

TRANSPORTES

Secretário: CARLOS DE SOUZA TOLEDO

Av. das Nações Unidas, 7.123 — PABX: 814-3944

GABINETE DO SECRETÁRIO

PORTARIA:

Port. 598-SMT-GAB. O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei e, CONSIDERANDO o disposto nos artigos 7º e 15º da Lei 11.037/91, CONSIDERANDO o disposto no art. 9º, incisos I e II, e 14, incisos I e IV, do Decreto 29.945/91, que regulamenta a Lei acima citada, CONSIDERANDO os contratos de prestação de serviços celebrados entre a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, atual São Paulo Transporte S.A., e as empresas operadoras, CONSIDERANDO a necessidade de atualizar critérios e mecanismos para aperfeiçoamento profissional dos operadores do Sistema Municipal de Transportes Coletivos, buscando a melhoria da qualidade no atendimento à população.

RESOLVE: Fixar normas relativas à seleção e treinamento do pessoal das operadoras de transportes coletivos, designando a São Paulo Transporte S.A. como o órgão responsável pelo acompanhamento e atualização destas normas.

PARÁGRAFO PRIMEIRO - Quanto aos Pre-requisitos:

MOTORISTA

- idade mínima 21 anos
- CNH categoria "D" e CNH categoria "E" para operação de veículo articulado, expedidos pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN
- escolaridade mínima equivalente a 4ª série do 1º grau

COBRADOR

- idade mínima 18 anos
- escolaridade mínima comprovada equivalente a 4ª série do 1º grau

PARÁGRAFO SEGUNDO - Quanto à Seleção: o processo seletivo deverá ser composto das seguintes etapas:

MOTORISTA

Avaliação Operacional: a ser realizado por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente, a fim de identificar se o profissional possui a habilidade para condução segura do veículo coletivo;

Avaliação Teórica: exame de qualificação do condutor quanto à sua atualização e compreensão do Código Nacional de Trânsito, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente;

Avaliação Psicológica: avaliação de características pessoais frente às exigências do cargo, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente;

Avaliação Médica: avaliação física e mental, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente, que pressupõe a avaliação criteriosa das condições de saúde do postulante ao cargo, sendo no mínimo avaliado através de anamnese, exame clínico-físico, e exames complementares (laboratoriais, eletroencefalograma, eletrocardiograma, acuidade visual e auditiva).

COBRADOR

Avaliação Teórica: avaliação que permite identificar a habilidade do candidato para lidar com as quatro operações aritméticas, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente;

Avaliação Psicológica: avaliação das características pessoais frente às exigências do cargo, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente.

Avaliação Médica: avaliação física e mental a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado ou entidade credenciada em órgão competente por ela contratada, que pressupõe a avaliação criteriosa das condições de saúde do postulante ao cargo, sendo no mínimo avaliado através de anamnese, exame clínico-físico, e exames complementares (laboratoriais, eletroencefalograma, eletrocardiograma, acuidade visual e auditiva).

PARÁGRAFO TERCEIRO - Quanto ao Treinamento: O conteúdo de treinamento adiante estabelecido deve ser estendido a todos os profissionais do sistema que atuam diretamente no trato com o usuário, sendo obrigatório para Motoristas e Cobradores.

MÓDULO I - PARA INICIANTES
"QUALIDADE NO ATENDIMENTO AO USUÁRIO"

TODOS

Objetivo

Promover a conscientização do profissional do transporte coletivo urbano do seu papel como prestador de serviço à população, com qualidade.

Conteúdo

- . O que é o transporte coletivo urbano - o papel do profissional no sistema de transporte
- . Os integrantes do sistema de transporte coletivo urbano - empresa e população
- . Expectativas dos integrantes do sistema de transporte: como atendê-las
- . Qualidade: Conceito de qualidade em Serviços
- . Relacionamento com usuários: necessidades do ser humano, comunicação interpessoal, fatores que interferem na comunicação e relacionamento com os usuários. Formas de Tratamento
- . Os passageiros especiais - características: formas de tratamento
- . A importância da prestação do serviço com qualidade: reflexos
- . A importância do respeito às normas do Resam e do Código Nacional de Trânsito.

Carga Horária Mínima: 12 horas

Periodicidade

A atividade de treinamento supra deverá ocorrer a cada contratação e reciclada a cada doze meses, sendo a São Paulo Transporte informada, de imediato, a cada grupo de treinamento, onde deverá ser discriminado, se se trata de nova contratação ou não.

Ainda para o cargo de motorista, todos os profissionais deverão ser submetidos ao Treinamento de Operação Segura, conforme conteúdo abaixo:

MOTORISTA - DIREÇÃO SEGURA

- . A relação com o equipamento - ônibus
- . Identificação dos componentes do sistema
- . O uso adequado dos sistemas técnico-veiculares
- . Habilidades necessárias na atitude segura - direção defensiva
- . Atuação no sistema de transporte/trânsito
- . Regras de circulação e sinalização
- . Operações Específicas - corredores, faixas exclusivas e outras
- . Situações específicas e emergenciais - acidentes, incêndio, tumultos, falhas mecânicas, etc.

Carga Horária Mínima: 4 horas

Periodicidade

A atividade de treinamento supra deverá ocorrer a cada contratação, sendo a São Paulo Transporte informada, de imediato, a cada grupo de treinamento, quando deverá ser discriminado se se trata de nova contratação ou não.

MÓDULO II - PARA RECICLAGEM

TODOS

A. QUALIDADE NO ATENDIMENTO AO USUÁRIO

OBJETIVO:

Desenvolver habilidades interpessoais de atendimento ao cliente, visando à conscientização do papel profissional buscando a prestação de serviços com qualidade.

CONTEÚDO:

- **Consciência Ecológica**
 - Visão de mundo (planeta, cidade, casa, empresa)
 - Combate ao desperdício
 - Operação ecológica - para motoristas
 - Senso de utilização
 - Organização no trabalho
 - Limpeza e asseio
 - Auto disciplina
- **Qualidade de Vida**
 - Saúde
 - Lazer
- **O papel Social do Trabalhador do Setor do Transporte**
 - Natureza e importância da função
 - Ética profissional
- **Qualidade nos Serviços Prestados**
 - Conceituação de qualidade
 - Indicadores de desempenho do sistema, da empresa e sua parcela de responsabilidade do operador nos resultados.
 - A importância do respeito às normas do RESAM e do Código Nacional de Trânsito.
- **Experiência no Atendimento ao Cliente**
 - . Necessidades do cliente
 - . Diferentes clientes e formas adequadas de atendimento
 - . Relacionamento com o cliente

Carga Horária Mínima: 8 horas

B. MOTORISTA - DIREÇÃO SEGURA

- A relação com o equipamento - ônibus
- Identificação dos componentes do sistema
- O uso adequado dos sistemas técnico-veiculares
- Habilidades necessárias na atitude segura - direção defensiva
- Atuação no sistema de transporte/ trânsito
- Regras de circulação e sinalização
- Operações Específicas - corredores, faixas exclusivas e outras
- Situações específicas e emergenciais - acidentes, incêndio, tumultos, falhas mecânicas, etc.

Carga Horária Mínima: 4 horas

PERIODICIDADE:

A atividade de treinamento supra deverá ocorrer a cada 12 meses, a título de reciclagem, sendo a São Paulo Transporte informada, a cada grupo de treinamento.

PARÁGRAFO QUARTO - Para a realização do processo seletivo e treinamento, a empresa deverá contar com profissionais qualificados;

PARÁGRAFO QUINTO - Quando a empresa vier a contratar entidades para a prestação dos serviços, deverá fazê-lo observando a capacitação técnica da entidade para o fim específico (se para avaliação operacional, psicológica, médica ou treinamento), e que sejam devidamente regulamentadas para este fim;

PARÁGRAFO SEXTO - Para fins exclusivamente de treinamento, caso a empresa opte por formar monitores, estes deverão ser formados por entidades devidamente regulamentadas para este fim.

PARÁGRAFO SÉTIMO - As empresas deverão, no prazo máximo de 60 dias contados da publicação desta, encaminhar à São Paulo Transporte o cronograma quantitativo de treinamento para seus empregados;

PARÁGRAFO OITAVO - As empresas deverão, no prazo máximo de 180 dias da publicação desta, estar com seu quadro de operadores (Motoristas e Cobradores) treinados na forma aqui definida, encaminhando à São Paulo Transporte a relação nominal dos treinados. As empresas que no exercício de 1997 já realizaram treinamento para seus operadores, na forma definida na Portaria 260/95, e que já informaram a São Paulo Transporte, ficam isentas de repetir aquela informação, dando cumprimento a esta Portaria para os empregados não treinados e demais condições por ela definidas;

PARÁGRAFO NONO - Com base no cronograma apresentado pelas empresas, conforme definido no parágrafo quarto, a São Paulo Transporte realizará o acompanhamento de treinamentos junto às empresas;

PARÁGRAFO DÉCIMO - O descumprimento desta Portaria acarretará multa às operadoras;

PARÁGRAFO DÉCIMO-PRIMEIRO - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando e substituindo disposições em contrário, em especial a Portaria 260/95-SMT.GAB

*Ji + M. J. M. -
PROB. 6. B. H. # 2
J. C. J. J. J.*

SÃO PAULO TRANSPORTES

DIVISÃO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO
PUBLICADO NO D. O. M.
DE 13/01/98
PAGINA 21 COLUNA 2 e 3
CONFERIDO meida



