

Motoristas de transporte urbano: um trabalho imerso em violência

Urban transport drivers: confronting violence in their daily lives

DOI:10.34117/bjdv9n5-119

Recebimento dos originais: 10/04/2023

Aceitação para publicação: 12/05/2023

Marcia Conceição da Silva

Mestra em Sistema de Gestão

Instituição: Laboratório de Educação Profissional em Técnicas Laboratoriais em Saúde - Universidade Federal Fluminense (LATEC-UFF)

Endereço: R. Passo da Pátria, 156, Bloco E, Sala 324, São Domingos, Niterói - RJ, CEP: 24210-240

E-mail: marciaconceicao@id.uff.br

Maria de Lurdes Costa Domingos

Doutora em Psicologia Social

Instituição: Laboratório de Educação Profissional em Técnicas Laboratoriais em Saúde - Universidade Federal Fluminense (LATEC-UFF)

Endereço: R. Passo da Pátria, 156, Bloco E, Sala 324, São Domingos, Niterói - RJ, CEP: 24210-240

E-mail: mlcdomingos53@gmail.com

RESUMO

O aumento da violência urbana sobre a população dos trabalhadores tem sido um problema de saúde ocupacional e deve-se ter uma atenção especial a esta questão, principalmente com motoristas de transporte urbano. Este tipo de violência diária afeta a saúde dos motoristas, causando danos à sua integridade física e psíquica. O objetivo deste estudo foi levantar a relação entre violência urbana e o adoecimento de motoristas. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica exploratória utilizando a base de dados Scopus para levantar material sobre o tema proposto. O estudo evidenciou que a violência se apresenta inserida no dia a dia do trabalho do motorista e identificou a importância do treinamento para capacitá-los a lidar com os problemas de seu cotidiano. Destaca-se a importância das empresas investirem em treinamentos para capacitar os motoristas no enfrentamento de uma realidade cada vez mais violenta e sugere-se que investigações nesta área identifiquem medidas de proteção para estes trabalhadores.

Palavras-chave: violência urbana, transporte, motoristas de ônibus, saúde, capacitação.

ABSTRACT

The increase in urban violence against the working population has been an occupational health problem and should pay special attention to this issue, especially with urban transport drivers. This type of daily violence affects the health of drivers caused by damage to their physical and mental integrity. The aim of this study was to raise a relationship between urban violence and driver impairment. An exploratory bibliographic research used based on data was performed. Scope to gather material on the proposed theme. The study showed that violence presents presentations inserted in the daily work of the driver and identified the importance of training to enable them to deal with their

daily problems. Destroy the importance of companies investing in driver training without facing an increasingly violent reality and suggest that investigations in this area identify protective measures for these workers.

Keywords: urban violence, transportation, bus driver, cheer, empowerment.

1 INTRODUÇÃO

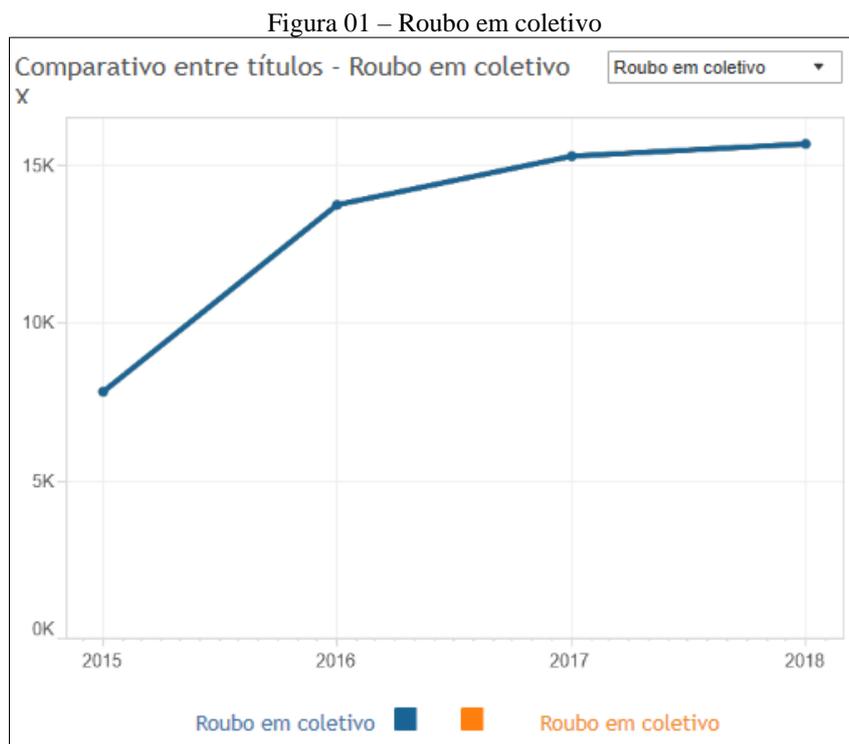
Trabalhadores do transporte urbano estão expostos a riscos ambientais, físicos, químicos, biológicos e ergonômicos, que podem trazer danos à sua saúde (SANTOS JÚNIOR, 2003). Em meio a estes fatores, um novo elemento surgiu: a violência urbana. Pinheiro et al. (2013) entendem que a violência no ambiente de trabalho tem sido um problema de saúde ocupacional e deve-se ter uma atenção especial para esta problemática.

