



Os fatores biopsicossociais de um trabalhador: estudo de caso de um profissional motorista de ônibus urbano

The biopsychosocial factors of a worker: a case study of a professional urban bus driver

Carolina Dias Monteiro ¹, Jaqueline de Sá Cabral Melo¹, Maria Eduarda Pimentel Dias¹, Nelson Kian².

¹ Universidade Católica Dom Bosco – UCDB

<http://www.seer.ufms.br/index.php/pecibes/index>

Resumo

*Autor correspondente:
Carolina Dias Monteiro,
E-mail do autor:
carolina_diasm@outlook.com

Palavras-chave: Motorista de Ônibus. Condições de trabalho. Saúde do trabalhador. Qualidade de vida. Transporte Coletivo.

Key-words: Bus driver. Work conditions. Worker's health. Quality of life. Collective Transport.

O motorista de ônibus urbano influencia diretamente nas atividades das pessoas que utilizam o transporte público, uma vez que o transporte é essencial para que uma cidade funcione. O motorista durante a sua jornada de trabalho é submetido a múltiplos riscos que podem gerar agravos, portanto, este estudo tem como objetivo verificar os fatores biopsicossociais envolvidos na saúde do profissional que atua como motorista de transporte coletivo urbano por meio de um estudo de caso. A coleta dos dados foi por meio de um check-list com abordagem sobre vida pessoal, social, profissional e econômica. Os resultados foram analisados comparando-os com as normas regulamentadoras da profissão, como a Constituição Federal, a CLT e outras bibliografias e artigos pertinentes aos assuntos, referentes à legislação brasileira. A partir dos resultados obtidos com a entrevista, tornou-se possível evidenciar aspectos positivos sobre a profissão, no que se diz respeito à saúde do trabalhador, como, por exemplo, a sua jornada de trabalho, que o permite conciliar os horários com os estudos e ainda obter uma boa noite de sono. Consegue também manter uma alimentação regular e tempo para lazer. Entretanto, quanto aos aspectos negativos, pode-se dizer que esta se trata de uma profissão que exige um alto nível de atenção e que pode gerar estresse. Aumentar o número de funcionários, melhorar a estrutura e capacitar melhor os colaboradores é uma solução para melhorar o ambiente de trabalho, segundo o entrevistado, que, apesar dos fatores negativos, busca manter harmonia entre a saúde e o trabalho que exerce. Vale ressaltar que, além dos fatores que a profissão o expõe, a qualidade de vida do trabalhador decorre também dos hábitos de vida que este adota.

Abstract

The urban bus driver directly influences the activities of people using public transport, since transport is essential for a city to function. The driver during his workday is subjected to multiple risks that can generate injuries, therefore, this study aims to verify the biopsychosocial factors involved in the health of the professional who works as a driver of urban public transport through a case study. Data collection was carried out through a check-list with an approach on personal, social, professional and economic life. The results were analyzed by comparing them with the regulatory standards of the profession, such as the Federal Constitution, the CLT and other bibliographies and articles relevant to the subjects, referring to Brazilian legislation. From the results obtained with the interview, it became possible to highlight positive aspects about the profession, with regard to the health of the worker, such as, for example, their working hours, which allows them to reconcile their schedules with their studies. and still get a good night's sleep. He is also able to maintain a regular diet and leisure time. However, as for the negative aspects, it can be said that this is a profession that requires a high level of attention and that can generate stress. Increasing the number of employees, improving the structure and better training employees is a solution to improve the work environment, according to the interviewee, who, despite the negative factors, seeks to maintain harmony between health and the work he performs. It is noteworthy that, in addition to the factors that the profession exposes, the quality of life of the worker also arises from the habits of life that he adopts.