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

1

São Paulo, 08 de novembro de 1995

Portaria nº 260/95-SMT.GAB

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei e,

CONSIDERANDO o disposto nos artigos 7º e 15º da Lei 11.037/91,

CONSIDERANDO o disposto no art. 9º, incisos I e II, e 14, incisos I e IV, do Decreto 29.945/91, que regulamenta a Lei acima citada,

CONSIDERANDO o disposto na cláusula terceira do Termo de Contrato de Concessão 10/91, celebrado entre a Prefeitura do município de São Paulo e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, atual São Paulo Transporte S.A., para a operação do Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros do Município de São Paulo, assinado em 23 de outubro de 1991,

CONSIDERANDO os contratos de prestação de serviços celebrados entre a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, atual São Paulo Transporte S.A., e as empresas operadoras,

CONSIDERANDO a Resolução nº 792, de 13 de dezembro de 1994, do CONTRAN,

CONSIDERANDO a necessidade de melhor atender a população e conscientizar o profissional do sistema de transporte coletivo urbano do seu papel de prestador de serviço à população com qualidade,

RESOLVE : Alterar a Portaria 153/92-SMT/GAB, para fixar normas relativas a seleção e treinamento do pessoal das operadoras de transportes coletivos, designando a São Paulo Transporte S.A. como o órgão responsável pelo acompanhamento e atualização destas normas:

PARÁGRAFO PRIMEIRO - Quanto aos Pré-requisitos:

MOTORISTA

- . idade mínima 21 anos
- . CNH categoria "D" e CNH categoria "E" para operação de veículo articulado, expedidos pelo Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN
- . escolaridade mínima equivalente a 4ª série do 1º grau



Continuação da Portaria nº 260/95-SMT.GAB.

COBRADOR

- . idade mínima 18 anos
- . escolaridade mínima comprovada equivalente a 4ª série do 1º grau

PARÁGRAFO SEGUNDO - Quanto a Seleção: o processo seletivo deverá ser composto das seguintes etapas:

MOTORISTA

Avaliação Operacional: a ser realizado por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente, a fim de identificar se o profissional possui a habilidade para condução segura do veículo coletivo;

Avaliação Teórica: exame de qualificação do condutor quanto a sua atualização e compreensão do Código Nacional de Trânsito, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente;

Avaliação Psicológica: avaliação de características pessoais frente as exigências do cargo, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente;

Avaliação Médica: avaliação física e mental, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente, que pressupõe a avaliação criteriosa das condições de saúde do postulante ao cargo, sendo no mínimo avaliado através de anamnese, exame clínico-físico, e exames complementares (laboratoriais, eletroencefalograma, eletrocardiograma, acuidade visual e auditiva).

COBRADOR

Avaliação Teórica: avaliação que permita identificar a habilidade do candidato para lidar com as quatro operações aritméticas, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado, ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente;

Avaliação Psicológica: avaliação das características pessoais frente as exigências do cargo, a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado ou por entidade por ela contratada, credenciada em órgão competente;



Continuação da Portaria 260/95 - SMT.GAB

Avaliação Médica: avaliação física e mental a ser realizada por profissional da empresa devidamente habilitado ou entidade credenciada em órgão competente põe ela contratada, que pressupõe a avaliação criteriosa das condições de saúde do postulante ao cargo, sendo no mínimo avaliado através de anamnese, exame clínico-físico, e exames complementares (laboratoriais, eletroencefalograma, eletrocardiograma, acuidade visual e auditiva).

PARÁGRAFO TERCEIRO - Quanto ao Treinamento: O conteúdo de treinamento adiante estabelecido deve ser estendido a todos os profissionais do sistema que atuam diretamente no trato com o usuário, sendo obrigatório para Motoristas e Cobradores.

“QUALIDADE NO ATENDIMENTO AO USUÁRIO”

Objetivo

Promover a conscientização do profissional do transporte coletivo urbano do seu papel como prestador de serviço à população, com qualidade.

Conteúdo

- . O que é o transporte coletivo urbano - o papel do profissional no sistema de transporte
- . Os integrantes do sistema de transporte coletivo urbano - empresa e população
- . Expectativas dos integrantes do sistema de transporte: como atendê-las
- . Qualidade: Conceito de qualidade em Serviços
- . Relacionamento com usuários: necessidades do ser humano, comunicação interpessoal, fatores que interferem na comunicação e relacionamento com os usuários. Formas de Tratamento
- . Os passageiros especiais - características: formas de tratamento
- . A importância da prestação do serviço com qualidade: reflexos

Carga Horária Mínima: 12 horas

Periodicidade

A atividade de treinamento supra deverá ocorrer a cada contratação e reciclada a cada doze meses, sendo a São Paulo Transporte informada, de imediato, a cada grupo de treinamento, onde deverá ser discriminado, se se trata de nova contratação ou não.

Ainda para o cargo de motorista, todos os profissionais deverão ser submetidos ao Treinamento de Operação Segura, conforme conteúdo abaixo:



Continuação da Portaria 260/95 - SMT.GAB

MOTORISTA - DIREÇÃO SEGURA

- . A relação com o equipamento - ônibus
- . Identificação dos componentes do sistema
- . O uso adequado dos sistemas - técnico veiculares
- . Habilidades necessárias na atitude segura - direção defensiva
- . Atuação no sistema de transporte/trânsito
- . Regras de circulação e sinalização
- . Operações Específicas - corredores, faixas exclusivas e outras
- . Situações específicas e emergenciais - acidentes, incêndio, tumultos, etc.

Carga Horária Mínima: 04 horas

Periodicidade

A atividade de treinamento supra deverá ocorrer a cada contratação e reciclada a cada doze meses, sendo a São Paulo Transporte informada, de imediato, a cada grupo de treinamento, onde deverá ser discriminado se se trata de nova contratação ou não.

PARÁGRAFO QUARTO - Para a realização do processo seletivo e treinamento, a empresa deverá contar com profissionais qualificados;

PARÁGRAFO QUINTO - Quando a empresa vier a contratar entidades para a prestação dos serviços, deverá fazê-lo observando a capacitação técnica da entidade para o fim específico (se para avaliação operacional, psicológica, médica ou treinamento), e que sejam devidamente regulamentados para este fim;

PARÁGRAFO SEXTO - Para fins exclusivamente de treinamento, caso a empresa opte por formar monitores, estes deverão ser formados por entidades devidamente regulamentadas para este fim;

PARÁGRAFO SÉTIMO - As empresas deverão, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da publicação desta, encaminhar à São Paulo Transporte o cronograma quantitativo de treinamento para seus empregados;

PARÁGRAFO OITAVO - As empresas deverão, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta, estar com seu quadro de operadores (Motoristas e Cobradores) treinados na forma aqui definida, encaminhando à São Paulo Transporte a relação nominal dos treinados. As empresas que no exercício de 1995 já realizaram treinamento para seus operadores, na forma definida na Portaria 153/92, e que já informaram a São Paulo Transporte, ficam isentas de repetir aquela informação, dando cumprimento a esta Portaria para os empregados não treinados e demais condições por ela definidas.



Continuação da Portaria 260/95 - SMT. GAB

PARÁGRAFO NONO - Com base no cronograma apresentado pelas empresas, conforme definido no parágrafo quarto, a São Paulo Transporte realizará o acompanhamento de treinamentos junto às empresas;

PARÁGRAFO DÉCIMO - O descumprimento desta Portaria acarretará multa às operadoras;

PARÁGRAFO DÉCIMO-PRIMEIRO - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando e substituindo disposições em contrário.

CARLOS DE SOUZA TOLEDO
Secretário Municipal de Transportes

SECRETARIA	PUBLICAÇÃO
	Consecrante da Lista
	Nº 3.16195
	09 / 11 / 95

SPT/kpc

PUBLICADO
D. O. M. de 10 / 11 / 95

ROTEIRO DE ENTREVISTA

SOBRE SEUS PAIS

- Profissão.
- Se motorista, investigar mais.

PESSOA ENTREVISTADA

- Idade.
- Escolaridade.
- aonde nasceu.
- com qual idade começou a trabalhar.
- como iniciou sua carreira / Porque é motorista de ônibus urbano.
- quanto tempo trabalha por dia.

- tempo de experiência na função de motorista.
- tempo de experiência na função de motoristas de ônibus urbano.

- que aprendeu na escola o auxilia na sua vida. Como.
- já fez algum curso que o auxiliasse em seu trabalho. Qual.

- que acha da profissão de motorista.

- Fale quatro "coisas" melhores da profissão.
- Fale quatro "coisas" piores da profissão.

- Quais são as características de um "bom" motorista.
- Quais são as características de um "mau" motorista.

- Como você estará daqui a 10 anos.