No Brasil houve um crescimento de violência urbana que vem afetando a população trabalhadora. Esta é confirmada pela preocupação manifestada pelo Ministério do Trabalho, pela Previdência Social e pelo Ministério da Saúde que elaboraram um estudo gerador de fundamentos da Política Nacional de Segurança e Saúde do Trabalhador (PNST) relacionados à saúde, integridade física e mental do trabalhador. Neste trabalho conjunto a violência apresenta o seguinte destaque:

Entre os problemas de saúde relacionados ao trabalho deve ser ressaltado o aumento das agressões e episódios de violência contra o trabalhador no seu local de trabalho, traduzida pelos acidentes e doenças do trabalho; violência decorrente de relações de trabalho deterioradas, como no trabalho escravo e envolvendo crianças; a violência ligada às relações de gênero e o assédio moral, caracterizada pelas agressões entre pares, chefias e subordinados. (BRASIL, p.8 2004)

A realidade da vida do trabalhador é bastante preocupante. No período de 1980 e 2000 houve um aumento considerável de ocorrências associadas às atividades laborais, como latrocínio, acidentes de trânsito, sequestro, homicídios e conflitos com criminosos, diretamente relacionados com trabalhadores, quando eles vão de casa para o trabalho ou retornam do trabalho para casa (HENINGTON et al 2004; MACHADO 1994; SANTANA 2010). O problema ganhou contornos nacionais graves. No período de 2000 a 2013 em estados como Bahia, Pernambuco, Goiás, Alagoas, Minas Gerais, Maranhão e Pará cresceu o índice de ocorrências de diversos delitos nas linhas de transporte, porém nos Estados da Bahia e Rio de Janeiro foram registradas as maiores ocorrências de ações de roubo a ônibus. (VIODRES-INOUE E PAES-MACHADO, 2015).

De acordo com dados obtidos no site do Instituto de Segurança Pública, no ano de 2015 foram registrados 7.805 casos de roubo em coletivos contra 13.731 casos no ano de 2016, um aumento de 76% dos casos. Em 2017 foram apresentados 15.273 casos, havendo 11% de aumento entre os períodos entre 2016 e 2017. Já em 2018 os registros foram de 16.660 casos. Em comparação com o ano de 2017 obteve-se 3% de crescimento dos registros de roubos em coletivo, como podemos visualizar na figura 01.



Fonte: Instituto de Segurança Pública

A atividade de dirigir é desgastante pelo fato do motorista ser o responsável pelo trabalho de transportar os passageiros e a si próprio preservando a integridade física de todos. Além disso, ele também tem a responsabilidade de não danificar o ônibus e todos estes fatores podem ocasionar-lhe um desgaste mental e físico, referente ao fato de trabalhar sentado e forçar constantemente os membros inferiores. (HOFFMANN et al., 2006)

2 OBJETIVO

Perante o exposto, esta pesquisa delimitou como objetivo realizar um levantamento sobre a relação entre a violência e o adoecimento vivido por trabalhadores

que atuam com transporte urbano, além de identificar competências e conteúdos necessários para capacitá-los a lidar com os problemas da sua atividade.

