos aproximarmos da realidade vivida por eles, ou seja, de suas condições de vida e de trabalho que, ao se articularem com suas características pessoais, deram origem ao adoecimento (DORIGO, 2009, p. 105).

Zanelato (2008), em sua dissertação de mestrado realiza um amplo estudo no que se refere ao stress, embora a autora centralize suas análises em apenas um ponto, o stress, a pesquisa se revela importante, pois, ao longo do texto Zanelato expõe diferentes concepções de stress, bem como “melhores” formas de enfrentamento deste agravo a saúde que abate sobre estes trabalhadores e trabalhadoras. Ao questionar seus entrevistados sobre quais seriam as principais fontes estressoras, tem como resposta: passageiros mal-educados e que não respeitam o profissional, exposição a assaltos e acidentes, vibrações, ruídos, postura rígida da empresa, pressão pelo cumprimento de horários, entre outros (ZANELATO, 2008, p. 54). E conclui:

O trabalho de motoristas de ônibus urbano pode ser considerado estressante, devido às inúmeras variáveis presentes no seu cotidiano, sendo que a maioria dos estressores não está sob o seu controle, levando ao uso de estratégias focadas na emoção, ação indireta sobre o ambiente, com o propósito de reduzir ou aliviar os sentimentos e respostas

comportamentais causados pelo stress. A persistência deles e a falta de estratégias de enfrentamento adequadas podem ocasionar problemas de saúde, baixo desempenho profissional e comprometimento nas relações sociais (ZANELATO, 2008, p. 61).

Gonçalves (2014), em “*Sentidos do trabalho para motoristas de transporte coletivo urbano de um município do interior do Rio Grande do Sul*”, realiza um estudo a partir da psicodinâmica do trabalho e questiona, qual o sentido do trabalho de motoristas de ônibus urbano? E salienta:

Considerando que o sentido do trabalho se apresenta como um efeito, um produto da atividade humana, ele também pode ser descrito com a ajuda de três componentes: a significação do trabalho para o sujeito, a orientação do sujeito quanto ao trabalho e a coerência que o trabalho tem para o sujeito. A significação do trabalho é a definição do trabalho, isto é, o conhecimento e a compreensão que o sujeito tem dele, a representação do trabalho, a importância e valor do trabalho para o sujeito. A orientação ao trabalho é a função do trabalho, ou seja, a intenção, finalidade e desejo associado ao trabalho, sendo compreendida pelas razões pelas quais o sujeito trabalha (GONÇALVES, 2014, p. 23).

A autora divide sua dissertação em dois artigos: o sentido do trabalho: a perspectiva de motoristas de transporte coletivo urbano acerca de seu trabalho e vivências de prazer e sofrimento no trabalho de motoristas de transporte coletivo urbano. O primeiro destaca que: o trabalho no transporte coletivo urbano possui diversos sentidos; “capacidade” de prover seu sustento, estar próximo a família, ser uma profissão que esta na família a gerações, gostar de dirigir, entre outros. Porém, “somente haverá sentido no trabalho quando os trabalhadores o constituem coletivamente [...]” (GONÇALVES, 2014, p. 38). Por fim, Gonçalves (2014), destaca que a organização do trabalho deste profissional, possui particularidades intrínsecas a sua profissão, por ser uma atividade que é realizada fora dos muros da empresa, a análise envolve uma síntese de múltiplas determinações que se interagem entre si (MARX, 2012). E conclui, dizendo que:

Os sentidos atribuídos ao trabalho de motorista de transporte coletivo urbano são múltiplos, principalmente por serem construídos tanto individuais quanto coletivamente. O que pode ser inferido é que a compreensão dos motoristas acerca de seu trabalho é carregada da introjeção de diferentes discursos. Quando falam acerca do reconhecimento da importância do seu trabalho para a empresa, para a população e para a cidade percebe-se um tom polifônico em seus discursos, partindo desses diferentes locais que se misturam ao seu próprio posicionamento. Esse aspecto ao mesmo tempo em que gera prazer, autoconfiança, otimismo e satisfação na realização do trabalho, também serve a dominação da empresa, suscitando uma super responsabilização que muitas vezes exige um grande autocontrole e atenção ao trabalho gerando um aumento da carga psíquica de trabalho que precisa encontrar outros meios para a sua descarga (GONÇALVES, 2014, p. 56).

Quanto ao segundo, a autora parte do pressuposto que, “As vivências de prazer mostraram-se associadas, principalmente, às diferentes formas de reconhecimento no trabalho, já as vivências de sofrimento revelaram-se conectada, fundamentalmente, ao sistema punitivo utilizado pela organização do trabalho” (GONÇALVES, 2014, p. 60). Baseada nos escritos de Dejours (2015), a autora sustenta que a relação entre prazer e sofrimento no trabalho e no trabalhador é “peça” fundamental para a compreensão entre os laços entre trabalho e saúde do trabalhador. Neste sentido, Gonçalves (2014) destaca que o sofrimento surge quando há uma ruptura entre os desejos do empregador e do empregado, quanto há uma ruptura entre o trabalho prescrito e trabalho real. Ao salientar que, existe entre o trabalhador e a organização do trabalho uma “liberdade” para melhor adaptação ao processo de trabalho, a autora comete a nosso entendimento um equívoco, uma vez que reduzir a satisfação no processo de trabalho a “liberdade” de se trabalhar “como quer”, não estaríamos senão nos alienando/estranhando frente ao processo produtivo e a nós mesmos. Por fim, Gonçalves (2014, p. 82), conclui que:

Os relacionamentos, de forma geral, trazem vivências ambíguas, ao mesmo tempo em que se mostram fundamentais para auto-estima, valorização e reconhecimento do trabalho do

motorista, trazem vivências de insatisfação, injustiça e conflitos. [...].

Quanto à relação vida pessoal e trabalho, percebe-se que há um apoio e incentivo da família para o exercício da profissão. Além disso, esta profissão está presente em diferentes gerações da família do motorista, mostrando-se, muitas vezes, como uma tradição familiar. Percebe uma preocupação em equilibrar essas duas esferas da vida que se materializa, principalmente, pela possibilidade, enquanto motorista urbano, de estar próximo de casa. A empresa também demonstra ser sensível a questões relacionadas à vida pessoal, principalmente em casos de adoecimento de familiares. Apesar disso no discurso dos motoristas, há relatos de uma contaminação da vida profissional na vida pessoal.

Vellozo (2010), em sua dissertação de mestrado “*Mulheres ao volante... - uma análise de gênero, saúde e trabalho em mulheres motoristas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*”, quebra alguns sentidos comuns ainda existentes. O primeiro e talvez mais importante a destacar, é a disseminação da ideia de que existem profissões para homens e profissões para mulheres, e a profissão de motorista é uma destas. E segundo realizar um estudo e que também se mostra importante, dos impactos das condições de trabalho no organismo feminino, uma vez que de acordo com Vellozo (2010, p. 3):

Na medida em que o trabalho de motorista de ônibus é tradicionalmente associado aos homens, as repercussões deste trabalho sobre a saúde são supostamente distintas para os homens e as mulheres. Isto ocorre em função das diferenças biológicas, que se apresentam como desvantagens ergonômicas, uma vez que este universo foi construído por e para homens. Logo, poderíamos dizer, de forma coloquial, que não era para as mulheres estarem ali. Ademais, com as transformações político-econômicas da sociedade, após o surgimento da sociedade industrializada moderna, os âmbitos do cotidiano dos sujeitos – o público e o privado (no sentido de doméstico) – começaram a desenvolver lógicas próprias, em que a afetividade faz parte do mundo doméstico e a

racionalidade, a inteligência e a eficácia no exercício do poder pertencem ao mundo público. Desta maneira, aos homens cabe a realização de atividades de grandes decisões e de poder, realizadas no espaço público, enquanto às mulheres estão atribuídas as tarefas desempenhadas no ambiente doméstico, referentes ao cuidado da casa e da família (marido e filhos).

