

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UNB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS - IH
DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL – SER

**Trabalho, Meio Ambiente e Qualidade de Vida: A Percepção dos Motoristas
e Cobradores do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.**

Naisa Carla Martins Santos

Brasília-DF
Dezembro de 2007.

Naisa Carla Martins Santos

Trabalho, Meio Ambiente e Qualidade de Vida: A Percepção dos Motoristas e Cobradores do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada ao Departamento de Serviço Social da Universidade de Brasília - UnB, como parte dos requisitos à obtenção do título de bacharel em Serviço Social.

Brasília - DF
Dezembro/ 2007.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UNB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH
DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL – SER

Trabalho de Conclusão de Curso:

**Trabalho, Meio Ambiente e Qualidade de Vida: A Percepção dos Motoristas
e Cobradores do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.**

Autora: Naisa Carla Martins Santos

Brasília, 14 de dezembro de 2007.

Banca Examinadora:

Profª Dra. Silvia Cristina Yannoulas
Orientadora

Profº MsC. Evilásio Salvador
Membro

Profº Dr. Perci Coelho de Souza
Membro

À minha vóinha Mirita (*In Memoriam*)

*O que for a profundeza do teu ser, assim será teu desejo.
O que for teu desejo, assim será tua vontade.
O que for a tua vontade, assim serão os teus atos.
O que forem teus atos, assim será o teu destino.*

Brihadaranyaka Upanishad IV

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao poder espiritual por colocar no meu caminho pessoas maravilhosas, possibilitando-me o crescimento e o fortalecimento intelectual, emocional, espiritual e profissional diários.

A Painho e Mãinha, metades inteiras do meu ser. Aos meus irmãos pela eterna e perfeita união: Cyntia, pelas oportunidades de crescimento em muitos sentidos; Paulinho, pelo cuidado e Lininha (Juju), pelas críticas construtivas e pelos momentos de muitas gargalhadas e alegrias.

Um especial agradecimento a Prof^a Silvia Yannoulas, minha grande orientadora, responsável pela minha melhor fase educacional, por conseguir preencher as muitas lacunas deixadas ao longo desse processo de aprendizagem. Seu sorriso, carisma, compreensão, cuidado, motivação, incentivo e inteligência são estímulos fundamentais para meu aperfeiçoamento contínuo.

Aos motoristas e cobradores do transporte coletivo do DF, pela colaboração com as entrevistas imprescindíveis para a concretude deste estudo.

Ao SINTTRATER, na pessoa do Secretário de Imprensa Lúcio Lima e da jornalista Fernanda Araújo, pela disponibilização de materiais para a pesquisa.

Ao Laboratório de Informática da Faculdade de Saúde da UnB, por disponibilizar o programa *Qualiquantisoft* utilizado na análise dos dados. E ao Júlio, principalmente, pela atenção e solicitude.

Aos colegas do TJDFT, pela compreensão e amizade em todos os momentos. Especialmente, às meninas “enjoadinhas, nojentinhas e implicantes do SERDID”: Anita, Cidinha, Lúcia, Patica e Sandrinha pela certeza da mão e do coração amigos, sempre sinceros e dispostos a me acolher e a me ajudar.

Aos meus grandes amigos de longe, que a grandes distâncias serão sempre meus eternos amigos. Aos amigos de perto, que preencheram mais um espaçozinho no meu humilde, mas sincero coração.

Ao Ronaldo por sua paciência, sinceridade e pelas palavras amigas e acolhedoras, que me ajudaram a ver e a sentir a vida de forma mais leve.

E, por fim, mas não por último, à pessoa que durante os últimos três anos e quatorze dias me fez viver intensos momentos de alegria e introspecção. As descobertas diárias, os sorrisos, os abraços, os olhares cheios de amor, as reflexões, as críticas, as sugestões e a possibilidade de trilhar novos caminhos são alguns dos ingredientes para a renovação da nossa união: Caio e Naisa.

À Fênix que ressurgiu em mim!

SUMÁRIO

| | |
|--|-------------|
| LISTA DE TABELAS | VI |
| LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS | VII |
| RESUMO | VIII |
| 1. INTRODUÇÃO | 09 |
| 1.1. Contextualização do Problema | 09 |
| 1.2. Justificativa | 11 |
| 1.3. Objetivo Geral | 12 |
| 1.3.1. Objetivos Específicos | 12 |
| 1.4. Organização do Trabalho | 13 |
| 2. REFERENCIAL TEÓRICO | 14 |
| 2.1. Conceito de Trabalho na Teoria Social | 14 |
| 2.1.1. A reestruturação produtiva e suas repercussões no mundo do trabalho | 16 |
| 2.2. Problemática Ambiental e o Despertar de uma Consciência Ecológica | 18 |
| 2.2.1. O meio ambiente do trabalho | 21 |
| 2.3. Qualidade de vida sob a perspectiva ambiental | 22 |
| 2.4. Trabalho, Meio Ambiente e Qualidade de Vida em Relação | 23 |
| 3. MÉTODO DE PESQUISA | 24 |
| 3.1. Contribuições da Psicologia Ambiental | 24 |
| 3.2. Representações Sociais | 25 |
| 3.3. Técnica do Discurso do Sujeito Coletivo | 27 |
| 3.4. Uma Breve Apresentação do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF – STPC | 28 |
| 3.5. Relato de Pesquisa | 29 |
| 3.6. Análise dos Dados | 31 |
| 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO | 33 |
| 4.1. Dados Quantitativos | 33 |
| 4.1.1. Perfil dos Entrevistados | 33 |
| 4.2. Análise Quantiquantitativa | 33 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 63 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 67 |
| APÊNDICE | 70 |
| APÊNDICE A - Termo de Consentimento | 71 |
| APÊNDICE B - Roteiro de entrevista e questionário | 72 |
| APÊNDICE C - Pautas de Reivindicações de 2006/2007 e 2007/2008 | 73 |
| APÊNDICE D - Gráficos: Resultados do questionário | 74 |
| APÊNDICE E - Tabelas com as Idéias Centrais | 77 |

LISTAS DE TABELAS

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Total de IC's dos Motoristas referentes às condições de trabalho | 34 |
| Tabela 2: Total de IC's dos Cobradores referentes às condições de trabalho | 35 |
| Tabela 3: Total de IC's dos Motoristas referentes ao conceito de qualidade de vida | 40 |
| Tabela 4: Total de IC's dos Cobradores referentes ao conceito de qualidade de vida | 41 |
| Tabela 5: Total de IC's dos Motoristas referentes ao conceito de meio ambiente | 47 |
| Tabela 6: Total de IC's dos Cobradores referentes ao conceito de meio ambiente | 47 |
| Tabela 7: Total de IC's dos Motoristas referentes à relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida | 51 |
| Tabela 8: Total de IC's dos Cobradores referentes à relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida | 51 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- CEAM - Centro de Estudos Avançados Multidisciplinares
- CIPA - Comissão Interna de Prevenção a Acidentes
- CNUMAD - Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
- CF - Constituição Federal
- DF - Distrito Federal
- DSC - Discurso do Sujeito Coletivo
- E-Ch - Expressões-Chave
- IC - Idéia Central
- IH - Instituto de Ciências Humanas
- PTCC - Projeto de Trabalho de Conclusão de Curso
- SER - Departamento de Serviço Social
- SINTRATER-DF - Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Terrestres do DF
- STPC - Sistema de Transporte Público Coletivo do DF
- TCC - Trabalho de Conclusão de Curso
- UFJF - Universidade Federal de Juiz de Fora
- UNB - Universidade de Brasília

RESUMO

O objetivo deste estudo é identificar a percepção dos motoristas e cobradores do transporte público coletivo do DF quanto à relação entre seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida.

A pesquisa, de abordagem qualitativa, foi realizada a partir de um questionário semi-estruturado sobre o significado desses temas para os rodoviários e sobre a atuação do sindicato em relação àqueles. A análise se deu a partir dos discursos dos motoristas e cobradores, sendo utilizada a Técnica do Discurso do Sujeito Coletivo com o apoio do software *Qualiquantisoft*.

Os resultados obtidos evidenciam que os rodoviários vêem relevância na inclusão nos debates e nas pautas de reivindicação, no entanto, os temas não são discutidos no sindicato. A insatisfação dos rodoviários se refere às condições precárias dos ônibus e a relação entre os três conceitos se dá em função da poluição.

PALAVRAS-CHAVES

Trabalho, meio ambiente, qualidade de vida, representações sociais, motoristas e cobradores.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Contextualização do problema

O sistema de transporte público coletivo do Brasil, principalmente, nas médias e grandes cidades se caracteriza pela precariedade dos serviços ofertados. Os impactos ambientais e sociais gerados por tais serviços são sentidos diariamente tanto pelos que dependem e pelos que não dependem do transporte coletivo quanto pelos próprios trabalhadores rodoviários. Dentre as conseqüências de um sistema de transporte público deficiente, estão: frota antiga, o crescimento de veículos automotores individuais, o surgimento de transportes alternativos e “piratas”, os intensos congestionamentos, o aumento da poluição do ar e poluição sonora, a necessidade de construção de novas vias, a alteração no estado emocional das pessoas, aumento da violência no trânsito entre outras. O somatório desses problemas acarreta em baixa qualidade de vida e ambiental da cidade, haja vista os efeitos negativos sobre a população e ao meio ambiente.

O pensamento recorrente acerca do meio ambiente ainda é dissociado do social e cultural. No entanto, a interferência do homem no meio pressupõe a transformação de si mesmo, do ambiente natural e construído, considerando todos os aspectos presentes na realidade social, cultural, econômica, política e histórica.

As ações do homem, por meio do trabalho, interferem decisivamente na transformação do meio ambiente, provocando conseqüências positivas ou negativas ao conjunto da sociedade, refletindo no nível de qualidade de vida. Compreender isso é permitir o início de uma mudança de visão de mundo e padrão de vida que, em detrimento dos recursos naturais, de uma vida saudável, supervaloriza o lucro, o desperdício e a degradação dos recursos naturais essenciais para o equilíbrio do planeta Terra.

Da mesma maneira que o homem é capaz de degradar o meio em que vive, é o único ser capaz de reverter ou amenizar o quadro de destruição e degradação. Para isso, portanto, requer uma mudança de concepção de mundo, a qual permita a ele perceber criticamente a realidade em que vive.

Adotamos a teoria marxista com relação ao conceito e a dinâmica do trabalho nas sociedades modernas. Apropriado pelo sistema capitalista, o trabalho passa a ter um significado para além da transformação da natureza com o fim de suprir as necessidades humanas. O homem então vende sua força de trabalho ao capitalista, o qual transforma em mais-valia o valor-de-uso produzido pelo trabalhador através do processo de circulação.

Expropriado no processo de produção, o trabalhador não se identifica com seu trabalho muito menos com produto, os quais são percebidos como pertencentes ao capital.

Vive-se um momento de profunda crise planetária em que está em jogo a vida de todo ser vivo. Diante do quadro de insustentabilidade presente, há a necessidade da mudança de valores e comportamentos quanto à atual forma de gestão político-econômica, visando a uma gestão ambiental com o fim de dirimir conflitos, estimulando a participação da sociedade num processo democrático.

Este estudo considera o trabalhador rodoviário, motorista e cobrador do transporte público coletivo do Distrito Federal, numa perspectiva individual e coletiva no processo de trabalho, pois não há como compreendê-lo isolado de seu contexto, visto que ele é sujeito e está sujeito às transformações ambientais em que se encontra.

O presente trabalho se propõe responder: *como os motoristas e cobradores do transporte público coletivo do DF percebem a relação entre o seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida?* Este estudo não pretende focar a situação do trabalho em si, mas sim as percepções frente ao ambiente de trabalho e a condição de trabalhador rodoviário diante dos impactos da precarização do serviço prestado, afetando diretamente o nível de qualidade de vida e os impactos ao meio ambiente.

Tem-se como hipótese que os motoristas e cobradores não conseguem estabelecer nitidamente a relação entre seu trabalho, o meio ambiente e a qualidade de vida diante das condições desfavoráveis (culturais, políticas e econômicas) impostas no dia-a-dia, tendo como conseqüência a ausência da problemática ambiental na discussão das pautas de reivindicação do sindicato, nas quais tomam maior importância questões que requerem retorno e solução imediatas como manutenção do emprego e reajuste salarial.

A intenção de estudar a *percepção dos motoristas e cobradores do transporte público coletivo do DF quanto à relação entre seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida* surge, então, do interesse em saber se há *alguma preocupação por parte dos trabalhadores em inserir na pauta de reivindicação a problemática ambiental e a qualidade de vida* para que se possa subsidiar a reflexão acerca de *como os trabalhadores podem participar no processo de discussão e reivindicação para a melhoria do serviço de transporte público coletivo oferecido no DF e também de debates acerca da qualidade de vida e do meio ambiente.*

1.2. Justificativa

A temática ambiental ainda é incipiente na área de Serviço Social com poucos debates, seminários e trabalhos realizados, principalmente, no Departamento de Serviço Social da Universidade de Brasília – SER/ UnB. Contraditoriamente, o Serviço Social é uma profissão que se insere numa dinâmica social, cultural, política, econômica e histórica e por esta razão não pode ficar à parte das questões ambientais, as quais não se limitam a fatores naturais. Nesse momento de crise planetária, as questões tradicionais da profissão não podem ser discutidas e/ou tratadas isoladamente da questão ambiental. O Serviço Social possui no seu projeto ético-político elementos capazes de responder as demandas sócio-ambientais colocadas na sociedade, sendo, portanto, necessária e urgente a apropriação pelos Assistentes Sociais de conhecimentos na área sócio-ambiental tanto em conferências, seminários e encontros como na sua formação acadêmica.

O interesse pela temática ambiental se evidencia durante a graduação, quando a autora procurou cursar disciplinas que lhe proporcionassem uma reflexão sobre e uma proximidade com a questão ambiental¹. Este TCC, portanto, é de grande importância na sua formação acadêmica na medida em que materializa uma das reflexões tidas durante o curso e se torna o primeiro passo de uma longa caminhada profissional que se inicia a partir de agora. Essa pesquisa também contribuirá com o acervo de monografias que tratam da questão ambiental e o Serviço Social, tema ainda escasso e pouco discutido no SER².

Não podemos mais nos privar de uma visão mais ampla nas questões que cercam a sociedade, pois elas nos aparecem cada vez mais complexas. Nesse sentido, os estudos científicos exercem um papel fundamental, além das pesquisas, o qual seja a socialização de seus conhecimentos com toda a sociedade, permitindo a leigos e intelectuais

¹ Disciplinas cursadas durante o curso, relacionadas à temática ambiental: Pesquisa em Serviço Social 1 e 2 com a Profª Mônica Grossi, no 3º e 4º semestres, respectivamente, da Faculdade de Serviço Social da UFJF (Tema da pesquisa: *A Qualidade de Vida na Comunidade do Ladeira sob a perspectiva da relação meio ambiente e habitação*); Educação Ambiental com o Prof. Hiro Sato do Departamento de Ecologia da UnB e Ecologias Urbanas e Ecologias Naturais, com os Prof. Frederico Flósculo e Gustavo Souto Maior, do CEAM/ UnB, no 6º semestre; Educação/ Gestão Ambiental da Faculdade de Educação da UnB, com a Profª Laís Mourão, no 7º semestre e Psicologia Ambiental do Departamento de Psicologia Social e do Trabalho da UnB, com o Prof. Hartmut Günther, no 8º semestre.

² Estudos realizados no SER sobre a temática ambiental: **TCC:** 1. MUNIZ, Patrícia Paulino. *Desenvolvimento sustentável: Uma aproximação da Agenda 21 Brasileira*. UnB: Brasília, 1º Semestre/2003.; 2. SOARES, Marilza de Oliveira. *Conflitos Sócioambientais no Âmbito do Serviço Social (Parque Nacional de Brasília)*. UnB: Brasília, 1º Semestre/2003; 3. OLIVEIRA, Nilzélia Maria da Silva Oliveira. *Serviço Social e Meio Ambiente*. UnB: Brasília, 1º Semestre/2003; 4. GUEDES, Daiane Souza. *A Produção de Conhecimento do Serviço Social sobre o Meio Ambiente (2000-2004)*. UnB: Brasília, 1º Semestre/2003. **Dissertação de Mestrado:** LUZ, Geny Solange. *Re-significando o Trabalho Tradicional da comunidade Ribeirinha de São Gonçalo: Rupturas e Continuidades Cuiabá - MT. Um Estudo de Caso*. Brasília: UnB, 2001. 206f. **Teses de Doutorado:** 1. QUERMES, Paulo Afonso de Araújo. *As contradições nos Processos de Participação Cidadã na Política de Recursos Hídricos no Brasil. Análise das Experiências dos Comitês de Bacias*. Brasília: UnB, 2006. 334f. 2. PEREIRA, Márcio Henrique. *As ONG's como Mediação político-jurídica nas questões sócioambientais ante o processo emancipatório das comunidades*. Brasília: UnB, 2007. 340f.

conhecê-los a fim de possibilitar a proposição prática desses estudos. Neste caso, a relação dos temas trabalho, meio ambiente e qualidade de vida não só contribui para o debate acadêmico, como permite ao próprio público alvo, os trabalhadores rodoviários, o [re] – conhecimento de si mesmo e de suas idéias, valores e representações. É nesse ponto que o profissional de Serviço Social exerce fundamental participação, pois pode se apresentar, não apenas como mediador de conflitos, mas como agente capaz, junto com os sujeitos, de desenvolver suas potencialidades a fim de buscar a efetivação da re-presentação desse grupo, que se refere “tanto a consciência de si diante do outro, como pela mobilização das energias postas em movimento nas lutas e demandas individuais e coletivas” (FALEIROS,1997 apud MENDES, 2000).

Esse estudo se faz relevante também na medida em que aos motoristas e cobradores é dada a oportunidade de expressarem seu conhecimento acerca da temática ambiental associada ao seu trabalho, sem perder de vista a dimensão da vida cotidiana. Reconhecendo a importância da ascensão de uma nova consciência que considere a inter-relação do homem com o meio no qual vive e suas repercussões, a busca por uma nova forma de ver o mundo se faz necessária para que consigamos viver em harmonia com os nossos iguais e o nosso meio, seja esse aqui ou aquele o qual não vemos, mas sabemos existir e do qual somos dependentes também.

Aprofundar nesse tema surge como iniciativa de poder incluir o trabalhador que, como cidadão, tem o direito de participação no processo de discussão da melhoria do sistema de transporte público coletivo do DF e, portanto, das condições de trabalho, da qualidade de vida e do meio ambiente. O direito de exigir das empresas e órgãos competentes um serviço de boa qualidade deve partir, então, tanto dos usuários, sejam eles dependentes ou não do serviço, quanto dos trabalhadores rodoviários, ou seja, motoristas e cobradores.

1.3. Objetivo Geral

Identificar a percepção dos motoristas e cobradores do transporte público coletivo do Distrito Federal quanto à relação entre seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida, a fim de contribuir com a luta dos trabalhadores rodoviários e dos usuários do serviço pelo acesso a equipamentos urbanos de qualidade que respeite os limites ambientais e humanos.

1.3.1. Objetivos Específicos

- a) Mostrar a relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida;
- b) Compreender a percepção dos trabalhadores de transporte público coletivo do DF acerca da relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida, a partir do levantamento dos interesses e importância dada pela categoria àquelas variáveis nas pautas de reivindicação e entrevistas;
- c) Contribuir com os trabalhadores de transporte público coletivo do DF na luta por melhores condições de trabalho, permitindo a eles acrescentar em sua pauta de reivindicação pontos relacionados ao meio ambiente e à qualidade de vida.

1.4. Organização do Trabalho de Conclusão de Curso

O primeiro capítulo contextualiza o problema levantado neste estudo, apresenta a justificativa, os objetivos e a estruturação do presente TCC. No segundo capítulo, é realizada uma revisão bibliográfica referente aos conceitos-chave relacionados no estudo: trabalho, meio ambiente e qualidade de vida.

No terceiro capítulo, são apresentados o suporte epistemológico da Psicologia Ambiental e de Representação Social, o método de pesquisa, os sujeitos, o relato da pesquisa e a técnica de análise dos dados coletados. O capítulo quatro irá apresentar os resultados encontrados na tabulação dos dados pesquisados bem como fazer a discussão com o apoio da literatura sobre os temas.

Por fim, o capítulo cinco apresenta as considerações finais, em que são retomados o problema e a hipótese com o fim de esclarecer a realidade encontrada nos depoimentos dos rodoviários acerca de suas percepções quanto aos temas, buscando ainda apresentar a importância do Serviço Social no debate da temática ambiental.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Conceito de Trabalho na Teoria Social

“O homem assim como a sociedade em que ele está inserido são uma parte inseparável da natureza com a qual se encontram em constante interação” (SÁVTCHENKO, 1987, p. 6). Isso significa afirmar que o homem, para satisfazer suas necessidades vitais – alimento, roupa, abrigo etc., deve interagir com a natureza, buscando a satisfação dessas necessidades. Quando os bens não se encontram na natureza de forma acabada, o homem passa a agir diretamente sobre ela, transformando-a, sob a forma de trabalho a fim produzi-los.

Para Marx (1987: 202), o trabalho é “um processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano, com sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza”.

Nessa interação, o homem não transforma apenas a natureza; ele também modifica a si próprio, desenvolvendo, ao mesmo tempo, a sua cultura material e espiritual e as suas aptidões físicas e espirituais (SÁVTCHENKO, 1987).

O processo de trabalho é

atividade dirigida com o fim de criar valores-de-uso, de apropriar os elementos naturais às necessidades humanas; é condição necessária do intercâmbio material entre o homem e a natureza; é condição natural eterna da vida humana, sem depender, portanto, de qualquer forma dessa vida, sendo antes comum a todas as suas formas sociais (MARX, 1987, p. 208).