TABELA 01

Síntese das respostas dos motoristas da **ZONA SUL**, de acordo com as categorias estabelecidas

	ALFREDO	BETO	CARLOS	DANIEL
Condições familiares	<p>Começou a trabalhar na infância com o pai, acompanhando-o na lavoura, enquanto a mãe permanecia em casa, pois era do lar.</p> <p>Seu primeiro contato com a função de motorista se deu no seio familiar quando o pai adquiriu um veículo. Desde o início mostrou facilidade na condução do veículo, obtendo o reconhecimento do pai e do instrutor que, a princípio, iria ensinar o irmão, mas ele aprendeu antes. A partir daí tornou-se o motorista "oficial" da família.</p>	<p>Beto, também de família humilde - o pai exercia trabalho braçal em fábrica de cimento e a mãe trabalhava apenas em casa - ao contrário de Alfredo, não teve experiência de motorista desde a adolescência, embora ser motorista fizesse parte de seus sonhos de adolescente.</p>	<p>Carlos vem de uma família de trabalhadores. Sua mãe ocupava uma posição de nível médio no mercado de trabalho, no setor comercial. Seu pai trabalhava como mecânico e possuía um caminhão, sendo o responsável pelo seu contato com a profissão. Foi o pai que o ensinou a dirigir e manobrar os caminhões desde aproximadamente 10 anos de idade.</p>	<p>De família humilde, trabalhava com seu pai na lavoura enquanto a mãe permanecia em casa. Sua primeira lembrança sobre a profissão data de sua infância, quando brincava com seus amigos: Já na idade adulta (aproximadamente 30 anos) foi auto-didata em matéria de dirigir.</p>
Em relação ao trabalho				
Em relação à profissão propriamente dita				

NOTA: Alfredo e Beto (colunas sombreadas), foram apontados como "bons" motoristas pelo chefe do tráfego da Empresa da Zona Sul, enquanto Carlos e Daniel, foram apontados como "maus" motoristas.

<p>Condições de aprendizagem</p>	<p>Quanto às contribuições da escola para o exercício desta função ele destaca a alfabetização, uma vez que a mesma para ler as placas de trânsito. Segundo ele, o que aprendeu na escola serve (está bom) para o exercício desta profissão, porém para outras não. A principal contribuição recebida em termos de orientação para o trabalho foi do sindicato, inclusive, no que diz respeito à defesa dos interesses do trabalhador.</p> <p>Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>Mais por falta de opção²⁰, que por desejo, passou a trabalhar como cobrador em uma empresa de ônibus em sua cidade natal (Espírito Santo). Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>Segundo Carlos já fazia viagens desde seus 15 anos e conduzia muito bem qualquer veículo. Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>Já na idade adulta (aproximadamente 30 anos) foi auto-didata em matéria de dirigir, conforme suas palavras: Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>
<p>Experiência Profissional</p>	<p>fato de saber, ter facilidade, gostar e ter experiência de dirigir (família) habilitaram-no a continuar seguindo esta profissão.</p>	<p>Aos 18 anos, considerando que São Paulo poderia lhe oferecer outras opções de serviço e melhores salários, decide aventurar-se. Sozinho e sem nenhum tipo de contato anterior vê-se de repente em uma metrópole e se dá conta de que não tem ao menos aonde alojar-se. Acaba se "alojando" nos ônibus da empresa que hoje trabalha, que ficavam</p>	<p>Apesar de saber dirigir bem, foi trabalhar no setor administrativo e até aprendeu linguagem de computador. Em uma época de recessão, entrou na empresa da zona sul para trabalhar como office boy e começou a galgar postos de trabalho, acumulando experiências até negociar seu início como cobrador a fim de chegar à motorista.</p>	<p>Sua experiência profissional inicia-se após abandonar a vida no campo e estabelecer-se na cidade, quando entrou em uma auto-escola e, habilitado, tornou-se motorista em um mercado. Posteriormente, já mais aperfeiçoado, tornou-se motorista de ônibus por um curto período. Como se tratava de veículos muito velhos e o salário não era compensador,</p>

²⁰ Segundo Beto: "...na época era uma cidade pequena, como é até hoje, era difícil né, arrumar um outro tipo de serviço, /.../ O serviço que existia na época seria mesmo só empresa de ônibus";

		<p>estacionados na garagem, outrora aberta. Esta foi sua "residência" por, aproximadamente, 15 dias e, também, o elemento facilitador de novos contatos que acabaram auxiliando-o a estabelecer-se como cobrador, manobrista e, finalmente, motorista desta mesma empresa.</p>		<p>volta a dirigir caminhão, mas, cansado, resolve se submeter a um teste para motorista de ônibus da empresa na qual se encontra até hoje. Seu cansaço está relacionado ao fato de não ser mais tão jovem. Além disso o salário era mais promissor.</p> <p>Segundo ele essas foram as principais razões pela escolha da profissão, somada ao fato de gostar de dirigir desde que era moleque e brincava com a peneira.</p>
<p>Condições do trabalho</p>	<p>Não apresentou nenhuma resposta direta sobre as condições de seu trabalho, isto é, ele se refere às mesmas sempre de forma indireta, por exemplo: quando aponta atrasos de salários, a facilidade de conhecer pessoas e se tornar conhecido, as dificuldades impostas pelo tempo (chuva).</p>	<p>Ao referir-se às condições de trabalho como motorista, Beto diz que se trata de uma profissão que ataca bastante os nervos, principalmente, quando se trata de carro direto²¹ que, por outro lado, compensa mais em termos salariais. Embora, por necessidade, tenha trabalhado quase treze anos como motorista de carro direto, hoje, ele procura evitar. Interessante é a estratégia utilizada por este motorista para fugir do stress, isto é, ignorar provocações vindas de outros (passageiros) e/ou problemas decorrentes do trânsito (congestionamentos) de modo a manter a calma, pois, na sua opinião, trata-se de questões passageiras, embora</p>	<p>Carlos considera que a empresa não oferece boas condições de trabalho nem em consideração aos seus usuários. Por exemplo: bancos sujos, quebrados, além de barulho de motor e falta de assistência/compromisso na conservação dos carros. Em função disso os funcionários como ele, muitas vezes sentem-se desamparados pela empresa e, particularmente, por alguns setores específicos (oficina). Por outro lado diz que aceita tais condições, apesar de não concordar com elas, pois foi ali (na empresa) que sempre ganhou seu sustento.</p> <p>Inclusive já teve experiência em trabalhar com o carro direto.</p>	<p>No que diz respeito às condições de trabalho destaca a necessidade do motorista se ver obrigado a assumir carro direto se quiser ter um salário melhor. Ele mesmo já chegou a "puxar" cerca de 15 horas por dia durante um período de 3 anos.</p>

²¹ Um só motorista faz em média 16 horas corridas.

		constantemente. Enfim, segundo ele, é uma questão de temperamento pessoal, depende muito de cada um.	mas não aguentou, pois sua jornada começava de manhã e chegava em sua casa às 21hs. Desistiu, mas seus colegas não e um destes morreu "...deu uma estafa nele e morreu... /.../ trabalhou tanto direto que morreu...". Ainda frisa que hoje em dia trabalhar no direito não compensa, pois a pessoa ganha pouco.	
Perspectivas futuras	Referindo-se às suas perspectivas para o futuro afirma que pretende exercer a profissão de motorista até aposentar-se para, então, comprar um chácara e cuidar de horta.	Quando ao futuro, ele não faz referência a projetos e/ou desejos de abraçar outra profissão, mas apenas reduzir sua carga horária de trabalho.	Desta forma pretende aposentar e continuar trabalhando na empresa até parar de trabalhar, quando ficará com sua família, pois hoje, trabalhando, não tem tempo de dedicar-se a ela.	Não tem perspectiva de sair da empresa a não ser quando se aposentar, quando pensa em comprar uma Kombi e vender cachorro-quente.
Acha da profissão	Apresenta algumas dificuldades, mas ele gosta do que faz, além de ser sua fonte de sustento.	Outra informação interessante obtida por meio da entrevista com Beto é que ele faz uma avaliação positiva de sua profissão, embora um tanto quanto superficial. Limita-se a afirmar que sempre teve vontade de dirigir, de ser motorista e que gosta do que faz. Tanto que entre tomar-se um mecânico - uma possibilidade existente em sua vida - e motorista, optou pela última.	Ao falar sobre o que acha de sua profissão, enfatiza que gosta do que faz, que não quer fazer outra coisa e que prefere a ter que trabalhar em escritório.	A profissão de motorista de transporte urbano para o Daniel exige vocação, pois é preciso agüentar muita ofensa e chateação de passageiro e mesmo dos perueiros, que por qualquer coisa, já estão com o revolver na mão. Ter vocação para ele quer dizer gostar do que faz, gostar dos usuários, mesmo sabendo que às vezes serão magoados por eles, pois as mágoas são passageiras, ao menos para o motorista. Daí a importância de manter o controle. Nessa perspectiva gostar da profissão, ter vocação, ser mesmo um apaixonado ele aponta como um dos melhores aspectos de sua profissão.
4 melhores aspectos	Aspectos positivos de sua profissão, para ele estão relacionados ao fato de receber um salário, que considera digno, por um	No que diz respeito aos melhores aspectos de seu trabalho, ressalta o ambiente (inter-relacionamentos) e a sensação, no final do dia, de	Entre os quatro melhores aspectos de sua profissão encontram-se o gostar de conduzir um veículo, o horário em que trabalha, a liberdade e o	