No decorrer de suas análises, a autora transcreve a fala destas mulheres, que colocam a disposição do capital “braços e pernas, cabeças e mãos” (MARX, 2012), seja no âmbito da produção seja na esfera da reprodução (aqui estamos nos referindo em especial ao trabalho doméstico), ou mais precisamente, o trabalho duplicado (NOGUEIRA, 2006). De acordo com a autora a partir das análises das entrevistas, não raros foram os relatos de preconceito, assédio moral e sexual de passageiros homens para com estas profissionais. E reproduz a fala de uma destas mulheres “certo dia me foi solicitada a parada para embarque, ao abrir a porta o passageiro entrou e quando olhou para mim, desceu do ônibus”. Mostrando a face machista que ainda impera em nossa sociedade. No desenvolvimento de sua escrita, a autora se usa de referências que pesquisam sobre a divisão sexual do trabalho e a feminização do mundo do trabalho, dentre as quais pode-se destacar: Claudia Mazzei Nogueira em “*O trabalho duplicado: a divisão sexual no trabalho e na reprodução – um estudo das trabalhadoras do telemarketing. 2006.*” e Helena Hirata em “*Nova divisão do trabalho. 2002*”. E conclui, revelando que:

Isto nos mostra que, do ponto de vista das expectativas sociais (que associam esta atividade ao gênero masculino), não era para aquelas mulheres estarem ali, motivo pelo qual estas atividades foram pensadas, ergonomicamente falando, para os homens. A este respeito, buscamos uma aproximação com a concepção de saúde apresentada por Canguilhem, pois ele aponta que se sentir em boa saúde é ser capaz de seguir novas normas de vida. Podemos pensar, desta forma, que as mulheres que atuam como motoristas de ônibus estão criando ‘novas normas’[...]. Apesar da presença ainda tímida das mulheres ocupando a função de motorista de ônibus, a menção à aceitação ou mesmo à preferência por mulheres

não é atribuída à habilidade ou competência (qualificação) na direção do ônibus, mas a características consideradas “da natureza feminina” (qualidade), em especial quando se refere ao cuidado com os passageiros e com o veículo.

Outro ponto que merece ênfase diz respeito ao acúmulo de tarefas para as mulheres, pois além da atividade de motorista de ônibus, elas também são responsáveis pelas tarefas domésticas. Isso não significa, no entanto, que apenas as mulheres são atingidas pela penosidade desta atividade, se considerarmos que os homens que trabalham em ônibus também sofrem o estresse do trânsito urbano, as condições adversas de trabalho, a falta de sanitários e, muitas vezes, realizam os biscates em seu tempo livre para o descanso, como forma de aumentar a renda. [...]. Por ser considerado socialmente como não produtivo, sem valor monetário, o trabalho doméstico é reconhecido apenas quando está em falta, pois quando realizado não aparece; já o biscate, por seu caráter produtivo, seu reconhecimento vem acompanhado pelo pagamento, ou seja, ele possui um valor (monetário e social) atribuído e reconhecido. As diferentes repercussões do trabalho na saúde de mulheres e de homens que desempenham a mesma função devem considerar a atribuição da realização dos trabalhos domésticos por elas (VELLOZO, 2010, p. 64).

Em “*Dirigindo a quimera: a morfologia do trabalho e o adoecimento dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia e Região Metropolitana*”, Barros (2016), realiza um amplo estudo de qualidade norteado pelo materialismo-histórico, no que se refere aos fundamentos filosóficos do trabalho, crítica ao sistema de transporte goiano e sobre os impactos da reestruturação produtiva na morfologia e no cotidiano de trabalho neste setor laboral. No decorrer de seu estudo, Barros (2016) expõe o resultado das entrevistas e observação que realizou ao longo de toda a jornada de trabalho de um destes motoristas e conclui que:

O processo de adoecimento ocorre imerso a ocultações e quando a “doença” vem à tona torna-se, em si mesma, um gargalo de onde emana estresse e sofrimento para os trabalhadores em

geral. A luta defensiva contra o adoecimento é motivada por pressões reais, uma vez que a empresa trata como inútil quem adocece e isso desestabiliza e abala os trabalhadores que passam a se sujeitar mais, a se sacrificar mais, “dão mais de si” e acabam por agravarem mais a situação em que estão imersos (DEJOURS, 1994, 2007). Portanto, os acidentes e também as enfermidades – provocadas pelas condições e pela intensidade do trabalho – são parte do mundo do trabalho dos motoristas e também o ponto de partida de variadas formas de sofrimento psíquico, notadamente o estresse, sobretudo quando da ocorrência de acidentes com vítimas fatais; quando o motorista se machuca gravemente e, ao retornar ao trabalho, precisa enfrentar o trânsito, *lócus* em que se desenvolve o processo de trabalho, rememorando o acidente (COSTA *et al.*, 2003; PAES-MACHADO, LEVENSTEIN, 2002; GONÇALVES, BUEAS, 2011) (BARROS, 2016, p. 163).

Assim como as anteriores, a pesquisa de Barros nos deixa importantes conclusões que se referem às contradições, consequências e impactos na vida de homens e mulheres que laboram no transporte coletivo nas cidades brasileiras e chega à seguinte conclusão, embora por ele mesmo destacada como provisória:

[...], nas condições de trabalho atuais os motoristas de ônibus estão submetidos a todas as categorias de doenças relacionadas ao trabalho. Está claro para nós que o conjunto de problemas levantados e a qual apoiamos nossas análises são apenas elementos daquilo que “consiste simplesmente na compreensão geral dessas contradições” (MARX, 2011, p. 54). Por essa razão, nossas afirmações são transitórias, pois são produtos de relações sociais e históricas determinadas e, portanto, estão implicadas nas contradições que pretendem elucidar. Muito embora esta condição não configure um impedimento que confirmou nossa hipótese inicial. Isto é: **a incorporação de tecnologia para aumento de produtividade e intensidade do**

trabalho provoca estresse no trabalho e sofrimento psíquico nos motoristas do transporte coletivo de Goiânia (BARROS, 2016, p. 178, grifo do autor).

“Morte invisível”, assim se refere a reportagem¹¹⁸ de O tempo, ao acompanhar o dia a dia de trabalho de profissionais do transporte urbano (motoristas, cobradores e taxistas). Durante o estudo, a equipe de reportagem constatou um quadro crescente de adoecimento e afastamento do trabalho, foram constatadas mais de trinta doenças desenvolvidas ou agravadas em quem labora no volante. Desde conjuntivites até crises de embolia arterial (mais conhecida como trombose). “A saúde de quem vive ao volante pede socorro” (O TEMPO). De acordo com a reportagem:

Em Belo Horizonte, por exemplo, um em cada três condutores e cobradores de lotação (35%), em um período de 12 meses, se licencia por problemas de saúde decorrentes da atividade profissional, de acordo com estimativas do sindicato dos rodoviários e de levantamento da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), realizado em 2013. Essa espécie de epidemia invisível se esconde em meio a um cotidiano de muita fumaça, quadro de horários rígido, assaltos, buzinas, reclamações e empurra-empurra.

“É um trabalho extremamente agressivo, e a relação do tipo de atividade com a saúde, infelizmente, é negligenciada. Os trabalhadores do transporte estão cada vez mais doentes”, diagnostica o médico Dirceu Rodrigues Alves Júnior, diretor da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet).

Na Grande BH, foram registrados 15.552 afastamentos previdenciários de motoristas e cobradores por motivo de saúde entre 2010 e 2014, segundo investigação do Ministério Público do Trabalho.

O trânsito caótico é um dos principais causadores de transtornos nestes profissionais, a redação conta a história de Renato (nome fictício),

¹¹⁸ Disponível em: <http://www.otempo.com.br/polopoly_fs/1.1350481.1470773644!/index.html#content6>. Acesso em: 29 dez. 2017.

que certo dia ao não aguentar mais a pressão diária de seu trabalho largou o ônibus no meio da avenida ao discutir com o condutor de um veículo individual. “Eu surtei, simplesmente surtei e saí andando para minha casa. Só pensei em tudo quando já estava longe dali”, disse o motorista a reportagem. A atitude de Renato na época desencadeou uma reação em cadeia, e encorajou muitos motoristas a tomarem a mesma atitude, como revelam várias matérias veiculadas nos jornais locais no ano de 2012, 2013, 2014, 2015, 2016¹¹⁹, de modo algum aqui estamos fazendo juízo de valor em relação à atitude deste profissional, o que estamos querendo imprimir é, que os profissionais que laboram diariamente sob condições adversas não estão aguentando mais a pressão de seu trabalho, os/as motoristas de ônibus estão no limite, parafraseando Boulos (2015), “são um barril de pólvoras prestes a explodir”.

De acordo com a pesquisa, dirigir durante a noite agrava ainda mais a saúde destes profissionais, principalmente no que se refere aos problemas cardiovasculares, problemas na visão e os problemas relacionados ao sono, ao trabalhar a noite, se inverte as funções de seu corpo, ou seja, dorme de dia (quando consegue) e trabalha durante a noite. De acordo com Marqueze, em entrevista à redação:

Encontramos nos motoristas com jornadas noturnas maiores concentrações de leptina, o hormônio da saciedade, produzido pela gordura corporal. Como há maior prevalência de obesos nesse grupo, eles produzem desse hormônio. E quando há produção demasiada desse hormônio (hiperleptinemia), como constatamos no estudo, ele perde a função de regular o apetite. Então esses motoristas nunca estão satisfeitos, a vontade de se alimentar é constante. A alimentação acaba ainda sendo uma estratégia para se manter acordado.