A economia política marxista analisa a organização do trabalho, as suas formas sociais e o tipo de relações que surgem entre os homens no processo de produção. As relações de produção capitalistas são baseadas na propriedade privada dos meios de produção e são as que interessam para o desenvolvimento do presente estudo.

O homem é parte integrante da natureza e o trabalho, sua base fundante, não se realiza sem e fora dela. No entanto, o homem foi se afastando da natureza à medida que o processo de trabalho foi se desenvolvendo. No capitalismo, esse afastamento se agravou devido ao desenvolvimento de meios de produção mais sofisticados, os quais contribuíram para a realização do trabalho cada vez menos dependente da força de trabalho. Esse fato resultou nas seguintes questões: a utilização reduzida da força de trabalho vivo com conseqüente substituição por novas tecnologias; exploração, a níveis exaustivos, dos recursos naturais, que são posteriormente transformados, o agravamento do distanciamento do homem da natureza.

Tais questões são postas, pois contribuem para a reflexão acerca do papel do trabalhador, haja vista sua força de trabalho ser propriedade do capitalista assim como os meios de produção e as mercadorias produzidas. Os trabalhadores são livres, porém, precisam vender sua força de trabalho a fim de, em troca, suprir suas necessidades básicas, renunciando o direito de participar no produto. Dessa forma, “a classe trabalhadora cria, pois, em antítese consigo mesma, os próprios meios de sua dominação de sua sobrevivência” (CARVALHO e IAMAMOTO, 2000, p. 47).

No processo de trabalho, o produto do trabalho aparece como produto do capital, pois através dele ocorre o processo de valorização do capital. O trabalhador, além de produzir as mercadorias, produz também capital. Cria e recria, portanto, as condições de sua própria dominação. O produto do trabalho não pertence ao trabalhador na medida em que não o reconhece como seu, mas sim como objeto alheio. Assim, a *alienação do trabalhador* se expressa tanto na relação com os produtos de trabalho como no próprio ato de produção. Ou seja, nem o trabalho nem o produto pertencem ao trabalhador (CARVALHO e IAMAMOTO, 2000, p. 55).

Surge então uma contradição: num processo de interação do homem com a natureza, a qual se caracteriza o trabalho, o trabalhador não reconhece a si mesmo como produtor nem o seu produto, que se manifesta como objeto alheio a ele. Expropria-se o sentido da atividade humana como interação do homem com a natureza e seu objeto. Esse quadro se agrava quando são acrescentadas ao processo de produção tecnologias mais avançadas que exigem menos do trabalhador, em número, no entanto, extrai mais mais-valia (mais-valia relativa), reduzindo o tempo de trabalho socialmente necessário para a produção de uma mercadoria.

O capitalismo estabelece a dicotomia homem – natureza ou sujeito – objeto. A separação corpo – mente, biológico – cultural faz aumentar o distanciamento entre a tecnologia e a subjetividade humana, contribuindo para o acirramento do desenvolvimento voltado para o progresso econômico em detrimento do desenvolvimento voltado para as necessidades das pessoas (BEDIN, 2003).

[...] a revolução industrial foi mais que uma revolução técnica, foi um processo civilizatório que almejava dominar a natureza e para tanto submeteu e sufocou os que a elas se opunham e precisou colocar o homem como não natureza. A revolução industrial, historicamente, se revela como a dominação do homem pelo homem (GONÇALVES, 1989: 42 apud BEDIN, 2003, p. 30).

2.1.1. A reestruturação produtiva e suas repercussões no mundo do trabalho.

Os anos gloriosos do capitalismo se estenderam de 1945 até meados de 1970 sob o modo de produção fordista. Esse período foi um marco para o crescimento econômico, para a política e para o mundo do trabalho. O fordismo deu início a um processo de produção em massa para um consumo também de massa, introduzindo na sociedade novos estilos de vida. A intervenção do Estado na regulação da economia marcou o início para as políticas sociais, inclusive a política de trabalho.

Os movimentos operários cederam lugar para os sindicatos de considerável poder de negociação coletiva sobre questões como seguridade social, salário mínimo e outros aspectos da política social. No entanto, esse poder político, não determinante, deu-se a partir da cooperação dos trabalhadores para a consolidação do fordismo. (HARVEY, 2001, p. 128). O movimento sindical, nesse período, destaca-se pela sua concentração do operário-massa dentro das fábricas, tornando mais evidente e acentuado o conflito de classes, inerente ao capitalismo.

As implicações no “mundo do trabalho” se deram a partir da crise do modelo de acumulação fordista e a ascensão de novas formas de reestruturação da economia, de uma política neoliberal, de formas diversificadas e flexíveis no mundo do trabalho. A década de 1980 presenciou a invasão no universo fabril do avanço tecnológico, com a automação, a robótica e a microeletrônica. A partir de então, surgem novos processos de trabalho como a flexibilização da produção em substituição à produção em série e de massa, a “especialização flexível”, modalidades de desconcentração industrial. Formas transitórias de produção passam repercutir no modo de contratação e nos direitos trabalhistas, os quais são desregulamentados e flexibilizados (ANTUNES, 2003, p. 24).

O mundo do trabalho também sofreu mudanças e transformações que atingiram tanto as formas e as condições de trabalho como a organização dos trabalhadores, o movimento sindical. A adaptação do mundo do trabalho às novas necessidades do mercado se deu através da desproletarização do trabalho industrial, com a diminuição da classe operária industrial tradicional; a incorporação e o aumento da exploração da força de trabalho feminino levou a um processo de heterogeneização do trabalho bem como de fragmentação e complexificação. A subproletarização se intensifica à medida que há uma expansão do trabalho parcial, temporário, precário, subcontratado, terceirizado. Assim,

essas diversas categorias de trabalhadores têm em comum a precariedade do emprego e da remuneração, desregulamentação das condições de trabalho em

relação às normas legais e vigentes ou acordadas e a conseqüente regressão dos direitos sociais, bem como a ausência de proteção e expressão sindicais, configurando uma tendência à individualização extrema da relação salarial (ANTUNES, 2003, p. 52).

Essas mudanças provocaram profundas repercussões no movimento dos trabalhadores. A reestruturação produtiva surge como uma nova ofensiva do capital e não só debilita a classe dos trabalhadores, no seu aspecto objetivo, qual seja sua condição de reprodução material (emprego e salário), como também o seu aspecto subjetivo que se expressa na sua consciência de classe. O complexo de reestruturação produtiva também é impulsionado pelas políticas neoliberais que têm início a partir de 1979, na Grã-Bretanha e nos EUA, promovendo a desregulamentação da concorrência e a liberalização comercial, além da adoção de políticas anti-sindicais (ALVES, 2005).

É a partir de um contexto de fragmentação de classe, em virtude do desemprego estrutural e da subproletarização, que o sindicalismo inicia um processo de crise que se evidencia com a perda de representatividade sindical, com a dificuldade em agregar interesses e, principalmente, com a debilitação político-ideológica da perspectiva de classe (ALVES, 2005). Assim, a crise do sindicalismo, tendo como seu determinante a instituição do complexo de reestruturação produtiva, pode ser compreendida em seus aspectos sócio institucionais, com o declínio de representação sindical, principalmente nos anos 1980, em vários países capitalistas; e em seus aspectos político-ideológicos, em que há a emergência de estratégias neocorporativas, com posturas sindicais de caráter propositivo em detrimento das estratégias sindicais de classe e da crítica à lógica do capital.

Os sindicatos assumem novas características diante do novo contexto do mundo do trabalho em que a subjetividade operária é capturada pela lógica do capital, representando interesses setoriais e não mais interesses de classe. As entidades sindicais deixam de discutir interesses gerais da classe para promover apenas articulações verticais, de categorias assalariadas, bem organizadas, “cuja força organizacional está associada ao peso e à importância dos setores da indústria (ou dos serviços) aos quais elas – as entidades sindicais – estão vinculadas” (ALVES, 2005, p. 90).

No Brasil, o sindicalismo foi marcado por um intenso dinamismo entre o final dos anos 1970 e o início dos anos 1990, destacando-se um longo período de greves, uma expansão da organização sindical e o restabelecimento das negociações coletivas. A partir desses acontecimentos, os sindicatos ganharam importância política e de representação de interesses, num cenário de transição política (processo de redemocratização do país) e de instabilidade econômica. Devido à predominância de

taxas reduzidas de crescimento e às altas taxas inflacionárias, a questão salarial configurou-se como ponto principal das campanhas de reivindicação dos trabalhadores.

A partir de meados da década de 1990, as pautas de reivindicação dos sindicatos começaram a sofrer alterações diante da conjuntura de elevação dos índices de desemprego e das mudanças no mundo do trabalho, com formas mais precárias e instáveis de relações de trabalho. Assim, a “temática da garantia de emprego e as tentativas de combate ao desemprego assumem o primeiro plano” (RAMALHO e SANTANA, 2003, p. 32).

2.2. Problemática Ambiental e o Despertar de uma Consciência Ecológica

O desenvolvimento capitalista se deu sob as bases de um pensamento dominador e fragmentado, o qual desvinculava o homem da natureza. O método científico, além de justificar a consciência dual e de exterioridade homem-natureza, contribuiu sobremaneira para o acirramento da exploração, domínio e controle da natureza pelo homem.

a aceleração relativamente recente do domínio tecnológico se acha arraigada na revolução científica do século XVII, que germinou do fermento da Renascença e da Reforma. O que fez a diferença foi uma enorme inflação no propósito ambicioso de dominar e controlar a natureza, uma maneira de tratar o mundo natural como se ele não tivesse valor inerente ou vida própria, e uma destruição das restrições tradicionais sobre o conhecimento e sobre o poder dos humanos. (SHELDRAKE, 1993, p. 47).

A dicotomia sujeito-objeto, lançada pelo método científico moderno, acompanha o capitalismo e desdobra-se em outras polaridades excludentes com as quais passamos a pensar e ver o mundo: natureza/cultura, corpo/mente, sujeito/objeto, razão/emoção. No entanto, essa forma de perceber o mundo entra em crise devido às respostas insatisfatórias aos novos problemas teóricos e práticos que atravessa a vida contemporânea, entre os quais os ambientais (CARVALHO, 2004).

Em meados do século XX, inicia-se a discussão sobre os valores e objetivos da sociedade industrial. Diversos movimentos, como os dos ambientalistas, urbanos e de juventude, passaram a relacionar a destruição ambiental com o desperdício da sociedade de consumo. Tal relação se fazia (faz) a partir da dominação sobre países fontes de energia e matérias-primas.

A problemática ambiental começou a ser abordada mundialmente a partir da década de 60 com a reunião do Clube de Roma (1968) para discutir o consumo e as reservas de recursos não renováveis, concluindo a impossibilidade de um crescimento

infinito com recursos finitos com o fim de sustentar o ritmo e o estilo de desenvolvimento adotados pelos países ricos.

A Conferência de Estocolmo, em 1972, foi a 1ª Conferência Mundial de Meio Ambiente Humano que introduziu a poluição como conseqüência do sistema econômico vigente e ainda alertou para as conseqüências sócio-econômicas da crise ambiental, como os problemas sanitários, a fome e o agravamento das desigualdades sociais no Terceiro Mundo. Em Tibilissi, em 1977, foi realizado o 1º Congresso Mundial de Educação Ambiental. O relatório de Brundtland, conhecido como *O Nosso Futuro Comum*, define o conceito de *desenvolvimento sustentável* e destaca que o planeta Terra não suportaria se os efeitos do padrão de vida dos países do hemisfério norte fosse adotado em todo o mundo.

Esse documento forneceu subsídios temáticos para a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), a ECO-92, realizada no Rio de Janeiro, na qual foi discutida a questão do meio ambiente e desenvolvimento e elaborada a Agenda 21, que “reúne o conjunto mais amplo de premissas e recomendações sobre como as nações devem agir para alterar seu vetor de desenvolvimento em favor de modelos sustentáveis e a iniciarem seus programas de sustentabilidade” (SILVA³). O encontro Rio + 10 aconteceu em 2002 na África do Sul, com o objetivo de discutir e avaliar as metas firmadas e os resultados obtidos nos acordos assinados pelos países que participaram da Rio - 92.

Neste ano, foi realizada, na cidade do Rio de Janeiro, a Conferência Internacional Rio + 15, cujo objetivo foi avaliar os êxitos pela Cúpula da Terra desde a ECO-92. Na discussão, destacou-se a necessidade de compromisso dos países para reduzir a emissão de gases de efeito estufa, além dos avanços e desafios no combate ao aquecimento global.

A discussão acerca da problemática ambiental diz respeito à (in) sustentabilidade do vigente modelo econômico, o qual visa à supervalorização do lucro em detrimento da distribuição igualitária da produção e do cuidado com os recursos naturais. A concepção de meio ambiente se faz complexa, não se limitando apenas à relação homem/ natureza, mas somando o enfoque do desenvolvimento econômico. Significa considerar que a problemática ambiental deve ser analisada sob aspectos ligados ao padrão de desenvolvimento econômico vigente que visa ao lucro e ao consumo, tornando insustentável a vida na Terra, prejudicando a qualidade de vida das pessoas.

³ Citação feita pela atual Ministra do Ministério do Meio Ambiente, Marina Silva, localizada no sítio: <http://www.mma.gov.br/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=18&idConteudo=597>.

Nesse sentido, é relevante o entendimento da

inter-relação sociedade e natureza não como realidades isoladas, mas constituintes uma da outra formando um sistema novo. [...] A questão ambiental revela-se complexa, pela teia de relações que a envolve, como uma questão sócio-ambiental e não pode ser tratada de forma linear, conseqüentemente, requer um modelo novo para tornar o século XXI possível (BEDIN, 2003, p. 33).

Segundo Morin (1973 apud BEDIN, 2003, p. 33), a construção de uma nova consciência ecológica é imprescindível para o rompimento da visão fragmentada de mundo e para o surgimento de uma nova idéia de natureza tanto nas ciências biológicas quanto nas ciências humanas. Essa nova consciência ecológica deve surgir a partir de novos valores assumidos pelos homens que se percebem como parte da natureza.

Definir *meio ambiente*, então, requer certos cuidados para não tornar seu conceito limitado e restrito a aspectos naturais, desconsiderando seus significados sociais, culturais, políticos e econômicos. Assim, Reigota (2002, p. 14) define meio ambiente como:

lugar determinado ou percebido, onde os elementos naturais e sociais estão em relações dinâmicas e em interação. Essas relações implicam processos de criação cultural e tecnológica e processos históricos e sociais de transformação do meio natural e construído.

Reigota (2004, p. 21) toma o conceito enquanto representação social, pois considera que cada pessoa apresente uma definição de acordo com seus interesses científicos, artísticos, políticos, filosóficos, religiosos, profissionais etc. Assim, propõe uma educação ambiental que busque conhecer as concepções de meio ambiente das pessoas envolvidas na atividade:

A compreensão das diferentes representações deve ser a base da busca de negociação e solução dos problemas ambientais. Não se trata de saber quantitativamente mais, mas qualitativamente melhor sobre as questões que um determinado grupo pretende estudar e onde pretende atuar (REIGOTA, 2002, p. 20).

2.2.1. O meio ambiente do trabalho

A Constituição Federal Brasileira de 1988, em seu artigo 225, refere-se ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como um direito de todos e um bem essencial à qualidade de vida. Como vimos anteriormente, o meio ambiente não se restringe ao espaço físico natural e construído, mas abrange todas as relações sociais, culturais, históricas e psicológicas. Vimos também que o trabalho é um dos meios de transformação de recursos com o fim de produzir bens para a sobrevivência do homem e se processa dentro das relações sociais. O homem se insere nesses dois contextos indissociáveis e busca, permanentemente, a qualidade de vida. Assim, para que o homem encontre a sadia qualidade de vida é imprescindível viver num ambiente ecologicamente equilibrado, inclusive, o meio ambiente de trabalho uma vez que é nele que o homem passa a maior parte da sua vida produtiva (PADILHA, 2002, p. 32).

O meio ambiente do trabalho é, portanto, um dos aspectos do meio ambiente geral, o qual não se faz equilibrado e sustentável se não há um comprometimento com o ambiente laboral. Da mesma maneira, deve-se considerar que a qualidade do trabalho é condição de qualidade de vida do trabalhador (SEBASTIÃO GERALDO OLIVEIRA apud PADILHA, 2002, p. 32).

De acordo com definição de Julio César de Sá da Rocha (apud PADILHA, 2002), meio ambiente do trabalho é a “ambiência na qual se desenvolvem as atividades do trabalho humano. Não se limita ao empregado; todo trabalhador que cede a sua mão-de-obra exerce sua atividade em um ambiente de trabalho. Diante das modificações por que passa o trabalho, o meio ambiente laboral não se restringe ao espaço interno da fábrica ou da empresa, mas se estende ao próprio local de moradia ou ao ambiente urbano”.

Para além de uma conceituação em que apenas o ambiente físico ganha relevância, Rodolfo de Camargo Mancuso (apud PADILHA, 2002) define meio ambiente de trabalho como “*habitat* laboral, isto é, tudo que envolve e condiciona, direta e indiretamente, o local onde o homem obtém os meios para prover o quanto necessário para a sua sobrevivência e desenvolvimento, em equilíbrio com o ecossistema”. Este conceito revela a relação intrínseca que se estabelece entre o trabalho desenvolvido, o seu ambiente e a qualidade de vida, visto que as condições sociais, econômicas/financeiras, psicológicas, materiais e ambientais, em equilíbrio, são fatores preponderantes para que o homem trabalhador se desenvolva de forma sadia em diversos aspectos da sua vida.

Nesse sentido, a qualidade de vida se torna um conceito associado à dignidade humana. O trabalhador deixa de buscar apenas a saúde, no sentido estrito, ou condições higiênicas para o desempenho de suas atividades, para buscar qualidade de vida dentro e fora do ambiente de trabalho. Ou seja, deve-se considerar, não só como trabalhador, mas antes disso, como homem, como valor primeiro nas relações sociais.

2.3. Qualidade de Vida

O conceito de qualidade de vida é indissociável à perspectiva ambiental, já que ambas abrem espaço para discussões relacionadas a questões sociais, políticas e socioeconômicas. Neste estudo, *qualidade de vida* é entendida numa perspectiva de direito ao bem-estar social e ambiental de toda população.

Isso significa dizer que a possibilidade de suprir as necessidades básicas deve ser estendida a todos, seja em suas condições objetivas (transporte, moradia, emprego, trabalho, salário entre outros); seja em suas condições subjetivas (culturais, afetivas, sexuais, espirituais, valores e crenças). E também relacionadas à questão ambiental: pela poluição sonora e do ar, qualidade do abastecimento de água, saneamento básico, produção e destino final de resíduos sólidos.

Assim, o uso e a distribuição de bens e equipamentos coletivos – água, esgoto, energia, transporte – e os problemas sobre o destino final e o tratamento dado ao lixo sólido e rejeitos industriais são problemas urbanos e também questões ambientais importantíssimos no debate da qualidade de vida.

O Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), tem como objetivo considerar as características sociais, culturais e políticas que influenciam a qualidade de vida por meio dos indicadores *longevidade e educação*, além da dimensão econômica *renda*, oferecida pelo Produto Interno Bruto – PIB. A longevidade leva em conta a expectativa de vida ao nascer, o que deve pressupor a assistência e existência de serviços como nutrição, saúde, saúde pública, salubridade no trabalho, segurança contra formas de violência. Já a educação tem como indicadores a taxa de alfabetização e anos de escolaridade, que relacionam com o nível de instrução e informação e o acesso.

De acordo com Herculano (2000, p. 12), qualidade de vida é entendida como:

A soma das condições econômicas, ambientais, científico-culturais e políticas coletivamente construídas e postas à disposição dos indivíduos para que estes possam realizar suas potencialidades: inclui a acessibilidade à produção e ao consumo, aos meios para produzir cultura, ciência e arte, bem como pressupõe a existência de mecanismos de comunicação e informação, de participação e de influência de mecanismos de comunicação e informação, de participação e de

influência nos destinos coletivos, através da gestão territorial que assegure água e ar limpos, acesso igual aos equipamentos coletivos urbanos, hígidez ambiental, alimentos saudáveis e a disponibilidades de espaços naturais amenos urbanos (Grifo nosso).

Ao refletirmos qualidade de vida sob essa perspectiva, podemos refletir sobre nós mesmos e sobre nossa ação sobre o nosso ambiente, que transformamos em nossa própria imagem, pois o construímos, reconstruímos, destruimos e reformamos a partir de nossa cultura, da nossa sociedade (REDCLIFT apud HERCULANO, 2000). Portanto, é importante o estímulo à participação e ao diálogo para que se amplie a toda população o acesso ao processo de construção de conhecimento, responsabilidade e atitudes.

2.4. Trabalho, Meio Ambiente e Qualidade de Vida em Relação.

Compreender a importância para a vida humana dos conceitos trabalho, meio ambiente e qualidade de vida, não só na sua forma teórica, mas também prática, requer uma visão sistêmica, que os considere indissociáveis e em relação. A sobrevivência e desenvolvimento humanos estão intrinsecamente ligados ao trabalho, no que diz respeito tanto à própria formação do ser social quanto à produção de bens que satisfaçam as necessidades da vida do homem, e ao meio ambiente, visto que nesse são estabelecidos todos os tipos de relações, propiciando ao homem as condições naturais, sociais, políticas, econômicas e culturais. A qualidade de vida deve expressar, no cotidiano da sociedade, o equilíbrio entre as condições de trabalho e o meio ambiente.

Nesse sentido, e considerando a relação dinâmica estabelecida entre o indivíduo e o seu meio, o conhecimento do pensamento social de determinado grupo faz-se relevante na medida em que permite o seu reconhecimento como tal, as implicações de suas ações e/ou trabalho, as suas necessidades e perspectivas acerca de determinado tema.