	<p>trabalho que gosta de fazer. Além disto é um trabalho que o torna popular (conhecido) e lhe permite conhecer muitas pessoas, a começar pelos colegas de trabalho.</p>	<p>dever cumprido. Importa ressaltar que a solicitação era para que fosse indicado as quatro melhores e as quatro piores coisas do seu trabalho. No entanto, Beto apontou apenas duas.</p>	<p>fato de trabalhar em um espaço de domínio público, o qual é um espaço aberto e, neste, precisa suportar apenas alguns passageiros durante um curto período.</p>	<p>Acrescenta ainda o fato de que muitos passageiros acabam se transformando em amigos, o salário e os benefícios que a empresa oferece.</p>
<p>4 piores aspectos</p>	<p>Ao falar sobre os piores aspectos de sua profissão o destaque foi para questões relacionadas aos enfrentamentos diários, como: acordar de madrugada, tempestades, chegar atrasado e ser obrigado a trabalhar em outra linha, ser chamado para conversar com o chefe e este cobrar-lhe, por um fato tal, que Alfredo considera uma cobrança injusta. Atrasos no pagamento também foi apontado como um aspecto ruim do trabalho.</p>	<p>Destaca apenas três: a perturbação do trânsito, a chuva e quando o ambiente de trabalho é ruim.</p>	<p>Em relação às quatro piores, figuram o "carro ruim" e a questão dos privilégios (anteriormente citada) que alguns recebem em detrimento de outros.</p>	<p>Quanto às piores, volta a citar os perueiros, a falsidade de alguns colegas, o desrespeito de alguns passageiros, o descompromisso e irresponsabilidade dos setores de manutenção e o fato da instalação de catracas eletrônicas, cuja consequência é a dispensa dos cobradores.</p>
<p>Bom motorista</p>	<p>Quanto às características de um bom motorista, Alfredo aponta: conhecimento das leis do trânsito, atenção e respeito pelas pessoas, tanto aquelas que estão dentro do ônibus, como os pedestres e outros motoristas de modo geral.</p>	<p>Beto considera que para ser um bom motorista não basta dominar as habilidades específicas na condução do veículo (habilidade técnica), isto é, para ele é fundamental ser atencioso, calmo e respeitar as leis de trânsito.</p>	<p>Ao ser solicitado a falar sobre o bom motorista, estabelece inicialmente uma comparação consigo, "...por eu ser um bom profissional, /.../. eu trabalho direito..."; e então seu discurso modifica, passando a discorrer sobre seus colegas que não cuidam do carro ou até descontam no veículo seu descontentamento com a empresa e/ou com o chefe do tráfego. Termina repetindo que é um bom profissional, por isto não toma tais atitudes e que está ali para trabalhar, de onde "tira seu sustento".</p>	<p>Daniel aponta cinco características fundamentais de um bom motorista: paciência, atenção, habilidade, conhecimento da máquina (veículo) e respeito pela lei de trânsito. A primeira porque os passageiros pagam pelo serviço e por isso devem ter prioridade. A segunda e a terceira são fundamentais para não provocar um acidente, machucar e/ou matar alguém. A quarta porque é obrigatório e uma das atribuições de seu cargo e a última porque também evita acidentes.</p>

<p>Mau motorista</p>	<p>Mau motorista, para ele, é aquele que, além de incompetente, desatento, não conhece as leis de trânsito e ainda é desumano.</p>	<p>Mau motorista já é apontado como aquele que não possui as habilidades necessárias e desrespeita e/ou desconhece as leis de trânsito.</p>	<p>Quando foi orientado a discorrer sobre o mau motorista seu discurso continuou com o mesmo teor, porém, agora falando sobre a empresa, que não fiscaliza nem toma providências em relação à forma como os motoristas relacionam-se com seus veículos e, ainda, comenta que aqueles que recebem privilégios são os que menos cuidado tomam com os veículos, isto é são os maus motoristas.</p>	<p>O mau motorista é, para ele, aquele descuidado com o veículo, desatento, impaciente, não tem amor ao passageiro.</p>
-----------------------------	--	---	---	---

TABELA 02

Síntese das respostas dos motoristas da **ZONA NORTE**, de acordo com as categorias estabelecidas

	AMANDA	BERNARDO	CAIO	DANTE
Condições familiares	Ao se referir à família e sua relação com sua carreira profissional, Amanda ressalta o fato da mãe ter chegado a graduar-se em Direito e o pai ter permanecido em um cargo por aproximadamente 18 anos, na mesma empresa e sem faltas, segundo ela, um exemplo de responsabilidade. Entretanto, foi o avô o responsável por seu contato com a função de motorista, pois era motorista de caminhão e deixava-a brincar na boléia.	Ao alvorecer do dia, Bernardo já acompanhava o pai na tarefa de cuidar da lavoura, desde a infância, enquanto sua mãe ficava em casa, preparando o almoço. Findo este serviço ela (a mãe) seguia para a roça onde auxiliava, durante algumas horas, o restante da família que lá trabalhava. Bernardo considera que a sua, era uma família de trabalhadores e destaca este fato como um exemplo que os pais legaram a ele e a seus irmãos.	Caio, filho de mãe "do lar" e pai aposentado por invalidez, como carpinteiro da construção civil, posteriormente, comerciante (bar). Informa que o pai sempre foi um exemplo de pontualidade no trabalho. E que trabalhou com ele na infância, vendendo sorvete.	Dante vem de uma família numerosa: pai lavrador, mãe "do lar" e 11 irmãos, onde os mais velhos cuidavam dos mais novos, ajudavam nas tarefas domésticas e/ou acompanhavam o pai na roça.
Em relação ao trabalho			A relação entre sua família e a função de motorista se deu de forma indireta, isto é, um de seus irmãos trabalhava na CMTC.	Ele próprio ajudou o pai até a idade de 16 anos e, ao contrário dos outros sujeitos envolvidos nesta pesquisa, ele é que estabeleceu o contato da família com a profissão de motorista.
Em relação à profissão propriamente dita		Na sua família ninguém sabia dirigir, pois lidavam com a terra sem o uso de maquinário. Portanto, não foi durante a infância que Bernardo adquiriu os conhecimentos e/ou as habilidades próprias de um motorista. Tampouco na escola, uma vez que, assim como seus irmãos, era obrigado (pelo fazendeiro), desde os 7,8 anos a acompanhar o pai nos trabalhos da lavoura, o que acabou levando a uma baixa escolaridade. Segundo ele, sua "melhor escola" foi o tiro de guerra.	Entretanto informa que aprendeu a dirigir e acabou tornando-se um motorista de ônibus em função de circunstâncias oferecidas por uma empresa de confecção onde exerceu várias tarefas: desde ajudante geral, passando por motorista e chegando a chefe de seção. Mas foi ao constatar que seu irmão, que trabalhava como motorista, ganhava mais, que o levou a interessar-se pela profissão.	

NOTA: Amanda e Bernardo (colunas sombreadas), foram apontados como "bons" motoristas pelo chefe do tráfego da Empresa da Zona Sul, enquanto Caio e Dante, foram apontados como "maus" motoristas.

<p>Condições de aprendizagem</p>	<p>Em relação ao aprendizado da escola, acha-o fraco, dando a entender que utiliza pouco do que aprendeu em sua profissão.</p> <p>Para ela a aprendizagem decorre mais da observação dos erros cometidos pelos colegas e dos próprios, os quais procura não repetir. Em outras palavras, Amanda deixa claro que as condições de sua aprendizagem para o trabalho foi no exercício de sua profissão, não tendo feito nenhum teste específico para adquirir a carteira profissional a qual é possuidora e que é um requisito essencial para ser admitida no cargo. Por exemplo, cursos como o de direção defensiva, entre outros, importantes para a formação do motorista de transporte coletivo, ela só fez após ser admitida como tal. Assume a incompletude de sua aprendizagem por considerá-la um processo contínuo e sempre inacabado.</p> <p>Já na empresa, participou</p>	<p>A escolha da profissão, por parte de Bernardo, só ocorreu após a opção da família - estimulada por ele - de ir trabalhar em uma usina de açúcar, onde tiveram a oportunidade de cuidar da terra com o auxílio da tecnologia. Enquanto os irmãos assumiram outras funções, ele tornou-se tratorista. Uma função que não lhe satisfazia por completo, daí sua resolução de ir para São Paulo em busca de novas oportunidades.</p> <p>Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>Trabalhou em uma empresa de confecção que ofereceu circunstâncias para que exercesse várias tarefas: desde ajudante geral, passando por motorista e chegando a chefe de seção. Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>Segundo ele, aprendeu a dirigir, após comprar um Jeep que, posteriormente, trocou por um caminhão, com o qual trabalhou por 12 anos.</p> <p>Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>
---	--	---	---	--