1. Introdução

O trabalhador está diariamente exposto a fatores de risco que podem prejudicar a sua saúde. Segundo o Mapa de Riscos, instituído pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) os principais riscos presentes nos locais de trabalho são riscos químicos, físicos e biológicos, riscos de acidentes e riscos ergonômicos, como as lesões por esforço repetitivo (LER) ou Doenças Osteomusculares Relacionadas ao Trabalho (DORT). O trabalho prejudica a saúde, porém a saúde é necessária para a realização do trabalho, este que é fundamental na vida dos indivíduos. (BRASIL, 1994). Com isso, a Constituição Federal de 1988 no artigo 200 coloca que: "...ao Sistema Único de Saúde compete...executar as ações de saúde do trabalhador...", assim como "...colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho." Assim, a Política Nacional de Saúde do Trabalhador no Brasil começa a ser desenhada, após a promulgação da Constituição Federal.

Em agosto de 2012 o Ministério da Saúde (MS) instituiu a Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora (PNSSTT), e com isso o Art. 2º define os objetivos dessa política:

“ A Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora tem como finalidade definir os princípios, as diretrizes e as estratégias a serem observados pelas três esferas de gestão do Sistema Único de Saúde (SUS), para o desenvolvimento da atenção integral à saúde do trabalhador, com ênfase na vigilância, visando a promoção e a proteção da saúde dos trabalhadores e a redução da morbimortalidade decorrente dos modelos de desenvolvimento e dos processos produtivos.”

Segundo este decreto, todos os trabalhadores, sejam homens ou mulheres, de área rural ou urbana, de forma informal ou formal no mercado de trabalho, de vínculo empregatício público ou privado, autônomo, temporário, aprendiz, avulso, estagiário, cooperativos, assalariados, doméstico, desempregado ou aposentado estão sujeitos a essa política (BRASIL, 2012).

De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), é de conhecimento geral que um motorista é o profissional responsável por trabalhar transportando passageiros, cargas, documentos ou materiais, conduzindo e vistoriando ônibus e trólebus de transporte coletivo de passageiros urbanos, metropolitanos e ônibus rodoviários de longas distâncias (BRASIL, 2002).

Um motorista tem por função realizar verificações e manutenções básicas do veículo, utilizando equipamentos e dispositivos apropriados, e dentre suas responsabilidades estão a de realizar o transporte de passageiros em um único município, ou viagens para outras localidades, realizar o transporte de objetos e documentos, além de realizar a manutenção do veículo, como verificar nível de óleo, combustível, calibragem dos pneus e nível de água, sempre trabalhando seguindo normas de segurança, higiene, qualidade e proteção ao meio ambiente (BRASIL, 2002).

Especificamente, os motoristas que trabalham em um transporte coletivo de passageiro urbanos devem verificar itinerário de viagens, além de controlar o embarque e desembarque de passageiros, e orientá-los quanto a itinerários, tarifas cobradas, pontos de embarque e desembarque de passageiros e procedimentos realizados no interior do veículo. Devem efetuar procedimentos que garantam a segurança e o conforto dos passageiros. Além disso, os motoristas de transporte coletivo habilitam-se periodicamente para conduzir ônibus (BRASIL, 2002).

Os mesmos permanecem em posições desconfortáveis por longos períodos de tempo, e estão sujeitos ao risco de acidentes e assaltos, o que pode provocar estresse e outros problemas. Trabalham com horários não regulares, com sistema de rodízios, e sob pressão de cumprimento de horários. A ausência de instalações sanitárias adequadas em paradas de ônibus urbanos, provoca desconforto nos trabalhadores. As atividades dos motoristas são desenvolvidas de acordo com leis e regulamentos de trânsito e de direção de veículos de transporte coletivo (BRASIL, 2002).

Assim, o objetivo deste estudo é verificar os fatores biopsicossociais do trabalhador motorista de transporte coletivo urbano, que exerce a sua função na cidade de Campo Grande, MS.