3. MÉTODO DE PESQUISA

A Psicologia Ambiental e a Representação Social apresentam-se como quadro epistemológico com o fim de auxiliar a reflexão deste trabalho, visto que compreender a percepção do indivíduo que vive em sociedade requer a apreensão de conceitos que permitam o entendimento da interação sujeito-ambiente e das construções sociais do indivíduo.

3.1. Contribuições da Psicologia Ambiental

A Psicologia Ambiental é uma disciplina que estuda o inter-relacionamento entre comportamento e ambiente físico, tanto o construído como o natural, apresentando cinco características no âmbito teórico-prático. A primeira delas é a *abordagem holística*, a qual permite a análise do efeito do ambiente sobre o homem no seu contexto e de maneira multidirecional. Nesse sentido, estuda as *inter-relações* e as *relações recíprocas* entre ambiente e comportamento de forma que tanto o ambiente exerce influência no comportamento como o comportamento influencia o ambiente. (GÜNTHER, ROZESTRATEN, 2005)

O estudo dessa relação recíproca entre ambiente e indivíduo se realiza com a colaboração de outros profissionais (*interdisciplinaridade*) que contribuem com os seus respectivos pontos de vista e conhecimentos diante do mundo real pesquisado. A Psicologia Ambiental, por tratar de diversos assuntos e pelo fato de ser interdisciplinar, utiliza-se de uma *abordagem multi-metodológica*, que permite, em função do problema estudado, associar métodos observacionais, experimentais e/ou entrevistas, entre outros. Por fim, a *pesquisa-ação* é o modelo freqüentemente utilizado, visto que a Psicologia Ambiental se orienta para uma determinada demanda que prescinde de uma resolução prática. Desta forma, é possível a contribuição para a teoria e prática da área do pesquisador. (SOMMER 1977; 1987 apud GÜNTHER, FLÓSCULO, 2003, p. 126).

O homem, para a Psicologia Ambiental, é um ser ativo em interação dinâmica com o seu ambiente. A relação pessoa-ambiente é recíproca: ao mesmo tempo em que o homem age sobre seu ambiente, aquele é reciprocamente influenciado por esse (ITTELSON, W. H., PROSHANSKY, H. M., RIVLIN, L. G., & WINKE, 2005). Assim, “ao modificar seu mundo, o homem modifica a si próprio” (ITTELSON e OUTROS, 2005).

A percepção se torna um elemento relevante no intercâmbio pessoa-ambiente, pois para cada indivíduo o mundo à sua volta é percebido e experienciado de

modo individual e único, pois “ a realidade percebida, bem como a objetiva, guia suas ações e determina se as satisfações que ele procura serão obtidas” (ITTELSON e OUTROS, 2005, p. 3). Dessa maneira, o conhecimento dos valores, atitudes, expectativas, comportamento, normas sociais e culturais, contribui para a compreensão dessa relação recíproca que se processa entre pessoa-ambiente.

O objeto desta pesquisa, a percepção dos rodoviários quanto à relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida, torna-se relevante para uma atuação mais prática, pois além de fornecer informações que podem identificar as condições acerca da relação indivíduo-ambiente e do bem-estar, permite a busca de resolução para questões ambientais.

Para Moser (2003), a compreensão da dinâmica das relações indivíduo-ambiente se dá através de estudos de representação social. Portanto, o “conhecimento das representações sociais de bem-estar e qualidade de vida de populações específicas em contextos ambientais particulares”, a partir dos valores, significados e visões de mundo das pessoas, permite compreender e explicar o impacto daqueles sobre a relação de cada indivíduo com seu ambiente.

3.2. Representações Sociais

O conceito de Representações Sociais surge com Serge Moscovi, em 1961, com o trabalho *La Psychanalyse: Son Image et son Publique*. Ele buscou no conceito de Representações Coletivas, de Durkheim, o suporte teórico capaz de fornecer à nova perspectiva renovadora da psicologia social, em que devem ser considerados não apenas os comportamentos individuais, mas também os “fatos sociais (instituições e práticas, por exemplo) em sua concretude e singularidade histórica” (SÁ, 1993).

Nesse sentido, considera tanto a dinâmica quanto a diversidade do pensamento social, o qual surge sob diferentes formas de conhecer e de se comunicar. Tem-se uma sociedade pensante, na qual os indivíduos são “pensadores ativos que, mediante inumeráveis episódios cotidianos de interação social, ‘produzem e comunicam incessantemente suas próprias representações e soluções específicas para as questões que se colocam a si mesmos” (MOSCOVICI apud SÁ, 1993). O sujeito do conhecimento é um sujeito ativo e criativo. Dentre as formas de conhecimento, Moscovici considera a coexistência nas sociedades contemporâneas de dois universos de pensamento: os *universos consensuais* e os *universos reificados*.

Os universos reificados são restritos a especialistas, os quais seguem o rigor científico, com sua objetividade, teorização abstrata, divisão por especialidades, linguagem própria e hierarquia interna. Nos *universos consensuais* são elaboradas as “teorias” do senso comum, as quais se constituem na conversação informal. As Representações Sociais constroem-se na esfera consensual, principalmente, a partir das atividades intelectuais da interação social de indivíduos.

Nos universos consensuais, a sociedade se vê como um grupo feito de indivíduos que são de igual valor e irredutíveis. Nessa perspectiva, cada indivíduo é livre para se comportar como um ‘amador’ e um ‘observador curioso’, (...) que manifesta suas opiniões, apresenta suas teorias e tem uma resposta para todos os problemas. [A arte da conversação] cria gradualmente núcleos de estabilidade e maneiras habituais de fazer coisas, uma comunidade de significados entre aqueles que participam dela (MOSCOVICI, 1981 apud SÁ, 1993).

Segundo Moscovici, os conjuntos de conceitos, afirmações e explicações, as Representações Sociais, são verdadeiras “teorias” do senso comum, “ciências coletivas” *sui generis*, pelas quais se procede à interpretação e mesmo à construção das realidades sociais (SÁ, 1993).

Para Denise Jodelet, o conceito de Representação Social designa uma forma de pensamento social: “as Representações Sociais são uma forma de conhecimento, socialmente elaborado e compartilhado, com um objetivo prático, e que contribui para a construção de uma realidade comum a um conjunto social” (JODELET, 2002 apud ARRUDA, 2002).

Mesmo numa dada sociedade, é possível reconhecer a existência de diversas racionalidades, presentes em variados grupos sociais, os quais possuem diferentes visões acerca de um mesmo objeto. Tal diferença não implica, necessariamente, em desigualdade. A diferença pode ser vista tanto como especificidade, no caso dos movimentos de grupos minoritários (ARRUDA, 2002), como a possibilidade do seu [re]-conhecimento no trabalho de um determinado tema por um sujeito. “Toda representação se origina em um sujeito (individual ou coletivo) e se refere a um objeto” (ARRUDA, 2002).

3.3. Técnica do Discurso do Sujeito Coletivo

O Discurso do Sujeito Coletivo, a qual permite reestruturar o pensamento, o discurso coletivo a partir dos discursos individuais de um determinado grupo ou vários grupos. O DSC “busca descrever e expressar uma determinada opinião ou posicionamento sobre um dado tema presente numa dada formação sócio-cultural” (LEFREVE; LEFREVE, 2005, p. 23). Através dessa técnica, é possível representar o pensamento coletivo como discurso de um sujeito coletivo.

A técnica permite, através dos depoimentos de vários indivíduos escolhidos para participar da amostra, construir “discursos-síntese que reúnem respostas de diferentes indivíduos, com conteúdos discursos de sentido semelhantes” (LEFREVE; LEFREVE, 2005, p. 25). Para se obter os discursos-síntese, a pesquisa das opiniões coletivas é realizada por meio de entrevistas com questões abertas acerca de determinado tema, sobre o qual deseja representar o pensamento da coletividade.

A composição do DSC se dá por meio de quatro operadores:

1. Expressões-Chave (E-Ch): trechos selecionados do material verbal de cada depoimento, que melhor descrevem o conteúdo;
2. Idéias-Centrais (IC's): fórmulas sintéticas que descrevem o sentido presente nos depoimentos de cada resposta de diferentes indivíduos, com sentido semelhante ou complementar;
3. Ancoragens (AC's): fórmulas sintéticas que descrevem as ideologias, os valores, as crenças, presentes no conteúdo verbal das respostas individuais. São utilizadas quando há marcas discursivas explícitas dessas afirmações.
4. Discursos do Sujeito Coletivo (DSC's): reunião das E-Ch presentes nos depoimentos, que têm IC's e/ou AC's de sentido semelhante ou complementar.

3.4. Uma Breve Apresentação do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF - STPC

O Sistema de Transporte Público Coletivo fica definido, com a Lei nº 4.011³, de 12 de setembro de 2007, como:

"O transporte público coletivo constitui-se dos serviços de transporte de pessoas no âmbito do Distrito Federal, por meio de modos coletivos, destinados ao atendimento das necessidades gerais de deslocamento dos cidadãos, mediante pagamento de tarifa individual fixada previamente pelo Poder Executivo, sujeitos à regulação, delegação, fiscalização e controle do poder concedente" (art. 2º, LEI DISTRITAL nº 4.011/2007).

O STPC abrange sete modalidades de serviços:

- Serviço Convencional (ônibus);
- Serviço Especial de Vizinhança (Zebrinha);
- Serviço Transporte Público Alternativo (vans do STPA);
- Serviço Autônomo Rural (STPAR);
- Serviço Transporte Coletivo Privado (Fretamento);
- Serviço Próprio de Empresas (Fretamento)

Para o nosso trabalho, foram considerados apenas o Serviço Convencional e o Serviço Especial de Vizinhança, conhecido como "Zebrinha".

O Serviço Convencional é o mais importante e significativo dos serviços feito por ônibus, cuja demanda mensal é de 14 milhões de passageiros⁴. Fazem parte do serviço convencional as empresas: TCB, Condor, Lotaxi, Satélite, Planeta, Pioneira, Cidade Brasília, São José, Viva Brasília, Rápido Brasília, Riacho Grande, Veneza e Viplan.

O Serviço Especial de Vizinhança, também conhecido como "Zebrinha", é um serviço complementar ao convencional, transportando aproximadamente 340 mil passageiros por mês. Oferece a opção do deslocamento entre as quadras do Plano Piloto e os principais setores da cidade (Conjunto Nacional, Setor Comercial Sul, Esplanada dos Ministérios, entre outros). Fazem parte do Serviço Especial Vizinhança as

³ A Lei 4011, promulgada em 12 de setembro de 2007, dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências.

⁴ Dados estão disponíveis no sítio <http://www.st.df.gov.br> e se referem a Janeiro de 2006.

empresas Lotáxi e Condor e suas 11 linhas são distribuídas pelo Plano Piloto, Cruzeiro e Octogonal.

3.5. Relato de Pesquisa

O trabalho de coleta de dados foi iniciado no primeiro semestre de 2007 como parte do trabalho da disciplina de Psicologia Ambiental e, por isso, recebeu mais enfoque nos conceitos de Psicologia Ambiental. Nessa disciplina, contei com a colaboração da colega Luana Viana de Oliveira, que se juntou a mim, formando uma dupla de trabalho. Porém, é imprescindível registrar que esse trabalho foi apenas uma continuação do Projeto de Trabalho de Conclusão de Curso, iniciado no 2º semestre de 2006, com a orientação da Profª Dra. Silvia Yannoulas.

O roteiro de entrevista previamente feito no PTCC sofreu adaptações, sob a orientação do professor Hartmut Günther⁵ da disciplina, para melhor aproveitar as respostas dos entrevistados. Assim, a pesquisa foi realizada por meio de entrevista semi-estruturada e aplicação de um questionário com os motoristas e cobradores. A entrevista consistia em oito perguntas abertas referentes a questões sobre condições de trabalho, qualidade de vida e meio ambiente e o questionário continha perguntas sobre comportamentos da vida cotidiana, direcionadas a vários aspectos do meio ambiente. Esse questionário foi utilizado na pesquisa no congresso da Society of Conversation Biology e foi traduzido do espanhol, porém sofreu uma adaptação a fim de contemplar demais perguntas que caracterizassem o perfil dos entrevistados. Para este trabalho ele não foi utilizado por não ser o objetivo principal detalhar questões do cotidiano dos motoristas e cobradores.

Em 21 de abril (sábado), foi realizado o estudo piloto dos questionários pela dupla. Foram entrevistados dois motoristas e duas cobradoras no ponto final da W3 Norte num intervalo de 1h30min devido a pouca quantidade de ônibus circulando nesse dia. O tempo de entrevista não foi medido sistematicamente, mas cada uma durou em média 15 min.

⁵ O Profº Dr. Hartmut Günther é coordenador do Laboratório de Psicologia Ambiental da UnB.

A coleta de dados foi realizada em sete dias em diferentes pontos de Brasília: no ponto final da W3 Norte, no Terminal do Cruzeiro e na Rodoviária do Plano Piloto. Foram entrevistados 16 motoristas e 16 cobradores, sendo que nem todos aceitaram a gravação de suas entrevistas. Assim, tivemos 15 entrevistas gravadas e 17 não gravadas. No total de 32 entrevistados, conseguimos apenas uma entrevista com uma mulher, cuja função era cobradora. No entanto, por falhas técnicas, foi possível analisar 28 entrevistas e questionários: 14 motoristas e 14 cobradores.

Durante as entrevistas, enfrentamos algumas dificuldades como: o horário disponível das pesquisadoras nem sempre correspondia com o horário de melhor acesso aos trabalhadores; receio de perder o emprego, pois ficaram desconfiados se a empresa ou o sindicato estavam por trás dessa pesquisa; vergonha de não saber falar sobre o assunto; foi mais difícil entrevistar o cobrador porque tinha que fazer a arrecadação; o tempo da pesquisa ultrapassa o tempo disponível dos rodoviários, que o utilizam para lanchar, ir ao banheiro e fazer o controle da viagem; quando havia muitos rodoviários na rendição ou no seu intervalo maior, não rendia devido à falta de recursos humanos e ao tempo que se levava para fazer a entrevista (20 minutos em média). Os motoristas e cobradores entrevistados, naquele momento, são funcionários da VIPLAN, Pioneira, Planeta e também Viação Riacho Grande.

No entanto, para prosseguimento deste trabalho, foram descartadas as entrevistas feitas pela colega de disciplina para evitar qualquer tipo de alteração ou influência pessoal nas respostas dos entrevistados, visto que as entrevistas realizadas por ela não foram gravadas, apresentando características e formatos semelhantes em respostas de diferentes sujeitos.

A partir de então, foram utilizados, como instrumentos para essa coleta de dados, o roteiro de entrevista com oito perguntas e um questionário para coletar o perfil dos entrevistados (Anexo II deste TCC), visto que não é objetivo deste estudo levantar dados referentes aos comportamentos pró-ambientais dos rodoviários, podendo ser objeto de pesquisas futuras. Todos os entrevistados leram o Termo de Consentimento (Anexo I), sendo que apenas 2 cobradores não o assinaram por não concordarem com a gravação da entrevista, mas aceitaram participar da pesquisa.

Desse modo, as entrevistas aqui analisadas foram realizadas apenas pela autora deste TCC, em dois momentos: em maio, com 13 entrevistas, e em agosto de 2007, com sete, perfazendo um total de 20 entrevistas. Ao contrário, do que aconteceu no primeiro momento, foi mais fácil realizar a entrevista com cobradores, pois pareciam estar mais dispostos a participar da pesquisa do que os motoristas. As mulheres eram mais resistentes à participação na pesquisa do que os homens. Dos sete entrevistados,

apenas duas são mulheres. As entrevistas foram realizadas no Terminal do Cruzeiro e no ponto final da Asa Norte com funcionários de quatro empresas de ônibus: 15 da VIPLAN, 2 da Condor, 2 Planeta e 1 da Pioneira. As duas primeiras formam o maior grupo do setor junto com a Lotaxi.

É importante ressaltar a seguinte observação: a presente pesquisa tinha a intenção de entrevistar, inicialmente, rodoviários de diversas empresas e percursos. Porém, devido às dificuldades encontradas, no primeiro momento da coleta de dados, o local de pesquisa mais favorável à realização das entrevistas foi no Terminal do Cruzeiro. No entanto, verifica-se que tal fato não prejudicou os resultados, visto que o estudo realizado na disciplina de Psicologia Ambiental demonstrou a semelhança dos resultados, inclusive no que se refere à hipótese.

A pesquisadora também realizou uma visita ao Sindicato, em 15 de outubro de 2007, onde conversou com a jornalista Fernanda Araújo que forneceu informações sobre a atuação do sindicato e disponibilizou os jornais do sindicato dos anos 2006 e 2007, as pautas de reivindicação de 2006/2007 e 2008/2007 bem como os Estatuto do SINTRATER.

3.6. Análise dos Dados

O presente estudo utilizou a abordagem qualitativa com apoio na técnica do Discurso do Sujeito Coletivo, o qual se baseia na representação do pensamento de uma coletividade de forma qualitativa. As repostas dos depoimentos de sentido semelhante ou complementar dos diferentes sujeitos entrevistados são agregadas, formando um discurso-síntese.

Não foi possível gravar todas as entrevistas, visto que alguns rodoviários não aceitaram a gravação e, por isso, não assinaram o Termo de Consentimento (Anexo I) ou porque, ao realizar a entrevista gravada, por falha técnica ou humana, as gravações não se efetivaram. Dessa forma, 12 entrevistas foram gravadas e oito, anotadas. A maioria dos depoimentos individuais era curta, o que permitiu à entrevistadora captar as falas e os sentidos dos mesmos.

As entrevistas foram degravadas e, a partir, de então, iniciou-se o processo de análise dos depoimentos com o auxílio do software Qualiquantisoft, disponível no Laboratório de Informática da Saúde na UnB. Os DSC's podem ser produzidos sem o software, porém

confere maior agilidade e versatilidade para pesquisas de grande porte.

Para cada resposta das oito perguntas, foram selecionadas as E-Ch relativas às IC's, as quais identificam e descrevem o sentido das respostas. Num mesmo discurso, o sujeito pode ter uma ou mais de uma IC. Em seguida, foi realizada a categorização das IC's, reunidas por semelhança semântica ou complementar.

Por fim, foram construídos os DSC's com as E-Ch de diferentes depoimentos que têm a mesma categoria referente à IC, representando, portanto, o pensamento da coletividade.

Como foi dito, anteriormente, para a Técnica do DSC não é imprescindível a utilização do software. Sua vantagem é permitir ao pesquisador fazer ajustes durante o processo de análise sem ter que adaptar todos os passos do processo, tornando-o menos sujeito a erros. É importante ressaltar que a análise é, simultaneamente, intelectual e manual.

A técnica em si é interessante para uma pesquisa de grande porte, tendo o software como ferramenta que permite ao pesquisador mais agilidade na análise dos dados e melhor compreensão dos discursos. No caso desta pesquisa, além de contar com 20 entrevistados, durante a análise, o grupo foi dividido em motoristas e cobradores, ficando 8 e 12, respectivamente. O que diminuiu ainda mais o número de sujeitos. Como deve-se considerar todas as idéias centrais, os discursos coletivos muitas vezes coincidem com os discursos individuais, principalmente, no caso dos motoristas. Isso não significa que os resultados não são consistentes, visto que continua demonstrando a percepção dos entrevistados. Mas a técnica utilizada não é adequada, no sentido em que se faz desnecessária em vista de uma quantidade reduzida de sujeitos entrevistados.

Durante a utilização do programa, a pesquisadora sentiu a necessidade de treinamento e capacitação que relacionasse a pesquisa qualiquantitativa ao DSC e o software, pois a inexperiência e a novidade em relação à técnica e ao software e a busca por material para sanar as dúvidas que surgiam durante esse processo contribuíram para retardar o término da análise. Outro fator complicador: o software estava disponível apenas no Laboratório de Informática da Saúde, o que condicionava o tempo disponível da pesquisadora ao horário de funcionamento do mesmo. A licença de uso do software é mediante pagamento do valor correspondente às versões adequadas para cada tipo de pesquisa – acadêmico, profissional e empresarial. No entanto, esses valores extrapolam as condições financeiras de qualquer estudante de graduação que deseja realizar apenas uma pesquisa, sendo a aquisição interessante para aqueles que fazem uso contínuo dessa técnica em pesquisas de grande volume.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1. Dados Quantitativos.

4.1.1. Perfil dos entrevistados.

A faixa etária dos motoristas entrevistados varia entre 28 anos e 46 anos e dos cobradores entre 21 e 51 anos e todos eles são filiados ao Sindicato dos Trabalhadores Terrestres do DF (SINTTRATER – DF). Desses, apenas dois são motoristas do Serviço Especial Vizinhança, os demais fazem parte do Serviço Convencional.

Nos locais de coleta de dados não foram encontradas mulheres na função de motorista, sendo os trabalhadores predominantemente homens. Apenas três mulheres aceitaram participar da pesquisa, o que significa que havia mais mulheres na função de cobrador. A média de tempo de trabalho na mesma função é de 9 anos e 9 meses e 6 anos e 1 mês para motoristas e cobradores, respectivamente. 95% dos rodoviários moram em cidades-satélites, sendo uma cobradora moradora do Plano Piloto.

A totalidade dos gráficos, que representam os resultados do perfil dos rodoviários entrevistados, pode ser conferida no anexo IV.

4.2. Análise Quantitativa.

Com o intuito de estabelecer, inicialmente, as semelhanças ou diferenças ou relações entre as respostas dadas por motoristas e cobradores optou-se por apresentar as idéias centrais de cada função da categoria rodoviários para cada questão bem como o discurso do sujeito coletivo com maior representatividade.