	<p>de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>			
<p>Experiência Profissional</p>	<p>Ao relatar sua vida profissional, mostra que teve outras experiências além daquela de motorista, explicando que desistiu de alguns empregos devido às regras que lá existiam. Chegou e permaneceu como cobradora da CMTC por uma questão de oportunidade</p>	<p>Em São Paulo, acabou encontrando emprego como motorista de uma empresa de ônibus urbano, indicado por um parente que lá trabalhava. A partir de então, trabalhou para várias empresas, porém, sempre como motorista.</p>	<p>Entretanto informa que aprendeu a dirigir e acabou tornando-se um motorista de ônibus em função de circunstâncias oferecidas por uma empresa de confecção onde exerceu várias tarefas: desde ajudante geral, passando por motorista e chegando a chefe de seção. Mas foi ao constatar que seu irmão, que trabalhava como motorista, ganhava mais, que o levou a interessar-se pela profissão.</p>	<p>posteriormente, trocou por um caminhão, com o qual trabalhou por 12 anos.</p> <p>Com aproximadamente 35 anos e percebendo que não estava obtendo o lucro almejado trabalhando com caminhão, resolveu tornar-se motorista de ônibus, função que ocupa até hoje.</p>
<p>Condições do trabalho</p>	<p>Ao falar sobre as condições de trabalho e, especialmente sobre o carro direto, lembrou que tal modalidade não existia na CMTC, porém, em outra empresa precisou trabalhar desta forma devido a problemas financeiros. Mesmo assim, trabalhava apenas 3 dias por semana, achando-o estafante e desistindo rápido.</p>	<p>Independente do tipo de empresa em que tenha trabalhado, ao se referir às condições de trabalho Bernardo ressalta os sacrifícios exigidos daqueles que optam por trabalhar com carro extra como uma forma de garantir um salário mais alto. Entretanto, afirma que tais sacrifícios são irrelevantes diante daqueles a que se submetem os motoristas do atual carro direto. Isso porque enquanto</p>	<p>Caio também analisa as condições de seu trabalho sobre o ponto de vista salarial, isto é, segundo ele são os serviços extras que lhe permite sustentar a família, modestamente, e prescindir de uma complementação por parte da esposa. Não deixa, entretanto, de apontar que, para isso, fica muito exausto e lhe resta pouco tempo de folga para passear.</p>	<p>Quanto às condições de trabalho relaciona ao horário, que por sua vez está relacionado ao salário. O horário noturno por causa da luz que cansa a vista e o diurno porque o salário é menor. Além disso tem o fato de algumas linhas ser mais perigosas que outras, como a que ele trabalha que "...só dá vagabundo e marginal...". Apesar de tudo sempre trabalhou no período noturno, de modo a ganhar</p>

<p>Perspectivas futuras</p>	<p>Desde quando trabalhava na CMTC tinha expectativa de galgar postos de trabalho e, de acordo com a hierarquia e possibilidades que a empresa oferecia, achava possível o cargo de instrutora. Hoje mantém a expectativa de crescimento profissional, porém, reconhece que nas empresas privadas as oportunidades são outras, logo, sua esperança é ser reconhecida para chegar a postos como fiscalização e/ou inspetoria e, então... "sair do volante, né!"</p>	<p>o carro extra permitia um descanso de quase duas horas durante a jornada de trabalho, o carro direto exige que o motorista permaneça em ação durante 15 horas (em média) com pequenas pausas em cada final de linha. Para ele é um suicídio e jamais se submeteria a isto. Se um dia já foi motorista de carro extra, hoje, nem isso ele aceita, até porque já se aposentou e continua trabalhando apenas para manter-se ocupado e/ou complementar o salário.</p>	<p>Tem planos de ter, no futuro, saúde, casa própria, e um carrinho "...para poder sair com a minha família nos dias de folga".</p>	<p>"uns troquinhos a mais". Já o carro direto acha muito puxado e diz que nunca trabalhou e nem quer.</p>
		<p>Quanto ao futuro, tem planos de afastar-se do serviço dentro de cinco anos para descansar e evitar os riscos que a profissão acarreta.</p>	<p>Para o futuro, após aposentar-se como motorista pretende viver outra vida</p>	

<p>Acha da profissão</p>	<p>Um aspecto importante da entrevista refere-se ao momento em que fala sobre o que acha de sua profissão. Parte de uma visão negativa da profissão, permeada pelo sacrifício e injustiça tanto ao que se refere à forma com que são (os motoristas) tratados pelo público como em relação ao salário²². Mas realiza outra comparação baseada em sua própria experiência de vida e conclui que, para a época atual... "o melhor é ficar aqui mesmo..." mas não deixa de finalizar com "...nossa posição é bem triste, bem triste."</p>	<p>Bernardo tem um parecer positivo de sua profissão, chegando a dizer que se sente muito melhor quando está trabalhando do que quando está em sua casa. Faz questão de colocar que tem paz em casa, mas as relações pessoais que o trabalho lhe permite são muito gratificantes, embora dependam de como as pessoas tratam o outro.</p>	<p>Estimulado a fazer uma breve avaliação sobre a profissão de motorista Caio, não se faz muito claro, isto é, acaba fazendo uma auto-avaliação no que diz respeito à sua reação diante de reações estúpidas por parte de terceiros (particularmente passageiros). Ele afirma fazer o melhor possível para conquistar a simpatia e o respeito daqueles com quem mantém relações durante o trabalho.</p>	<p>Dante considera sua profissão muito perigosa hoje em dia, principalmente para quem trabalha no período noturno como ele. O problema são os assaltos, embora ele tem consciência que correria maior risco se trabalhasse em caminhão.</p>
<p>4 melhores aspectos</p>	<p>Para Amanda, trabalhar no que gosta, gostar de seus passageiros - principalmente aqueles que a respeitam como profissional - aliado ao fato de trabalhar em um espaço de domínio público é o que há de melhor em sua profissão. A liberdade parece ser o aspecto que ela mais preza.</p>	<p>Perguntado sobre os quatro melhores aspectos de seu trabalho ele aponta apenas três, das quais duas dizem respeito ao relacionamento interpessoal com o passageiro e entre colegas. O terceiro aspecto apontado é de ordem técnica, ou seja, afirma como positivo andar com o carro lotado, pois deslancha melhor.</p>	<p>Entre os aspectos positivos de seu trabalho ele ressalta o fato de dirigir, que ele gosta e acha muito legal; o pagamento, principalmente quando este vem certinho e as folgas.</p>	<p>Mesmo solicitado a apresentar quatro aspectos positivos de sua profissão, Dante aponta apenas duas: 1º - o fato de que diante de qualquer problema mecânico basta chamar o serviço de socorro e esperar, isto para ele é positivo comparado ao tempo em que dirigia caminhão e que ele próprio tinha que fazer o serviço do mecânico, do técnico, do</p>

²² Inclusive estabelece comparação ao salário da CMTC, o qual (hoje) estaria maior.

<p>4 piores aspectos</p>	<p>Os piores ela resume em três: o barulho do motor, o trânsito de São Paulo e a fiscalização da empresa.</p>	<p>Quanto aos piores, aponta a "tensão nervosa" provocada por divergências políticas envolvendo trabalhadores, empresa e sindicato. Outro fator negativo, segundo Bernardo, é quando motorista e cobrador não se dão bem. As dificuldades enfrentadas pela empresa em função da instabilidade política e econômica do país também são apontadas por Bernardo como um aspecto negativo do trabalho. Dificuldades estas que não estão apenas relacionadas ao surgimento de perueiros, mas, também pelo decorrente aumento de desempregados que assaltam, burlam entre outras façanhas que colocam em risco a vida dos operadores e usuários. Além disso destaca o surgimento de leis que estipulam regras diversas para determinados tipos de passageiros como idosos, estudantes, gestantes, obesos, deficientes, entre outros. Na opinião de Bernardo trata-se de ocorrências que</p>	<p>Quando solicitado a apontar os quatro piores aspectos, ele aponta: salário muito baixo, pouca folga, o trânsito e as péssimas condições dos carros.</p>	<p>guincho, etc. E 2° - o fato de gostar da profissão Faz o mesmo em relação aos quatro piores aspectos, isto é, aponta apenas dois. 1° - o salário ruim 2° - estar exposto à assaltos.</p>
---------------------------------	---	---	--	---

	<p>dificultam o trabalho do motorista que sente-se pressionado, por um lado, pelos interesses da empresa e, por outro, pelas solicitações, nem sempre polidas, por parte dos usuários com dificuldades para efetuar o pagamento devido.</p>	<p>Na sua opinião o bom motorista é aquele que dirige sem dar freadas e respeita os passageiros</p>	<p>Para Dante o bom motorista é aquele que, sobretudo, preocupa-se com a segurança e isso só é possível àquele que tem consciência do que está fazendo.</p>
<p>Bom motorista</p>	<p>Cumprir com todas as atribuições do cargo, como, por exemplo, parar em todos os pontos para embarque e desembarque, tratar bem os usuários e não faltar ao serviço são, para Amanda, as principais características de um "bom" motorista.</p>	<p>As principais características de um bom motorista, para ele, são a calma, a educação e o respeito pelos passageiros. Um motorista com estas qualidades não se desgasta com nervosismo inúteis, uma vez que o passageiro, por mais estúpido que seja, não permanece no interior do veículo por muito tempo. Além disso tratar os outros com respeito pode até impedir assaltos e mortes desnecessárias.</p>	<p>O mau motorista já seria aquele que cria problemas com as pessoas em geral (colegas, passageiros, chefes, superiores). Enfim, aquele que não respeita o direito do outro e, por isso, não é respeitado.</p>
<p>Mau motorista</p>	<p>Ao discorrer sobre as características do "mau" motorista, aponta que é aquele que "...faz tudo ao contrário...", e continua dando maior atenção às qualidades pessoais (respeito, tratar com educação).</p>	<p>Por outro lado, o mau motorista é aquele que se esquece que faz tudo ao contrário</p> <p>Contudo, ele faz questão de dizer que, às vezes, a pessoa se torna um mau motorista devido ao baixo salário, que não lhe permite garantir uma</p>	<p>Já o mau motorista é aquele que trabalha nervoso porque tem problema em casa e carrega para o serviço, é irresponsável e acaba descarregando no serviço, isto é, nas pessoas e no próprio veículo todo seu nervosismo, é aquele que não quer saber de nada</p>

"...não tá nem aí com os passageiros.". Não tem consciência do que está fazendo e, pior, não pensa nas conseqüências que isto pode acarretar..

vida digna à família e, por isso, vai para o trabalho com a cabeça cheia de preocupações.