¹¹⁹ Disponível em: <<http://setelagoas.com.br/noticias/minas/19936-motorista-de-onibus-perde-a-paciencia-e-abandona-onibus-lotado-em-bh>>. <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/09/28/interna_gerais,808646/motorista-abandona-onibus-na-savassi-depois-de-discutir-com-passageira.shtml>. <<https://extra.globo.com/noticias/rio/estressado-com-os-passageiros-motorista-abandona-onibus-no-meio-da-rua-14189676.html>>. <<http://www.ofluminense.com.br/pt-br/cidades/motorista-estressado-abandona-C3%B4nibus-no-meio-da-alameda>>. Acesso em: 29 dez. 2017.

Onde estão os sofrimentos do/da motoristas? A reportagem nos responde. Estresse, depressão e crise de ansiedade, síndrome do pânico, distúrbios no sono, catarata, conjuntivite, renite, sinusite e laringite, zumbido e perda auditiva, infarto e hipertensão arterial, bronquite e enfisema, diabetes, obesidade, gastrite e refluxo gástrico, câncer de pele, tendinite, perda de força nos punhos, embolia arterial, dores no joelho, cervicalgia, hérnia de disco, lombalgia e esclerose. Um estudo sintético que com realidade expõe os impactos de uma jornada de trabalho intensa, exposição a poluição, ruídos, vibrações, temperatura alta, radiação solar, trânsito intenso, falta de reconhecimento de seu trabalho, pressão para cumprimento de horário, vigilância constante, entre outros sobre o corpo destes trabalhadores e trabalhadoras, ao finalizar o estudo a reportagem destaca que:

O adoecimento dos trabalhadores do transporte em todo o Brasil, recentemente, tem extrapolado a esfera das empresas e dos consultórios médicos e chegado à Justiça. Em Minas Gerais, o Ministério Público do Trabalho (MPT) instaurou só no ano passado 134 inquéritos e ajuizou 29 ações públicas contra mais de 60 empresas de transporte coletivo da região metropolitana de Belo Horizonte. Os motivos: exploração da jornada profissional, fraude no sistema de registro de ponto de cobradores e motoristas, más condições de infraestrutura e desrespeito a folgas e intervalos para refeição.

No caso mais grave, foi detectada jornada abusiva de trabalho associada a uma fraude, avaliada pelo MPT em R\$ 100 milhões, no pagamento de horas extras a 42 mil motoristas e trocadores de 20 empresas da região metropolitana de Belo Horizonte, entre os anos de 2010 e 2014. Na denúncia apresentada à Justiça, a partir de uma investigação conjunta do MPT com os ministérios do Trabalho e da Previdência Social, é evidenciada uma manipulação do controle de jornada.

Diante dos estudos aqui apresentados, ressalta-se que as condições precárias e insalubres na atividade econômica de dirigir se mostra por demais danosa à saúde destes/destas profissionais e que não é exclusiva da capital de Santa Catarina. Tais condições e consequências estão presentes nas mais distintas cidades brasileiras e mundiais. Destacando

mais uma vez a tese de Oliveira (2010), que é o meio ambiente de trabalho e a organização do processo de trabalho quem está doente e expõe homens e mulheres à degradação de sua saúde física e mental. Homens e mulheres que, labutam diariamente em troca de um quantum que lhe deveria servir para satisfação de suas necessidades de fome e de espírito, porém muitas vezes não sobra para a compra de uma cerveja e um pedaço de carne para um churrasco no final de semana com a família e amigos. Assim, a classe trabalhadora degrada sua saúde no trabalho e gasta o pouco que ganha para recuperação de sua saúde. Algo deve estar errado. Para finalizar nossa pesquisa destacamos que, esta é a dura e preocupante realidade, o *hic et nunc* destes/destas heróis e heroínas que carregam nas suas costas o peso da responsabilidade de conduzir vidas humanas de um ponto da cidade a outro. Heróis e heroínas do volante que não possuem nenhum valor (autor desconhecido), a não ser, o de servir para a valorização do capital no processo de circulação de mercadorias.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa pesquisa se preocupou em analisar as condições de trabalho e seus impactos na saúde do/da motorista de ônibus de Florianópolis. Salientamos que nossa perspectiva era de entrevistar também motoristas mulheres, no entanto, não foi possível, porém referendamos aqui que todas as condições adversas de trabalho neste setor profissional, bem como as doenças e dores destacadas também são situações que podem afetar a corporeidade feminina.

Nossas análises tiveram início no estudo sobre a origem e evolução das cidades urbanas, partindo do Império Romano até os dias atuais. E após um estudo envolvendo diversos autores, concluímos que o processo de urbanização das cidades se deram sem qualquer forma de planejamento. A cidade que antes da Revolução industrial era “pacata”, precisou se adequar a novos padrões. Tais padrões deveriam se estruturar e atender à lógica do modo de produção capitalista, que ora surgia. Assim, as cidades não só se tornaram o centro da produção e circulação de mercadorias, ela mesma se tornou uma mercadoria. Para isso, era necessário antes, expulsar os trabalhadores, os moribundos, entre outros, uma vez que, ali não deveria existir nenhuma forma de “mancha” que atrapalhasse os negócios. E assim o foi feito nas cidades do berço do capitalismo e posteriormente nas demais cidades mundiais e latino-americanas, a classe trabalhadora foi mandada, no sentido mais estrito do termo para as áreas periféricas e/ou cidades interioranas. Porém, aqui na América Latina e em especial no Brasil, existe uma peculiaridade que merece destaque, tanto o processo de desenvolvimento do capitalismo como o processo de urbanização se deu de modo dependente e “atrasado” em relação aos países europeus, ou seja, nosso continente esteve “sempre” subordinado e necessitado da tecnologia dos países centrais.

Cabe mencionar que, no Brasil não houve feudalismo, neste sentido as cidades brasileiras já nasceram sob moldes urbanos, as primeiras a surgirem foram Santos, Bahia, Rio de Janeiro, São Luís ainda no século XVI. Ainda “freadas” em relação ao crescimento populacional e urbanização, se vê com a abolição da escravatura no ano de 1888 com uma grande população, principalmente de ex-escravos, agora “livres” e sem quaisquer condições de adquirir uma moradia digna e sem emprego são expurgados para as áreas periféricas, espaços circunvizinhos e/ou interior da cidade e vão morar em casas ou locais desprovidos de saneamento básico, luz elétrica, água potável, acesso a saúde, entre outros. O resultado deste crescimento urbano desacelerado e desenfreado no Brasil, foi um aumento exponencial nos índices de miserabilização,

proliferação de doenças, óbitos da população trabalhadora brasileira. Ao passo que a burguesia brasileira conta com espaços cada vez mais saudáveis, seguros, com abundância de água, alimentos, saúde, etc. Diante deste contexto que concluímos que a cidade, nunca foi e nunca será, enquanto existir o capitalismo, o local onde a classe trabalhadora poderá acessar os usufrutos que ela tem a oferecer. Mas o que é a cidade então? A cidade é hoje o espaço da contradição, do individualismo, da segregação, da violência, entre outros.

O desenvolvimento da cidade de Florianópolis, não se deu livre de contradições, aqui o processo de urbanização, se deu ainda mais atrasado, é só em inícios da década de 1980 que a cidade começa a se desenvolver, até então a capital do Estado de Santa Catarina era uma pequena Ilha no sul do Brasil, onde residiam famílias que tinham como fonte de sustento a pesca, a agricultura, a pecuária, comércio local. As casas pequenas cederam lugar aos arranha céus, as ruas de barro deram lugar a vias de mão-dupla com asfalto (ainda que precárias), as praias que antes eram o sustento dos pescadores, nos meses de verão (dezembro a março) se torna destino de visita turística e fonte de sustento para os vendedores de água, cerveja, alimentos, entre outros, bem como a população nativa que vivia nas áreas próximas ao centro venderam seus terrenos e foram morar em outras cidades ou em bairros afastados do centro (tal movimento de venda se deu principalmente devido ao encarecimento do custo de vida no centro de Florianópolis).