2. Material e Métodos

Trata-se de um estudo de caso construído no mês de maio de 2018 na disciplina de Saúde do Trabalhador I, pelos alunos do quinto semestre de Fisioterapia da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), sob orientação do Prof. Me. Nelson Kian.

A princípio o grupo propôs algumas profissões para estudo onde, em um consenso, o profissional escolhido foi o motorista de transporte coletivo urbano. Posteriormente, houve contato com um profissional da área, por meio do aplicativo WhatsApp, para convidá-lo a participar do estudo, obtendo uma resposta positiva. Logo, foi elaborado um check-list, contendo trinta e oito questões dissertativas e de múltipla escolha, sobre os aspectos biopsicossociais que envolvem o profissional.

Recebemos as respostas do check-list via WhatsApp, no qual pudemos ter entendimento sobre como funciona a vida e o cotidiano de um motorista de transporte coletivo urbano. As respostas foram analisadas e comparadas com as normas regulamentadoras da profissão, a Constituição Federal de 1988, a CLT, a CBO 7824 que diz respeito aos motoristas de ônibus, e outros estudos pertinentes aos assuntos abordados, tendo como alvo as atividades cotidianas realizadas pelo motorista.

3. Resultados e discussão

O trabalhador entrevistado tem a função de motorista de ônibus urbano na cidade de Campo Grande – MS. Com trinta e três anos de idade e reside nesta capital.

Funcionário da empresa de transporte coletivo urbano há 12 anos, relata que mora há 10 minutos do seu local de trabalho, no qual cumpre a carga horária todos os dias de 7 horas e 20 minutos.

Conceituando jornada de trabalho, podemos dizer que se trata do tempo em que o empregado fica à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens (MARTIR, 2014).

Sua jornada de trabalho é iniciada às 04 horas e 30 minutos e finalizada às 11 horas e 50 minutos. Segundo o artigo. 7º inciso XIII, da Constituição Federal/88, a jornada de trabalho terá a duração de no máximo 08 horas diárias, com o limite de 44 horas semanais, esclarecendo que jornadas menores podem ser fixadas pela Lei, convenções coletivas ou regulamento de empresas.

A Constituição Federal/88, no seu artigo 7º, inciso IX, estabelece que são direitos dos trabalhadores, além de outros, remuneração do trabalho noturno superior à do diurno. Segundo o guia trabalhista, Considera-se noturno, nas atividades urbanas, o trabalho realizado entre as 22:00 horas de um dia às 5:00 horas do dia seguinte.

A hora normal tem a duração de 60 (sessenta) minutos e a hora noturna, por disposição legal, nas atividades urbanas, é computada como sendo de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos. Ou seja, cada hora noturna sofre a redução de 7 minutos e 30 segundos ou ainda 12,5% sobre o valor da hora diurna.

A hora noturna, nas atividades urbanas, deve ser paga com um acréscimo de no mínimo 20% (vinte por cento) sobre o valor da hora diurna, exceto condições mais benéficas previstas em acordo, convenção coletiva ou sentença normativa.

Trilhando este raciocínio, a função da legislação que trata da jornada de trabalho é impor limites e compensar financeiramente por meio dos adicionais a sobre jornada, que também é permitida desde que obedeça limites quanto a sua extensão.

O motorista de ônibus urbano entrevistado afirma possuir salário entre R\$2.000,00 e R\$3.000,00. Um(a) Motorista de Ônibus Urbano ganha em média R\$ 1.936,15 por mês no mercado de trabalho brasileiro, para uma jornada de trabalho de cerca de 43 horas semanais segundo dados oficiais do Ministério do Trabalho. Vale ressaltar que, dependendo do porte da empresa, o salário pode variar para mais ou para menos. Empresas maiores e mais consolidadas no mercado tendem a remunerar melhor seus profissionais.

Todo profissional com experiência no mercado em que atua tende a ser valorizado, e com os motoristas de ônibus não é diferente: as empresas tendem a dar preferência para profissionais com mais bagagem. Isso explica sua remuneração acima da média.