TABELA 03

Síntese das respostas dos motoristas indicados como **BONS** (zona norte e sul), de acordo com as categorias estabelecidas

	AMANDA	BERNARDO	ALFREDO	BETO
Condições familiares	Ao se referir à família e sua relação com sua carreira profissional, Amanda ressalta o fato da mãe ter chegado a graduar-se em Direito e o pai ter permanecido em um cargo por aproximadamente 18 anos, na mesma empresa e sem faltas, seguindo ela, um exemplo de responsabilidade. Entretanto, foi o avô, o responsável por seu contato com a função de motorista, pois era motorista de caminhão e deixava-a brincar na boléia.	Ao alvorecer do dia, Bernardo já acompanhava o pai na tarefa de cuidar da lavoura, desde a infância, enquanto sua mãe ficava em casa, preparando o almoço. Findo este serviço ela (a mãe) seguia para a roça onde auxiliava, durante algumas horas, o restante da família que lá trabalhava. Bernardo considera que a sua era uma família de trabalhadores e destaca este fato, como um exemplo que os pais legaram a ele e a seus irmãos. Na sua família ninguém sabia dirigir, pois lidavam com a terra sem o uso de maquinário. Portanto, não foi durante a infância que Bernardo adquiriu os conhecimentos e/ou as habilidades próprias de um motorista. Tampouco na escola, uma vez que, assim como seus irmãos, era obrigado (pelo fazendeiro), desde os 7,8 anos a acompanhar o pai nos trabalhos da lavoura, o que acabou levando a uma baixa escolaridade. Segundo ele, sua "melhor escola" foi o tiro de guerra.	Começou a trabalhar na infância com o pai, acompanhando-o na lavoura, enquanto a mãe permanecia em casa, pois era do lar. Seu primeiro contato com a função de motorista se deu no seio familiar quando o pai adquiriu um veículo. Desde o início mostrou facilidade na condução do veículo, obtendo o reconhecimento do pai e do instrutor que, a princípio, iria ensinar o irmão, mas ele aprendeu antes. A partir daí tornou-se o motorista "oficial" da família.	Beto, também de família humilde - o pai exercia trabalho braçal em fábrica de cimento e a mãe trabalhava apenas em casa - ao contrário de Alfredo, não teve experiência de motorista desde a adolescência, embora ser motorista fizesse parte de seus sonhos de adolescente.
Em relação ao trabalho				
Em relação à profissão propriamente dita				
Condições	Em relação ao aprendizado da escola, acha-o fraco, dando a	A escolha da profissão, por parte de Bernardo, só ocorreu após a	Quanto às contribuições da escola para o exercício desta	Mais por falta de opção ²³ , que por desejo, passou a trabalhar

23 Segundo Beto: "...na época era uma cidade pequena, como é até hoje, era difícil né, arrumar um outro tipo de serviço, /.../ O serviço que existia na época seria mesmo só empresa de ônibus";

<p>de aprendizagem</p>	<p>entender que utiliza pouco do que aprendeu em sua profissão.</p> <p>Para ela a aprendizagem decorre mais da observação dos erros cometidos pelos colegas e dos próprios, os quais procura não repetir. Em outras palavras, Amanda deixa claro que as condições de sua aprendizagem para o trabalho foi no exercício de sua profissão, não tendo feito nenhum teste específico para adquirir a carteira profissional a qual é possuidora e que é um requisito essencial para ser admitida no cargo. Por exemplo, cursos como o de direção defensiva, entre outros, importantes para a formação do motorista de transporte coletivo, ela só fez após ser admitida como tal. Assume a incompletude de sua aprendizagem por considerá-la um processo contínuo e sempre inacabado.</p>	<p>opção da família - estimulada por ele - de ir trabalhar em uma usina de açúcar, onde tiveram a oportunidade de cuidar da terra com o auxílio da tecnologia. Enquanto os irmãos assumiram outras funções, ele tornou-se tratorista. Uma função que não lhe satisfazia por completo, daí sua resolução de ir para São Paulo em busca de novas oportunidades.</p>	<p>função ele destaca a alfabetização, uma vez que necessita da mesma para ler as placas de trânsito. Segundo ele, o que aprendeu na escola serve (está bom) para o exercício desta profissão, porém para outras não. A principal contribuição recebida em termos de orientação para o trabalho foi do sindicato, inclusive, no que diz respeito à defesa dos interesses do trabalhador.</p>	<p>como cobrador em uma empresa de ônibus em sua cidade natal (Espírito Santo). Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>
<p>Experiência Profissional</p>	<p>Ao relatar sua vida profissional, mostra que teve outras experiências além da de motorista, explicando que</p>	<p>Em São Paulo, acabou encontrando emprego como motorista de uma empresa de ônibus urbano, indicado por um</p>	<p>O fato de saber, ter facilidade, gostar e ter experiência de dirigir (família) habilitaram-no a continuar</p>	<p>Aos 18 anos, considerando que São Paulo poderia lhe oferecer outras opções de serviço e melhores salários, decide</p>

	<p>desistiu de alguns empregos devido às regras que lá existiam. Chegou e permaneceu como cobradora da CMTC por uma questão de oportunidade</p>	<p>parente que lá trabalhava. A partir de então, trabalhou para várias empresas, porém, sempre como motorista.</p>	<p>segundo esta profissão.</p>	<p>aventurar-se. Sozinho e sem nenhum tipo de contato anterior vê-se de repente em uma metrópole e se dá conta de que não tem ao menos aonde alojarse. Acaba se "alojando" nos ônibus da empresa que hoje trabalha, que ficavam estacionados na garagem, outrora aberta. Esta foi sua "residência" por, aproximadamente, 15 dias e, também, o elemento facilitador de novos contatos que acabaram auxiliando-o a estabelecer-se como cobrador, manobrista e, finalmente, motorista desta mesma empresa.</p>
<p>Condições do trabalho</p>	<p>Ao falar sobre as condições de trabalho e, especialmente sobre o carro direto, lembrou que tal modalidade não existia na CMTC, porém, em outra empresa, precisou trabalhar desta forma devido a problemas financeiros. Mesmo assim, trabalhava apenas 3 dias por semana, achando-o estafante e desistindo rápido.</p>	<p>Independente do tipo de empresa em que tenha trabalhado, ao se referir às condições de trabalho Bernardo ressalta os sacrifícios exigidos daqueles que optam por trabalhar com carro extra como uma forma de garantir um salário mais alto. Entretanto, afirma que tais sacrifícios são irrelevantes diante daqueles a que se submetem os motoristas do atual carro direto. Isso porque enquanto o carro extra permitia um descanso de quase duas horas durante a jornada de trabalho, o carro direto exige que o motorista permaneça em ação durante 15</p>	<p>Não apresentou nenhuma resposta direta sobre as condições de seu trabalho, isto é, ele se refere às mesmas sempre de forma indireta, por exemplo: quando aponta atrasos de salários, a facilidade de conhecer pessoas e se tornar conhecido, as dificuldades impostas pelo tempo (chuva).</p>	<p>Ao referir-se às condições de trabalho como motorista, Beto diz que se trata de uma profissão que ataca bastante os nervos, principalmente, quando se trata de carro direto²⁴ que, por outro lado, compensa mais em termos salariais. Embora, por necessidade, tenha trabalhado quase treze anos como motorista de carro direto, hoje, ele procura evitar. Interessante é a estratégia utilizada por este motorista para fugir do stress, isto é, ignorar provocações vindas de outros (passageiros) e/ou problemas</p>

24 Um só motorista faz em média 16 horas corridas.

		<p>horas (em média) com pequenas pausas em cada final de linha. Para ele é um suicídio e jamais se submeteria a isto. Se um dia já foi motorista de carro extra, hoje, nem isso ele aceita, até porque já se aposentou e continua trabalhando apenas para manter-se ocupado e/ou complementar o salário.</p>		<p>decorrentes do trânsito (congestionamentos) de modo a manter a calma, pois, na sua opinião, trata-se de questões passageiras, embora constantes. Enfim, segundo ele, é uma questão de temperamento pessoal, depende muito de cada um.</p>
Perspectivas futuras	<p>Desde quando trabalhava na CMTC tinha expectativa de galgar postos de trabalho e, de acordo com a hierarquia e possibilidades que a empresa oferecia, achava possível o cargo de instrutora. Hoje mantém a expectativa de crescimento profissional, porém, reconhece que nas empresas privadas as oportunidades são outras, logo, sua esperança é ser reconhecida para chegar a postos como fiscalização e/ou inspetoria e, então... "sair do volante, né!"</p>	<p>Quando ao futuro, tem planos de afastar-se do serviço dentro de cinco anos para descansar e evitar os riscos que a profissão acarreta.</p>	<p>Referindo-se às suas perspectivas para o futuro afirma que pretende exercer a profissão de motorista até aposentar-se para, então, comprar um chácaras e cuidar de horta.</p>	<p>Quando ao futuro, ele não faz referência a projetos e/ou desejos de abraçar outra profissão, mas apenas reduzir sua carga horária de trabalho.</p>
Acha da profissão	<p>Um aspecto importante da entrevista refere-se ao momento em que fala sobre o que acha de sua profissão. Parte de uma visão negativa da profissão, permeada pelo sacrifício e injustiça tanto ao que se refere à forma com que são (os motoristas) tratados</p>	<p>Bernardo tem um parecer positivo de sua profissão, chegando a dizer que se sente muito melhor quando está trabalhando do que quando está em sua casa. Faz questão de colocar que tem paz em casa, mas as relações pessoais que o trabalho lhe permite são muito gratificantes,</p>	<p>Apresenta algumas dificuldades, mas ele gosta do que faz, além de ser sua fonte de sustento.</p>	<p>Outra informação interessante obtida por meio da entrevista com Beto é que ele faz uma avaliação positiva de sua profissão, embora um tanto quanto superficial. Limita-se a afirmar que sempre teve vontade de dirigir, de ser motorista e que gosta do que</p>