Atentos as atuais condições de mobilidade urbana, especulação imobiliária, custo de vida, etc., concluímos que a cidade de Florianópolis não só se desenvolveu sem quaisquer formas de planejamento, bem como o planejamento projetado em Florianópolis foi o de torná-la um paraíso turístico, neste sentido, ao passo que a cidade se desenvolve cada vez mais a classe trabalhadora se encontra “impossibilitada” de reproduzir sua vida na capital, tendo como único meio de saída vender seus pequenos terrenos e ir morar em outras cidades, a exemplo citamos os bairros: Estreito, Bairro de Fátima, Campinas. Famílias que residem hoje nestes bairros eram moradores da Ilha. É necessário salientar aqui que estes bairros, também já estão passando por um processo de valorização muito grande, “sem espaço” mais para construir na capital a especulação imobiliária rumo para os bairros circunvizinhos. Na atual conjuntura, cidades como São José e Palhoça são a “bola da vez” do mercado imobiliário e turístico. Neste contexto, a população florianopolitana está a cada novo dia sentindo os impactos de um processo desenfreado de urbanização sem planejamento, que se manifestam nos congestionamentos, transporte coletivo precário, falta de acesso a moradia, elevado custo de vida, etc. E

como nas mais distintas contradições do modo de produção capitalista, quem sente os impactos é a classe trabalhadora. A classe trabalhadora sob a tutela do capital, só acessa a cidade se for para vender sua força de trabalho, e tal acesso se dá de modo precário, principalmente em relação aos transportes coletivos.

A atividade de deslocar pessoas de um ponto a outro da cidade via transporte coletivo é exercida pelo/pela profissional motorista de ônibus. Tal atividade exige grande esforço físico e cognitivo, visto a complexidade do processo e do espaço de trabalho. Em relação ao espaço de trabalho destacam-se as condições do tráfego e de nossas vias, condições dos ônibus (instrumentos de trabalho: acelerador, embreagem, volante, ruído, vibração, etc.), já em relação ao processo de trabalho, destacado por nossos entrevistados estão, a pressão para o cumprimento dos horários, o controle/vigilância sobre o seu ato laboral (a exemplo as câmeras de videomonitoramento e os GPS), a relação com os usuários, a dupla atividade (cobrar e dirigir) no caso dos/das motoristas do transporte executivo, exposição a violência urbana (acidentes, assaltos), entre outros.

Neste contexto, após análise das entrevistas com os profissionais, concluímos que, essa variabilidade de questões que envolve seu processo de trabalho, tem exposto estes profissionais a riscos de natureza física (ruído, vibração, temperatura, posturas forçadas e/ou incômodas) e de natureza mental (esforço mental, exigência por atenção redobrada, o controle exercido por parte da empresa sobre seu processo de trabalho, responsabilidade de carregar vidas). Este contexto contraditório de trabalho tem levado a um preocupante quadro de adoecimento e afastamentos de profissionais deste setor. Todas as cidades brasileiras que foram objeto de estudo de pesquisadores das mais distintas áreas de conhecimento, concluíram que a atividade de dirigir ônibus por entre as ruas das cidades tem se mostrado danosa à saúde destes/destas profissionais, entre as doenças mais citadas pelos/pelas profissionais se destacam o estresse, a perda da audição, as doenças cardiovasculares, etc., em relação as dores destacamos as dores nas costas, na cabeça, nas pernas, nos braços, etc.

Nosso campo de estudo foi a cidade de Florianópolis, nossos entrevistados nos revelam que a profissão de dirigir ônibus, se no passado era fonte de prazer, hoje é fonte de desgaste e sobrevivência, para que se confirme nossa conclusão basta que voltemos a história de Henrique e Celso, ambos entraram para a profissão por amor a profissão, e após anos de trabalho na profissão expostos a ruídos, posturas forçadas, ingestão de alimentos gordurosos ou falta de alimentação, trânsito pesado, entre

outros, receberam diagnóstico de labirintite, diabetes, colesterol alto e hérnia de disco no caso de Henrique e surdez leve, pressão alta, dores na coluna no caso de Celso. Bem como o estresse foi referenciado por todos como doença presente na profissão e que tem sido motivo de afastamento de diversos profissionais, como destacado por Sebastião, é o trânsito muito complicado, é barulho do motor, calor e cansaço diário, o resultado é “que estamos cada vez mais estressados”.

No entanto, a profissão se destaca também enquanto fonte de sobrevivência, uma vez que como mostra o perfil dos profissionais no quadro 1 de nossa pesquisa, grande parte de nossos entrevistados possui o segundo grau completo, com exceção de Sebastião que possui curso técnico e Ataíde que está cursando o nível superior. Aliada a idade alta de nossos entrevistados, nos faz questionar que, caso os mesmos saiam desta profissão, para onde iriam? O mercado de trabalho, cada vez mais, prioriza os jovens. Diante deste contexto os/as motoristas “aguentam” tais condições de trabalho com medo do desemprego, ou então como destacado por Michel, para quem não possui um curso superior é a melhor opção, pois o salário, embora satisfaça apenas as necessidades básicas, é mais alto que o de muitas profissões. Aqui citamos novamente à resposta de Michel a um de nossos questionamentos: “é um prazer pelo fato de eu gostar de dirigir, um sofrimento pelo nosso trânsito e falta de reconhecimento da sociedade e sobrevivência por ser um emprego que supre apenas minhas necessidades básicas”.

Neste sentido, concluímos que parece existir uma consciência nos próprios profissionais de que expostos a condições precárias e insalubres de trabalho estão adoecendo cada vez mais, bem como parece existir uma consciência de que como salientou Marx em *O Capital* (2013), o capital não tem com isso nenhuma vontade em se preocupar com a saúde do trabalhador a não ser quando é forçado a fazê-lo, tais análises se confirmam após análises das respostas ao questionamento se o sindicato atendia as necessidades da categoria, por unanimidade a resposta foi positiva, bem como a grande maioria participa das assembleias realizadas pelo sindicato, defendendo e avançando na luta por melhorias nas condições de trabalho e saúde dos/das profissionais. O Sintraturb, ao longo dos anos, tem conquistado importantes direitos aos trabalhadores e trabalhadoras do transporte; manutenção do posto de cobrador no transporte convencional, redução da jornada de trabalho, aumento reais no salário, aumento do ticket de alimentação, entre outros direitos conquistados ou mantidos, ocupando hoje um espaço importante não só em relação aos direitos dos trabalhadores e trabalhadoras do transporte

coletivo, mas da classe trabalhadora em geral com aliança outras entidades sindicais.

Por fim, destacamos que as conclusões aqui propostas atendem parcialmente ao universo dos motoristas do transporte coletivo, uma vez que foram dez entrevistados de aproximadamente 700. Sabemos os limites que são postos a quaisquer pesquisas, no entanto, deixamos aqui como indicativo que esta pesquisa sirva de base para futuros estudos. Baseados nas análises realizadas ao longo de nossa pesquisa terminamos nossa pesquisa com a frase de um autor desconhecido, **“o volante é o troféu de um herói sem valor”**.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMIDES, Maria Beatriz Costa. Trabalho, sindicato, saúde e serviço social: crise do capital e desafios para a classe trabalhadora. In: NAVARRO, Vera Lúcia; LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza (Orgs.). **O avesso do trabalho IV: terceirização, precarização e adoecimento no mundo do trabalho**. São Paulo: Expressão Popular, 2017.

ALMEIDA, Maria Celeste C. G. Características emocionais da LER. In: CODO, Wanderley; ALMEIDA, Maria Celeste C. G. (Orgs.). **LER: diagnóstico, tratamento e prevenção, uma abordagem interdisciplinar**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1995.

ALVES, Giovanni. **Trabalho e subjetividade: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório**. São Paulo: Boitempo, 2011.

AMBROSI, Dogmar; QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira. Compreendendo o Trabalho da Costureira: um Enfoque para a Postura Sentada. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 29, n. 109, p. 11-19, 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbso/v29n109/03.pdf>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

AMORIM, Henrique José Domiciano. **Valor-trabalho e imaterialidade da produção nas sociedades contemporâneas**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2012. Disponível em: <<http://bvsde.org.ni/clacso/publicaciones/Amorim.pdf>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

_____. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho. 15. ed. São Paulo: Cortez, 2011a.

_____. **O Continente do Labor**. São Paulo: Boitempo, 2011b.

_____; PRAUN, Luci. A sociedade dos adoecimentos do trabalho. **Serviço social e sociedade**, São Paulo, n. 123, p. 407-427, jul./set.

2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sssoc/n123/0101-6628-sssoc-123-0407.pdf>>. Acesso em: 20 dez. 2017.

AZZE, Ronaldo J.; MATTAR JR., Rames. Conduta médica nas lesões por esforços repetitivos. In: CODO, Wanderley; ALMEIDA, Maria Celeste C. G. (Orgs.). **LER**: diagnóstico, tratamento e prevenção, uma abordagem interdisciplinar. Petrópolis, RJ: Vozes, 1995.

BARDUCO, Roberto Carlos. **Motorista de ônibus urbano**: insatisfação e desconforto com a poltrona. Dissertação (Mestrado em Desenho Industrial)- Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”. 2006. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/91413>>. Acesso em: 20 nov. 2017.

BARROS, Rafael. Araújo. M. **Dirigindo a quimera**: a morfologia do trabalho e o adoecimento dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia e região metropolitana. 202 p. Dissertação (Mestrado em Sociologia)- Universidade Federal de Goiás. Goiânia. 2016.