Em algumas questões, podem apresentar-se DSC's com pouca predominância com o fim de tecer comentários acerca de visões divergentes sobre o mesmo assunto, resgatando, portanto, o pensamento da coletividade sobre os conceitos aqui abordados.

1ª QUESTÃO - Você está satisfeito com as condições de seu trabalho? Por quê?

A insatisfação pelas condições de trabalho tanto pelos motoristas quanto pelos cobradores tem como principal motivo as condições precárias da ferramenta de trabalho, o ônibus. É uma frota antiga e sucateada⁶, que apresenta índices elevados de defeitos mecânicos, devido à sua manutenção precária. A emissão de gases poluentes que contribuem para o aumento da poluição, o excesso de barulho, visto que o motor do ônibus é dianteiro, e o desconforto térmico também são os problemas mais levantados pelos rodoviários, grandes causadores de doenças do trabalho⁷.

Tabela 1: Total de ICs dos Motoristas referentes às condições de trabalho.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|------------|-------------|
| A - Sim, porque não há rotina. | 1 | 6,25 |
| B - Não, porque o salário é baixo e defasado. | 2 | 12,5 |
| C - Sim, porque as empresas estão melhorando as condições dos ônibus por pressão do governo. | 1 | 6,25 |
| D - Não, por causa das condições precárias dos ônibus. | 7 | 43,75 |
| E - Não, trabalha por necessidade. | 2 | 12,5 |
| F - Sim, porque o pagamento é garantido. | 1 | 6,25 |
| G - Não, por causa da carga horária pesada. | 2 | 12,5 |
| TOTAL DE ICs | 16* | 100% |

* Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

⁶ A renovação da frota, uma exigência dos rodoviários, começou, paulatinamente, a ser realizada no interstício da coleta de dados, o que pode supor a ausência de comentários voluntários sobre a medida. A idade média da frota de ônibus do DF é superior a 8 anos.

⁷ As doenças profissionais e as doenças do trabalho recebem definições distintas. Enquanto doenças profissionais são aquelas produzidas ou desencadeadas pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade, as doenças do trabalho são aquelas produzidas ou desencadeadas em função de condições especiais em que o trabalho é realizado (PADILHA, 2002).

Tabela 2: Total de ICs dos Cobradores referentes às condições de trabalho.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|---|------------|-------------|
| A - Não, por causa das condições precárias dos ônibus. | 7 | 28 |
| B - Não, porque não há incentivo e valorização do trabalhador. | 1 | 4 |
| C - Não, porque o salário é baixo. | 2 | 8 |
| D - Sim, por necessidade. | 2 | 8 |
| E - Não, porque falta infra-estrutura adequada nos pontos finais. | 1 | 4 |
| F - Não, por causa da pressão de perder o emprego. | 2 | 8 |
| G - Sim, porque gosta do que faz. | 2 | 8 |
| H - Não, porque o governo não fiscaliza o sistema de transporte. | 1 | 4 |
| I - Não, por causa da carga horária. | 2 | 8 |
| J - Não, por causa da burocracia na empresa. | 1 | 4 |
| K - Não, porque há muita cobrança dos passageiros ao rodoviário. | 1 | 4 |
| L - Não, porque não é o trabalho que deseja pra si. | 1 | 4 |
| M - Sim, mas acha que as condições têm que melhorar. | 1 | 4 |
| TOTAL DE ICs | 24* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

Motoristas - DSC D: Não, por causa das condições precárias dos ônibus.

Não. A empresa não tá dando condições pra trabalhar, o transporte em si tá falho: ônibus velho, solta fumaça. As condições do carro são ruins, barulhento, é muito barulho e incomoda bastante; o carro é quente demais também. Isso deixa muito estressado. Frota desgastada, precária, o serviço é precário mesmo. Os carros não são bons pra trabalhar, mas...fazer o que, né? Tem que renovar a frota.

Cobradores - DSC A: Não, por causa das condições precárias dos ônibus.

Não. A frota dos transportes está muito ultrapassada, os ônibus ainda não fornecem qualidade de trabalho. As condições de trabalho são precárias devido à ferramenta. A frota está sucateada, os ônibus são velhos, os carros são péssimos, prejudicando a qualidade do serviço e o usuário. As condições são péssimas, não temos uma ferramenta de serviço adequada. O barulho é demais. Barulho e poluição são os piores. O índice de defeito mecânico é enorme, então isso faz com que dificulte muito o nosso trabalho.

As condições dos ônibus são fatores para o estresse e para a baixa qualidade do serviço oferecido. Nesse sentido, é importante considerar que as condições em que o trabalho é realizado são determinantes para que os trabalhadores possam gozar do bem-estar físico, mental e social⁸. Assim, de acordo com o art. 3º da Lei Orgânica da Saúde (Lei nº 8.080/1990), são fatores determinantes e condicionantes da saúde, entre outros, a

⁸ Saúde, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), “é um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não somente a ausência de doença ou enfermidade”.

alimentação, a moradia, o saneamento básico, o meio ambiente, o trabalho, a renda, a educação, o transporte, lazer e o acesso aos bens e serviços essenciais.

A Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, Lei nº 6.938/1981, em seu art. 3º, define *poluição* como “a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população ou afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente”. Padilha (2002) cita o entendimento de Julio César de Sá da Rocha sobre a *poluição do meio ambiente do trabalho*:

Degradação da salubridade do ambiente que afeta a saúde dos próprios trabalhadores. Inúmeras situações alteram o estado de equilíbrio do ambiente: os *gases*, as *poeiras*, as *altas temperaturas*, os produtos tóxicos, as *irradiações*, os *ruídos*, a própria organização do trabalho, assim como o tipo de *regime de trabalho*, as condições em que ele é desempenhado (trabalhos noturnos, em turnos de revezamento), enfim, tudo aquilo que prejudica a saúde, o bem-estar e a segurança dos trabalhadores (grifo nosso).

Portanto, sobre o meio ambiente do trabalho incidem diversos fatores inter-relacionados que influenciam o bem-estar físico e mental do trabalhador, afetando sua qualidade de vida. Desse modo, é possível afirmar que os trabalhadores do transporte coletivo exercem suas atividades em ambientes cuja salubridade encontra-se degradada, afetando, portanto, a saúde e o bem-estar.

Outra insatisfação apresentada pela categoria foi em relação ao salário baixo e defasado e à carga horária de trabalho pesada. Duas questões podem ser levantadas a partir dos discursos abaixo: a primeira diz respeito à relação das horas trabalhadas e o valor da remuneração; a segunda, à relação jornada de trabalho, tempo de descanso e disponibilidade do trabalhador à empresa.

Cobreadores – DSC C: Não, porque o salário é baixo.

Não. Questão do salário, remuneração, pelo a gente faz deveria ganhar um pouco mais.

Nesse caso, os cobreadores consideram que o salário está aquém do que seria o valor justo para as atividades que exercem e sob as condições que são exercidas. A referência à questão salarial pelos rodoviários diz respeito ao valor e sua defasagem, porém em seus depoimentos, ela aparece de forma pontuada, formando junto com outros fatores, os motivos pela insatisfação com as condições de trabalho. Na próxima questão, veremos como a questão financeira é percebida pelos rodoviários.

Na década de 1990, com as modificações introduzidas no mundo do trabalho, ocorreu um intenso aproveitamento da mão-de-obra por parte do empresariado,

submetendo trabalhadores a uma carga maior de trabalho, com mais responsabilidades, tornando-os mais expostos e vulneráveis (DIEESE, 2001).

A insatisfação com a jornada de trabalho refere-se tanto às horas corridas quanto ao tempo gasto durante o dia para cumprir a meia viagem⁹, que impede ou prejudica os rodoviários de dedicar-se a outras atividades que não o trabalho. A jornada é considerada cansativa pelos trabalhadores, os quais têm que ficar em função da empresa para cumprir a meia viagem.

Os rodoviários do serviço convencional trabalham 6h40 e tem uma folga por semana, baseada na escala, e os motoristas do zebrinha (serviço especial de vizinhança) cumprem 8h, com dois dias de folga, cumprindo as 40h semanais.

Motoristas – DSC G: Não, por causa da carga horária pesada.

Satisfeito ninguém ta não. Eu mesmo trabalhei 8 h seguidas. As empresas criam uma tal de escala, depois criam uma meia viagem, por fora. A maioria dos motoristas passa o dia quase fora de casa sem poder ficar o dia em casa por causa dessa meia viagem, né? Então é o que mais os rodoviários acham que dá canseira em todo mundo é isso aí, entendeu?

Cobreadores – DSC I: Não, por causa da carga horária.

Não. Pelos horários, a carga horária é muito pesada. Tipo no caso do horário: saio de casa cinco horas da manhã. Trabalho 6h40. Só que tem uma produtividade pra levar onde eu moro, né? Aí no caso, pego 6h47 da manhã aqui, paro uma e meia, só que dezessete e vinte, eu tenho q sair do metrô pra Planaltina de novo. E não dá tempo de chegar em casa, tem que passar o tempo todo aqui, enrolado aqui. Fico o tempo todo ocupado com a empresa. Aí chego em casa, chego em Planaltina por volta de seis e quarenta, e tem que...eu estudo, né? Aí vai pra escola, sai onze da noite pra chegar em casa onze e vinte. Aí tem que sair cinco da manhã de casa e só voltar só depois das onze horas. Aí fica pouco complicado.

Uma das principais características do novo mundo do trabalho sob a mundialização do capital, além da subproletarização tardia, é o crescimento do desemprego estrutural, visto que até meados da década de 1970, o desemprego tinha uma característica pendular. Por conseguinte, ocorre uma alteração no sentido da categoria “população trabalhadora excedente”, conformando uma nova forma de ser do mundo sob a nova ofensiva do capital: de “trabalhadores assalariados excedentes” passam para “população trabalhadora excluída” (ALVES, 2005).

Os próximos DSC's denotam, numa perspectiva mais abrangente, a contradição estabelecida entre a insatisfação com o baixo salário e a necessidade de ter

⁹ De acordo com o DECRETO nº 11.351/ 2004, meia viagem é o deslocamento de ida ou volta entre pontos de controle (PC's) ou terminais. No caso de Brasília, o motorista leva o ônibus até a Rodoviária do Plano Piloto pela manhã e só retorna à tarde. Os ônibus ficam parados no estacionamento do Estádio Mané Garrincha até às 17h, quando outra meia viagem é feita e o veículo segue para as garagens.

um ou manter-se no emprego em função da remuneração. Nesse sentido, a insegurança do trabalho – insegurança no mercado de trabalho, insegurança no emprego, insegurança na renda, insegurança na contratação e insegurança na representação (ALVES, 2005) - pode ser um dos motivos pelos quais os trabalhadores aceitam as condições (im)postas pelas empresas, visto a necessidade da manutenção da família, a condição de desemprego por muito tempo, a garantia do pagamento e a dificuldade de encontrar outras opções de trabalho.

Cobreadores – DSC F: - Não, por causa da pressão de perder o emprego.

Eles impõem muita dificuldade pra gente. Ah, a pressão de perder o emprego; qualquer coisinha manda pai de família ir embora. Eu não falo tanto eu, que eu estudo, moro com meus pais. Mas a pessoa que trabalha tem dificuldade. Qualquer coisa pequena pode ser motivo para demissão. Isso também é bem agravante.

Cobreadores – DSC D: Sim, por necessidade.

Estou. Bom, falando em estar, eu levo pro lado da necessidade, até porque eu estava desempregado tinha dois anos. Então, por isso estou satisfeito. Em termos de trabalho, sim. Trabalho para manutenção da família.

Motoristas – DSC E: Não, trabalha por necessidade.

Satisfeito ninguém tá não. A gente fica porque tem que se sujeitar ao trabalho, que não tem outra coisa, né? Trabalho porque é preciso.

Motoristas – DSC F: Sim, porque o pagamento é garantido.

No momento que se encontra sim. Porque não é dos piores, apesar do pesares, pagamento sempre no dia certo no banco.

Nesse contexto de incerteza para os trabalhadores, as empresas trabalham na certeza da existência de trabalhadores excedentes. Verifica-se, portanto, que mesmo com as afirmações positivas ou negativas, essas são acompanhadas por justificativas semelhantes ou complementares, que remetem a uma mesma realidade, o desemprego. Para esses trabalhadores, ter um emprego torna-se imprescindível para situarem-se fora do cenário de exclusão social. Assim, a necessidade e a sujeição são condições em que os trabalhadores se encontram, que se expressam pela vulnerabilidade. Como consequência, a inserção do trabalhador no mercado de trabalho faz-se a todo custo e sob condições e relações de trabalho cada vez mais desfavoráveis.

É interessante observar nas ICs C - sim, porque as empresas estão melhorando as condições dos ônibus por pressão do governo e M - sim, mas acha que as condições têm que melhorar, dos motoristas e cobreadores, respectivamente, que mesmo com baixa representatividade entre os rodoviários entrevistados, demonstra-se uma confiança e esperança na melhoria do sistema de transporte público coletivo do DF.

Motoristas – DSC C: Sim, porque as empresas estão melhorando as condições dos ônibus por pressão do governo.

Estou. O governo vem obrigando as empresas a fazer manutenção, a diminuir o barulho do motor, a poluição que o carro emite, o governo tá pressionando as empresas e tá ficando bom, tá melhorando cada dia mais.

Cobreadores – DSC M - Sim, mas acha que as condições têm que melhorar.

Sim. As condições têm que melhorar. Acredito que tá melhorando e que vai melhorar muito mais. Tenho certeza que o transporte vai ficar muito bom. O governo está tratando com respeito transporte, que há tanto tempo não havia.

O Governo do Distrito Federal tomou algumas medidas reestruturantes com o fim de melhorar o transporte público no DF, como a renovação da frota¹⁰ e a retirada de circulação das vans ilegais. De acordo com o Sindicato, mais de 6 mil postos de trabalho foram extintos em consequência à proliferação da pirataria. Para o sindicato, essas mudanças significam “esperança de melhoria, ou seja, surgimento de novos postos de trabalho, retorno de alguns direitos e conquistas de outros, *valorização do trabalhador*, entre outras melhorias” (LINHA DIRETA, ano 21, nº 742, maio/2007) (grifo nosso).

No entanto, um cobrador coloca que sua insatisfação é devido à falta de fiscalização do transporte coletivo pelo governo, confrontando, portanto, com os depoimentos anteriores. Este exemplo demonstra como diferentes sujeitos podem compartilhar ou não a mesma visão sobre um mesmo tema. O que implica investigar o que de fato acontece para que se encontrem formas e estratégias para lidar com os problemas levantados.

Cobreadores – DSC H: Não, porque o governo não fiscaliza o sistema de transporte.

Não. A fiscalização do governo, sob um processo de concessão que o transporte é regulamentado, não é realizada. O governo não fiscaliza mediante as leis de transporte estabelecidas.

A insatisfação também se refere à não valorização do trabalhador pelos próprios usuários e essa queixa foi apareceu em diversos momentos da entrevista. Essa situação pode trazer como consequência a falta de apoio da comunidade em relação aos problemas enfrentados pelos rodoviários bem como a dificuldade de conciliar interesses comuns, como a melhoria da qualidade do transporte público coletivo.

Cobreadores – DSC C: Não, porque não há incentivo e valorização do trabalhador.

Não estou satisfeita. Eu acho que falta incentivo ao trabalhador que trabalha no sistema de transporte. Nós não somos bem vistos pela comunidade, não somos valorizados. Eu acho

¹⁰ Até maio de 2007, 310 ônibus novos entraram em circulação. Atualmente, são 530.

que eles imaginam que tem gente analfabeta trabalhando dentro dos ônibus, pessoas que não têm sentimento.

2ª QUESTÃO - Diante do que foi colocado por você, o que é qualidade de vida?

Em Fogliatti, Filippo e Goudard (2004), a qualidade de vida de um indivíduo ou sociedade está baseada em vários parâmetros referentes à saúde, vestuário, educação, habitação, oportunidade de trabalho, distribuição da população, lazer, segurança, tranquilidade, ambiente comunitário, recreação, satisfação espiritual, participação na vida do país, realização pessoal e liberdade de expressão.

É possível observar nas tabelas 3 e 4 que todas as idéias centrais dos rodoviários contemplam os parâmetros colocados por Fogliatti, Filippo e Goudard. Num mesmo depoimento pode haver mais de uma idéia central, o que significa que os sujeitos entrevistados consideram qualidade de vida como um conjunto de fatores inter-relacionados. A Constituição Federal estabelece tais fatores como direitos sociais, os quais devem ser assegurados pelo Estado para o desfrute da sadia qualidade de vida (PADILHA, 2005).

Tabela 3: Total de ICs dos Motoristas referentes ao conceito de qualidade de vida.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|------------|-------------|
| A - Segurança | 2 | 15,38 |
| B - Moradia | 2 | 15,38 |
| C - Bem-estar | 1 | 7,69 |
| D - Educação | 1 | 7,69 |
| E - Lazer | 1 | 7,69 |
| F - Boas condições de trabalho | 2 | 15,38 |
| G - Salário bom | 1 | 7,69 |
| H - Trabalho digno | 1 | 7,69 |
| I - Convivência com pessoas diferentes | 1 | 7,69 |
| J - Não sabe responder | 1 | 7,69 |
| TOTAL DE ICs | 13* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

Tabela 4: Total de ICs dos Cobradores referentes ao conceito de qualidade de vida.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|------------|-------------|
| A - Ter um emprego e estar satisfeito com ele. | 6 | 13,04 |
| B - Alimentação adequada. | 4 | 8,7 |
| C - Bem-estar. | 3 | 6,52 |
| D - Lazer. | 6 | 13,04 |
| E - Condições financeiras melhores. | 3 | 6,52 |
| F - Educação de qualidade. | 5 | 10,87 |
| G - Transporte de qualidade. | 4 | 8,7 |
| H - Saúde. | 4 | 8,7 |
| I - Moradia. | 4 | 8,7 |
| J - Segurança. | 3 | 6,52 |
| K - Contato com a natureza. | 1 | 2,17 |
| L - Dignidade. | 2 | 4,35 |
| M - Vestuário decente. | 1 | 2,17 |
| TOTAL DE ICs | 46* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

Mas nesse conjunto, o trabalho e a educação de qualidade foram os fatores mais mencionados pela categoria.

É através do trabalho que ocupamos a maior parte do nosso tempo e, portanto, da nossa vida, em busca de nossa sobrevivência. Assim, de acordo com os rodoviários, o trabalho deve ser um espaço de resgate da dignidade, de bem-estar e saúde, de satisfação e o meio pelo qual o trabalhador possa ter uma condição social melhor.

Motoristas – DSC H: Trabalho digno.

Pra você ter uma qualidade de vida boa tem que ter uma condição social melhor. Tem que ter um trabalho bom, um trabalho digno, uma coisa que dê pra sustentar você e sua família.

Cobradores – DSC A: Ter um emprego e estar satisfeito com ele.

Qualidade de vida é oferecer condições adequadas para as pessoas: ter um trabalho que dê pra manter a saúde, que não se desgaste, ter um emprego legal, decente, que esteja satisfeito de fazer. É estar satisfeito com o que faz. O trabalho não pode faltar.

Padilha (2002) traz a contribuição de Sebastião Geraldo de Oliveira, o qual afirma que, atualmente, o homem anseia por qualidade de vida e não mais por saúde no sentido estrito bem como não deseja só condições higiênicas para desempenhar sua atividade, mas pretende, sim, qualidade de vida no trabalho.

As primeiras preocupações foram com a segurança do trabalhador, para afastar a agressão mais visível dos acidentes do trabalho; posteriormente, preocupou-se, também, com a medicina do trabalho para curar as doenças; em seguida, ampliou-se a pesquisa para a higiene industrial, visando prevenir as doenças e garantir a saúde do trabalhador, na busca do bem-estar físico, mental e social. Agora, pretende-se avançar além da saúde do trabalhador: busca a integração deste com o homem, o ser humano dignificado, que tem vida dentro e fora do ambiente do trabalho, que pretende, enfim, qualidade de vida (OLIVEIRA apud PADILHA: 2005, 47)¹¹.

O lazer é outro fator de maior relevância entre os motoristas e cobradores para se ter uma boa qualidade de vida. No discurso dos motoristas, o lazer aparece vinculado à jornada de trabalho, em que o trabalhador, além de cumprir as 6h40 de trabalho, deve ficar à disposição da empresa para cumprir a meia-viagem destinando todo o tempo apenas para o trabalho, prejudicando outras atividades como o descanso, o lazer e a educação.

O trabalhador se vê como mão-de-obra escrava, pois a sua vida se resume ao trabalho não tendo tempo para o lazer com a família. A prioridade é dada ao trabalho, prejudicando o tempo de convivência com a família.

Motoristas – DSC E: Lazer.

Hoje a qualidade de vida nossa, rodoviários, tá muito precária, deixa muito a desejar porque em termos do lazer com a família, o rodoviário praticamente não tem. Isso é o que deixa a gente muito estressado. A mão-de-obra se torna uma mão-de-obra escrava. Pra empresa é gratificante ou então pra quem paga PA¹². Pra quem paga é muito bom fazer meia-viagem porque pra justiça não vem descontado, então ele tira esse dinheiro livre. Mas pra quem não paga deixa a desejar porque é o tempo que ele tinha pra ficar coma família, tem que voltar de novo pro serviço.

Cobradores – DSC D: Lazer.

É poder viajar com amigos, família, estar em lugares interessantes. Ter um momento de lazer, sair, se divertir com os amigos, ter um momento para a família. É ter tempo disponível para o lazer, tempo para descansar bem. Pela nossa legislação, acesso ao lazer. Deveria ter mais quadras de esporte, mais praças nas cidades.