<p>4 melhores aspectos</p>	<p>pelo público como em relação ao salário²⁵. Mas realiza outra comparação baseada em sua própria experiência de vida e conclui que, para a época atual... "o melhor é ficar aqui mesmo..." mas não deixa de finalizar com "...nossa posição é bem triste, bem triste."</p>	<p>embora dependam de como as pessoas tratam o outro.</p>	<p>Aspectos positivos de sua profissão, para ele estão relacionados ao fato de receber um salário, que considera digno, por um trabalho que gosta de fazer. Além disto é um trabalho que o torna popular (conhecido) e lhe permite conhecer muitas pessoas, a começar pelos colegas de trabalho.</p>	<p>faz. Tanto que entre tomar-se um mecânico - uma possibilidade existente em sua vida - e motorista, optou pela última.</p>
<p>4 piores aspectos</p>	<p>Os piores ela resume em três: o barulho do motor, o trânsito de São Paulo e a fiscalização da empresa.</p>	<p>Quanto aos piores, aponta a "tensão nervosa" provocada por divergências políticas envolvendo trabalhadores, empresa e sindicato. Outro fator negativo, segundo Bernardo, é quando motorista e cobrador não se dão bem. As dificuldades enfrentadas pela empresa em função da instabilidade política e econômica do país também são apontadas por Bernardo como um aspecto negativo do trabalho. Dificuldades estas que não estão apenas relacionadas ao surgimento de perueiros, mas, também pelo decorrente aumento de desempregados que assaltam, burlam entre outras façanhas que colocam</p>	<p>Aspectos sobre os piores aspectos de sua profissão o destaque foi para questões relacionadas aos enfrentamentos diários, como: acordar de madrugada, tempestades, chegar atrasado e ser obrigado a trabalhar em outra linha, ser chamado para conversar com o chefe e este cobrar-lhe, por um fato tal, que Alfredo considera uma cobrança injusta. Atrasos no pagamento também foi apontado como um aspecto</p>	<p>No que diz respeito aos melhores aspectos de seu trabalho, ressalta o ambiente (inter-relacionamentos) e a sensação, no final do dia, de dever cumprido. Importa ressaltar que a solicitação era para que fosse indicado as quatro melhores e as quatro piores coisas do seu trabalho. No entanto, Beto apontou apenas duas.</p> <p>Destaca apenas três: a perturbação do trânsito, a chuva e quando o ambiente de trabalho é ruim.</p>

²⁵ Inclusive estabelece comparação ao salário da CMTc, o qual (hoje) estaria maior.

		<p>em risco a vida dos operadores e usuários. Além disso destaca o surgimento de leis que estipulam regras diversas para determinados tipos de passageiros como idosos, estudantes, gestantes, obesos, deficientes, entre outros.</p> <p>Na opinião de Bernardo trata-se de ocorrências que dificultam o trabalho do motorista que sente-se pressionado, por um lado, pelos interesses da empresa e, por outro, pelas solicitações, nem sempre polidas, por parte dos usuários com dificuldades para efetuar o pagamento devido.</p>	<p>ruim do trabalho.</p>	
<p>Bom motorista</p>	<p>Cumprir com todas as atribuições do cargo, como, por exemplo, parar em todos os pontos para embarque e desembarque, tratar bem os usuários e não faltar ao serviço são, para Amanda, as principais características de um "bom" motorista.</p>	<p>As principais características de um bom motorista, para ele, são a calma, a educação e o respeito pelos passageiros. Um motorista com estas qualidades não se desgasta com nervosismo inúteis, uma vez que o passageiro, por mais estúpido que seja, não permanece no interior do veículo por muito tempo. Além disso tratar os outros com respeito pode até impedir assaltos e mortes desnecessárias.</p>	<p>Quanto às características de um bom motorista, Alfredo aponta: conhecimento das leis do trânsito, atenção e respeito pelas pessoas, tanto aquelas que estão dentro do ônibus, como os pedestres e outros motoristas de modo geral.</p>	<p>Beto considera que para ser um bom motorista não basta dominar as habilidades específicas na condução do veículo (habilidade técnica), isto é, para ele é fundamental ser atencioso, calmo e respeitar as leis de trânsito.</p>
<p>Mau motorista</p>	<p>Ao discorrer sobre as características do "mau" motorista, aponta que é aquele que "...faz tudo ao contrário..." e continua dando maior atenção às qualidades pessoais (respeito, tratar com educação).</p>	<p>O mau motorista já seria aquele que cria problemas com as pessoas em geral (colegas, passageiros, chefes, superiores). Enfim, aquele que não respeita o direito do outro e, por isso, não é respeitado.</p>	<p>mau motorista, para ele, é aquele que, além de incompetente, isto é, desatento e não conhece as leis de trânsito, ainda é desumano.</p>	<p>mau motorista já é apontado como aquele que não possui as habilidades necessárias e desrespeita e/ou desconhece as leis de trânsito.</p>

TABELA 04

Síntese das respostas dos motoristas **MAUS** (zona norte e zona sul), de acordo com as categorias estabelecidas

	CAIO	DANTE	CARLOS	DANIEL
Condições familiares	Caio, filho de mãe "do lar" e pai aposentado por invalidez, como carpinteiro da construção civil, posteriormente, comerciante (bar). Informa que o pai sempre foi um exemplo de pontualidade no trabalho. E que trabalhou com ele na infância, vendendo sorvete.	Dante vem de uma família numerosa: pai lavrador, mãe "do lar" e 11 irmãos, onde os mais velhos cuidavam dos mais novos, ajudavam nas tarefas domésticas e/ou acompanhavam o pai na roça.	Carlos vem de uma família de trabalhadores. Sua mãe ocupava uma posição de nível médio no mercado de trabalho, no setor comercial. Seu pai trabalhava como mecânico e possuía um caminhão, sendo o responsável pelo seu contato com a profissão. Foi o pai que o ensinou a dirigir e manobrar os caminhões desde aproximadamente 10 anos de idade.	De família humilde, trabalhava com seu pai na lavoura enquanto a mãe permanecia em casa. Sua primeira lembrança sobre a profissão data de sua infância, quando brincava com seus amigos imitando o chofer da fazenda usando uma peneira.
Em relação ao trabalho	A relação entre sua família e a função de motorista se deu de forma indireta, isto é, um de seus irmãos trabalhava na CMTC.	Ele próprio ajudou o pai até a idade de 16 anos e, ao contrário dos outros sujeitos envolvidos nesta pesquisa, ele é que estabeleceu o contato da família com a profissão de motorista.		
Em relação à profissão propriamente dita	Informa que aprendeu a dirigir e acabou tornando-se um motorista de ônibus em função de circunstâncias oferecidas por uma empresa de confecção onde exerceu várias tarefas: desde ajudante geral, passando por motorista e chegando a chefe de seção. Mas foi ao constatar que seu irmão, que trabalhava como motorista, ganhava mais, que o levou a interessar-se pela profissão.			
	Trabalhou em uma empresa de confecção que ofereceu	Segundo ele, aprendeu a dirigir, após comprar um Jeep que,	Segundo Carlos já fazia viagens desde seus 15 anos e conduzia	Já na idade adulta (aproximadamente 30 anos) foi

<p>Condições de aprendizagem</p>	<p>circunstâncias para que exercesse várias tarefas: desde ajudante geral, passando por motorista e chegando a chefe de seção.</p> <p>Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>posteriormente, trocou por um caminho, com o qual trabalhou por 12 anos.</p> <p>Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>muito bem qualquer veículo.</p> <p>Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>	<p>auto-didata em matéria de dirigir, conforme suas palavras: Já na empresa, participou de vários cursos específicos que a mesma é obrigada, por lei, a oferecer a seus motoristas, como: direção defensiva, relações pessoais, entre outros.</p>
<p>Experiência Profissional</p>	<p>Entretanto informa que aprendeu a dirigir e acabou tornando-se um motorista de ônibus em função de circunstâncias oferecidas por uma empresa de confecção onde exerceu várias tarefas: desde ajudante geral, passando por motorista e chegando a chefe de seção. Mas foi ao constatar que seu irmão, que trabalhava como motorista, ganhava mais, que o levou a interessar-se pela profissão.</p>	<p>posteriormente, trocou por um caminho, com o qual trabalhou por 12 anos.</p> <p>Com aproximadamente 35 anos e percebendo que não estava obtendo o lucro almejado trabalhando com caminho, resolveu tornar-se motorista de ônibus, função que ocupa até hoje.</p>	<p>Apesar de saber dirigir bem, foi trabalhar no setor administrativo e até aprendeu linguagem de computador. Em uma época de recessão, entrou na empresa da zona sul para trabalhar como office boy e começou a galgar postos de trabalho, acumulando experiências até negociar seu início como cobrador a fim de chegar à motorista. Carlos frisa que:</p>	<p>Sua experiência profissional inicia-se após abandonar a vida no campo e estabelecer-se na cidade, quando entrou em uma auto-escola e, habilitado, tornou-se motorista em um mercado. Posteriormente, já mais aperfeiçoado, tornou-se motorista de ônibus por um curto período. Como se tratava de veículos muito velhos e o salário não era compensador, volta a dirigir caminho, mas, cansado, resolve se submeter a um teste para motorista de ônibus da empresa na qual se encontra até hoje. Seu cansaço está relacionado ao fato de não ser mais tão jovem. Além disso o salário era mais promissor.</p> <p>Segundo ele essas foram as principais razões pela escolha da profissão, somada ao fato de gostar de dirigir desde que era moleque e brincava com a penéira.</p>
<p>Condições</p>	<p>Caio também analisa as</p>	<p>Quanto às condições de trabalho</p>	<p>Carlos considera que a empresa</p>	<p>No que diz respeito às condições</p>