BATTISTON, Márcia. **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano**. 137 p. Dissertação (Mestrado em Psicologia)- Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983.

BERTUCCI, Jonas de Oliveira. Os benefícios do transporte coletivo. **Boletim regional, urbano e ambiental**, n. 5, jun. 2011. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5652/1/BRU_n5_beneficios.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2017.

BOULOS, G. **De que lado você está? Reflexões sobre a conjuntura política e urbana no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2015.

BOPPRÉ, Afrânio. T. **Expansão urbana em Florianópolis**: conflito entre a cidade real e a cidade legal. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003. Disponível em:

<<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/85765/221595.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 17 jan. 2017.

BRASIL. **Relatório final**: 8ª conferência nacional da saúde. 1986. Disponível em:

<http://conselho.saude.gov.br/biblioteca/relatorios/relatorio_8.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2018.

BRASIL - Ministério da Saúde. **Doenças relacionadas ao trabalho**: manual de procedimentos para os serviços de saúde. Brasília: Ministério da saúde do Brasil, 2001.

CARLOS, Ana Fani A. **Espaço-tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **A cidade**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2007. (Repensando a geografia).

CASCAES, Franklin. **O fantástico na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2012.

CECCA. **Uma cidade numa ilha**: relatório sobre os problemas socioambientais da Ilha de Santa Catarina. 2.ed. Florianópolis: Insular, 1997.

CFESS. **Atuação de assistentes sociais na política urbana**: subsídios para reflexão. Brasília/DF, 2016. Disponível em: <<http://www.cfess.org.br/js/library/pdfjs/web/viewer.html?pdf=/arquivos/CFESS-SubsidiosPoliticaUrbana-Site.pdf>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

COSTA, Sandro Silveira. **Santa Catarina**: história, geografia, meio ambiente, turismo e atualidades. Florianópolis: Postmix, 2011.

DAL ROSSO, Sadi. **Mais trabalho!** A intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

_____. **O ardil da flexibilidade**: os trabalhadores e a teoria do valor. São Paulo: Boitempo, 2017.

DEJOURS, Christophe. **A banalização da injustiça social**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

_____. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. 6. ed. São Paulo: Cortez, 2015.

DORIGO, Júlia Nogueira. **Trabalho e o adoecimento mental**: Uma análise no setor de transporte coletivo urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado em Psicologia)- Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais. 2009. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/TMCB-7WUPJK/disserta_ao_trabalho_e_adoecimento_mental_julia_nogueira_dorigo.pdf?sequence=1>. Acesso em: 17 dez. 2017.

EINSTEIN, Albert. **Como vejo o mundo**. 23. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 2017.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo. Boitempo. 2010.

_____. **Anti-Dühring**: a revolução da ciência segundo o senhor Eugen Dühring. São Paulo: Boitempo, 2015a.

_____. **Sobre a questão da moradia**. São Paulo: Boitempo, 2015b.

FERRARI, J. S. "Síndrome de Burnout"; **Brasil Escola**. 2017. Disponível em: <<http://brasilecola.uol.com.br/psicologia/sindrome-burnout.htm>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

FERNANDES, Bruna Frogeri. **“Nós não valemos nada!”**: uma análise sobre o processo de trabalho e subjetividade dos motoristas de ônibus de Curitiba. Monografia (TCC em Psicologia)- Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013. Disponível em: <<http://www.assedioorganizacional.com.br/downloads/bruna-fernandes.pdf>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

FRANÇA, Ana Cristina Limongi; RODRIGUES, Avelino, Luiz. **Stress e trabalho**: guia básico com abordagem psicossomática. São Paulo: Atlas, 1996.

FREDERICO, Celso. **O jovem Marx 1843-1844: as origens da ontologia do ser social**. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

FREITAS, Martas de. **Sindicalismo e Ética: (re)ação, sanidade e trabalho**. Belo Horizonte: Crisálida, 2012.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisas**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIROLETTI, Domingos. Os desafios do sindicalismo no século XXI. In: INÁCIO, José Reginaldo (Org.). **Sindicalismo no Brasil. Os primeiros 100 anos?** Belo Horizonte: Crisálida, 2007.

GONÇALVEZ, Julia. **Sentidos do trabalho para motoristas de transporte coletivo urbano de um município do Rio Grande do Sul**. Dissertação (Mestrado em Psicologia)- Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, RS, 2014. Disponível em: <<http://w3.ufsm.br/ppgp/images/dissertacoes/2013-2014/julia-goncalves.pdf>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

GONTIGO, F. E. K.; GUIDI, R. Mobilidade urbana do transporte público coletivo em Florianópolis: panorama e análise crítica. In: XXXIII Encontro nacional de engenharia de produção: A Gestão dos Processos de Produção e as Parcerias Globais para o Desenvolvimento Sustentável dos Sistemas Produtivos Salvador, BA, **Anais...** 08 a 11 de outubro de 2013. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2013_TN_STP_187_064_22319.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2017.

GORZ, André. **A ideologia social do automóvel**. 2014. Disponível em: <<http://dumacedoblogger.blogspot.com.br/2014/11/a-ideologia-social-do-automovel-andre.html>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

HARVEY, David. **Paris capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo, 2015.

HUBERMAN, Leo. **História da Riqueza do Homem**. 21. ed. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1980.

IAMAMOTO, Marilda Villela. **Serviço Social em tempo de capital fetiche: capital financeiro, trabalho, questão social**. 8. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

INÁCIO, José Reginaldo. **Ética, sindicalismo e poder**: Os fins justificam os meios? Belo Horizonte: Crisálida, 2005.

_____. **Sindicalismo e Ética**: (re)ação, sanidade e trabalho. Belo Horizonte: Crisálida, 2012.

INFRANCA, Antonio. **Trabalho, indivíduo e história**: o conceito de trabalho em Lukács. São Paulo: Boitempo, 2014.

KONDER, Leandro. **O marxismo na batalha das idéias**. Rio de Janeiro: Nova fronteira, 1984.

LARA, Ricardo. Crítica da economia política e saúde do trabalhador. In: INÁCIO, José Reginaldo; AMORIM, Salim Celso (Orgs.). **O vestir e o calçar**: perspectivas da relação saúde e trabalho. Belo Horizonte: Crisálida, 2010.

_____. **A produção de conhecimento no Serviço Social**: O mundo do trabalho em debate. São Paulo: UNESP, 2011.

_____. RIBEIRO, Rodrigo F. Ofensiva do capital e política social no Brasil. In: LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza (Org.). **Saúde do trabalhador**: desafios para a seguridade social e o movimento sindical. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.

_____. Saúde do trabalhador: considerações a partir da crítica da economia política. In: LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza (Org.). **Saúde do trabalhador e da trabalhadora e Serviço Social**. Campinas: Papel Social, 2016.

_____. **História e práxis social**: introdução aos complexos categoriais do ser social. Bauru: Canal 6, 2017.

LAURELL, Asa Cristina. A saúde doença como processo social. **La salud. Enfermidade como processo social. Revista Latino-Americana de Salud**, México, v. 2, p. 7-25, 1982.

LESSA, Sérgio. **Mundo dos Homens. Trabalho e Ser Social**. São Paulo?. Boitempo. 2002.

_____. **Para compreender a ontologia de Lukács.** Injuí: Editora Inju, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **O Pensamento marxista de cidade.** Portugal: Editora Ulisseia, 1972.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LONDON, Jack. **Contos.** São Paulo: Expressão Popular, 2009.

LOURENÇO, Edvânia. Ângela de Souza. **Na trilha da saúde do trabalhador:** a experiência de Franca. Franca: UNESP-FHDSS, 2009.

_____. Trabalho inglório: processo de trabalho, estranhamento e agravo à saúde no setor calçadista em Franca/SP. In: INÁCIO, José Reginaldo; AMORIM, Salim Celso (Orgs.). **O vestir e o calçar:** perspectivas da relação saúde e trabalho. Belo Horizonte: Crisálida, 2010.

_____. In: INÁCIO, José Reginaldo. **Sindicalismo e Ética:** (re)ação, sanidade e trabalho. Belo Horizonte: Crisálida, 2012.

_____. Saúde do trabalhador e da trabalhadora no capitalismo contemporâneo. In: LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza (Org.). **Saúde do trabalhador e da trabalhadora e Serviço Social.** Campinas: Papel Social, 2016.

LUKÁCS, Gyorgy. **Para uma ontologia do ser social I.** São Paulo: Boitempo, 2012.