Além dos fatores já mencionados, o entrevistado realiza hora extra de, em média 50, horas por mês. Para entender melhor, a grande maioria dos empregados é contratada pelo regime da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) e, segundo ela, a jornada máxima de trabalho permitida é de oito horas diárias e 44 horas semanais, como já citado anteriormente. Entretanto, não são raras as situações em que o empregador solicita trabalho adicional, e essas são as horas extras.

A consolidação das leis do trabalho quanto a jornada de trabalho, seção II do capítulo II, prega que a duração diária do trabalho poderá ser acrescida de horas extras, em número não excedente de duas, por acordo individual, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho. Onde:

§ 1o A remuneração da hora extra será, pelo menos, 50% superior à da hora normal. (Redação dada pela Lei nº 13.467, de 2017).

De acordo com o inscrito na CLT, decreto-lei nº 5.452/1943, capítulo IV- Das férias anuais, dispõe no Art. 129 que todo empregado terá direito anualmente ao gozo de um período de férias, sem prejuízo da remuneração. E no mesmo, Art. 130 dispõe que após cada período de 12 (doze) meses de vigência do contrato de trabalho, o empregado terá direito a férias, na seguinte proporção:

II – 24 (vinte e quatro) dias corridos, quando houver tido 6 (seis) a 14 (quatorze) faltas;

III – 18 (dezoito) dias corridos, quando houver tido de 15 (quinze) a 23 (vinte e três) faltas;

IV – 12 (doze) dias corridos, quando houver tido de 24 (vinte e quatro) a 32 (trinta e duas) faltas.

§ 1o É vedado descontar, do período de férias, as faltas do empregado ao serviço.

§ 2o O período das férias será computado, para todos os efeitos, como tempo de serviço.

Tais disposições dos artigos estão sendo cumpridos pelo entrevistado, pois o mesmo recebe férias a cada 12 meses, durando um total de 30 dias, que é o correto.

Segundo Moscovici (1985, p.27), “a competência interpessoal é a habilidade de lidar eficazmente com as relações interpessoais, de lidar com outras pessoas de forma adequada às necessidades de cada uma e às exigências da situação”. Na maioria dos trabalhos o relacionamento com outros colaboradores e também com o patrão é imprescindível, porém pode ser um relacionamento saudável ou não. Com o entrevistado, ele julgou ter um bom relacionamento com os funcionários e patrão, que facilita o seu trabalho em alguns aspectos.

De acordo com o Art. 19 da Lei de Benefícios da Previdência Social (LBPS nº 8213/91, acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço de empresa ou de empregador doméstico ou pelo exercício do trabalho, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho. (Redação dada pela Lei Complementar nº 150, de 2015).

O entrevistado relata ter passado por um acidente associado ao trabalho no qual quebrou um dedo durante o trabalho e foi registrado ao CAT imediatamente. Ficou afastado 15 dias pela empresa em que recebeu normalmente durante esses dias e do mesmo modo ficou afastado 9 dias através do INSS qual recebeu depois de 3 meses.

Explana que é presidente da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) a qual tem como objetivo a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho.

Uma boa noite de sono é fundamental para a saúde. Enquanto você dorme, o corpo regenera tecidos, produz proteínas e hormônios importantes, organiza a memória e integra aprendizados. O sono também melhora o sistema imunológico, os níveis de estresse, a pressão sanguínea e até mesmo o funcionamento do sistema gastrointestinal (NANÔ, 2017).

"Noites mal dormidas geram muitos problemas a curto, médio e longo prazos. O sono tem tanta influência quanto a alimentação: quando não vai bem, surge um efeito cascata que leva à deterioração progressiva do organismo", salienta o neurologista graduado pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo Leandro Teles, 2013.