<p>do trabalho</p>	<p>condições de seu trabalho sobre o ponto de vista salarial, isto é, segundo ele são os serviços extras que lhe permite sustentar a família, modestamente, e prescindir de uma complementação por parte da esposa. Não deixa, entretanto, de apontar que, para isso, fica muito exausto e lhe resta pouco tempo de folga para passear.</p>	<p>relaciona ao horário, que por sua vez está relacionado ao salário. O horário noturno por causa da luz que cansa a vista e o diurno porque o salário é menor. Além disso tem o fato de algumas linhas ser mais perigosas que outras, como a que ele trabalha que "...só dá <i>vagabundo</i> e <i>marginal</i>...". Apesar de tudo sempre trabalhou no período noturno, de modo a ganhar "<i>uns troquinhos a mais</i>". Já o carro direto acha muito puxado e diz que nunca trabalhou e nem quer.</p>	<p>não oferece boas condições de trabalho nem em consideração aos seus usuários. Por exemplo: bancos sujos, quebrados, além de barulho de motor e falta de assistência/compromisso na conservação dos carros. ... Em função disso os funcionários como ele, muitas vezes sentem-se desamparados pela empresa e, particularmente, por alguns setores específicos (oficina).</p> <p>Por outro lado diz que aceita tais condições, apesar de não concordar com elas, pois foi ali (na empresa) que sempre ganhou seu sustento.</p> <p>Inclusive já teve experiência em trabalhar com o carro direto, mas não agüentou, pois sua jornada começava de manhã e chegava em sua casa às 21hs. Desistiu, mas seus colegas não e um destes morreu "...<i>deu uma estafa nele e morreu... /.../ trabalhou tanto direto que morreu...</i>". Ainda frisa que hoje em dia trabalhar no direto não compensa, pois a pessoa ganha pouco.</p>	<p>de trabalho destaca a necessidade do motorista se ver obrigado a assumir carro direto se quiser ter um salário melhor. Ele mesmo já chegou a "<i>puxar</i>" cerca de 15 horas por dia durante um período de 3 anos.</p>
<p>Perspectivas futuras</p>	<p>Tem planos de ter, no futuro, saúde, casa própria, e um carrinho "...<i>para poder sair com a minha família nos dias de folga</i>".</p>	<p>Para o futuro, após aposentar-se como motorista pretende viver outra vida</p>	<p>Desta forma pretende aposentar e continuar trabalhando na empresa até parar de trabalhar, quando ficará com sua família, pois hoje, trabalhando, não tem tempo de dedicar-se a ela.</p>	<p>Não tem perspectiva de sair da empresa a não ser quando se aposentar, quando pensa em comprar uma Kombi e vender cachorro-quente.</p>

<p>Acha da profissão</p>	<p>Estimulado a fazer uma breve avaliação sobre a profissão de motorista Caio, não se faz muito claro, isto é, acaba fazendo uma auto-avaliação no que diz respeito à sua reação diante de reações estúpidas por parte de terceiros (particularmente passageiros). Ele afirma fazer o melhor possível para conquistar a simpatia e o respeito daqueles com quem mantém relações durante o trabalho.</p>	<p>Dante considera sua profissão muito perigosa hoje em dia, principalmente para quem trabalha no período noturno como ele. O problema são os assaltos, embora ele tem consciência que correria maior risco se trabalhasse em caminhão.</p>	<p>Ao falar sobre o que acha de sua profissão, enfatiza que gosta do que faz, que não quer fazer outra coisa e que prefere a ter que trabalhar em escritório.</p>	<p>A profissão de motorista de transporte urbano para o Daniel exige vocação, pois é preciso agüentar muita ofensa e chateação de passageiro e mesmo dos perueiros, que por qualquer coisa, já estão com o revolver na mão.</p> <p>Ter vocação para ele quer dizer gostar do que faz, gostar dos usuários, mesmo sabendo que às vezes serão magoados por eles, pois as mágoas são passageiras, ao menos para o motorista. Daí a importância de manter o controle.</p>
<p>4 melhores aspectos</p>	<p>Entre os aspectos positivos de seu trabalho ele ressalta o fato de dirigir, que ele gosta e acha muito legal; o pagamento, principalmente quando este vem certinho e as folgas.</p>	<p>Mesmo solicitado a apresentar quatro aspectos positivos de sua profissão, Dante aponta apenas duas: 1º - o fato de que diante de qualquer problema mecânico basta chamar o serviço de socorro e esperar, isto para ele é positivo comparado ao tempo em que dirigia caminhão e que ele próprio tinha que fazer o serviço do mecânico, do técnico, do guincho, etc. E 2º - o fato de gostar da profissão</p>	<p>Entre os quatro melhores aspectos de sua profissão encontram-se o gostar de conduzir um veículo, o horário em que trabalha, a liberdade e o fato de trabalhar em um espaço de domínio público, o qual é um espaço aberto e, neste, precisa suportar apenas alguns passageiros durante um curto período.</p>	<p>Nessa perspectiva gostar da profissão, ter vocação, ser mesmo um apaixonado ele aponta como um dos melhores aspectos de sua profissão. Acrescenta ainda o fato de que muitos passageiros acabam se transformando em amigos, o salário e os benefícios que a empresa oferece.</p>
<p>4 piores aspectos</p>	<p>Quando solicitado a apontar os quatro piores aspectos, ele aponta: salário muito baixo, pouca folga, o trânsito e as péssimas condições dos carros.</p>	<p>Faz o mesmo em relação aos quatro piores aspectos, isto é, aponta apenas dois. 1º - o salário ruim 2º - estar exposto à assaltos. Isso o deixa</p>	<p>Em relação às quatro piores, figuram o "carro ruim" e a questão dos privilégios (anteriormente citada) que alguns recebem em detrimento de outros.</p>	<p>Quanto às piores, volta a citar os perueiros, a falsidade de alguns colegas, o desrespeito de alguns passageiros, o descompromisso e irresponsabilidade dos setores de manutenção e o fato da instalação de catracas</p>

Bom motorista	Na sua opinião o bom motorista é aquele que dirige sem dar freadas e respeita os passageiros	Para Dante o bom motorista é aquele que, sobretudo, preocupa-se com a segurança e isso só é possível àquele que tem consciência do que está fazendo.	Ao ser solicitado a falar sobre o bom motorista, estabelece inicialmente uma comparação consigo, "...por eu ser um bom profissional, /.../. eu trabalho direito...", e então seu discurso modifica, passando a discorrer sobre seus colegas que não cuidam do carro ou até descontam no veículo seu descontentamento com a empresa e/ou com o chefe do tráfego. Termina repetindo que é um bom profissional, por isto não toma tais atitudes e que está ali para trabalhar, de onde " <i>tira seu sustento</i> ".	eletrônicas, cuja consequência é a dispensa dos cobradores.
Mau motorista	Por outro lado, o mau motorista é aquele que se esquece que faz tudo ao contrário Contudo, ele faz questão de dizer que, às vezes, a pessoa se torna um mau motorista devido ao baixo salário, que não lhe permite garantir uma vida digna à família e, por isso, vai para o trabalho com a cabeça cheia de preocupações.	Já o "mau" motorista é aquele que trabalha nervoso porque tem problema em casa e carrega para o serviço, é irresponsável e acaba descarregando no serviço, isto é, nas pessoas e no próprio veículo todo seu nervosismo, é aquele que não quer saber de nada "... <i>não tá nem aí com os passageiros</i> ". Não tem consciência do que está fazendo e, pior, não pensa nas consequências que isto pode acarretar	Quando foi orientado a discorrer sobre o mau motorista seu discurso continuou com o mesmo teor, porém, agora falando sobre a empresa, que não fiscaliza nem toma providências em relação à forma como os motoristas relacionam-se com seus veículos e, ainda, comenta que aqueles que recebem privilégios são os que menos cuidado tomam com os veículos, isto é são os maus motoristas.	Daniel aponta cinco características fundamentais de um bom motorista: paciência, atenção, habilidade, conhecimento da máquina (veículo) e respeito pela lei de trânsito. A primeira porque os passageiros pagam pelo serviço e por isso devem ter prioridade. A segunda e a terceira são fundamentais para não provocar um acidente, machucar e/ou matar alguém. A quarta porque é obrigatório e uma das atribuições de seu cargo e a última porque também evita acidentes.
				O mau motorista é, para ele, aquele descuidado com o veículo, desatento, impaciente, não tem amor ao passageiro.