_____. **Para uma ontologia do ser social II.** São Paulo: Boitempo, 2013.

MACIEL, Regina Heloisa. Ergonomia e lesões por esforços repetitivos. In: CODO, Wanderley; ALMEIDA, Maria Celeste C. G. (Orgs.). **LER:** diagnóstico, tratamento e prevenção, uma abordagem interdisciplinar. Petrópolis, RJ: Vozes, 1995.

MARICATO, Ermínia. **É questão urbana estúpido!** In: MARICATO, Ermínia et al. (Orgs.). **Cidades rebeldes**: Passe livre a as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão popular, 2015.

MARINI, Ruy Mauro. **Subdesenvolvimento e revolução**. 4. ed. Florianópolis: Insular, 2013.

MÁRKUS, Gyorgy. **Marxismo e antropologia**: o conceito de 'essência humana' na filosofia de Marx. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARX, Karl. **Salário, preço e lucro**. São Paulo: Centauro, 2002.

_____; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846). São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo, 2010.

_____. **O 18 de Brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. **O Capital**: crítica a Economia Política. Livro I: O Processo de Produção do Capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. **O Capital**: crítica a Economia Política. Livro II: O Processo de Circulação do Capital. São Paulo: Boitempo, 2014.

MICHEL, Osvaldo. **Saúde do trabalhador**: cenário e perspectiva numa conjuntura privatista. São Paulo: LTr, 2009.

MONTEIRO, Carlos Augusto. Florianópolis: o direito e o avesso. In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche (Org.). **Florianópolis do outro lado do espelho**. Florianópolis: Ed. da Ufsc, 2005.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. **Economia política: uma introdução crítica**. 6. ed. São Paulo: Cortez, 2010.

_____. **Introdução ao estudo do método de Marx**. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

NOGUEIRA, Cláudia Maria França Mazzei. **O Trabalho duplicado: a divisão sexual no trabalho e na reprodução: um estudo das trabalhadoras de telemarketing**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

NUNES, Leandro. Os impactos da reestruturação produtiva no movimento sindical. In: VI Encontro de grupos de estudos e pesquisas marxista, 2014, Recife-Pernambuco. **Anais... EPMARX V**. Pernambuco: GPMARX, 2014. v. 1. p. 1-14.

OLIVAR, Monica Simone Pereira. Comissão e saúde do trabalhador e a luta sindical. In: LOURENÇO, Edvânia Ângela de Souza (Org.). **Saúde do trabalhador e da trabalhadora e Serviço Social**. Campinas: Papel Social, 2016.

OLIVEIRA, Paulo Roberto Albuquerque. **Nexo técnico epidemiológico NETP, fator acidentário de prevenção: um novo olhar sobre a saúde do trabalhador**. São Paulo: LTr, 2010.

PEREIRA, Simara Cristina Nascimento. **Estudo marxista da mobilidade urbana**. 2011. 83 f. Monografia (TCC em Ciências Econômicas)- Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do trabalho no século 20: taylorismo, fordismo e toyotismo**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

POCHMANN, Márcio. Capitalismo tardio e sindicalismo brasileiro. In: INÁCIO, José Reginaldo (Org.). **Sindicalismo no Brasil. Os primeiros 100 anos?** Belo Horizonte: Crisálida, 2007.

PRIEB, Sérgio. **O trabalho à beira do abismo: uma crítica marxista à tese do fim da centralidade do trabalho**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2005.

QUEIROZ, Antônio Augusto. In: INÁCIO, José Reginaldo (Org.). **Sindicalismo no Brasil. Os primeiros 100 anos?** Belo Horizonte: Crisálida, 2007.

REIS, Almir Francisco. **Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações.** Florianópolis. Ed. Da UFSC, 2012.

RIBEIRO, Herval Pina. A violência oculta do trabalho: as lesões por esforços repetitivos. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 1999. Disponível em: <<http://static.scielo.org/scielobooks/v5tv3/pdf/ribeiro-9788575412824.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

_____. **De que morrem e adoecem os trabalhadores na era dos monopólios (1980-2014).** São Paulo: LTr, 2014.

RICARDO, David. **Princípios de Economia Política e Tributação.** São Paulo: Editora Nova Cultural. 1996. (Coleção Os Economistas).

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade.** São Paulo. Brasiliense. 1995. (Coleção Primeiros Passos).

RUBIN, Isaac Illich. **A Teoria Marxista do Valor.** São Paulo: Editora Polism, 1987.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo.** 2. ed. São Paulo: Editora da USP, 2009.

SARDÁ JUNIOR, Jamir J. **Estresse: conceitos, métodos, medidas e possibilidades de intervenção.** São Paulo: Casa Dos Psicólogos, 2004.

SARTORI, Vitor. B. **Lukács e a crítica ontológica ao direito.** São Paulo: Cortez, 2010.

SATO, Leny. **Abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano.** 128p. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social)- Pontifca Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1991.

SELIGMANN-SILVA, Edith. **Trabalho e desgaste mental**: o direito de ser dono de si mesmo. São Paulo: Cortez, 2011.

_____. Psicopatologia no trabalho: aspectos contemporâneos. In: FERREIRA, Januário Justino (Coord.). **Saúde mental no trabalho**: coletânea do fórum de saúde e segurança no trabalho do Estado de Goiás. Goiânia: Cír Gráfica, 2013.

SERRA, Adriano Vaz. **O stress na vida de todos os dias**. Coimbra: Minerva Coimbra, 2007.

SINGER, Paul. Urbanização, dependência e marginalidade na América Latina. In: SINGER, Paul (Org.). **Economia política da urbanização**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1975. (Edições CEBRAP).

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações**. São Paulo: Editora Nova Cultura, 1996. (Coleção Os Economistas).

SOUZA, Jessé. **A elite do atraso**: da escravidão à lava jato. Rio de Janeiro: Leiya, 2017.

SPOSITO, Maria Encarnação. B. **Capitalismo e urbanização**. 16. ed. São Paulo: Contexto, 2014.

STEFANELLI, V. F. **A questão da mobilidade urbana as metrópoles brasileiras**. Monografia (TCC em Economia)- UFRJ, Rio de Janeiro, 2015.

TELES, Vera da Silva. Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade. In: TELLES, Vera da Silva; CABANES, Robert (Orgs.). **Nas tramas da cidade**: trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.

TONET, I. **Método científico**: uma abordagem ontológica. São Paulo: Instituto Lukács, 2013.

VASCONCELOS, Eduardo. Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Transporte e meio ambiente**: conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Ed. Annablume, 2006.

_____. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012.

VEIGA, Elaine. **Transporte coletivo em Florianópolis**: origens e destinos de uma cidade à beira-mar. Florianópolis: Insular, 2004.

VELOZZO, Danielle Pires Marques. **Mulheres ao volante**: uma análise de gênero, saúde e trabalho em mulheres motoristas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. 2010. 100 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública)– Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em:
<<https://www.arca.fiocruz.br/handle/icict/16116>>. Acesso em: 17 dez. 2017.

ZANELATO, Luciana Silva. **Manejo de stress, coping e resiliência em motoristas de ônibus urbano**. 2008. 110 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia)– Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2008. Disponível em:
<https://alsafi.ead.unesp.br/bitstream/handle/11449/97479/zanelato_ls_me_bauru.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 17 dez. 2017.

APÊNDICE A - Roteiro das entrevistas

Entrevista com os/as motoristas

- 1- Nome? Idade?
- 2- Jornada diária de trabalho? Matutino, vespertino, ou noturno?
- 3- Quanto tempo trabalha de motorista no transporte coletivo? E na mesma empresa?
- 4- Qual a ocupação anterior?
- 5- Escolaridade?
- 6- Por que resolveu trabalhar de motorista?
- 7- Realiza dupla-jornada (Dobras)?
- 8- O salário satisfaz suas necessidades?
- 9- Possui algum problema de saúde? É relacionado ao trabalho?
- 10- Como é sua relação com os/as usuários, empresa e demais funcionários?
- 11- O salário é? Satisfaz suas necessidades?
- 12- Qual sua satisfação em relação ao posto de trabalho (Assento, cambio de marchas, pedais)? Algo o incomoda?
- 13- E quanto as condições de trabalho (trânsito, ruído, vibração, temperatura, etc.), qual sua satisfação? Algo o atrapalha?
- 14- A manutenção do ônibus é realizada quando solicitada? A condição do ônibus é boa?
- 15- Como você regula sua alimentação e idas ao banheiro?
- 16- Sofreu ou sofre algum tipo de assédio moral?
- 17- Alguma consideração breve a respeito de seu dia a dia de trabalho? O que poderia ser realizado para melhorar as condições de trabalho?
- 18- Sente presença de dores durante a jornada de trabalho? Qual?
- 19- Qual o pior momento de sua jornada de trabalho?
- 20- Na sua opinião como pode ser descrita a atual estrutura do transporte coletivo em Florianópolis?
- 21- Trabalhar como motorista hoje é um prazer, sofrimento ou sobrevivência? É reconhecida pela sociedade?
- 22- O sindicato atende/defende seus interesses enquanto trabalhador do transporte coletivo? Você participa das assembleias da categoria?
- 23- Como você se sente ao chegar em casa após a jornada de trabalho?
- 24- Além de ter que dirigir cobrar e ajustar a bagagem dos usuários você considera como sobrecarga de trabalho (Exclusiva para o executivo)?
- 25- Você sofre alguma espécie de preconceito por trabalhar em uma profissão tida como masculina (Mulheres)? De quem?