O profissional entrevistado assume dormir apenas cinco horas diárias, mas acredita possuir um sono reparador. A quantidade de horas de sono recomendada varia de acordo com a necessidade de cada indivíduo, mas, em média, um adulto deve dormir de 7 a 8 horas por noite. Para saber se a qualidade do sono é suficiente, basta notar como você acorda pela manhã. Se acordar disposto e com energia, está ótimo! Mas se acordar cansado, precisa dormir mais e melhor (MULTFER, 2018).

O entrevistado utiliza uniforme durante o exercício da profissão. Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), os recursos de trabalho que devem ser utilizados pelos motoristas de ônibus urbanos são: uniforme, óculos de sol e luvas. Além disso, devem ser disponibilizados pela empresa mochila, crachá de identificação, capa para o banco do ônibus, cortina para janela e equipamentos de primeiros socorros (BRASIL, 2002). Esses recursos fazem parte dos EPI's necessários durante o trabalho. De acordo com a Norma Regulamentadora NR 6, Portaria nº3.214, de 08 de junho de 1978:

“(...) considera-se Equipamento de Proteção Individual - EPI, todo dispositivo ou produto, de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção de riscos suscetíveis de ameaçar a segurança e a saúde no trabalho.”

O uso de EPI é fundamental para garantir a segurança e a saúde do trabalhador, visando o suporte de sua saúde física e protegendo contra o risco de acidentes. Ele confere proteção contra risco de doenças ocupacionais, que podem comprometer as capacidades de trabalho e de vida dos profissionais durante a fase ativa no mercado de trabalho, e depois dela (PANTALEÃO, 2017).

A empresa é obrigada a fornecer aos funcionários os EPI's gratuitamente, em perfeito estado de conservação e funcionamento, sendo o EPI adequado ao risco que o trabalhador é exposto. Cabe ao empregador fornecer os EPI aos trabalhadores e exigir seu uso durante a jornada de trabalho, substituir imediatamente quando danificado ou extraviado, orientar e treinar o trabalhador quanto ao seu uso e comunicar ao MTE qualquer irregularidade observada. Porém cabe aos funcionários a responsabilidade pelo uso, conservação e guarda (BRASIL, 1978).

O entrevistado considera o trabalho bom por conta do horário, da opção de horas extras e porque é próximo de sua residência, contudo, entre os pontos negativos, citou a falta de estrutura, suporte e o estresse (muitas vezes partindo do patrão ou colaboradores). Apesar dos

fatores positivos, o motorista não se sente satisfeito com o trabalho.

A insatisfação no trabalho pode gerar vários comportamentos indesejáveis e gerar impactos negativos sobre a empresa. Ela pode estar associada a fatores internos ou externos do indivíduo. Os fatores internos podem estar ligados ao ambiente de trabalho, a equipe, ao chefe, ao salário, a falta de estrutura e gestão mal elaborada do local de trabalho. Já os fatores internos estão ligados ao relacionamento interpessoal e familiar, a saúde do trabalhador, e a problemas pessoais (MOURA DE SENA, 2014).

O entrevistado relata sentir-se estressado, irritado, ansioso, deprimido, desatento, triste, solitário e distraído durante o dia-a-dia, e não faz uso de nenhum medicamento para melhorar esses sintomas. Ele diz que os motivos associados a esses problemas são relacionados ao trabalho, e não a motivos pessoais ou a convivência com a sua família.

Um ambiente de trabalho hostil e estressante, onde há insatisfação dos funcionários, pode gerar problemas de saúde. Depressão, ansiedade, transtorno bipolar e síndrome do pânico são alguns deles. Além disso, a insatisfação do funcionário no ambiente de trabalho acarreta em vários problemas, suas relações pessoais ficam prejudicadas, ele reclama em tempo integral, se atrasa ou falta com frequência, não desenvolve o trabalho de maneira satisfatória e não se dedica totalmente na realização da tarefa. Essas atitudes podem prejudicar outros colaboradores e prejudicar o funcionamento do setor ou empresa (NOGUEIRA, 2017).