3 METODOLOGIA

Segundo Gray (2012), a pesquisa se divide em primeiro lugar na metodologia qualitativa, que possibilita que os pesquisadores estejam presentes no campo da pesquisa, realizem entrevistas, notas de observação de campo e coletas de dados com um intuito de estabelecer padrões, continuidade e explicação, ou seja, permite fazer uso de uma abordagem indutiva. Em segundo lugar, a metodologia quantitativa pode ser vista como aquela em que o pesquisador fica distante do campo. Neste tipo de pesquisa os resultados são baseados em dados numéricos. Em terceiro lugar, está a metodologia de pesquisa mista, onde são associadas às metodologias qualitativa e quantitativa com o propósito de abordar diferentes tipos de abordagens.

Tomando como base a perspectiva colocada por Gray (2012), o estudo aqui proposto foi desenvolvido através de uma pesquisa bibliográfica, baseado em uma metodologia de estudo exploratório, que resultou na leitura, análise e interpretação de livros, periódicos e artigos publicados sobre a temática apresentada. Os dados foram categorizados selecionando-se os principais autores e trabalhos da temática deste trabalho.

4 REVISÃO DA LITERATURA INTRODUÇÃO

4.1 RELAÇÃO ENTRE A VIOLÊNCIA E O ADOECIMENTO DOS TRABALHADORES DO TRANSPORTE URBANO

Um estudo qualitativo realizado, na cidade de Salvador, BA, abordou o impacto da violência urbana no ambiente de trabalho dos motoristas de transporte coletivo e a dificuldade que estes profissionais passam para executar suas atividades laborais no dia a dia. Na tabela 01, podemos observar a classificação dos fatores que estão envolvidos com a dinâmica de assaltos aos ônibus, considerando os distintos atores envolvidos (PAES-MACHADO E LEVENSTEIN, 2002).

Tabela 01 – Fatores de assalto a ônibus.

Empresa	Motoristas cobradores /	Usuários	Sindicato	Policimento	Assaltantes
Má distribuição de veículos; aumento das tarifas da passagem para cobrir prejuízos; frequência de assalto dos ônibus.	Desgastes, tensão e insegurança; movimentos repetitivos; conflitos com usuários e inspetores; enfrentamento da violência urbana a jornada de trabalho; medo e pânico.	Agressões físicas; medo; pânico de ser assaltado; deixar de utilizar o transporte público.	Aumento de poder de barganha; aumento de problemas com saúde e segurança da categoria; Luta pela insegurança no transporte coletivo.	Policimento das paradas de ônibus; rondas nos trajetos dos ônibus; dificuldade de investigar, deter e indiciar os infratores; criação da delegacia de repressão aos assaltos coletivos.	Pedem “pedágio”; atuam em grupo ou individual; Assalto no final da linha; assalto de passageiros; evolução das táticas de assalto; mudança tática constante para realizar os assaltos.

Fonte: PAES-MACHADO E LEVENSTEIN, 2002.

Smith (1987) e Cooper e Marshall (1976) corroboram com os estudos de Paes-Machado (2002), observando que a carga de trabalho inadequada, sobrecarga cognitiva, relacionamento conflituoso com superiores, colegas de trabalho, passageiros e familiares e não possuir autonomia para tomadas de decisões, são fatores que prejudicam a saúde dos trabalhadores. Dificuldades como estas são reconhecidas no transporte urbano mundial.

Nakai e Ogawa (2014) entrevistaram motoristas de ônibus no Japão e identificaram que a raiva pela insegurança, comportamento agressivo de outros motoristas, irritação causada por reclamações dos passageiros, ansiedade para terminar o trabalho, preocupação em não causar acidentes, intolerância com os passageiros que possuem dificuldade de locomoção ou de entendimento e ressentimento com passageiros ou colegas de trabalho são fatores estressantes que afetam os motoristas de forma a comprometer seu desenvolvimento cognitivo e comportamental .

Couto et al (2011) realizaram um estudo em Moçambique com motoristas de ônibus. Eles identificaram que as maiores reclamações eram os passageiros que não os tratam com respeito, outros são bêbados e criam confusão e constrangimento, briga entre passageiros são ações que ocorrem durante a viagem, perturbando-os e trazendo-lhes transtornos.

