

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

Escola de Engenharia

Departamento de Engenharia de Produção

Curso de Especialização em Ergonomia

Ausência de normalização de procedimentos:
fator de predisposição para o adoecimento mental de
Guardas Municipais de Trânsito de Belo Horizonte
(GMTBH)

Aluna: Luciana Mata de Freitas

Orientador: Adson Eduardo Resende

Belo Horizonte

2014

Luciana Mata de Freitas

Ausência de normalização de procedimentos:
fator de predisposição para o adoecimento mental de
Guardas Municipais de Trânsito de Belo Horizonte
(GMTBH)

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em
Ergonomia da Universidade Federal de Minas Gerais como
requisito à obtenção do título de especialista em Ergonomia.

Orientador: Prof. Adson Eduardo Resende

Belo Horizonte

2014

F866a Freitas, Luciana Mata de.
Ausência de normalização de procedimentos:
fator de predisposição para o adoecimento mental de Guardas Municipais de Trânsito de Belo Horizonte (GMTBH) / Luciana Mata de Freitas. – 2013.
42 f., enc.: il.
Orientador: Adson Eduardo Resende

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Ergonomia da
Universidade Federal de Minas Gerais como requisito
à obtenção do título de especialista em Ergonomia

Bibliografia: f.40-42.

1. Ergonomia. 2. Saúde e trabalho. 3. Trânsito urbano. I. Resende, Adson Eduardo. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Engenharia. III. Título.

CDU: 65.015.11

AGRADECIMENTOS

- A Deus por permitir mais esta benção em minha vida, ter me proporcionado força nos momentos difíceis e desestimulantes que me fizeram pensar em desistir;
- Ao meu marido, amor da minha vida, que acreditou no meu sucesso e esteve ao meu lado em todas as etapas desta caminhada me apoiando para não desistir diante dos obstáculos;
- Aos meus pais por acreditarem em mim e pelos ensinamentos ao longo da minha vida e compreensão nas ausências temporárias;
- A companheira de estudo Paloma pela dedicação, esforço, discussões e pela amizade construída ao longo destes altos e baixos que permeara a nossa jornada;
- A todos os professores pelos ensinamentos oferecidos. Em especial ao orientador Adson pela paciência e disponibilidade para nos receber além do horário;
- A médica Ana Murta pela oportunidade e por ter acreditado no nosso trabalho;
- A todos da Guarda Municipal por terem colaborado para a realização do estudo.

RESUMO

Este estudo teve como objetivo analisar compreender os principais fatores estressores e seus impactos sobre a vida psíquica dos agentes de trânsito da Guarda Municipal de Trânsito de Belo Horizonte (GMTBH) e apontou a falta de normalização de procedimentos no trabalho, como uma das principais causas do estresse. Foi utilizada como metodologia a Análise Ergonômica do Trabalho (AET) para identificar aspectos presentes na atividade destes agentes dando ênfase as vivencias cotidianas e nos modos operatórios de cada trabalhador e não nos diagnósticos das patologias. Foi observado e analisado as condições do local de trabalho, a organização do trabalho, os modos operatórios, as dificuldades, os aspectos sociais e psicológicos envolvidos na atividade e os resultados esperados do trabalho. A AET mostrou que para se prevenir o agravamento dos sintomas psíquicos ou até mesmo que uma parcela maior destes trabalhadores sofra é necessário que a atividade de agente de trânsito passe por mudanças como a implementação de procedimentos escritos e formalizados para se conseguir uma maior garantia e segurança no agir, além de melhorias na segurança, nos equipamentos, no espaço físico, dentre outros.

Palavras-chave: Análise Ergonômica do Trabalho, Agentes de Trânsito, Guarda Municipal de Belo Horizonte, organização do trabalho.