Entre os cobradores, o lazer não só se destina ao descanso e à convivência familiar, mas denota um direito, ao qual o cidadão deve ter acesso, inclusive, nos locais em que moram, com a disponibilidade de espaços públicos como quadras de esporte e praças. Assim, o lazer pode ser visto sob dois viés: associado à carga de trabalho e como direito garantido pelo Estado.

¹¹ Sebastião Geraldo de Oliveira é citado por Washington Luis de Trindade em *Riscos do Trabalho*. São Paulo: LTr, 1998.

¹² Pensão alimentícia.

O lazer, portanto, é um bem que pode ser usufruído em várias dimensões: com a convivência familiar e social, viagens, diversão, descanso, prática de esporte, sociabilidade.

A educação de qualidade e a moradia também são de grande relevância para os rodoviários, principalmente, os cobradores, os quais apresentam o maior índice de escolaridade com 58,33% com o nível médio completo para 25% dos motoristas. Dentre os cobradores, dois têm a formação em nível superior enquanto um motorista está cursando (Anexo IV).

Motoristas - DSC K: Educação.

Pra você ter uma qualidade de vida boa, você tem que ter educação, porque sem educação você não tem como progredir na vida.

Cobradores - DSC F: Educação.

O mínimo exigido para o ser humano viver, ter direito aos direitos básicos como educação, ter acesso a um bom estudo, o nível das escolas públicas está baixo. É ter acesso a uma educação de qualidade; pagar um colégio decente pros filhos.

Para os cobradores, a educação é tida numa perspectiva de direito, o qual se refere não só ao acesso, mas também à qualidade do ensino ofertado. No discurso, os dois modelos de ensino, o público e o privado, são citados sob a condição de oferecer uma educação de qualidade. Esse fator é essencial para que se viva com qualidade de vida, pois a educação proporciona condições para que o indivíduo se desenvolva em diversos aspectos.

A moradia é um parâmetro que se relaciona a aspectos objetivos e subjetivos do indivíduo, os quais influenciam diretamente na maneira como o indivíduo se relaciona consigo mesmo, com outros e com o próprio ambiente. Ao se referirem à moradia, os cobradores consideraram o poder aquisitivo como condição para possuir uma casa própria, a participação do Estado garantindo segurança e limpeza (que não se limita à higidez do ambiente, mas abrange à urbanização) e a subjetividade do indivíduo, quando o sujeito identifica sua condição social e vê nela a (im)possibilidade de inserir-se ou superar a exclusão, através da propriedade.

Cobradores – DSC I: Moradia.

O pobre hoje é muito difícil ele ter uma casa própria com o salário que ele ganha. Qualidade de vida é ter minha casa, ter onde morar, sem pagar aluguel. É morar num lugar legal, sem violência, criminalidade, limpo, que o governo se preocupe, o que não acontece aqui no Brasil. É morar bem.

A segurança é um tema que tem gerado muitas discussões, devido à violência e à criminalidade nos grandes centros urbanos do país, principalmente. A população como um todo sofre com o aumento da criminalidade. E essa realidade tem sido vivida pela categoria dos rodoviários do transporte público coletivo do DF, os quais são vítimas de assaltos dentro dos ônibus. De acordo, com os dados da Secretaria de Segurança Pública do DF, em 2005, o número de assaltos ficou em torno de 1.100, uma média de 4 assaltos por dia.

Motoristas – DSC A: Segurança

Qualidade de vida tem que ser... a gente tem que trabalhar tranquilo, no transporte, livre de assalto, livre de perseguição. E nos outros locais, normal, acabar, sei lá, com a marginalidade que tá muito grande, assalto demais, violência... Qualidade de vida tem que ter mais segurança pela vida da pessoa, de todo mundo, do estudante, de tudo.

Cobreadores – DSC J: Segurança

Acesso a todos os bens adquiridos para um cidadão viver dignamente numa sociedade. Pela nossa legislação, a segurança. Mas a segurança deixa a desejar pra gente que mexe com valores. Uma pessoa que tá estudando sente essa dificuldade, uma pessoa que vai se divertir sente essa dificuldade. É viver num lugar sem violência, sem criminalidade.

Nos DSC's acima, os trabalhadores reconhecem uma segurança irrestrita ao trabalho, mas um direito que assegura a vida da pessoa e, portanto, um direito indisponível, que deve estar circunscrita às atividades em diversos âmbitos nos quais as pessoas estão inseridas no dia-a-dia. Portanto, o cidadão deve ter seu direito à segurança garantido em todas atividades, em todos os espaços, independente de sua condição social.

No próximo discurso, vemos que o acesso a vários bens e serviços, tidos ou não como direitos, vincula-se, necessariamente, à condição econômica do indivíduo. O salário não é a maior queixa dentre os rodoviários entrevistados (ver tabelas 1 e 2), porém o reajuste salarial e a manutenção os pisos salariais estabelecidos em convenções coletivas de trabalho anteriores fizeram parte das duas últimas pautas de reivindicação (2006/2007 e 2007/2008). O sindicato defende a inclusão ou reajuste de diversos benefícios que compõem o salário indireto do trabalhador como o reajuste no tíquete e cesta básica, plano de saúde, adicional noturno, horas extras, insalubridade e outros (Jornal Linha Direta, ano 21, nº 741, Março de 2007, SINTRATER-DF).

Cobreadores – DSC E: Condições financeiras melhores

Qualidade de vida é você trabalhar e receber uma remuneração pra você pagar escola, saúde, se alimentar bem. Ter uma vida estável, né? Que não é o que acontece hoje em dia. Com o salário que se ganha, é difícil ter um carrinho mais ou menos, da forma como sempre sonhou, ter uma moto... coisa assim, coisas desse mundo que você sabe que vai viver mais ou menos. Se todos nós tivéssemos um patamar de vida melhor teria uma qualidade de vida. Acho que até o prazo de vida da gente seria maior. Viveríamos com mais felicidade.

O DSC condiciona a percepção de determinada remuneração como garantia de uma qualidade de vida. No entanto, a maneira para se alcançá-la é através do valor de troca, em que o sujeito deve pagar para usufruir os bens e serviços que compõem a qualidade de vida. Nesse sentido, a noção de direito social, garantido pela Carta Magna, dá lugar a bens e serviços mercantilizados, logo, restrito a grupos sociais privilegiados. Assim, não fica claro para os rodoviários se qualidade de vida se define como direito ou como uma mercadoria.

Segundo Herculano, Freitas e Porto (2000), o entendimento acerca da qualidade de vida pode apresentar diferentes dimensões de acordo com o objetivo que se quer alcançar. Assim, qualidade de vida, dentro da perspectiva do “projeto neoliberal”, pode ser entendida “como acesso ao bem-estar e a um ambiente natural saudável e ameno, um bem escasso, uma nova mercadoria que é de poucos” (HERCULANO, FREITAS E PORTO, 2000, p. 19). Tornando-se, portanto, sinônimo de requinte e distinção, numa dimensão que incentiva o consumo.

No que se refere à saúde, sua predominância nas respostas foi baixa quando comparada à reclamação quanto às condições de trabalho, cujas conseqüências atingem diretamente a saúde do trabalhador. Os discursos referentes às ICs condições precárias dos ônibus mostram a insatisfação e incômodo com os efeitos deletérios à saúde.

As condições precárias dos veículos são fatores de estresse e outras doenças do trabalho, como pressão alta, surdez, diabetes e labirintite¹³. Esse tema é parte das pautas de reivindicação de 2006/2007 e 2007/2008, das quais destacam-se o direito ao plano de saúde, o adicional de insalubridade, renovação da frota com veículos de motor traseiro e câmbio automático, bem como a diminuição da jornada de trabalho. Nos DSC's a seguir, a saúde não é tida como um direito do cidadão, mas apenas como um estado do sujeito.

Cobreadores – DSC H: Saúde.

Ter um trabalho que dê pra manter a saúde, que não se desgaste. É viver com saúde. É oferecer condições adequadas para as pessoas terem acesso à saúde.

Em “É oferecer condições adequadas para as pessoas terem acesso à saúde” observa-se que para se obter um estado saudável, é preciso que diversos fatores inter-relacionados estejam em harmonia.

¹³ Informações fornecidas pela jornalista do Sindicato, Fernanda Araújo, em 15.10.2007.

Cobradores – DSC C: Bem-estar.

É viver bem, se sentir bem na sua casa, no seu ambiente de trabalho, na rua. É você estar bem, fazer o que gosta, você se sentir feliz. Viver de bem com a vida.

O DSC acima toma qualidade de vida a partir do conceito de bem-estar. Essa perspectiva dá-se no plano individual e subjetivo, no sentido em que o que se deseja e o que se alcança não estaria relacionado, necessariamente, ao consumo, mas também a um estado de prazer e felicidade (HERCULANO, 2002).

Para Moser (2003), a congruência entre indivíduo e ambiente significa bem-estar e qualidade de vida. Frente à definição de *desenvolvimento sustentável* pelo Relatório de Brundtland como “um desenvolvimento capaz de satisfazer as necessidades da geração atual sem prejudicar a habilidade das futuras gerações satisfazerem suas próprias necessidades”, o autor toma o termo *necessidades* num sentido amplo em que não só haja “o desenvolvimento harmonioso em relação e em respeito ao ambiente, mas também ao reconhecimento do próprio bem-estar do indivíduo” (MOSER, 2003: 332). Nesse caso, a qualidade de vida também é tomada sob a perspectiva ambiental, visto que está em íntima dependência com a qualidade do ambiente.

Nesse sentido, a existência de sistemas de transporte eficiente contribui para o bem-estar dos cidadãos ao permitir o deslocamento das pessoas, a acessibilidade à educação, à informação, à saúde e à integração social. (FOGLIATTI, FILIPPO E GOUDARD, 2004). O transporte deve proporcionar “facilidades” de mobilidade e acessibilidade a qualquer região.

Embora este estudo esteja tratando, em um de seus aspectos, sobre o transporte público coletivo e os sujeitos da pesquisa serem os próprios rodoviários, os quais levantaram diversos problemas relacionados às condições de trabalho, o transporte representa apenas 8,7% do total das IC's dos cobradores, não sendo mencionado pelos motoristas. No entanto, surge, no discurso, um confronto entre o que se considera ideal para a satisfação e atendimento das necessidades dos usuários e a realidade do sistema de transporte público coletivo do DF atual, que não atende à população de forma eficiente e satisfatória e com qualidade.

Cobradores – DSC G: Transporte de qualidade

Ter acesso a todos os bens adquiridos para um cidadão viver dignamente numa sociedade inclui também um transporte público de boa qualidade. Oferecer condições adequadas para que as pessoas possam voltar pra casa sem enfrentar tanta dificuldade, porque a gente enfrenta muita dificuldade com o transporte.

3ª QUESTÃO - Muita gente, hoje em dia, fala de meio ambiente, não é mesmo? Então, para você, o que é meio ambiente?

Como é possível perceber nas tabelas 5 e 6, as idéias centrais natureza e local em que se vive são as mais recorrentes.

Tabela 5: Total de idéias centrais dos Motoristas referentes ao conceito de meio ambiente.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|-------------------------------------|------------|-------------|
| A - Convivência com os passageiros. | 1 | 9,09 |
| B - O local em que se vive. | 2 | 18,18 |
| C - Zelo e Limpeza. | 1 | 9,09 |
| D - Degradação da natureza. | 2 | 18,18 |
| E - Não sabe responder. | 2 | 18,18 |
| F - Preservação da natureza. | 1 | 9,09 |
| G - Natureza. | 2 | 18,18 |
| TOTAL DE ICs | 11* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

Tabela 6: Total de idéias centrais dos Cobradores referentes ao conceito de meio ambiente.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|---|------------|-------------|
| A - A natureza em relação com o homem e com a tecnologia. | 2 | 9,09 |
| B - Natureza. | 6 | 27,27 |
| C - Local em que se vive. | 7 | 31,82 |
| D - Degradação da natureza. | 3 | 13,64 |
| E - Urbanização. | 2 | 9,09 |
| F - Comportamentos pró-ambientais. | 2 | 9,09 |
| TOTAL DE ICs | 22* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

Motoristas – DSC B: Local em que se vive.

Eu tenho uma concepção que meio ambiente é o local no qual nós vivemos. Temos o espaço físico, construído e o não construído. Você tem que preservar o local que você vive. Tudo que for aí fora é meio ambiente. Tudo que tá por fora é meio ambiente. Aqui! O espaço todo aqui é meio ambiente da gente e tá péssimo também, né?

Cobradores – DSC C: Local em que se vive.

Meio ambiente é onde vivemos, local onde moramos. A situação de agora é diferente de antes: muita poluição, desorganização da cidade. É onde a gente está, vive, respira, mora, trabalha. Não só é o ambiente de serviço, mas também o entorno, a cidade, o meio onde vivo e convivo. Seria o espaço em que os cidadãos vivem em qualidade e de acordo com a natureza e o espaço físico de modo geral. É uma preciosidade que deveríamos zelar, mas muitos não fazem o mínimo esforço.

A definição mais presente no discurso dos rodoviários se refere ao local em que se vive, denotando uma visão espacial sobre o meio ambiente, em que se considera o espaço físico, construído e não construído, ou seja, o artificial juntamente com o natural.

No DSC dos motoristas, o meio ambiente toma um sentido espacial, em que a relação estabelecida entre o indivíduo e o ambiente não é uma relação dinâmica, visto que esse se restringe a elementos circundantes ao primeiro. O que pode representar um distanciamento da relação homem-ambiente. No entanto, reconhece-se a alteração das condições desse espaço e ainda a necessidade de mantê-lo preservado.

A noção de meio ambiente dos cobradores é predominantemente espacial. Porém, começa a integrar aspectos mais abrangentes como a convivência social e a interação pessoa-ambiente. Denota que esse ambiente está sujeito a transformações e seus efeitos podem ser menos ou mais impactantes. O indivíduo passa a manter uma relação dinâmica com o meio, visto que é nesse processo que se define a sua qualidade de vida.

A natureza é representada através de seus elementos mais simbólicos como árvores, rios e céu, os quais, apesar de fazerem parte do cotidiano das pessoas, um certo distanciamento do homem quando são colocadas como recursos necessários à sua sobrevivência.

Motoristas – DSC G: Natureza.

Ah, meio ambiente é aqui, ó...as árvores, a natureza.

Cobradores – DSC B: Natureza.

É natureza, muito verde, ou seja, área verde, floresta, atualmente tão devastada, o clima. Estamos privados a muita coisa como por exemplo ao céu limpo. Entendo que é necessário; a gente precisa das árvores, precisa dos rios.

Ainda sob uma representação naturalista (REIGOTA, 2002), o meio ambiente é visto a partir da perspectiva de degradação da natureza, que surge quase como uma

preocupação dos rodoviários visto que os problemas são considerados como uma ameaça à saúde e à sobrevivência do homem, que ao mesmo tempo é enquadrado como o causador dos problemas. Os problemas ambientais levantados dizem respeito àqueles que mais são discutidos pela mídia como a água, o lixo, o desmatamento e aquecimento global.

Motoristas – DSC D: Degradação da natureza.

Meio ambiente que eu entendo é o desmatamento que tá demais, que faça com que aqueça o sistema lá, que eu esqueci até o nome...o tal do efeito estufa, a água cada vez mais escassa... Em termos da poluição a gente tá sempre em contato também, né? Hoje em dia, um carro desses deixa a desejar, tanto em relação ao meio ambiente, pra nós, em termos de prejudicial à saúde.

Cobreadores – DSC D: Degradação da natureza.

Cada vez mais tá se notando que é essencial. Ouve dizer em racionamento de água, derrubada de árvores para construção de casa, de estradas. O monóxido de carbono, poluição da água, ocupação irregular do solo, lixo, desperdício de água são problemas sérios. As ações do homem não têm contribuído para o meio ambiente. Se continuar do jeito que tá...tipo, você não classifica seu lixo, não separa o plástico, o vidro, joga coisa na rua, desmata. Isso tudo prejudica a nós mesmos, porque a gente precisa das árvores, precisa dos rios, se a gente não cuidar... O que tá acontecendo aí com meio ambiente... aquecimento global.

Também é interessante destacar a definição de meio ambiente como a *natureza em relação com o homem e com a tecnologia* e como *urbanização*. Essa diferenciação nas respostas denota uma percepção que agrega ao meio ambiente relações dinâmicas, que se manifestam na tecnologia, na política e no social. A natureza deixa de se compor como um elemento distanciado do homem, tendo esse que se desenvolver em harmonia com aquela na definição de tecnologia em favor do meio ambiente.

Cobreadores – DSC A: A natureza em relação com o homem e com a tecnologia.

Acho que é o conjunto... Meio ambiente acho que é alguma coisa relacionada com a natureza, tudo que relaciona com a natureza: o homem com natureza, a tecnologia com a natureza. É, no sentido assim, de tudo estar bem, principalmente, poluição, adaptar alguns sistemas nos carros para não poluir muito o meio ambiente. Acredito que será mais agradável, porque esse negócio da camada de ozônio que, segundo eles, essa fumaça, o gás carbônico, ele elimina a camada e tal... e produz os raios solares e isso tudo estraga o meio ambiente. Existe essa tecnologia pro homem, ele conseguir explorar o meio ambiente sem prejudicar. Eu acredito que o meio ambiente vai mais nesse sentido.

No DSC acima é possível perceber a referência a conceitos como o de desenvolvimento de tecnologia aliada a uma sustentabilidade ambiental e o da camada de ozônio. No entanto, há uma confusão entre as causas do efeito estufa e da diminuição da camada de ozônio. A *poluição* é o grande vilão dos problemas enquanto que o desenvolvimento de tecnologias seria a estratégia que permitirá a exploração do meio

ambiente sem que este seja destruído. Portanto, existe no imaginário que a solução para os problemas ambientais seja o desenvolvimento de tecnologias limpas.

Nesse sentido, é importante inserir de forma mais crítica a discussão acerca do desenvolvimento sustentável, visto que esse conceito demanda a reflexão sobre os valores pautados nesse desenvolvimento econômico aliado a uma sustentabilidade econômica, ambiental e social, sendo relevante dimensionar o padrão de produção e consumo que exaure as condições metabólicas do planeta.

O DSC Urbanização introduz, na definição de meio ambiente, os aspectos políticos e sociais, ao se referir às condições de infra-estrutura urbana, como a falta de calçamento, saneamento básico, espaços públicos de lazer, denotando a ausência do Estado. Tais equipamentos são vistos como importantes tanto para a qualidade ambiental quanto para a saúde da população. No entanto, o que é obrigação do governo de dispor esses equipamentos para a população aparece como uma inquietação diante das condições precárias (exclusão social) em que está inserida. E dessa forma, não há o reconhecimento do direito ao acesso aos bens e serviços.

Cobreadores – DSC E: Urbanização.

Evitar tudo que possa fazer com que as pessoas não vivam bem, não respirem bem. Porque eu moro numa área que não tem asfalto, não tem esgoto. Eu, minha garganta só anda irritada, só ando tossindo, e as crianças pior ainda. Chegam no hospital o que a gente mais vê é criança tomando nebulização por causa da poeira. Então tudo isso é meio ambiente. O governo se preocupar mais em urbanização. Acho que tudo isso contribui tanto pro meio ambiente quanto pra uma vida saudável. E também ter mais espaço de lazer acessível a todos, porque onde moro não tem um lugar assim, não.

4ª QUESTÃO - Como você vê a relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida?

A maioria dos os entrevistados estabeleceram relação entre trabalho, meio ambiente e qualidade de vida, de acordo com as experiências no seu dia-a-dia no trabalho, no que diz respeito ao conjunto das condições de trabalho oferecidas; de acordo com o seu conceito de meio ambiente e com os fatores que definem qualidade de vida.

Tabela 7: Total de idéias centrais dos Motoristas referentes à relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|----------|-------------|
| A - Valorização e reconhecimento do trabalhador. | 1 | 12,5 |
| B - A boa qualidade de vida está relacionada a um ambiente saudável. | 1 | 12,5 |
| C - A poluição do ar é devido à manutenção precária e à falta de medidas antipoluição. | 3 | 37,5 |
| D - Contato maior com a poluição e a adoção dos usuários como família em função da dedicação integral à empresa. | 1 | 12,5 |
| E - A oferta de uma boa infra-estrutura na cidade é fundamental para um bom desempenho do trabalho. | 1 | 12,5 |
| F - São interdependentes. | 1 | 12,5 |
| TOTAL DE ICs | 8 | 100% |

Tabela 8: Total de idéias centrais dos Cobradores referentes à relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|------------|-------------|
| A - A poluição prejudica o meio ambiente e a saúde. | 5 | 35,71 |
| B - Pra ter um meio ambiente saudável é preciso investir em urbanização e em empregos. | 1 | 7,14 |
| C - O meio ambiente saudável contribui para uma boa qualidade de vida. | 2 | 14,29 |
| D - Investimento em tecnologia para diminuir a poluição. | 4 | 28,57 |
| E - O percurso realizado durante o trabalho e outros deslocamentos. | 1 | 7,14 |
| F - As empresas não cumprem a legislação e não há fiscalização. | 1 | 7,14 |
| TOTAL DE ICs | 14* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

A relação mais estabelecida pelos rodoviários se refere à poluição do ar como consequência das próprias condições em que se encontram os ônibus (veículos antigos, com manutenção precária), e por estarem em contato direto com os gases liberados nos terminais e no trânsito. Consideram, portanto, que o meio ambiente e a saúde das pessoas são os mais prejudicados pela poluição do ar e pela poluição sonora. Nesse caso, o meio ambiente é considerado em seu aspecto natural, o ar atmosférico.

Motoristas – DSC C: A poluição do ar é devido à manutenção precária e à falta de medidas antipoluição.