26- Você sente os impactos da vibração em seu organismo. Principalmente no período menstrual ou gravidez?

Perguntas para os/as usuários/usuárias

1. Quantas vezes utiliza o transporte coletiva por semana? Para qual necessidade?
2. Qual sua satisfação do transporte coletivo em Florianópolis?
3. Qual sua satisfação quanto ao serviço prestado pelos/pelas profissionais?
4. Você percebe sinais de cansaço, adoecimento e/ou desgaste no/na motorista?
5. Você gostaria de trabalhar como motorista do transporte coletivo em Florianópolis? Como você avalia esta profissão?

APÊNDICE B - Termo de Consentimento e Assentimento

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTROSOCIOECONOMICO
DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL
CAMPUS REITOR JOÃO DAVID FERREIRA LIMA – TRINDADE –
CEP 88040900 – FLORIANÓPOLIS/SC
TELEFOE +55 (48) 3721-9540 – FAX +55 (48) 3721 -9990
dss@contato.ufsc.br www.dss.ufsc.br

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Nome da pesquisa: A saúde do/da trabalhador/a do transporte coletivo de ônibus na Ilha da magia.

Pesquisador: Leandro Nunes.

Instituição: Universidade Federal de Santa Catarina – Programa de Pós-graduação em Serviço Social.

Endereço: Campus Universitário Prof. João David Ferreira Lima. Trindade. Cep: 88040900 Florianópolis/SC – Contato: (48) 3721-6514

Você está sendo convidado (a) a participar, de forma voluntária, da pesquisa intitulada **A saúde do/da trabalhador/a do transporte coletivo de ônibus na Ilha da magia**, a qual está sendo realizada pelo pesquisador Leandro Nunes (matricula 201601664), aluno do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Santa Catarina – em nível mestrado, orientado pelo professor Dr. Ricardo Lara.

Esta pesquisa está associada ao projeto de mestrado do pesquisador supracitado e tem como objetivo principal analisar as condições de trabalho e o processo de adoecimento dos/das motoristas do transporte coletivo por ônibus na cidade de Florianópolis.

Ao decidir participar você estará colaborando para um estudo com afincos das condições de trabalho neste ramo profissional e os processos adoecedores destes/destas profissionais, contribuindo assim, não apenas para o contexto que envolve esse ramo laboral, mas também para a adoção de medidas preventivas.

Você, ao participar da pesquisa, responderá a um questionário, sobre os aspectos que fazem parte de seu cotidiano laboral e caso o (a) entrevistado (a) permita, será utilizado o gravador digital como instrumento de registro. A pesquisa será realizada num espaço no qual sua identidade seja preservada. Antes de iniciar a entrevista, caso queira, você pode ter acesso às perguntas a serem realizadas, bem como você pode se sentir à vontade para as respostas e ou caso não queira responder a uma ou outra questão é de sua liberdade a decisão.

Os procedimentos aplicados por esta pesquisa de forma alguma oferecerão riscos a sua integridade moral, física, mental ou efeitos colaterais. Os riscos somente se farão presentes caso haja perda de algum documento por parte do pesquisador (ressalta-se que são de inteira responsabilidade do pesquisador o zelo pelos documentos da pesquisa). As informações obtidas através da coleta de dados serão utilizadas apenas como formas de alcançar o objetivo acima exposto e para a composição da dissertação de mestrado a ser entregue no Departamento de Pós-Graduação em Serviço Social, da Universidade Federal de Santa Catarina, sendo resguardada sempre sua identidade.

Caso surjam dúvidas, pós entrevista ou solicitação de devolutiva das análises, você poderá entrar em contato direto com o pesquisador através dos seguintes meios: Endereço: Servidão Lino Manoel da Costa, casa 01. Vargem Grande – Florianópolis/SC – Cep: 88052624. E-mail: leccinunes23@hotmail.com telefone: 48998328775, ou ainda entrar em contato com o orientador da pesquisa – Ricardo Lara, no Departamento de Serviço Social da Universidade Federal de Santa Catarina.

Os resultados da pesquisa estarão disponíveis na redação final da dissertação de mestrado do pesquisador, que terá uma versão de acesso livre na Biblioteca Central da UFSC. Bem como os resultados poderão ser apresentados em resumos, anais de eventos ou revistas científicas, mas estarão de forma geral.

Esclarecemos que seu nome de forma alguma será citado ao longo do desenvolvimento da pesquisa. Os dados publicados serão apenas os de interesse do objeto principal da pesquisa. O pesquisador será o único a ter acesso aos dados coletados e garantirá sob quaisquer circunstâncias o sigilo dos mesmos. Por se tratar de uma pesquisa acadêmica não haverá quaisquer formas de retribuição financeira por ter participado da pesquisa. Caso o participante da pesquisa sofrer algum dano estará amparado pelo inciso V.7 da Resolução 466/2012. (Os participantes da pesquisa que vierem a sofrer qualquer tipo de dano resultante de sua participação na pesquisa, previsto ou não no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, têm direito à indenização, por parte do pesquisador, do patrocinador e das

instituições envolvidas nas diferentes fases da pesquisa.) Duas vias deste documento deverão ser rubricadas por você e pelo pesquisador responsável. É de suma importância que você guarde sua via, pois é esta que garante os seus direitos enquanto participante da pesquisa.

Eu _____ RG n° _____ e CPF n° _____, declaro que li as informações contidas nesse documento, e declaro que fui devidamente informado(a) pelo pesquisador dos procedimentos a serem utilizados, bem como todos os riscos e desconfortos, benefícios, custos desta pesquisa. Declaro também que fui informado (a) pelo entrevistador no que se refere ao sigilo total de minha identidade pessoal ao longo do desenvolvimento da pesquisa, os dados a serem utilizados serão unicamente os de interesses da pesquisa. Foi garantido pelo entrevistador que posso a qualquer momento retirar meu consentimento, sem qualquer forma de penalidade. Declaro por fim que li e assinei duas cópias e recebi uma deste Termo de Consentimento.

Florianópolis _____ de _____ de 2017.

Assinatura participante

Assinatura pesquisador

APÊNDICE C – Parecer CEP

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: A Saúde do(a) trabalhadora do transporte coletivo de ônibus na linha da magia.

Pesquisador: Ricardo Lara

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 69844617.2.0000.0121

Instituição Proponente: Programa de Pós-Graduação em Serviço Social

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 2.229.058

Apresentação do Projeto:

No primeiro momento, entendemos a cidade e a mobilidade urbana a partir de um processo histórico e cumulativo estruturada a atender a lógica do capital. A partir desta premissa, evidenciamos que a política de mobilidade urbana hoje, prioriza o transporte individual em detrimento do coletivo. Isso influencia os constantes congestionamentos e acidentes que interferem no adoecimento psíquico e físico destes/destas profissionais do volante.

Para realizar a atividade laboral, os/as motoristas de ônibus se utilizam de um banco "ajustável", câmbio de marcha, acelerador, embreagem, freio e botões acionadores da porta. Não obstante, é necessário mencionar que os/as motoristas materializam suas atividades laborais não entre quatro muros de concreto, mas num espaço rodeado de fibra e lata em movimento. Pesquisa bibliográfica sobre o tema: cidades, mobilidade urbana, transporte coletivo; 2. Entrevistas com os/as motoristas do transporte coletivo. Estima-se que com tal pesquisa conseguiremos analisar o processo de adoecimento de motorista a partir da análise das condições de trabalho a qual são submetidos diariamente estes/estas trabalhadores/as.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

1. Analisar o processo de adoecimento dos/das motoristas do transporte coletivo de ônibus na

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R. Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401
Bairro: Trindade CEP: 88.040-400
UF: SC Município: FLORIANÓPOLIS
Telefone: (48)3721-6394 E-mail: cep.propesoc@contato.ufsc.br

Continuação do Parecer: 2.229.050

cidade de Florianópolis.