ABSTRACT

This study aimed to analyze and understand the main stressors factors and their impacts on the psychic life of transit agents transit Municipal Guard of Belo Horizonte (GMTBH) and pointed out the lack of standardisation of procedures at work, as one of the main causes of stress. It was used as a methodology Ergonomic Work Analysis (EWA) to identify aspects present in the activity of these agents emphasizing the livings everyday and in the procedures of each worker and diagnostics of pathologies. It was observed and analysed the conditions at the place of work, work organization, the procedures, the difficulties, social and psychological aspects involved in the activity and the expected results of the work. The EWA has shown that to prevent the aggravation of psychic symptoms or even that a greater share of these workers suffer it is necessary for the activity of agent of transit pass for change as the implementation of written procedures and formalized to achieve greater security and Safety Act, as well as improvements in security, in equipment, in physical space, among others.

Keywords: Ergonomic Work Analysis, Agent Transit, Municipal Guard of Belo Horizonte, organization of work.

LISTA DE TABELAS

<u>Tabela 1</u> : Classificação dos Postos de Trabalhos dos Agentes de Trânsito PA da Guarda Municipal de Belo Horizonte.....	28
---	----

LISTA DE SIGLAS

AET	Análise Ergonômica do Trabalho.
GMTBH	Guarda Municipal de Trânsito de Belo Horizonte ou Guardas Municipais de Trânsito de Belo Horizonte.
GMBH	Guarda Municipal de Belo Horizonte.
PM	Polícia Militar de Minas Gerais.
CTB	Código de Trânsito Brasileiro.
EPI's	Equipamentos de uso individual.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. METODOLOGIA.....	13
3. REVISÃO DA LITERATURA.....	16
3.1. SOFRIMENTO MENTAL.....	16
3.2. INSÔNIA.....	16
3.3. ESTRESSE OCUPACIONAL.....	16
3.4. SÍNDROME DO PÂNICO.....	17
3.5. DEPRESSÃO.....	17
4. HIPÓTESE.....	18
5. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	19
5.1. TRABALHO PRESCRITO.....	19
5.2. TRABALHO REAL.....	19
5.2.1. Escala de trabalho e equipamentos.....	19
5.2.2. Zelar pela fluidez do trânsito e fornecer informações à população.....	22
5.2.3. Fiscalizar e autuar infrações de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).....	24
5.2.4. Prezar pela organização do trânsito em eventos.....	25
5.2.5. Realizar ações preventivas de acidentes e educação no trânsito....	27
5.2.6. Postos de trabalho.....	27
5.2.7. Questões relacionadas ao comando.....	31
5.2.8. Organização do trabalho.....	32
5.3. RECOMENDAÇÕES.....	36
5.3.1. EPI'S.....	36
5.3.2. Formulação do Memento Operacional da Guarda Municipal de Belo Horizonte (GMTBH) especificamente.....	36
5.3.3. Trabalho em dupla.....	36
5.3.4. Revezamentos entre os postos de trabalho.....	36
5.3.5. Intervalo para descanso.....	37
5.3.6. Acompanhamento psicológico.....	37
6. CONCLUSÃO.....	38
7. REFERÊNCIAS.....	40

1. INTRODUÇÃO

No mundo moderno há diversas profissões que geram nos trabalhadores um grande desgaste emocional devido à pressão que eles são submetidos e ao fato de que é preciso pensar antes de agir, pois não podem atuar de forma precipitada e onde suas ações depois de desferidas, algumas vezes, não tem como serem desfeitas. Dentre estes profissionais encontramos o Guarda Municipal de Trânsito que tem como função primordial garantir a fluidez do trânsito. Para isto, ele necessita se manter atento ao fluxo de veículos para não ser atropelado, além de estar preparado para outros eventos presentes em sua rotina de trabalho como colisões, atropelamentos, violência, fornecer informações, dentre outros.

Segundo Araújo (2005) as doenças geradas pelo trabalho, especialmente as de adoecimento psíquico não estão interligadas apenas aos aspectos físicos do trabalho. Engloba-se ainda o contexto em que o trabalhador está inserido, a sua forma de trabalhar, a organização do seu trabalho, a divisão de tarefas, os relacionamentos interpessoais dentro e fora de sua atividade, assim como a forma com que cada sujeito lida e se relaciona com todos os aspectos envolvidos em sua atividade laboral. Para Dejours (1992) o trabalho contribui na formação da auto-imagem do trabalhador, por isto também é um fator de adoecimento. Suas conseqüências vão além do universo do trabalho, já que ele é um elemento central na identidade das pessoas e pode afetar também a vida familiar e o seu tempo livre.