Yannis et al (2018) realizaram um estudo com motoristas de ônibus e assinalam que uma das principais causas em acidentes de trânsito é a distração, ou seja, os autores

acreditam que a interação dos passageiros com os motoristas de transporte urbano, mais o uso do celular, consumo de líquido ou alimento dentro do veículo são ações que prejudicam a atividade principal de conduzir o ônibus, e distraíndo-os. Papadimitriou e Yannis, (2015) e Stutts (2001) acreditam que a interação dos motoristas com os passageiros faz parte do processo de dirigir, mas isso faz com que eles aumentem sua carga de trabalho mental e psíquica. Eles precisam de ter maior atenção no trabalho que estão executando, o que causa redução de seus reflexos e o tempo de reação para tomada de decisão seja afetado caso apareça uma situação de risco no decorrer da execução da tarefa de dirigir.

Viodres-Inoue e Paes-Machado (2015), chamam a atenção para os assaltos vividos pelos motoristas, indicando que os roubos ocorridos no transporte urbano foram executados por grupos organizados, que na maioria das vezes se passavam por passageiros enquanto outros membros do assalto obstruíam a passagem das estradas obrigando a parada do veículo para executar as ações de violência.

Huffman et al (2006) enfatizam que passar por pressões constantes de passageiros, fiscais representantes da empresa ou de órgãos fiscalizadores de trânsito, medo de ser assaltado ou agredido e outras ocorrências de violência que ocorrem no cotidiano laboral dos motoristas provocam problemas gastrointestinais, medo, insônia e *stress* reduzindo a eficácia do trabalhador ao executar suas atividades laborais.

Braga e Silva (2017), realizaram um estudo na cidade de Uberlândia, Minas Gerais, onde o objetivo foi de identificar o medo que as pessoas possuem em sofrer um acidente de trânsito ou de ser assaltado (com ou sem o uso de armamento). Os autores identificaram que em relação à falha humana, 56% dos entrevistados se envolveram com acidente de trânsito e ficaram feridos e 75% precisaram de cuidados hospitalares. Em relação a assalto 7% ficaram feridos e 57,3 % foram ameaçados com armas. Também foi observado que 25,5 % dos entrevistados pensaram que iriam morrer quando sofreram acidente no trânsito e 46,3% tiveram o sentimento de medo de morrer quando foram assaltados e sentiram também que não possuíam controle da situação quando a ameaça de ser assaltados existia.

A ocorrência dos atos de violência urbana dentro dos ônibus afeta a qualidade do transporte, a execução da tarefa e principalmente a saúde dos motoristas que enfrentam situações adversas de ameaças. Estas dificuldades ocasionam doenças crônicas, fadiga e estresse, depressão, tendências suicidas, ansiedade e queixas psicossomáticas diagnosticadas por médicos especialistas (HANSEN et al, 2006)

4.2 CAPACITAÇÃO DO MOTORISTA DE ÔNIBUS COMO FORMA DE CONTRIBUIR COM O ENFRENTAMENTO DA VIOLÊNCIA URBANA.

Motoristas de ônibus trabalham em ambiente “aberto”, ou seja, livre de paredes e de proteções específicas de ambientes fechados. Devido a esta situação, eles estão vulneráveis às possíveis agressões verbais dos clientes aos quais prestam serviços, o que exige destes trabalhadores maior esforço psíquico para lidar com situações adversas (PAES MACHADO; LEVENSTEIN, 2002). As adversidades do dia a dia, contribuem para que muitos motoristas não consigam alcançar as metas estipuladas pela organização, trazendo resultados insatisfatórios para a empresa, já que eles não conseguem executar as normas (SILVEIRA et al, 2014).

Silvino (1999), aponta que os trabalhadores ao se depararem com um problema em uma tarefa, elaboram soluções apropriadas para finalizar sua atividade. Para isso ocorrer são utilizados os conhecimentos de vivências na organização, suas aptidões, suas competências e até mesmo sua acomodação para a execução de uma tarefa. Estes fatores influenciam as ações do trabalhador para levá-lo a decidir qual é a melhor atitude para alcançar os objetivos presentes nas rotinas de trabalho, em geral diferente do que está prescrito na rotina. Ou seja, essas ações estão relacionadas ao comportamento e aos recursos cognitivos do trabalhador.