Alguns deles fazem relação, poluição do ar. O gás poluente que solta dos carros devido à manutenção precária faz com que o meio ambiente fique mais poluído, que é o gás soltado pela descarga, o diesel, né? Estraga um pouco o meio ambiente e a qualidade do ar também. Um carro que nem esse que a gente trabalha é um carro que polui muito, né? Eles deviam criar um sistema antipoluição pra esse carros aí, apesar que os carros que tão saindo hoje em dia já poluem menos. Dizem que até já inventaram o famoso biodiesel, já pra evitar essa poluição.

No DSC acima, a ênfase é dada ao prejuízo que a poluição acarreta ao meio ambiente. Ao mesmo tempo em que vê a necessidade da invenção e da utilização de tecnologia que evite a poluição, dois aspectos são importantes destacar: o conhecimento superficial a respeito de tecnologias para o transporte e a sua ausência no dia-a-dia do trabalhador, visto que ainda não foram adotadas pelas empresas de ônibus.

Cobreadores – DSC A: A poluição prejudica o meio ambiente e a saúde.

Essa relação entre meio ambiente e trabalho, no que diz respeito ao meu trabalho, é muito defasado, porque ônibus desse aqui o tanto de poluição que ele solta no meio ambiente é bem grande. Esses ônibus soltam muita fumaça, que você sabe que prejudica o meio ambiente, a saúde das pessoas. Se você trabalha num ambiente ruim, poluído, faz mal à saúde; a inalação de fumaça e o barulho afetam a saúde. Ônibus velho polui o meio ambiente, barulhento, deixa o pessoal surdo, os passageiros não reclamam com o dono da empresa. No transporte coletivo, o gás que solta prejudica o meio ambiente, uma das coisas que prejudica o aquecimento global é isso, o combustível, tal...

No DSC A, o termo “defasado” diz respeito ao desequilíbrio estabelecido entre as condições dos ônibus e seus impactos à saúde e ao meio ambiente. Aqui o termo meio ambiente é empregado para se referir aos seus aspectos espaciais artificiais e naturais, incluindo, o meio ambiente de trabalho e o ar atmosférico. É consenso que no que se refere ao seu trabalho, o combustível é a causa da poluição, devido aos gases lançados no ar. No entanto, a expressão “aquecimento global” como sinônimo de meio ambiente gera uma confusão: se o fenômeno aquecimento global sofre o dano ou se é consequência da poluição.

Apesar de os rodoviários estabelecerem relação entre trabalho, meio ambiente e qualidade de vida, em seus discursos surge a falta de preocupação e interesse por parte das empresas de ônibus em investir em tecnologia que cause menos impacto ao meio ambiente, principalmente, a utilização de combustível menos poluente.

A distância entre a percepção dos rodoviários quanto à relação e ao descaso das empresas é muito grande. Os rodoviários chamam a atenção para a iniciativa do governo e das empresas, porém não se reconhecem também responsáveis pela mudança da situação. Tal fato é corroborado pela ausência de exigência do Sindicato da utilização de tecnologia a favor do meio ambiente. Destaca-se apenas a reivindicação pela renovação da frota com motor traseiro nas pautas de 2006/2007 e 2007/2008.

Cobradores – DSC D: Investimento em tecnologia para diminuir a poluição.

Tem que haver mais relação no sentido de pensar um tipo de combustível menos poluente, mais investimento da empresa em relação à preocupação com o meio ambiente. Ela devia ser obrigada a tratar uma área verde. Deveria ter uma lei para isso. Eu vejo relação, mas a empresa não se preocupa com essas questões. No transporte público essa relação é total: o trânsito, a emissão de gases. O transporte em melhores condições vai diminuir a poluição, os gases que impactam no meio ambiente, o combustível, principalmente. Se os empresários colocassem negócio na descarga, que solta tanta fumaça, acho que ajudaria bastante. Essa relação existe só que as pessoas não respeitam. Por exemplo, a matéria do ônibus: existe o biodiesel que eles querem implantar, eu não sei, talvez tem um custo muito alto e não implantam.

É interessante observar que a maioria dos rodoviários estabeleceu uma relação indissociável entre o meio ambiente equilibrado (neste inserido o meio ambiente do trabalho) e a sadia qualidade de vida, também presente na CF/88, em art. 225: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”. Entretanto, essa associação não é vista sob a perspectiva do direito, mas apenas da condição do que é oferecido pelo Estado e pela empresa. Tal fato contribui para a baixa participação da sociedade nas decisões que lhe interessam direta e indiretamente.

Motoristas – DSC B: A boa qualidade de vida está relacionada a um ambiente saudável.

Pra você ter uma qualidade boa de vida você tem que ter um ambiente saudável: você cresce no interior, nasce, sobrevive lá até seus 16, 17 anos, você vem pra cá. Vai mudar tudo. Você não vai ter uma qualidade de vida igual a que você tinha lá. Ou você pode ter melhor ou uma qualidade de vida pior.

Cobradores – DSC C: O meio ambiente saudável contribui para uma boa qualidade de vida.

É uma coisa ligada à outra. Se você tem um meio ambiente conservado, conseqüentemente você tem uma boa qualidade de vida, respira melhor, vive melhor. O transporte solta vapor dentro do ônibus, com a temperatura interna de 35°C, adoecendo muita gente. Em relação com o estado, satisfação e equilíbrio do ponto de vista ideal, quanto às qualidades de bons espaços que o governo pode oferecer aos cidadãos e qualidade da natureza inserida no meio ambiente. Os dois pontos devem estar em sintonia para que tenhamos qualidade de vida e meio ambiente adequado para todos os cidadãos.

O DSC E dos motoristas abrange o seu meio ambiente de trabalho ao considerar as cidades satélites e, portanto, o seu percurso e deslocamento realizados, não se limitando ao ônibus. Refere-se às dificuldades em realizar seu trabalho em razão da ausência de infra-estrutura e da baixa qualidade ambiental daquelas localidades. A urbanização é fundamental para a qualidade de vida e da qualidade ambiental, para o bom desempenho das atividades, para a qualidade dos serviços ofertados, para a satisfação do trabalhador e do usuário bem como para a conservação dos veículos.

Motoristas – DSC E: A oferta de uma boa infra-estrutura na cidade é fundamental para um bom desempenho do trabalho.

Se você tá num lugar que não tem um meio ambiente legal, não tem infra-estrutura nenhuma, o trabalho vai ser ruim também. Tipo aqui, aqui até que é mais ou menos. Mas agora, você vai lá pra umas satélites aí não dá pra trabalhar de jeito nenhum: Estrutural, Samambaia...aí é complicado pra trabalhar, porque o meio ambiente de lá...né verdade?

Os DSC's a seguir contribuem para a discussão da valorização do trabalho humano, visto que a dignidade humana constitui a base ética norteadora de toda atividade econômica (PADILHA, 2002). Assim, nas palavras de Sebastião Geraldo de Oliveira, "a dignificação do trabalho inverte a ordem de apreciação, colocando o homem como valor primeiro, em função do qual está estruturada a ordem econômica e social" (PADILHA, 2002). Nesse sentido, o indivíduo não pode ser considerado como máquina produtora de bens e serviços, mas sim como ser humano ao qual são asseguradas bases dignas para manutenção de uma sadia qualidade de vida.

Motoristas – DSC A: Valorização e reconhecimento do trabalhador.

Eu penso assim...que trabalho, meio ambiente, que tem pessoa que considera muito a gente não. Que a gente é mais fraco de que outro...então tem pessoa que já não considera muito a gente, acha que a gente é um trem qualquer, jogado. Não todos, mas tem muitos aí que o trabalhador pra eles é sem valor, né? Eu penso assim, dessa maneira.

Cobreadores – DSC B: Pra ter um meio ambiente saudável é preciso de investimentos em urbanização e em empregos.

São três palavras que uma depende da outra: pra que a gente tenha um meio ambiente totalmente saudável é necessário um investimento nesse meio ambiente. Investir em urbanização, investir em emprego, investir em trabalho para o povo. Então se eu tenho um salário digno, eu vou morar num ambiente digno. Então, se eu tenho o meu trabalho que eu não sou muito explorado, eu vou trabalhar bem e vou manter o meu trabalho. Eu vou sair de casa, independente do horário, mas vou sair feliz, porque eu sou respeitado no meu trabalho, eu tenho valor no meu trabalho. Muitas vezes a pessoa tá com raiva da vida e do mundo, simplesmente ele entra na floresta e incendeia. Então é uma coisa relacionada à outra, uma precisa da outra, uma faz parte da outra.

5ª QUESTÃO - Esses temas são discutidos nas reuniões do Sindicato?14

70% dos entrevistados responderam que o tema meio ambiente não é discutido. Os demais temas, trabalho e qualidade de vida, fazem parte das reivindicações no período da data-base¹⁵, mas numa perspectiva circunscrita aos interesses da categoria (Anexo III – Pautas de Reivindicação).

¹⁴ As tabelas com o total de idéias centrais dos rodoviários a partir da 5ª questão estão disponíveis no Anexo V.

¹⁵ A data-base dos rodoviários do DF é no mês de maio.

Neste discurso, a percepção é de que a qualidade de vida está associada à remuneração, mas completa afirmando que o sindicato considera outras demandas do rodoviário.

Cobreadores – DSC G: Não, mas a qualidade de vida está inserida na luta por melhores salários.

Em relação ao meio ambiente não vejo. Mas o sindicato luta pela categoria, então, se a remuneração melhora, a qualidade de vida também melhora. Não visa só aumentar o salário, vê o que o rodoviário precisa.

A qualidade de vida aparece não como um direito estabelecido, mas como um privilégio que poucos podem ter acesso, pois para dispor de seus direitos, é imprescindível, a cada ano, travar novas negociações a fim de que os mesmos não sejam anulados. Essas características decorrem das mudanças no processo de reestruturação produtiva, que impõem alternativas de flexibilização não só das relações de trabalho como também dos direitos trabalhistas. Vê-se, então, não uma ampliação dos direitos, mais cada vez mais a sua supressão, restando apenas mínimos necessários para sobrevivência. Tendo que se restringir a demandas que dizem respeito apenas ao trabalho, como a qualidade de vida no trabalho.

Ademais, de acordo com o DSC abaixo, o sindicato apresenta uma fragilidade no seu poder sindical e político. Alves (2005) afirma que a crise do sindicalismo deve-se à constituição de um novo (e precário) mundo do trabalho sob a mundialização do capital. Verifica-se um abandono de estratégias sindicais de classe e da crítica do controle do capital na produção. Diante da “desestruturação do mundo do trabalho”, evidenciada pela “insegurança do trabalho”, o sindicato tende a atuar “na defensiva, enfraquecendo suas práticas reivindicativas de conflito e negociação” (MATTOSO, 1995: 102 apud ALVES, 2005: 88).

Motoristas – DSC B: Os temas não são discutidos.

Não. De forma nenhuma. Nem se ouve. O sindicato em si, ele pensa muito na forma como o ser humano trabalha, ele não pensa no meio. Ele não analisa o meio que o ser humano está. Ele analisa o que o ser humano vai fazer ali. A gente coloca lá mais qualidade de vida no trabalho. A gente cobra mais qualidade de vida por causa da empresa mesmo. Por causa dos ônibus, das horas trabalhadas. O sindicato nosso hoje...quer dizer, o sindicato é a categoria, igual a gente bota e a categoria tá muito fraca. No que a categoria enfraquece, os membros que são os representantes do sindicato acabam se tornando fracos pra categoria. Então hoje, a categoria tá muito distante do sindicato e o sindicato, ao mesmo tempo, se torna muito distante. A gente praticamente tá na mão dos empresários mesmo, não só nós, como a própria população que hoje paga o pato. Na passagem cara, quem paga é a população, condições precárias tanto pra população como pra gente. São tantas metas que se comentam, mas nem todas se atingem: valorização do profissional, respeito das empresas com os colegas.

Entre os cobradores, o discurso que mais se destacou diz respeito à defesa dos direitos conquistados na data-base. De acordo com as pautas de reivindicação de 2006/2007 e 2007/2008 (Ver Anexo III deste TCC), os interesses são, entre outros, o reajuste salarial, no tíquete e cesta básica, a manutenção do piso salarial, o plano de saúde, o não pagamento de assalto, a manutenção de todas as cláusulas das convenções e acordos coletivos anteriores, o retorno das conquistas retiradas (abono de férias, decênio, declaração sumária do motivo da dispensa, jornada de trabalho de 6h corridas), o adiantamento de férias, não pagamento de horas extras como produtividade.

Cobradores – DSC B: Não, porque a demanda é defender os direitos conquistados.

Na nossa data-base, a maior briga nossa é com os direitos conquistados que é o nosso salário, o aumento do nosso salário, nosso ticket refeição e a nossa cesta básica e tem também um quarto ponto que é nossa jornada de trabalho. Então esse ponto de meio ambiente eu acredito que não é colocado em pauta, até mesmo por falta de espaço devido à pressão até mesmo da categoria ao sindicato é mais sobre o salário. Nunca vi não, nenhuma preocupação. A presença é na data-base, brigando pelos nossos direitos. Não discutem porque não interessam a eles, na cabeça deles não estaria recebendo nenhum benefício em tá ajudando em relação a esse relacionamento entre trabalho, meio ambiente. O que interessa a eles é dinheiro, bens materiais e qualidade do serviço, entre aspas, tirando essa parte de meio ambiente. Geralmente a gente vê a nossa data-base. Nunca vi marcar um dia pra falar só sobre isso, meio ambiente. Que eu me lembro não. O sindicato funciona como advogado, aumento de salário, horário, defendendo a causa.

6ª QUESTÃO - Você vê relevância na inclusão desses temas nas pautas de reivindicações? Por quê?

Todos os rodoviários disseram ver relevância na inclusão dos temas nas pautas de reivindicação, exceto um que não quis opinar sobre o assunto.

Motoristas – DSC C: Sim, para que haja melhores condições de serviço.

Ah, a gente vai, conversa sobre tudo, né? Todos os aspectos como tratar o público, mas a gente faz a nossa parte e as empresas tão a desejar ainda, muita coisa ainda. Quer dizer, eles dão curso pra gente de RH, mas pra que isso seja resolvido deveria ter melhor condição de serviço, no caso, fazer manutenção correta dos carros. Muito importante para que nós desenvolvemos com mais satisfação nossa função, desempenhe com mais harmonia. Também é relevante para se pensar mais nesse pacto porque se discutir mais esse assunto, melhoraria mais: o passageiro em si teria um ambiente melhor, menos monóxido de carbono, mas eles não pensam assim.

Os motoristas parecem confundir, na pergunta, onde seria incluída a discussão dos temas, se na empresa ou no sindicato. Mesmo assim, percebe-se que há uma grande insatisfação com a empresa, pois acreditam que todos devem fazer a sua parte. Acham que cursos não são suficientes e as empresas não oferecem condições

adequadas de trabalho, dificultando o seu trabalho. Nesse sentido, há uma verdade, pois é algo que extrapola, no campo imediato, o papel do rodoviário, o qual cumpre seu papel de trabalhador. Porém, pode assumir, no campo mediato, um papel reivindicatório dessas condições de trabalho, visto que também são sensíveis às dificuldades pelas quais passam os usuários do transporte coletivo.

Motoristas – DSC D: Sim, mas a iniciativa deveria partir do governo e das empresas.

Eu creio que nesse ponto deixa muito a desejar, não só por parte do sindicato porque se o nosso próprio representante da população que é no caso o governo não toma providência, então o sindicato é mero, é uma coisinha pequena, é um grão pequeno que muitas vezes não consegue mover. Porque...se fosse pelo sindicato, geralmente, é uns baú, o motor traseiro devido o ruído ali pro motorista, aquela quentura do motor. O sindicato põe muitas metas, mas a empresa acolhe pouco. De 10 só acolhe uma. E essa única é em benefício deles, sendo 50% benefício para as duas partes. Então, mas... pro empresário, o custo sai mais caro, então pra ele...então jamais. Nós tamo na mão dos empresários. O governo que deveria tomar providência, não consegue...o sindicato.... É só uma questão de boa vontade só.

A correlação de força entre sindicato e empresas aparece enfraquecida e, não só: demonstra o enfraquecimento do sindicato para atuar em questões que extrapolam a rotina de trabalho, abandono do governo e o desinteresse por parte das empresas em melhorar as condições com o fim de não assumir despesas. Parece haver uma resignação da situação, já que a atuação do sindicato e do governo não é suficiente para trazer melhorias ao sistema de transporte público.

Cobreadores DSC C: Sim, para conscientização da sociedade.

Eu acho muito importante, porque tem que pensar lá na frente. Coisa que eles não têm, eles não são esses visionários que pensam lá na frente. Não somos nós que vamos sofrer, são nossos filhos, netos, bisnetos. Tem que ter essa consciência que a maioria não tem. A humanidade vai sofrer, então tem que pensar nisso agora pra retardar o problema. São importantes, não só sobre trabalho, mas também discutir sobre meio ambiente. Tem que ser divulgado, pra gente estar por dentro. Muita gente não consegue colocar as palavras porque não tem palestras a respeito. Tem que ser discutido sempre para a conscientização dos usuários, dos rodoviários, dos empresários.

A discussão dos temas é reconhecida como importante não só para a conscientização da sociedade como também para que sejam respeitadas as necessidades das futuras gerações. As noções de conscientização e futuras gerações só se encontram se as ações ultrapassarem os debates, as discussões, os quais são de grande relevância, principalmente, no início. Porém, é imprescindível a atuação prática que possibilitem as futuras gerações de suprir suas necessidades. É uma ação conjunta que envolve todos os setores da sociedade, inclusive, os trabalhadores.

Cobreadores DSC D: Sim, mas o interesse é pelos direitos conquistados.

Com certeza, mas o sindicato está despreparado para essa finalidade. A preocupação está em manter as nossas garantias e na atualização dos nossos salários, rendimentos e manter o nosso emprego. Se eles tratarem, vão ser variados. O nível de ignorância do rodoviário é grande. Sua preocupação é com a greve, com a data-base. O nível de cultura dos rodoviários é baixo e pra empresa, é melhor o trabalhador ser ignorante. Com certeza eu vejo, porém não há empenho em buscar solução para os problemas como poluição, barulho. Ele não faz questão, não procura saber se o carro tá poluído se não tá, se tá vindo mau cheiro no nosso nariz ou se não tá, se tá muito barulho, se não tá com a poluição, com o barulho.

O sindicato, além de não estar preparado para assumir outras responsabilidades que não sejam a manutenção das garantias, do emprego e o reajuste do salário, não tem interesse de buscar soluções para os maiores problemas que os rodoviários passam. O discurso também traz a questão da baixa escolaridade como empecilho para que novas demandas sejam agregadas ao interesses da categoria. Observando o gráfico 5 do anexo IV, tem-se que o nível de escolaridade dos motoristas é baixo e, no entanto, todos responderam positivamente a resposta, exceto um que não quis responder.

7ª QUESTÃO - O que poderia ser feito para que esses temas fossem incluídos nas reuniões, debates e pautas de reivindicações do Sindicato?

Nessa questão, os discursos não demonstram necessariamente o que poderia ser feito para que os temas fossem incluídos nas reuniões, nos debates e pautas de reivindicação do Sindicato, pois em alguns deles as empresas são vistas como o sujeito principal na iniciativa de inserir novos temas no trato com os seus funcionários. No mais, os rodoviários vêem o espaço do sindicato, considerando-o como representantes e trabalhadores, propício para a divulgação, realização de palestras e atividades que incentivem o funcionário, mais participação do sindicato em ações práticas juntamente com ONG's, criação de departamento que insira novos temas para debates dentro do sindicato.

Motoristas – DSC A: Os rodoviários e o sindicato trabalharem em conjunto.

Tem que ter as duas partes, porque se a gente deixar o sindicato sozinho não vai funcionar e se o sindicato deixar os funcionários sozinhos também não vai quase ter futuro nenhum porque antes de ter o sindicato ele não atendia funcionário não. Cada um fazer uma reunião, cada um dá uma opinião diferente e a diretoria analisar qual que seria melhor ou não, né? Os motoristas, os cobreadores.

A sugestão é o sindicato e os trabalhadores trabalharem em conjunto. A força do trabalhador está tanto na representação quanto na participação ativa dos

trabalhadores para que seus interesses sejam atendidos e seus direitos garantidos e ampliados.

Pensar como os temas meio ambiente e qualidade de vida associados com o trabalho devem ser incluídos não é uma tarefa fácil, pois depende superar vários limites, dentre os quais: deve-se iniciar um trabalho para despertar a necessidade de discussão dos temas entre os trabalhadores e sindicato; o nível de receptividade pela categoria e, portanto, o reconhecimento da relevância tanto para os trabalhadores quanto para a sociedade da inclusão e abordagem dos temas; capacidade para estabelecer espaço político, ideológico e, também, físico no sindicato.

Motoristas – DSC C: Os empresários deveriam oferecer palestras e outras atividades para incentivar o funcionário.

Acho que a gente deveria ter mais tempo e caberia aos empresários simplesmente abrir palestras nas empresas. Auditório, todas elas têm, as garagens têm. Existem poucas palestras nas empresas. E poderia simplesmente... Poxa, muitas vezes você chega numa empresa, não falo de transporte coletivo, mas outras empresas que dão exemplo: muitas vezes o funcionário antes de começar o serviço, as atividades faz ali uma ioga, faz alguma coisa assim que pra começar como se diz bem disposto. A gente não. A gente, além de acordar muitas vezes cedo, porque... Acho um absurdo porque tem que acordar três, três e meia da manhã. É muito difícil o cara levantar de bom humor. É raro. Ele levanta porque é obrigação dele. Ele sabe que ali ele tá defendendo o pão de cada dia da família. Então é muito difícil. Muitas vezes ele vai e a empresa deixa a desejar. O lazer já não tem. A empresa não dá aquele tempo de descanso. Antes trabalhava 6h, então era 3 períodos que tinha de jornada. Então o rodoviário... Ali ele tinha a vida boa e não sabia. Hoje tem a mão-de-obra escrava e tá difícil de a gente sair dela. Não tem sindicato, não tem governo, não tem ninguém que... Só o empresário mesmo pra ele dizer assim: "- não, não quero mais". Isso jamais vai acontecer. Não tem nem como.