O estresse no trânsito pode agravar essa insatisfação com o trabalho. Isso pode ser explicado pelo aumento de veículos circulando nas ruas e as más condições das vias de trânsito. Além disso, esses fatores de estresse somam-se a fatores comportamentais ligados aos motoristas e aos usuários, que podem gerar brigas, agressões e acidentes, e contribuir para o aumento do estresse. Diariamente os motoristas estão expostos a poluição sonora, que pode agravar ainda mais o estresse (TAROUCO, 2016).

Uma ação para melhorar o ambiente de trabalho, segundo ele, seria aumentar o número de funcionários, melhorar a estrutura e capacitar melhor os colaboradores. De acordo com a CBO 7824 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), o exercício da função de motorista requer curso básico de qualificação de até duzentas horas, incluindo mecânica e eletricidade de veículos automotores (BRASIL, 2002).

Tanto para o transporte de passageiros quanto o de cargas, a capacitação e atualização constante são essenciais para oferecer um serviço bom e de qualidade. Devido a isso, o investimento das empresas em programas de treinamento para capacitar os funcionários é importante e necessário nessa área. Porém, muitas empresas enfatizam demais a preservação dos veículos e otimização do trajeto, e esquecem dos motoristas e de sua capacitação. Os aspectos importantes que envolvem a capacitação dos motoristas incluem: testes com simuladores, ética pessoal e profissional, gestão de riscos, técnicas de direção defensiva e cuidado com o ambiente (RODOBENS, 2017).

Sua residência é própria e nela moram ele e mais três integrantes de sua família, sendo eles sua mãe, irmã e sobrinha. O entrevistado afirma que duas pessoas dependem da sua renda salarial, e acrescenta que existem dois provedores para sustentar a família.

A convivência com a família é relatada ótima, sendo esta afirmação de extrema relevância no que se trata da saúde do trabalhador, uma vez que a família é a primeira referência do ser humano, é ela que nos proporciona a segurança necessária para enfrentar o mundo e todas as dificuldades que a vida nos traz (FURTADO, 2014).

Segundo AMAD, o plano de saúde é concedido de forma voluntária pela empresa pois não tem nenhuma lei que obrigue a empresa a fornecer plano de saúde. O entrevistado pronunciou que não possui um plano de saúde completo, todavia tem um auxílio saúde que lhe beneficia com exames e consultas e não cobre internação e nem cirurgia.

Agradecimentos

Agradecemos imensamente pelas instruções e dedicação do nosso professor, Mestre Nelson Kian, que tornou este artigo possível, bem como agradecemos o profissional voluntário deste estudo de caso. Somos gratas também pela oportunidade de compartilhar o conhecimento adquirido e pela amizade cultivada durante todos estes processos. Aos amigos e familiares, nossa verdadeira gratidão por todo apoio e incentivo para que concretizássemos este estudo.

Declaração

Os autores declaram não haver conflitos de interesses em quaisquer processos de execução e publicação deste artigo.