É interessante observar que as empresas tendem a investir em treinamento quanto há interesse nisso. Atualmente empresas de ônibus estão comprometidas com o impacto ambiental e estão capacitando seus motoristas com um treinamento específico em direção ecológica com o intuito de reduzir o consumo de combustível e melhorar as práticas de direção (HUERTAS et al, 2017). Estudos realizados por Sullman et al (2015) em empresas de transporte urbano na União Europeia realizam treinamento de direção ecológica em um simulador. Os motoristas testaram seus conhecimentos no equipamento antes e depois do curso que abordou o uso correto da marcha, manter uma velocidade constante em baixa rotação e outras situações pertinentes ao ato de dirigir. Os autores observaram que houve uma redução significativa do consumo e os motoristas melhoraram sua técnica de conduzir o veículo.

Silveira et al. (2014, p. 168) definem o perfil da competência básica para formação do motorista de ônibus, como podemos ver a seguir:

Perfil indispensável ao cargo: Carteira de Habilitação Tipo D; Ter no mínimo 2 (dois) anos de experiência comprovada nas atividades de transporte coletivo ou caminhão.

Perfil desejável ao cargo: Idade entre 25 a 45 anos; - Morar nas proximidades da garagem; 2.º grau completo.

Formação necessária: Curso de Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros (Resolução nº 168 do CONTRAN); - Curso de Atualização para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros a cada 5 anos, na renovação da CNH.

Pinto (2014) considera muito importante os Programas de contribuição para a capacitação e aperfeiçoamento profissional dos motoristas, conforme consta na tabela 02 e 03, onde se encontram alguns requisitos básicos para o atendimento da legislação referente às competências da profissão de motoristas de ônibus exigidas por lei.

Tabela 02: Competência da função de motorista de ônibus conforme legislação brasileira.

Lei nº 9 503, instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, (Carteira Nacional de Habilitação / CNH).	Resolução 168/2004 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito)
Art. 143 Estabelece que os candidatos à CNH podem habilitar-se nas categorias de A a E: [...] IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista; [...]	[...] 6.1 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS 6.1.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas aula 6.1.2 Requisito para matrícula: Ser maior de 21 anos; estar habilitado, no mínimo, na categoria 'D';

Fonte: Lei nº 9.503, Código de Trânsito Brasileiro e Resolução 168/2004 do CONTRAN

Tabela 03: Curso para Condutores de Veículo de Transporte Coletivo de Passageiros

Conteúdo Resolução 168/2004 do CONTRAN
<p>6.1.3 Estrutura Curricular</p> <p>6.1.3.1 Módulo</p> <p>I - Legislação de trânsito / 10 (dez) horas aula / Determinações do CTB quanto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Categoria de habilitação e relação com veículos conduzidos; - Documentação exigida para condutor e veículo; - Sinalização viária; - Infrações, crimes de trânsito e penalidades; - Regras gerais de estacionamento, parada, conduta e circulação. <p>Legislação específica sobre transporte de passageiros</p> <ul style="list-style-type: none"> - Responsabilidades do condutor do veículo de transporte coletivo de passageiros. <p>6.1.3.2 Módulo</p> <p>II - Direção Defensiva - 15 (quinze) horas aula</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acidente evitável ou não evitável; - Como ultrapassar e ser ultrapassado; - O acidente de difícil identificação da causa; - Como evitar acidentes com outros veículos; - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro, skatista); - A importância de ver e ser visto; - A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados; - Comportamento seguro e comportamento de risco - diferença que pode poupar vidas. - Estado físico e mental do condutor, conseqüências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas; <p>6.1.3.3 Módulo</p> <p>III - Noções de Primeiros Socorros, respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social / 10 (dez) horas aula Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sinalização do local do acidente;

- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer).;
- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.

6.1.3.4 Módulo

IV - Relacionamento Interpessoal / 15 (quinze) horas aula

- Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros;
- Comportamento solidário no trânsito;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito;
- Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições);
- Características das faixas etárias dos usuários mais comuns de transporte coletivo de passageiros.