Cobreadores DSC B: Atuação do governo e das empresas.

Deveria ter um tipo de acordo entre empresa e governo referente ao impostos de renda, às contribuições que é exigida pelo governo, que as empresas pagam. Eu acredito se houvesse um determinado abatimento para que a empresa pudesse investir em algum tipo de tecnologia, principalmente, no caso dos ônibus, pra não sair tanta fumaça tóxica e tal. Iniciativa tem que partir do governo: obrigar as empresas a tratar essa questão, estabelecendo pré-requisito para as empresas que ganharem a concessão do governo; tem que haver uma contra-partida entre o governo e a empresa. Então, deveria partir do governo. Tem que chamar também os empresários, representantes de transporte, sindicato e levantar o tema e estabelecer normas e convenção para que possa começar a discutir os temas relevantes e essenciais para melhorar o transporte e a qualidade de vida. Boa vontade por parte dos empresários, principalmente, pois são os que têm condições de fazer alguma coisa.

Parece que os rodoviários não têm a quem recorrer para que sua qualidade de vida seja melhor. Novamente, o sindicato e o governo aparecem sem poder e/ou interesse para resolver os problemas da categoria. No DSC, o único sujeito capaz e que tem condições para tanto é a empresa. É interessante destacar o movimento contraditório que se apresenta: como é a empresa que deve oferecer condições adequadas e imediatas de trabalho, os trabalhadores esperam que a própria empresa

seja capaz de tomar iniciativas a seu favor. Somente responsabilizar a empresa pode ser perigoso na medida em que a empresa não defende o interesse dos trabalhadores, mas o do próprio capital.

No entanto, quando as relações entre empresas e o governo se estreitam, as propostas e as ações podem se tornar mais abrangentes, devido ao maior espaço de atuação desses dois sujeitos. Dessa maneira, a formulação de leis estabelecendo acordos e contra-partidas entre eles é vista pelos cobradores como uma forma de chamar os empresários a assumir sua responsabilidade diante da sociedade, que deve ir além de oferecer empregos (precários), bens e serviços, produtos para o consumo.

Cobradores DSC A: Iniciativa do sindicato para conscientizar os rodoviários fora da data-base.

Acho que deveria ter mais força de vontade, geralmente as pessoas colocam nas pautas de reivindicação é o salário, reivindicam mais salário. Meio ambiente e qualidade de vida fica quase que em último plano. A consciência deveria partir também dos trabalhadores, mas nós não temos muita voz ativa, aí a gente fica a mercê desse sistema aqui. Iniciativa do sindicato para realizar palestras sobre meio ambiente: "o que é?" e "o que influi no dia-a-dia?" fora do período da data-base, vir no terminal chamando o pessoal, tem que partir dos dois lados. Fazer reuniões no clube, na área verde, nos feriados, fazer e distribuir panfletos para instruir os dependentes e crianças, cartilhas explicativas. Conscientizar os próprios rodoviários, fora do tempo da data-base. Seria importante a conscientização por parte dos rodoviários, mas infelizmente, quem têm essa preocupação são pessoas que estudam. As pessoas que pararam de estudar, isso pra eles não tem nenhum benefício. Isso aí largam de mão.

A conscientização parece ser uma das principais formas de se trabalhar os temas meio ambiente e qualidade de vida entre e, de acordo com, os rodoviários através de palestras fora do período da data-base, além de reuniões, distribuição de cartilhas explicativas, estendendo a ação para os familiares. O Estatuto do SINTTRATER prevê em seu art. 3º, que trata das prerrogativas: "XIII – Propiciar a seus associados e dependentes habilitados, formação educacional, profissional, mediante a realização de cursos, seminários, debates, palestras, reuniões, criando, se necessário, escolas próprias para viabilização de tal fim". Esse pode ser, então, um espaço propício para viabilizar a Educação Ambiental entre os rodoviários despertando uma consciência e atitudes críticas a respeito dos processos pelos quais a sociedade vem vivenciando, principalmente, no que se refere ao meio ambiente.

Os motoristas e cobradores confirmam mais uma vez a relevância acerca dos temas, seus interesses e a atuação do sindicato. Percebe-se que os rodoviários concordam que novos assuntos podem ser tratados pelo sindicato, porém são esbarradas pela data-base, que constitui a sua maior luta. Dentre os deveres do

sindicato, previstos no art. 4º do Estatuto, está: “III – lutar por melhores salários, *melhores condições de vida*, trabalho e saúde da categoria” (grifo nosso). No entanto, sua atuação se amplia ao considerar como deveres: a luta pela defesa das liberdades individuais e coletivas pelo respeito à *Justiça Social* e pelos *direitos fundamentais do homem* e o zelo pela defesa do patrimônio cultural, social e material da coletividade.

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado presente no art. 225 da CF é um direito fundamental que de acordo com José Afonso da Silva¹⁶, citado por Padilha (2002), refere-se às “situações jurídicas sem as quais a pessoa humana não se realiza, não convive e, às vezes, nem mesmo sobrevive, fundamentais do homem no sentido de que todos, por igual, devem ser, não apenas formalmente reconhecidos, mas concreta e materialmente efetivados”. Nesse sentido, além dos direitos fundamentais assegurados no art. 5º da Constituição Federal, o meio ambiente equilibrado trata-se de um direito fundamental, visto que é inerente ao direito à vida e à vida com qualidade.

Assim, Reigota (2004: 10) afirma que “a educação ambiental deve ser entendida como educação política, no sentido de que ela reivindica e prepara os cidadãos para exigir justiça social, cidadania nacional e planetária, autogestão e ética nas relações sociais e com a natureza”.

8ª QUESTÃO - Qual seria sua reação se o presidente do sindicato colocasse esse tema na pauta de discussão?

Os rodoviários não só compreendem a importância de inserir a discussão do meio ambiente no sindicato, como também demonstram uma disponibilidade em contribuir, participar e/ou apoiar ações que vejam como melhoria para sua vida como trabalhador e cidadão. Além disso, parece que a inclusão de novos temas, como meio ambiente, seria uma forma de renovação do próprio sindicato, ampliando ainda mais o leque de discussões no sindicato e estimulando a participação dos trabalhadores, o que contribuiria para o fortalecimento da categoria.

Motoristas – DSC B: Acharia útil, pois seria mais um motivo pra lutar pelos interesses dos trabalhadores e fortalecer a categoria.

Acho que seria positivo. Ia ser bem melhor, ia ser bom pra gente. Teríamos uma coisa a mais pra lutar em prol do nosso trabalho e do bem-estar do usuário. Alguns aqui têm uma mente brilhante, poderia ajudar bastante em relação a isso. Ajudaria bastante, seria muito útil. No começo, acho que ia aproximar mais ainda os funcionários. Fortalecer. Que tá tão defasado, tão fraco, o elo praticamente tá rompido entre os rodoviários e nossos

¹⁶ José Afonso da Silva, Direito ambiental constitucional, p. 36.

representantes do sindicato. Então acho que qualquer iniciativa do sindicato, que não fosse em termos de... subir num carro de som pra falar lorota... eu acho que era de bom tamanho já. Seria bem vindo já.

Cobreadores DSC A: Reação positiva.

Acharia muito importante, é muito importante pensar nisso. Seria uma ótima idéia, seria de grande valia mesmo. Ficaria feliz, porque vai servir pra todos. Ele seria bem exaltado, pelo menos pra gente que estuda, que vê o problema da poluição hoje em dia no meio ambiente. Seria uma grande vitória pra nós e pra ele também. O governo também seria beneficiado principalmente através da mídia. Seria a primeira a ir nas reuniões.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O referencial teórico, apresentado neste estudo, pôde causar, inicialmente, uma certa inquietação nos leitores quanto à relação, aparentemente superficial, dos temas trabalho, meio ambiente e qualidade de vida. No entanto, a intenção da autora foi contextualizar os três conceitos-chave deste trabalho no tempo e no espaço.

Considerou-se importante resgatar o conceito de trabalho de Karl Marx, mostrando a transformação da relação do homem com o trabalho com o advento do modo de produção capitalista. A década de 1970 constitui um período muito importante para a definição do quadro social, político, econômico e cultural em que vivemos hoje.

É a partir dessa década que o capitalismo, regime de acumulação baseado na exploração de matérias-primas para a produção e no consumo, começa a sentir sinais de declínio do crescimento econômico, sob o modo de produção fordista. Como estratégia de superação da crise, surge, então, um novo complexo de reestruturação produtiva com implicações no mundo do trabalho, caracterizada hoje pela subproletarização, pelo desemprego estrutural, pela exclusão social e pela crise do sindicalismo.

No auge dos Anos Gloriosos, tem início ao questionamento dos valores e objetivos da sociedade industrial. A degradação ambiental e o desperdício foram relacionados à sociedade de consumo, que se estabelecia sob novas formas de exploração de países devido, principalmente, às fontes energéticas e de matérias-primas.

Mas foi só a partir dos anos 70 que se iniciou uma discussão, entre os países, sobre os limites dos recursos naturais, as conseqüências sócio-ambientais da crise ambiental e do padrão de produção e consumo capitalista bem como a necessidade do desenvolvimento sustentável. Nos dias atuais, o assunto em destaque é o aquecimento global, suas conseqüências para o planeta e o desenvolvimento de biotecnologias e de políticas com o fim de reduzir a emissão de gases de efeito estufa.

Enfim, todas essas questões remetem ao bem-estar e à qualidade de vida do homem sob uma perspectiva ambiental, em que a qualidade do meio ambiente se dá em função da qualidade de vida, constituindo um direito humano fundamental.

Esta pesquisa teve como objetivo geral identificar a percepção dos motoristas e cobradores do transporte público coletivo do DF quanto à relação entre seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida. Durante a discussão dos resultados, foi possível mostrar a relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida a partir da relação dinâmica entre homem, natureza que o cerca, o local em que vive e onde trabalha e as condições em que essas relações se processam, considerando os Discursos do Sujeito

Coletivo e as bases teóricas. Não foi interesse da autora delimitar o conceito meio ambiente para meio ambiente do trabalho por entender que o tema trabalho, abordado a partir das condições de trabalho, remeteria à sua discussão, e tendo em vista a intenção de resgatar a percepção do rodoviário da forma mais ampla possível.

Foi utilizada a Técnica do Discurso do Sujeito Coletivo, a qual permitiu reunir as expressões chaves e as idéias centrais semelhantes de diversos sujeitos num único discurso. O programa Qualiquantisoft auxilia a análise dos dados, no entanto, é interessante que o pesquisador tenha um certo conhecimento prévio do software para não incorrer em erros ou demandar tempo desnecessário buscando aprender enquanto analisa os dados. Numa pesquisa com poucos sujeitos, a técnica do DSC pode não ser tão enriquecedora quanto numa mais participantes, devido à quantidade de IC's, reduzindo, portanto, os discursos a poucas E-Ch e IC's.

A percepção dos rodoviários acerca da relação entre seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida se dá a partir da poluição, conseqüência das péssimas condições do ônibus bem como da ausência de investimentos em tecnologias ambientais para o transporte público. É também a responsável pelos agravos à saúde e danos ao meio ambiente. Assim, a poluição é vista, simultaneamente, como causa e conseqüência. Para eles, a qualidade de vida pressupõe um meio ambiente saudável, o qual se refere tanto à natureza, ao local em que vive como ao local de trabalho.

A partir do levantamento das pautas de reivindicação de 2006/2007 e 2007/2008 e dos discursos dos rodoviários, ficou evidente que não há nenhuma iniciativa por parte do sindicato de incluir nos debates e nas pautas a problemática ambiental e a qualidade de vida. Tendo em vista a defesa dos direitos conquistados e o reajuste salarial serem os assuntos de maior relevância do período da data-base. A maioria dos rodoviários entrevistados considera relevante a inclusão desses temas nas pautas pelos próprios rodoviários e pelo sindicato, estimulando a participação de toda a categoria através de palestras, principalmente.

Nesse sentido, a hipótese deste trabalho é parcialmente refutada. Tendo como hipótese inicial que os motoristas e cobradores não conseguem estabelecer nitidamente a relação entre seu trabalho, o meio ambiente e a qualidade de vida diante das condições desfavoráveis (culturais, políticas e econômicas) impostas no dia-a-dia, tendo como conseqüência a ausência da problemática ambiental na discussão das pautas de reivindicação do sindicato, nas quais tomam maior importância questões que requerem retorno e solução imediatos como manutenção do emprego e reajuste salarial, podemos afirmar que:

1. os motoristas e cobradores entrevistados estabelecem a relação entre seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida a partir da poluição, estabelecendo-a como causa e consequência;
2. são as condições desfavoráveis encontradas no ambiente de trabalho que permitem aos rodoviários estabelecerem tal relação;
3. os rodoviários percebem a importância da inclusão dos temas nas discussões do sindicato e nas pautas de reivindicação;
4. no entanto, é prioritária a defesa dos direitos conquistados e o reajuste salarial no período de negociação coletivas.

Por considerarmos que o trabalhador é um cidadão e, portanto, sujeito na sociedade e que para o debate ambiental é imprescindível a participação ampla da sociedade, vemos que é fundamental a inserção dos rodoviários nesses espaços, para além de seus interesses como categoria. Ademais, o sindicato pode contribuir para a viabilizar e tornar possível a realização de um novo contexto de luta, juntamente como outros movimentos sociais, visando ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e, portanto, para uma sadia qualidade de vida.

O Serviço Social é uma profissão interventiva que atua diretamente sobre os problemas sociais como desigualdade, pobreza e exclusão. Mas é importante enfatizar que tais problemas estão intrinsecamente relacionados à questão ambiental, na medida em que incorpora a complexidade da vida: o homem em relação dinâmica entre si e com o meio. A indissociabilidade entre o ser humano e o meio pressupõe um trato interdisciplinar das questões geradas por esse dinamismo.

Assim, considerando o trabalho como base fundante do ser social, dado na transformação da natureza pelo homem e ainda que o Serviço Social surge dentro de um contexto de acentuação da questão social, em que se evidenciam a pobreza e a desigualdade, o profissional deve estar atento, então, para o quadro que se forma na atualidade. Tal quadro pode ser resumido da seguinte maneira: crescente taxa de desemprego e exclusão, aumento da pobreza, acentuação dos agravos ambientais e, conseqüente, aumento da demanda por qualidade de vida.

O avanço tecnológico e a sociedade do consumo são temas para grandes debates, tendo em vista o primeiro, ao mesmo tempo, ser levantado como causa do desemprego estrutural, deve ser também um importante aliado para o desenvolvimento de biotecnologias que amenizem o impacto ambiental. O que não significa que será a solução para os problemas ambientais, visto que existem outros determinantes que contribuem para tal fato. Já o que se refere à sociedade de consumo, essa se estabelece num viés contraditório na

medida em que está inserida na discussão de Desenvolvimento Sustentável. O conceito em si já é contraditório, uma vez que sustentabilidade ambiental não é possível se o desenvolvimento econômico estiver pautado na exploração e degradação da natureza, consumo exacerbado, na desigualdade e na exclusão.

É imprescindível pensarmos numa cidadania ambiental, em que pese os direitos de toda a coletividade por um meio ambiente ecologicamente equilibrado e por uma qualidade de vida que diz respeito não só aos cidadãos do presente, mas às futuras gerações, tendo como princípios orientadores a justiça e a igualdade. Nesse sentido, o Assistente Social deve se colocar como mais um profissional a pensar as novas questões que estão surgindo na sociedade formar uma equipe interdisciplinar com o fim de buscar soluções e alternativas juntamente com a população, visto a relevância da participação de toda a sociedade no processo de mobilização, reivindicação e solução para as questões postas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Giovanni. **O novo (e precário) mundo do trabalho. Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo.** 1ª Ed., 1ª Reimpressão. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005, p. 9 – 98.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?: Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho.** 9ª Ed. São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 2003.

ARRUDA, Ângela. **Teoria das Representações Sociais e Teorias de Gênero.** Cad. Pesquisa, São Paulo, n.117, nov.2002, p. 127-147. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-5742002000300007&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 14 Nov. 2006. doi: 10.1590/S0100-15742002000300007.

BARRETO, Frederico Flósculo P e GÜNTHER, Hartmut. Psicologia ambiental no Distrito Federal: uma agenda para pesquisa. In: PAVIANI, Aldo e GOUVÊA, Luiz Alberto de C. (Org). **Brasília: controvérsias ambientais.** Brasília: Ed. UnB, 2003. p. 125 – 156.

BEDIN, Mara Lúcia. **Uma Leitura sobre os Trabalhadores Rurais com enfoque em meio ambiente, saúde e qualidade de vida.** Florianópolis: UFSC, 2003. 125f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Disponível em: <<http://teses.eps.ufsc.br/defesa/pdf/8550.pdf>>. Acesso em: 14 Out. 2006.

CARVALHO, Isabel Cristina de M. A epistemologia da Educação Ambiental: a crise de um modo de conhecer e a busca de novos modos de compreender. In: **Educação Ambiental: a formação do sujeito ecológico.** São Paulo: Cortez, 2004.

CARVALHO, Raul de; IAMAMOTO, Marilda. **Relações Sociais e Serviço Social no Brasil: esboço de uma interpretação histórico-metodológico.** 13ª ed., São Paulo: Cortez, 2000.

FLÓSCULO, Flósculo; GÜNTHER, Hartmut. Psicologia Ambiental no Distrito Federal. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz A. De C. (Org.). **Brasília: controvérsias ambientais.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003. p. 125-156.

GÜNTHER, H., ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia Ambiental: Algumas Considerações sobre sua Área de Pesquisa e Ensino.** Série: Textos de Psicologia Ambiental, nº 10. Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental, 2005.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** 10ª ed. São Paulo: Loyola, 2001. Parte II – “A transformação política-econômica do capitalismo no final século XX”, p. 117-134.

HERCULANO, S.; PORTO, Marcelo F. De S.; FREITAS, Carlos M. (Org). **Qualidade de Vida e Riscos Ambientais.** Niterói, Ed. UFF, 2000.

ITTELSON, W. H., PROSHANSKY, H. M., RIVLIN, L. G., & WINKEL, G. H. Homem ambiental. **Série: Textos de Psicologia Ambiental, nº 14** (Tradução J. Q. Pinheiro). Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental, 2005.

LEFEVRE, Fernando; LEFEVRE, Ana Maria C. **Depoimentos e Discursos: uma proposta de análise em pesquisa social**. Brasília: Liber Livro Editora, 2005. Série Pesquisa; 12.

LINHA DIRETA. Brasília: SINTTRATER, ano 20, nºs 727/ 728, jan./ abr. 2006.

LINHA DIRETA. Brasília: SINTTRATER, ano 21, nºs 741/742, mar./ mai. 2007.

MARX, Karl. O processo de trabalho e o processo de produzir mais valia. In: **O Capital**. São Paulo: Abril Cultural, livro I, vol 1, 1987, p. 201-210.

MENDES, Thais Botelho Corrêa. **A Representação Social sobre o Trabalho Elaborado a partir do Discurso dos Adolescentes em Processo de Formação Profissional**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) – UnB, Brasília, 2000.

MOSER, Gabriel. **Examinando a congruência pessoa-ambiente: o principal desafio para a Psicologia Ambiental**. Estud. psicol. (Natal), Natal, v. 8, n. 2, 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2003000200016&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 20 Mai 2007. Pré-publicação.

RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio. Trabalhadores, sindicatos e a nova questão social. OLIVEIRA, Marco Antonio. Tendências recentes das negociações coletivas no Brasil. In: SANTANA, Marco Aurélio; RAMALHO, José Ricardo (Org). **Além da fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social**. 1ª Ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003. p. 11-43 e p.271-298.

PADILHA, Norma Sueli. **Do meio ambiente do trabalho equilibrado**. São Paulo: LTr, 2002.

REIGOTA, Marcos. **O que é Educação Ambiental?** São Paulo: Brasiliense, 2004. Coleção primeiros passos; 292.

_____. **Meio ambiente e a representação social**. 5ª ed. São Paulo: Cortez, 2002.

SÁVTCHENKO, P. **Que é Trabalho?** ABC dos Conhecimentos Sociais e Políticos. Tradução: I. Chaláguina. Revisão: Paula Costa do Campo Milakova. Edições Progresso, Moscou, 1987.

SÁ, Celso Pereira de. Representações Sociais: o conceito e o estado atual da teoria. In: SPINK, Mary Jane (Org). **O conhecimento no cotidiano - As representações sociais na perspectiva da psicologia social**. São Paulo, Brasiliense, 1993. p. 19 – 45.

SHELDRAKE, Rupert. A conquista da natureza e o sacerdócio científico. In: **O renascimento da natureza, o reflorescimento da ciência e de Deus**. São Paulo: Cultrix, 1993.

SOUZA, Amaury (Org.). **Qualidade de vida urbana**. Série Debates Urbanos. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

<http://www.mma.gov.br/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=18&idConteudo=597>
. Acesso em: 17 Nov. 2006.

<http://www.spi-net.com.br>. Acesso em: 30 Out. 2006.

http://www.ntu.org.br/Clipping/NTUClipping.asp?MATERIA=true&GUID_MATERIA=%7BB39E4394-7DF7-445F-9B04-9D5B9E3827E2%7D. Acesso em: 16.Out. 2007.

<http://noticias.terra.com.br/ciencia/interna/0,,OI1922175-EI8278,00.html>. Acesso em 05. Out. 2007.

<http://www.contagem.mg.gov.br/procuradoria/legislacao/dec113512004.pdf>. Acesso em 16. Out. 2007.