Maslach e Leiter (1999) comentam que em atividades voltadas ao cuidado do outro, dentre os quais pode-se incluir os dos militares, ocorre um desequilíbrio de pressões dos agentes estressores e como uma forma de manutenção da saúde psicológica eles desenvolvem estratégias para evitar a exposição de suas emoções. Já do ponto de vista fisiológico estes profissionais vão contra o extinto natural que é de ir contra o perigo, já que devem lutar e conviver com ele, é necessário aprender a lidar com esta gama de sentimentos (BALLONNE, 2002). Além das conseqüências psicológicas há também manifestações físicas como alterações cardíacas, problemas de pele, intestinais e do sono, dentre outros.

Segundo Dolan (2006) o estresse ocupacional, que é um processo em que ocorre o desequilíbrio entre as expectativas do trabalhador e a realidade das condições de trabalho, ou seja, a diferença entre exigências profissionais e a capacidade do individuo realizá-las. Isso ocorre quando o ambiente ocupacional fornece ameaças ao trabalhador,

seja na forma de exigências excessivas, multitarefas ou quando há recursos insuficientes para atender as suas necessidades no trabalho. As patologias surgem quando esse equilíbrio entre a demanda do trabalho e sua defesa é rompido, o sofrimento se torna insuportável e ele percebe que não pode fazer mais nada para se adaptar e/ou transformar o trabalho (LANCMAN e UCHIDA, 2003). A organização do trabalho, ou seja, a divisão e o conteúdo da tarefa, o sistema hierárquico, as formas de comando, as relações de poder, as responsabilidades, o ambiente de trabalho e as suas condições contribuem de forma significativa para o (des)prazer no trabalho (DEJOURS, 1992).

O estudo foi realizado dentro da Guarda Municipal de Belo Horizonte (GMBH), ela foi criada pelo então Prefeito Fernando Damata Pimentel em 18 de Julho de 2003 através da Lei 8.620 para complementar um sistema já existente, tendo sua atuação restrita ao perímetro interno do município. Possui a finalidade de garantir a segurança aos órgãos, serviços e patrimônio do Poder Público Municipal, protegendo seus bens e serviços, contribuindo para a redução de delitos, principalmente dentro das escolas.

Como uma nova instituição estava sendo criada, fundamentou-se em instituições já existentes no Brasil, porém sua principal orientação baseou-se no Comando e na Polícia Militar, tendo ainda hoje alguns militares desta entidade (os de mais alta patente) na GMBH. Neste início foram contratados 80 Guardas Municipais, vindo só em 2006 os primeiros concursados, sendo que os concursos subsequentes ocorreram em 2008 e 2010. Atualmente existem 100 Guardas Municipais que não passaram em um dos 3 concursos já realizados até o momento, tendo estes prazo até o próximo concurso para permanecerem na instituição como contratados. A expectativa é chegar a 3.000 homens efetivos na GMBH. Atualmente a Guarda Municipal de Trânsito conta com aproximadamente 259 guardas.

Em agosto de 2008 a GMBH disponibilizou 150 oficiais que foram treinados pela BHtrans e pela Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG) para atuar em conjunto com estas entidades na organização e manutenção da fluidez do trânsito de Belo Horizonte. Estes novos agentes foram autorizados a fiscalizar, controlar e orientar o trânsito e o tráfego da cidade, com base no inciso IV do artigo 5º da Lei Municipal nº 9.319/07. Porém a atividade real dos agentes de trânsito da guarda municipal não foi restringida apenas ao trânsito, eles atuam também com a segurança, fonte de informações à população dentre outras

A demanda inicial para este estudo foi identificada pela médica do trabalho da Secretaria de Saúde de Belo Horizonte que passou a receber casos com números

crecentes de queixas osteomusculares e relacionadas à saúde psíquica advindos dos agentes de trânsito da Guarda Municipal de Trânsito de Belo Horizonte (GMTBH). Ela ficou preocupada que estes sintomas piorassem e aumentasse ainda mais, então como uma forma de prevenção de agravos à saúde destes trabalhadores ela procurou o auxílio da ergonomia.