Fonte: Lei nº 9 503, Código de Trânsito Brasileiro e Resolução 168/2004 do CONTRAN

Silva (2010) identificou que empresas de pequeno porte não contribuem com a capacitação dos motoristas. As empresas de médio porte asseguram a capacitação de seus funcionários com colaboração do setor de recursos humanos, que lhes aplica teses psicológicas específicas para a função, e a atualização da legislação também se dá dentro de suas dependências. Já as empresas de grande porte possuem parcerias com instituições especializadas e bem estruturadas e enviam seus profissionais para se capacitarem com programas direcionados aos motoristas e cobradores.

Nakai e Ogawa (2014) destacam a relevância de se ter treinamento em situações estressantes. Em estudo referente ao conjunto de respostas dadas por motoristas de ônibus em relação ao estresse vivido com os passageiros, os autores sugeriram o treinamento direcionado para que o motorista possa desenvolver competências para lidar com o estresse do dia a dia. Eles insistem que esta seria uma boa solução para a redução dos problemas encontrados no cotidiano do transporte urbano. Sartori et al (2019), compreendem que investir em treinamentos oferece oportunidades de melhorias nas ações dos motoristas referente aos procedimentos da empresa e da legislação, assim como no fortalecimento na empatia com os passageiros.

Couto et al (2011) também afirmam que é importante que os motoristas sejam treinados para conseguir enfrentar as adversidades de conflitos que ocorrem na sua atividade laboral e também sugerem uma campanha de educação e conscientização para

os passageiros saberem como se comportar dentro do ônibus e, com isto amenizar as ações violentas que ocorrem no dia laboral do motorista de ônibus.

5 CONCLUSÃO

Pode-se afirmar que o objetivo deste artigo, que foi realizar um levantamento sobre a relação entre a violência e o adoecimento vivido por trabalhadores que atuam com transporte urbano foi atingido. Também foi trabalhada a identificação das competências e conteúdos necessários para que eles pudessem ser capacitados para lidar com a violência urbana vivida na sua rotina de trabalho.

Foi possível estabelecer uma breve discussão teórica a respeito do enfrentamento diário de problemas vividos pelos motoristas de transporte urbano, como o medo, a desconfiança entre as pessoas, desrespeito, vandalismo e outros tipos de violências praticadas por pessoas de diversas índoles. Tendo em vista os aspectos observados, não podemos esquecer as consequências que afetam a integridade física e psíquica destes trabalhadores como um caso de saúde pública.

Em virtude dos aspectos apresentados nesta revisão bibliográfica foram observados que a violência urbana ainda está fortemente presente no cotidiano dos trabalhadores do transporte urbano. Desamparados pelas instituições, eles têm dificuldade para enfrentar estas situações, que vão de ataques a assaltantes, podendo ser atingidos de forma física ou verbal, por conflitos com colegas de trabalho ou superiores, com outros motoristas e com os passageiros. Desta forma, o surgimento de doenças como estresse, medo, ansiedade, depressão, tendências suicidas, entre outras são cada vez mais frequentes nestes trabalhadores.

Vale destacar também que o treinamento proposto pela legislação brasileira – Resolução 168/04, estabelece procedimentos de formação para profissionais que desejam exercer atividades em transporte coletivo de passageiros. Neste treinamento diversos requisitos são abordados, tendo como exemplo: processo de habilitação do condutor, exames de aptidão, formação teórica e prática, a direção defensiva, noções de primeiros socorros com o propósito de saber proceder em caso de emergência, responsabilidade do condutor em relação ao processo de trabalho, cumprimento às normas, assistência aos portadores de necessidades especiais, aos usuários em geral e outras condições referentes ao comportamento e segurança do passageiro no transporte.

O presente estudo corrobora com a preocupação das empresas acerca da preservação da saúde do motorista, pois o afastamento dele é classificado como doença

ocupacional, o que afeta diretamente os custos dos transportes coletivos. No entanto, observa-se que o empenho da maioria das empresas ainda não é voltado para a proteção do seu trabalhador. Os treinamentos tendem a ser mais voltados para diminuição de custos operacionais, como é o caso de investimentos na ecologia que reduz preço de combustíveis. Destaca-se a importância do investimento empresarial em treinamentos para capacitar seus motoristas no enfrentamento da violenta realidade de seus colaboradores. Observa-se ainda que investigações nesta área identifiquem medidas de proteção para os motoristas.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, A. V. et al. Ergonomic work analysis: A case study of bus drivers in the private collective transportation sector. **Work**, v. 60, n. 1, p. 41–47, 2018.