<http://www.st.df.gov.br>. Acesso em 26. Out. 2007.

APÊNDICE

| | |
|--|----|
| APÊNDICE A - Termo de Consentimento | 71 |
| APÊNDICE B - Roteiro de entrevista e questionário | 72 |
| APÊNDICE C - Pautas de Reivindicações de 2006/2007 e 2007/2008 | 73 |
| APÊNDICE D - Gráficos: Resultado do questionário | 74 |
| APÊNDICE E - Tabelas com as Idéias Centrais | 77 |

Apêndice A - Termo de Consentimento

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
Instituto de Ciências Humanas - IH
Departamento de Serviço Social - SER

TERMO DE CONSENTIMENTO

Eu, _____, com ____ anos, concordo em participar, por minha livre e espontânea vontade, do trabalho de monografia **Trabalho, Meio Ambiente e Qualidade de Vida: A Percepção dos Motoristas e Cobradores do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal** para ser apresentado no Departamento de Serviço Social, Universidade de Brasília, pela pesquisadora *Naisa Carla Martins Santos*, aluna do Curso de Graduação em Serviço Social.

Declaro estar esclarecido(a) e informado(a) que a pesquisa visa identificar a percepção dos motoristas e cobradores do transporte coletivo regular do DF acerca da relação entre seu trabalho, meio ambiente e qualidade de vida.

De livre e espontânea vontade responderei as perguntas da entrevista, referentes a questões de trabalho, meio ambiente e qualidade de vida. A entrevista será gravada, transcrita e analisada pela pesquisadora. Não serei identificado(a) no trabalho escrito ou apresentado. Estou ciente que na pesquisa será utilizado pseudônimo quando houver referência ao nome da pessoa entrevistada.

Declaro estar ciente que durante a pesquisa, se tiver dúvidas, serei esclarecido(a) como também terei a liberdade de recusar a participar ou retirar meu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem quaisquer penalização ou prejuízo.

Tenho garantia de sigilo aos dados confidenciais envolvidos na pesquisa e minha participação está livre de qualquer remuneração ou despesa.

O termo foi assinado por mim, por uma testemunha e pela pesquisadora.

Entrevistado(a) _____
Testemunha _____
Pesquisadora _____

Brasília, ____/ ____/ 2007.

Apêndice B – Roteiro de Entrevista

Universidade de Brasília – UnB

Departamento de Serviço Social - SER

Trabalho de Conclusão de Curso - TCC

Entrevistas – **Trabalho, Meio Ambiente e Qualidade de Vida: A Percepção dos Motoristas e Cobradores do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.**

1. Você está satisfeito com as condições de seu trabalho? Por quê?
2. Diante do que foi colocado por você, o que é qualidade de vida?
3. Muita gente, hoje em dia, fala de meio ambiente, não é mesmo? Então, para você, o que é meio ambiente?
4. Como você vê a relação trabalho, meio ambiente e qualidade de vida?
5. Esses temas são discutidos nas reuniões do Sindicato?
6. Você vê relevância na inclusão desses temas nas pautas de reivindicações? Por quê?
7. O que poderia ser feito para que esses temas fossem incluídos nas reuniões, debates e pautas de reivindicações do Sindicato?
8. Qual seria sua reação se o presidente do sindicato colocasse esse tema na pauta de discussão?

Concluindo, somente algumas perguntas para caracterizar nossos participantes:

M F

Você é motorista ou cobrador? Motorista ____

Cobrador ____

Há quanto tempo você trabalha na empresa?

Há quanto tempo você está nessa função?

É filiado ao Sindicato?

Qual sua escolaridade?

Posso perguntar sua idade?

Você mora em que cidade do DF?

Apêndice C - Pautas de Reivindicação 2006/2007 e 2007/2008

PAUTAS DE REIVINDICAÇÃO 2006/2007 e 2007/2008

- | | |
|--|---|
| 1. Reajuste salarial | 28. Aceitação de ex-rodoviários do DF nas empresas; |
| 2. Reajuste no tíquete e cesta básica; | 29. Estabilidade de um ano, após a licença maternidade; |
| 3. Adicional noturno; | 30. Parcelamento de multas de trânsito; |
| 4. Contratação de mulheres; | 31. Homologação de atestado médico de 72h; |
| 5. Criação do Centro de Formação de mão-de-obra | 32. Lanche para os funcionários da manutenção; |
| 6. Piso salarial; | 33. Manutenção da folha de ponto para os empregados da TCB; |
| 7. Retrovisores; | 34. Tíquete alimentação para os empregados afastados pelo benefício previdenciário; |
| 8. Horas Extras; | 35. Substituição dos relógios para digitais; |
| 9. Plano de Saúde; | 36. Bolsa de 50% para estudantes universitários; |
| 10. Insalubridade; | 37. Não registro na ficha do empregado isento de culpa no caso de colisões; |
| 11. Reversão da multa ao empregado por descumprimento o instrumento normativo; | 38. Revisão no tempo de percurso no horário de pico; |
| 12. Cursos técnicos para empregados da manutenção; | 39. Não punição dos funcionários sem acariação; |
| 13. Plano de Cargos e Salários; | 40. Não pagamento de peças; |
| 14. Aviso mínimo para mudança de escala; | 41. Perícia |
| 15. Estabilidade para o empregado que está prestes a obter a aposentadoria; | 42. Instalação de creches; |
| 16. Liberação para participação em congressos e seminários; | 43. Dispensa do aviso prévio quando comprovada a obtenção de novo emprego; |
| 17. Segurança nos terminais; | 44. Proibição da jornada de trabalho de estudante; |
| 18. Não pagamento de assalto; | 45. Seguro obrigatório; |
| 19. Cofres nos veículos; | 46. Falta justificada; |
| 20. Assinatura do Acordo/ Convenção Coletiva; | 47. Gratificação de cobrador; |
| 21. Adiantamento de férias; | 48. SEST/SENAT em Sobradinho; |
| 22. Incentivo aos funcionários atletas; | 49. Liberação de funcionário para atividades sindicais (Viação Veneza); |
| 23. Despesas com acidentados; | 50. Vigência da Norma Coletiva de Trabalho. |
| 24. Apresentação de listagem dos empregados afastados pelo INSS; | |
| 25. Manutenção de todas as cláusulas das convenções e acordos coletivos anteriores. | |
| 26. Retorno das conquistas retiradas (abono de férias, decênio, declaração sumária do motivo da dispensa, jornada de trabalho de 6h corridas); | |
| 27. Não pagamento de horas extras como produtividade; | |
-

Apêndice D - Resultados do Questionário

A coleta de dados foi realizada nos meses de maio e agosto de 2007. Foram feitas 20 entrevistas, sendo 08 com motoristas e 12 com cobradores. No total dos cobradores, um entrevistado tem a função de fiscal. Os motoristas são todos do sexo masculino, enquanto que na função de cobrador 09 (75%) são do sexo masculino e 03 (25%) do sexo feminino. Foram realizadas 17 entrevistas no Terminal do Cruzeiro e 3 no ponto final da W3 Norte.

Os motoristas e cobradores entrevistados fazem parte da VIPLAN, Condor, Planeta e Pioneira. No entanto, não é objetivo da pesquisa estabelecer comparações entre as empresas.

Gráfico 1: Perfil dos Entrevistados

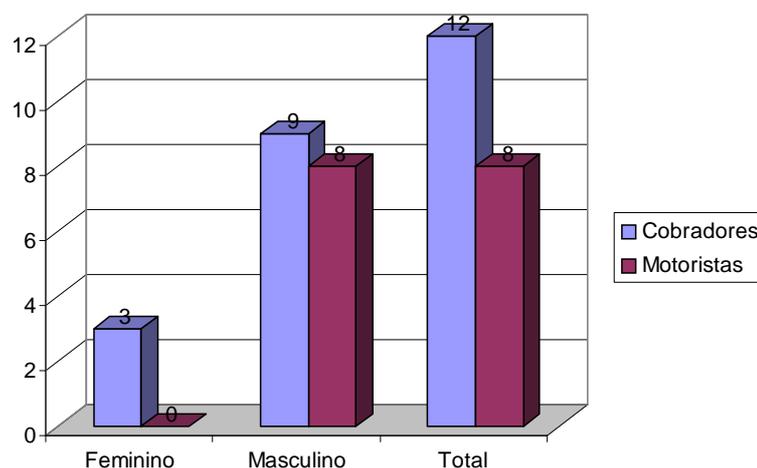
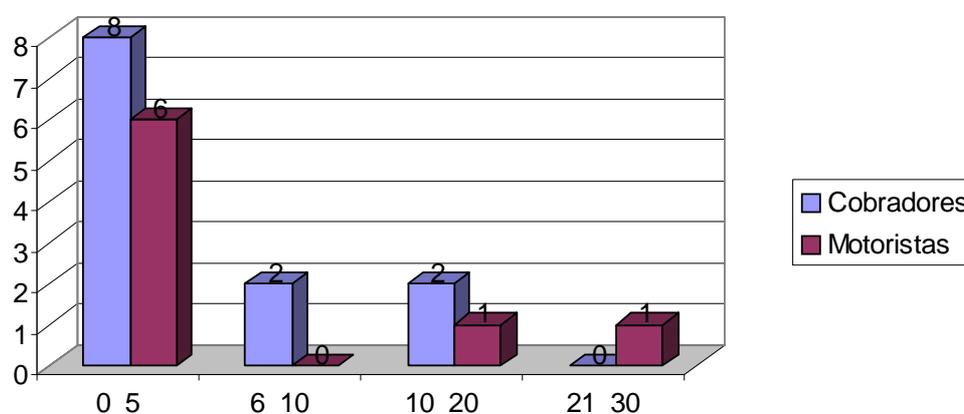
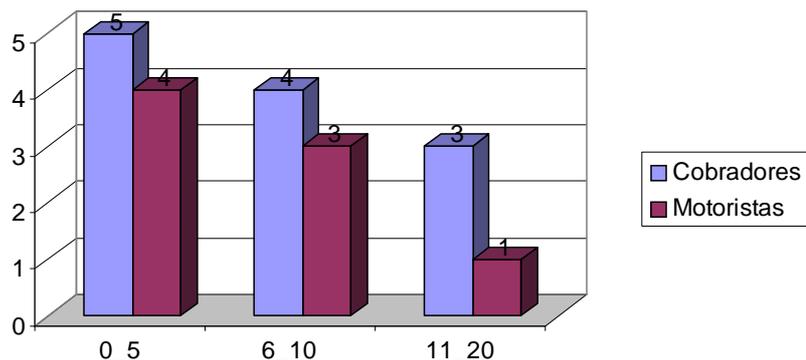


Gráfico 2: Tempo de trabalho na última função



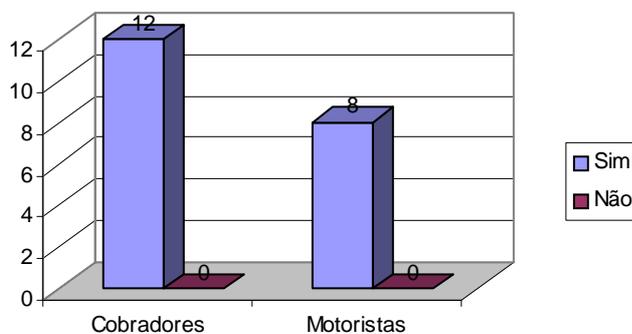
À época da entrevista, a média de tempo de trabalho na última função para os motoristas é de 9 anos e 9 meses, enquanto que para os cobradores é de 6 anos e 1 mês.

Gráfico 3: Tempo de trabalho na empresa



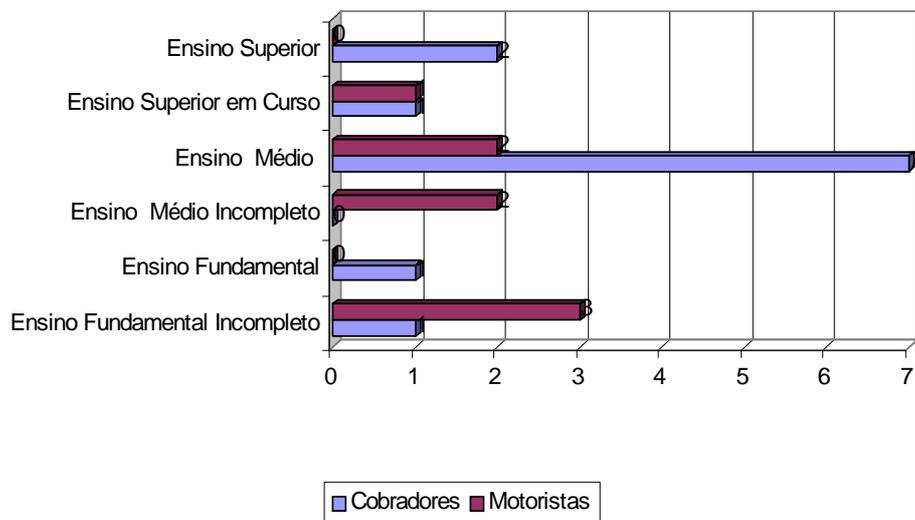
Para os cobradores a média de tempo de trabalho na empresa é de 8 anos e 3 meses e para os motoristas de 6 anos e 6 meses.

Gráfico 4: Filiados ao Sindicato.



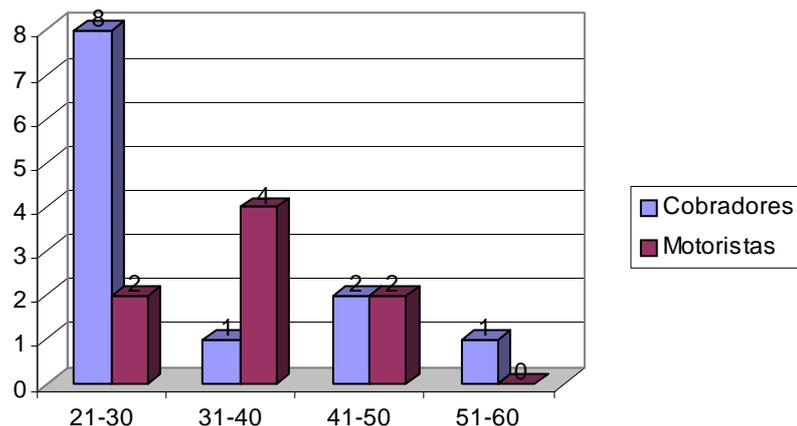
Todos os rodoviários entrevistados são sindicalizados.

Gráfico 5: Escolaridade



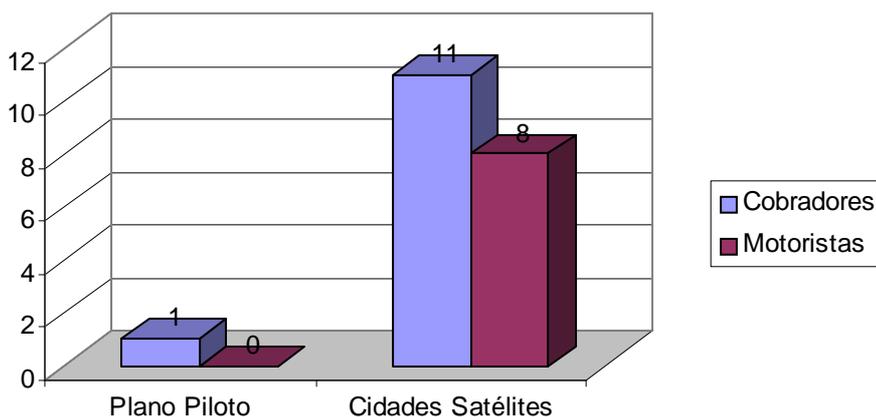
Dos cobradores, 16,66% concluiu o ensino superior e 58,33% o ensino médio; 8,33% têm o ensino fundamental incompleto, 8,33% concluiu o ensino fundamental e 8,33% estão cursando o ensino superior. Dos motoristas, 37,5% não completaram o ensino fundamental, 25% possuem o ensino médio incompleto, 25% concluíram o ensino médio e 12,5% estão cursando o ensino superior.

Gráfico 6: Idade



A faixa etária dos motoristas variou entre 28 anos e 46 anos e dos cobradores entre 21 e 51 anos. A idade média dos motoristas é de 36 anos e a dos cobradores é de 31 anos.

Gráfico 7: Cidade onde mora



95% dos rodoviários entrevistados moram nas Cidades-satélites.

Apêndice E - Tabelas com as Idéias Centrais

Tabela 9: Total de idéias centrais dos Motoristas referentes à discussão dos temas no sindicato.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|----------|-------------|
| A – Os temas são discutidos | 1 | 12,5 |
| B – Os temas não são discutidos. | 5 | 62,5 |
| C – São discutidos, mas não há execução da proposta. | 1 | 12,5 |
| D – Não participa das reuniões. | 1 | 12,5 |
| TOTAL DE ICs | 8 | 100% |

Tabela 10: Total de idéias centrais dos Cobradores referentes à discussão dos temas no sindicato.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|-----------|-------------|
| A - Sim, mas não há preocupação por parte dos empresários. | 1 | 8,33 |
| B - Não, porque a demanda é defender os direitos conquistados. | 5 | 41,67 |
| C - São apenas citados, pois não há interesse em melhorar a qualidade de vida. | 1 | 8,33 |
| D - Não, porque o sindicato não defende a causa trabalhista. | 1 | 8,33 |
| E - Não, apenas comenta-se sobre a fiscalização do trabalho. | 1 | 8,33 |
| F - Sim, mas não são divulgados. | 1 | 8,33 |
| G - Não, mas a qualidade de vida está inserida na luta por melhores salários. | 1 | 8,33 |
| H – Não. | 1 | 8,33 |
| TOTAL DE ICs | 12 | 100% |

Tabela 11: Total de idéias centrais dos Motoristas referentes à relevância na inclusão dos temas nas pautas de reivindicação.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|-----------|-------------|
| A - Sim, porque o sindicato é o meio de negociação com as empresas e de garantia de emprego. | 1 | 11,11 |
| B - Sim, mas o sindicato deixaria de eleger outros interesses da categoria. | 1 | 11,11 |
| C - Sim, para que haja melhores condições de trabalho. | 2 | 22,22 |
| D - Sim, mas a iniciativa deveria partir do governo e das empresas. | 2 | 22,22 |
| E - Sim, mas os temas não são discutidos. | 1 | 11,11 |
| F - Não quis opinar, pois considera que o sindicato não defende os interesses dos trabalhadores. | 1 | 11,11 |
| G - Sim, mas não sabe explicar. | 1 | 11,11 |
| TOTAL DE ICs | 9* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

Tabela 12: Total de idéias centrais dos Cobradores referentes à relevância na inclusão dos temas nas pautas de reivindicação.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|---|-----------|-------------|
| A - O sindicato não representa os interesses da categoria. | 1 | 8,33 |
| B - Sim, para que empresas e governo invistam no meio ambiente. | 1 | 8,33 |
| C - Sim, para conscientização da sociedade. | 5 | 41,66 |
| D - Sim, mas o interesse é pelos direitos conquistados. | 4 | 33,34 |
| E – Sim. | 1 | 8,33 |
| TOTAL DE ICs | 12 | 100% |

Tabela 13: Total de idéias centrais dos Motoristas referentes às sugestões para inclusão do temas.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|---|----------|-------------|
| A - Os rodoviários e o sindicato trabalhem em conjunto. | 2 | 25 |
| B - Mudar os representantes do sindicato. | 1 | 12,5 |
| C - Os empresários deveriam oferecer palestras e outras atividades para incentivar o funcionário. | 1 | 12,5 |
| D - Os rodoviários devem cobrar das empresas as propostas acordadas. | 1 | 12,5 |
| E - Incluir no jornalzinho do sindicato os temas meio ambiente e qualidade de vida. | 1 | 12,5 |
| F - O sindicato se fortalecer. | 1 | 12,5 |
| G - Não sabe. | 1 | 12,5 |
| TOTAL DE ICs | 8 | 100% |

Tabela 14: Total de idéias centrais dos Cobradores referentes às sugestões para inclusão do temas.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|------------|-------------|
| A - Iniciativa do sindicato para conscientizar os rodoviários fora da data-base. | 6 | 46,16 |
| B - Atuação do governo e das empresas. | 4 | 30,77 |
| C - Envolvimento direto nas questões ambientais. | 1 | 7,69 |
| D - Criação de um departamento para eleger temas variados. | 1 | 7,69 |
| E - Participação da CIPA. | 1 | 7,69 |
| TOTAL DE ICs | 13* | 100% |

*Total de ICs colhidas nos depoimentos das entrevistas. Cabe esclarecer que cada depoimento pode ter mais de uma IC.

Tabela 15: Total de idéias centrais dos Motoristas referentes à iniciativa do sindicato.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|--|----------|-------------|
| A - Procuraria saber os benefícios para os motoristas e população. | 1 | 12,5 |
| B - Acharia útil, pois seria mais um motivo pra lutar pelos interesses dos trabalhadores e fortalecer a categoria. | 4 | 50 |
| C - Acharia importante a resolução dos problemas pelo presidente do sindicato, empresas e encarregados. | 1 | 12,5 |
| D - Não teria reação. | 1 | 12,5 |
| E - Exigiria solução para questões colocadas. | 1 | 12,5 |
| TOTAL DE ICs | 8 | 100% |

Tabela 16: Total de idéias centrais dos Cobradores referentes à iniciativa do sindicato.

| IDÉIAS CENTRAIS | Nº | % |
|---|-----------|-------------|
| A - Reação positiva. | 6 | 50 |
| B - Contribuiria com sugestões. | 2 | 16,67 |
| C - Não seria surpresa. | 1 | 8,33 |
| D - Incerteza quanto a uma iniciativa prática do sindicato. | 3 | 25 |
| TOTAL DE ICs | 12 | 100% |