Durante a Análise Ergonômica do Trabalho (AET) foi detectado no cotidiano dos agentes de trânsito da GMTBH diversos fatores que afetam a saúde destes trabalhadores, como: ruído, temperatura (sol), intempéries, poluição, poucas pausas, rodízios ineficazes entre postos de trabalho, ferramentas de trabalho em número insuficiente, hierarquia rígida, falta de normalização de procedimentos, jornada de trabalho na posição de pé, estresse, cobranças, conflitos entre os agentes de trânsito e a população e entre eles e o comando, dentre outros. Foram considerados além dos dados de saúde da população (uso de medicamentos, absenteísmo, desconforto, dor), as posturas adotadas, os modos operatórios, as estratégias, as competências individuais e coletivas desenvolvidas, os instrumentos utilizados, o ritmo, a organização de trabalho. A partir da análise deste conjunto de fatores foram estudadas e elaboradas recomendações para adequação da atividade, com o intuito de melhorar a qualidade de vida no trabalho.

Este estudo tem por objetivo analisar e compreender os principais fatores estressores e seus reflexos sobre a saúde psíquica de Guardas Municipais de Trânsito de Belo Horizonte (GMTBH) no trabalho.

Foi utilizada como metodologia a Análise Ergonômica do Trabalho (AET) para analisar e identificar aspectos presentes na atividade destes agentes, segundo as suas próprias perspectivas, que os predispõe ao sofrimento mental. Ela abrange os aspectos das condições do local de trabalho, os aspectos sociais e psicológicos envolvidos na atividade e os resultados esperados desta atividade laboral (GUÉRIN, *et al*, 2001). Por meio da AET foram levantados dados que proporcionaram a uma melhor compreensão das particularidades e dificuldades encontradas na atividade do guarda municipal e as características dos postos de trabalho dos agentes de trânsito de Belo Horizonte.

2. METODOLOGIA

Realizou-se um estudo ergonômico na GMTBH com o objetivo de compreender melhor esta atividade e prevenir maiores agravos a saúde destes que são jovens, com média de idade de 25 a 34 anos, em uma profissão com apenas 10 anos de existência.

Para a realização deste estudo foi utilizado a Ergonomia que tem como objetivo compreender as interações entre o homem e seu trabalho, e assim adaptar o trabalho de acordo com as características e variabilidades do indivíduo e de seu processo produtivo (ABRAHÃO *et al*, 2009). Ela abrange os aspectos das condições do local de trabalho, os aspectos sociais e psicológicos envolvidos na atividade e os resultados esperados para este trabalho (GUÉRIN, *et al*, 2001). A Ergonomia auxilia em uma melhor compreensão da atividade e na identificação dos possíveis elementos que levam à queixas e ao adoecimento dos trabalhadores. O método utilizado foi a Análise Ergonômica do Trabalho (AET) que estuda a atividade, ou seja, o trabalho real, o modo como o trabalhador se relaciona com os objetivos propostos, com a organização do trabalho e com os meios fornecidos a ele, com isto se torna mais fácil compreender e correlacionar os determinantes desta atividade com as suas consequências para os trabalhadores e para o sistema de produção (GUÉRIN, 2001). AET tem como método observações diretas do trabalhador em sua atividade e as estratégias utilizadas por ele para conseguir realizar o seu trabalho de acordo com os resultados esperados pelo empregador, mas dentro dos limites da organização do trabalho e de suas possibilidades (GUÉRIN, 2001).

Após o conhecimento da demanda e a apresentação formal pela médica do trabalho da Secretaria de Saúde de Belo Horizonte ao Comando e aos agentes de trânsito foram iniciadas as entrevistas e observações nas ruas do hipercentro da cidade. Dentro da GMTBH há divisões de funções: a primeira são os PA's: guardas que permanecem a pé nos postos de trabalho; a segunda são os que fazem as rondas de motocicletas e a terceira são os que permanecem nas viaturas (automóveis), normalmente dentro delas vão um motorista e um inspetor que auxiliam os PA's nos revezamentos para lanche, banheiro, água, repõem materiais que acabam e auxiliam também no controle dos cruzamentos congestionados. Não foi possível analisar os trabalhadores do turno da noite devido aos riscos presentes nesta atividade, riscos estes gerados pela violência encontrada no hipercentro de Belo Horizonte. Ele é agravado pelo número reduzido de agentes nestes turnos.