Objetivo Secundário:

2. Identificar as condições de trabalho dos/das motoristas do transporte urbano;
3. Analisar as principais fontes adoecedoras neste setor profissional;
4. Computar as doenças/dores de maior incidência nestes/nestas profissionais.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos: os procedimentos aplicados por esta pesquisa de forma alguma oferecerão riscos a sua integridade moral, física, mental ou efeitos colaterais. Os riscos somente se farão presentes caso haja perda de algum documento por parte do pesquisador (ressalta-se que são de inteira responsabilidade do pesquisador o zelo pelos documentos da pesquisa). As informações obtidas através da coleta de dados serão utilizadas apenas como formas de

alcançar o objetivo acima exposto e para a composição da dissertação de mestrado a ser entregue no Departamento de Pós-Graduação em Serviço Social, da Universidade Federal de Santa Catarina, sendo resguardada sempre sua identidade. (Já alterados no TCLE e anexado a plataforma).

Benefícios: a pesquisa contribuir para dar visibilidade as condições de vida e de trabalho destes sujeitos sociais trabalhadores/as no espaço urbano brasileiro, contribuindo no avanço da produção de conhecimento da realidade do campo brasileiro.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

O problema de pesquisa está bem justificado, com objetivos claros e método bem definido. Uma vez obtidos os dados conclusivos proporcionará aos pesquisadores meios para contribuir para futuros estudos na área.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Documentos em acordo com as exigências do CEP/SH.

Recomendações:

Não se aplica.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Todas as inadequações e pendências identificadas no parecer anterior foram sanadas. Portanto, esta pesquisa em relação aos aspectos éticos pode ser iniciada.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401	CEP: 88.040-400
Bairro: Trindade	
UF: SC	Município: FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-8394	E-mail: cep.propesq@contato.ufsc.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



Continuação do Parecer: 2.226.056

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_307196.pdf	06/07/2017 19:15:45		Aceito
Outros	Respostasaspencias.docx	06/07/2017 19:14:02	Ricardo Lara	Aceito
Outros	acelte.docx	06/07/2017 10:39:37	Ricardo Lara	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.docx	06/07/2017 10:35:26	Ricardo Lara	Aceito
Folha de Rosto	foiharosto.pdf	06/07/2017 10:35:08	Ricardo Lara	Aceito
Outros	carta.doc	16/05/2017 09:52:14	Ricardo Lara	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto.docx	16/05/2017 09:51:15	Ricardo Lara	Aceito
Outros	Instrumental.docx	21/04/2017 15:40:48	Ricardo Lara	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Neoescita Apreciação da CONEP:

Não

FLORIANOPOLIS, 20 de Agosto de 2017

Assinado por:
Ylmar Correa Neto
(Coordenador)

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401
Bairro: Trindade CEP: 88.040-400
UF: SC Município: FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-6004 E-mail: cnp.propesq@contato.ufsc.br

ANEXO A – Fotos Urbanização de Florianópolis

a) Fotos Urbanização da Avenida Beira-Mar Norte em Florianópolis

Beira-Mar norte década de 1960.



Fonte: <<http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/hercilio-luz-e-sua-ponte.html>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Beira-Mar norte década de 1970.



Fonte: <<http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/hercilio-luz-e-sua-ponte.html>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Avenida Beira-Mar Norte na década de 70, já utilizada como espaço de lazer, mas com bem menos movimento de carros



Crédito: Casa da Memória de Florianópolis.

Fonte: <<http://www.imagemdailha.com.br/noticias/cidade/45-anos-em-expansao.html>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

Beira-Mar norte hoje.



Fonte: <commons.wikimedia.org/wiki/File:Avenida_Beira_Mar_Norte_Florianopolis.jpg>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Atualmente a Avenida tem 61 prédios residenciais e recebe um fluxo de aproximadamente 100 mil veículos/dia.



Fonte: <<http://www.imagemdailha.com.br/noticias/cidade/45-anos-em-expansao.html>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

b) Fotos casas na comunidade do morro da caixa e casa em Jurerê internacional, demarcando a disparidade entre casebres e mansões.

Comunidade do morro da caixa em Florianópolis.



Fonte: <<https://realidadesurbanas.wordpress.com/page/2/>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Casa no Jurerê internacional.



Fonte: <<https://www.vivareal.com.br/venda/santa-catarina/florianopolis/bairros/jurere-internacional>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

c) Fotos mobilidade urbana em vários pontos de Florianópolis.

Fila final da tarde saída do túnel Antonieta de Barros em direção ao continente.



Fonte: <<http://paulochagas.net/?p=11719>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Filas no período da noite aterro da baía sul em direção ao continente.



Fonte: <<http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/ipuf/index.php?pagina=notpagina¬i=15207>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Fila ponte Pedro Ivo Campos.



Fonte: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/refem-do-trânsito-florianopolis-deve-ganhar-obras-viarias-a-partir-de-2015>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Fila ponte Colombo Salles.



Fonte: <<http://www.nossahercilio-luz.com.br/como-a-reforma-da-ponte-hercilio-luz-afeta-a-mobilidade-urbana-em-florianopolis>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Fila Lagoa da Conceição.



Fonte: <<https://ndonline.com.br/florianopolis/plural/livro-o-automovel-planejamento-urbano-e-a-crise-das-cidades-ae-lanacado-nesta-sexta-17>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Fila Sc-401.



Fonte: <<https://ricardopacheco9736.wordpress.com/2010/12/01/campanha-venha-para-floripa-no-verao/#jp-carousel-132>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

Fila BR- 101.



Fonte: <<https://ricardopacheco9736.wordpress.com/2010/12/01/campanha-venha-para-floripa-no-verao/#jp-carousel-132>>. Acesso em: 16 dez. 2017.

d) Foto antigo terminal Francisco Tolentino, saída dos ônibus para norte da ilha, sul e algumas para o continente. Foi demolido e hoje é um estacionamento privado.



Fonte: <<http://onibusbrasil.com/leonardosilvasc/932860/>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

e) Foto terminal cidade de Florianópolis, antes saíam as linhas em direção ao leste, sul, continente e região da grande Florianópolis, hoje partida das linhas executivas.



Fonte: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/noticia/2012/05/obras-no-terminal-cidade-de-florianopolis-comecam-pela-plataforma-5-3745662.html>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

f) Foto terminal de integração do centro, ponto de partida e chegada de todas as linhas operadas pelo Consórcio Fenix.



Fonte: <<http://vemfloripar.com.br/terminal-de-integracao-do-centro-ticen/>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

g) Foto veículo empresa Canasvieiras antes da padronização do Consórcio Fenix.



Fonte: <<http://onibusbrasil.com/jovanibus/903036/>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

h) Foto veículo padronizado nas cores branca e azul.



Fonte: <<http://floripa-onibus.blogspot.com.br/2016/12/canasvieiras-renova-em-2016-scania-k.html>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

i) Fotos de postos de trabalho do/da motorista.

Cabine Ônibus Scania. Hoje em desuso.



Fonte: foto própria.

Interior do ônibus Mercedes Bens.



Fonte: <<http://onibusbrasil.com/diogocarvalho/1395431/>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

Interior de um veículo Hidramático.



Fonte: <<http://www.netonibus.com.br/veiculo/onibus-articulado-usado-a-venda-volvo-b10m-articulado-4-portas-com-elevador-carroceria-marcopolo-mercado-livre-sao-paulo-minas-gerais-sudeste-cambio-automatico/>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

Interior de um veículo Volkswagen.



Fonte: <<https://www.clasf.com.br/q/vw-marcopolo-ano/>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

j) Fotos poltronas dos ônibus para os/as motoristas.

Assento ônibus década de 1970 sem o encosto da cabeça, no detalhe podemos observar a postura forçada em que o profissional está realizando suas atividades.



Fonte: Barduco (2006, p. 28).

Assento sem o encosto da cabeça e nota-se uma área de assento menor.



Fonte: <<http://www.4x4brasil.com.br/forum/jeep-willys/105785-bancos-com-suspensao-pneumatica.html>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

Assento mais moderno, notamos que já existe o encosto da cabeça, bem como a área do assento maior.



Fonte: <<http://www.centerbuspecas.com.br/produto/poltrona-do-motorista-e-cobrador-original/>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

Foto as condições da poltrona de um ônibus em Pernambuco.



Fonte: <<https://onibusparaibanos.com/2016/05/05/21-sveltos-para-a-pernambucana-transcol/>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

1) Fotos do excesso de calor nos veículos sem ar condicionado.



Fonte: <<http://dialogado.com.br/cidadania/carioca-e-onibus-climatizado/>>. Acesso em: 20 dez. 2017.



Fonte: <<http://www.blogdafloresta.com.br/adicional-de-insalubridade-pode-ter-impacto-na-tarifa-de-onibus-em-manauas/>>. Acesso em: 20 dez. 2017.



Fonte: <http://impresso.em.com.br/app/noticia/cadernos/gerais/2015/01/15/interna_gerais,139105/calor-por-toda-parte.shtml>. Acesso em: 20 dez. 2017.