5. Referências

- AMAD, Bruna Pimentel Dias. Plano de saúde no Contrato de Trabalho. O que é importante saber? Disponível em: <<https://brunapidi.jusbrasil.com.br/artigos/456091352/plano-de-saude-no-contrato-de-trabalho-o-que-e-importante-saber>> Acesso em: 01 de Junho de 2018.
- BRASIL, Constituição Federal. TÍTULO II. Capítulo II. Art 7º. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm> Acesso em: 27 de maio de 2018.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Classificação Brasileira de Ocupações | CBO 7824. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>> Acesso em: 26 de maio de 2018.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. NR 6 - EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL – EPI | Portaria GM nº3.214, de 08 de junho de 1978. Disponível em: <<http://trabalho.gov.br/images/Documentos/SST/NR/NR6.pdf>> Acesso em: 26 de maio de 2018.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora | Portaria Nº 1.823, de 23 de agosto de 2012. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2012/prt1823_23_08_2012.html> Acesso em: 26 de maio de 2018.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho | Portaria Nº 25, de 29 de Dezembro de 1994. Disponível em: <https://www.agencia.cnptia.embrapa.br/Repositorio/Portaria+n.+25+SSST+MTb+29+dezembro+1994+Aprova+a+NR+9+sobre+o+Programa+de+Prevencao+e+risco+ambientais_000gvp114yq02wx7ha0g934vgrnn5ero.PDF> Acesso em: 26 de maio de 2018.
- BRASIL. Presidência da República. Lei de Benefícios da Previdência Social - Lei 8213/91 | Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/104108/lei-de-beneficios-da-previdencia-social-lei-8213-91#art-19>> Acesso em: 20 de maio de 2018.
- BRASIL. Senado Federal. Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e normas correlatas. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/535468/clt_e_normas_correlatas_led.pdf> Acesso em: 20 de maio de 2018.
- FREITAS, Rosana Faria. Metade da população brasileira tem queixas relacionadas ao sono. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2013/04/08/falta-de-sono-aumenta-o-risco-de-se-desenvolver-diversas-doencas.htm>> Acesso em: 01 de Junho de 2018.
- FURTADO, Sérgio. A importância da convivência familiar em nossa sociedade. Disponível em: <<https://prezi.com/6egj5bdjykil/a-importancia-da-convivencia-familiar-em-nossa-sociedade/>> Acesso em: 01 de Junho de 2018.
- MARTIR, Rogério. (2014). A jornada de trabalho nos limites da lei. Disponível em: <<https://rogeriomartir.jusbrasil.com.br/artigos/112335848/a-jornada-de-trabalho-nos-limites-da-lei>> Acesso em: 27 de maio de 2018.
- MOSCOVICI, F. Desenvolvimento interpessoal. 3ª. ed., Rio de Janeiro: LTC, 1985.
- MOURA DE SENA, Nara. Os impactos da insatisfação no trabalho sobre as organizações. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/artigos/negocios/os-impactos-da-insatisfacao-no-trabalho-sobre-as-organizacoes/75033/>> Acesso em: 26 de maio de 2018.
- NANÔ, Fabiana. Principais obstáculos para uma boa noite de sono e como superá-los. Disponível em: <<https://vivabem.uol.com.br/noticias/redacao/2017/12/2/principais-obstaculos-para-uma-boa-noite-de-sono-e-como-supera-los.htm>> Acesso em: 01 de Junho de 2018.
- NOGUEIRA, Ronaldo. Insatisfação no trabalho? Saiba o que fazer. Disponível em: <<https://freesider.com.br/qualidade-de-vida/insatisfacao-no-trabalho/>> Acesso em: 26 de maio de 2018.
- PANTALEÃO, Sérgio Ferreira. EPI - Equipamento de Proteção Individual – Não basta fornecer é preciso fiscalizar. Disponível em : <

<<http://www.guiatrabalhista.com.br/tematicas/epi.htm>> Acesso em: 26 de maio de 2018.

RODOBENS. Treinamento de motorista: como fazer a melhor capacitação? Disponível em: <<https://blog.rodobens.com.br/treinamento-de-motorista-como-fazer-a-melhor-capacita%C3%A7%C3%A3o>> Acesso em: 26 de maio de 2018.

SALÁRIO (2018). Motorista de Ônibus Urbano. Disponível em: <<https://www.salario.com.br/profissao/motorista-de-onibus-urbano-cbo-782410/>> Acesso em: 27 de maio de 2018.

TAROUÇO, Vinicius. Estresse no Trânsito – Causas e como evitar. Disponível em: <<http://www.autostart.com.br/dicas/estresse-no-transito/>> Acesso em: 26 de maio de 2018.