DAVIDOVIĆ, J.; PEŠIĆ, D.; ANTIĆ, B. Professional drivers' fatigue as a problem of the modern era. **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**, v. 55, p. 199–209, 2018.

DE AQUINO, J. M. et al. Working conditions for bus drivers: Public service source of risk. **Index de Enfermeria**, v. 26, n. 1–2, 2017.

DE OLIVEIRA, M. B.; VOLPE, F. M.; CÔRTEZ, M. da C. J. W.; FERREIRA, R. de A.; BANDO, D. H.; DIAS, E. C.; GONTIJO, E. D. Caracterização dos acidentes de trânsito com ônibus na Região Metropolitana de Belo Horizonte: um olhar da saúde coletiva / Characterization of traffic accidents with buses in the Metropolitan Region of Belo Horizonte: a look from the Collective Health. **Brazilian Journal of Development**, [S. l.], v. 8, n. 1, p. 64–79, 2022. DOI: 10.34117/bjdv8n1-006. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/42212>. Acesso em: 14 mar. 2023.

DOMENICHINI, L.; BRANZI, V.; SMORTI, M. Influence of drivers' psychological risk profiles on the effectiveness of traffic calming measures. **Accident Analysis and Prevention**, v. 123, p. 243–255, 2019.

GEOFFRION, S. et al. Workplace aggression against health care workers, law enforcement officials, and bus drivers: Differences in prevalence, perceptions, and psychological consequences. **Journal of Workplace Behavioral Health**, v. 32, n. 3, p. 172–189, 2017.

SARTORI, A.; MACEDO, M. V. M. A. de; OLIVEIRA, R. de; SIQUEIRA, R. N. de; MORAES, F.; BOTELHO, M. P.; RIHBANE, F. E. C.; SOUZA, B. V. de. Avaliação da qualidade dos serviços de transporte público urbano em Cuiabá e Várzea Grande utilizando método servqual / Evaluation of the quality of urban public transport services in Cuiabá and Várzea Grande using servqual method. **Brazilian Journal of Development**, [S. l.], v. 5, n. 6, p. 6425–6444, 2019. DOI: 10.34117/bjdv5n6-145. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/1874>. Acesso em: 14 mar. 2023.

SIMÕES, M. R. L. et al. Precarious working conditions and health of metropolitan bus drivers and conductors in Minas Gerais, Brazil. **American Journal of Industrial Medicine**, 2019.

SIMÕES, M. R. L.; ASSUNÇÃO, A. Á.; DE MEDEIROS, A. M. Musculoskeletal pain among bus drivers and fare collectors in the metropolitan region of Belo Horizonte, Brazil. **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 23, n. 5, p. 1363–1374, 2018.

SOUZA, L. P. S. E.; ASSUNÇÃO, A. Á.; PIMENTA, A. M. Factors associated with obesity in urban collective transportation workers of the Metropolitan Region of Belo Horizonte, Minas Gerais, Brazil. **Revista brasileira de epidemiologia = Brazilian**

journal of epidemiology, v. 22, p. e190029, 2019.

SULLMAN, M. J. M.; DORN, L.; NIEMI, P. Eco-driving training of professional bus drivers – Does it work? **Technologies to support green driving**, v. 58, p. 749–759, 1 set. 2015.

THEOFILATOS, A. et al. How many crashes are caused by driver interaction with passengers? A meta-analysis approach. **Journal of Safety Research**, v. 65, p. 11–20, 2018.

VILELA DA SILVA, L. D. O.; BRAGA, M. G. D. C. Violent events on the road: Risk perception of traffic-related and non traffic-related situations. **Accident Analysis and Prevention**, v. 114, p. 55–61, 2018.

GRAY, D. E. Pesquisa no mundo real. 2. ed. Porto Alegre: Penso, 2012. 488 p.