Após as observações sistemáticas e do início da análise da atividade, foram identificados inúmeros aspectos presentes na atividade real, o que levou a um recorte na

demanda inicial. A análise foi direcionada aos PA`s por se tratarem de um grupo com maiores queixas e problemas de saúde, além de eles serem os primeiros acionados pelo rádio e a atuarem nos acidentes e incidentes de trânsito, ainda estão sujeitos a violência e aos conflitos diretos com a comunidade, pelo fato de ficarem alocados nas ruas. Estes fatores presentes no cotidiano de trabalho podem contribuir para o estresse ocupacional. Outra mudança na AET foi aumentar o leque de estudo para além das queixas osteomusculares que estavam presentes nos dados de afastamentos. Com um melhor entendimento da organização do trabalho percebeu-se que havia nestes trabalhadores sofrimentos psíquicos devido a atividade nas ruas, a falta de normalização de procedimentos, as multitarefas, dentre outros aspectos presentes no trabalho.

As técnicas metodológicas utilizadas foram: observações diretas *in loco* nos postos de trabalho das atividades cotidianas, entrevistas não-estruturadas, verbalizações, filmagens, fotografias e autoconfrontações.

Cada um dos 45 postos de trabalho presentes na escala foram visitados e analisados as suas características (abrigo, fluxo de veículos e pedestres, violência, pontos de apoio e características do terreno) e particularidades para assim se compreender melhor os problemas enfrentados pelos guardas nestes locais de trabalho. Foi detectado postos de trabalhos considerados críticos onde o trabalho é mais intenso e com maior sobrecarga física e mental, como: a Guaicurus, Santos Dumont e Rodoviária, já que encontra-se um alto fluxo de veículos, pedestres e violência, então foi dado um maior foco a estes locais..

A grande maioria dos postos de trabalho analisados não possuem locais para sentar, beber água, ir ao banheiro, o que torna os agentes de trânsito dependentes de favores da população para realizar as necessidades básicas. Os agentes sugeriram alguns locais que poderiam ser utilizados como pontos de apoio, alguns até já são utilizados por eles, como o Bhresolve e a Rodoviária, mas ainda não possuem um espaço próprio, utilizam as dependências comuns. Com a ajuda do Google Maps foram marcadas a localizações dos 45 postos de trabalho e identificados pontos de apoio que estavam localizados há no máximo 1 km de distância dos postos de trabalho, para que assim o tempo de caminhada não ultrapassasse 10 minutos e desta forma os agentes pudessem aproveitar melhor o período de pausa.

Muitas das vezes os agentes de trânsito permaneceram em locais de difícil acesso, como no meio de cruzamentos de ruas muito movimentadas, o que limitou em alguns momentos, a a análise e a qualidade do material coletado, como por exemplo, algumas fotos e filmagens, já que foi necessário colocar o zoom máximo para conseguir filmá-los

e fotografá-los. Outra dificuldade foi à falta de cooperação vinda do alto comando da GMTBH que, por muitas vezes, não se mostrava acessível suficientemente, além da violência das ruas que limitou o período de observações a apenas diurno..

A maioria das entrevistas foram realizada diretamente com os agentes de trânsito e abordaram aspectos como: dados pessoais, informações sobre os postos de trabalho, etapas e organização do trabalho, dificuldades, metas de produção, queixas, imprevistos, pontos positivos e negativos da atividade, sobrecargas físicas e psíquicas, equipamentos, materiais utilizados, rotina diária e informações sobre o comando. Foram entrevistados também a médica e a psicóloga do trabalho, alguns gerentes e integrantes do comando.

Foram realizadas aproximadamente 105 horas de observações globais da tarefa, no período de Agosto de 2012 a Agosto de 2013. Estas observações foram realizadas nos postos de trabalho e na sede, nos turnos da manhã e da tarde, em dias e horários diferentes, sendo a maior parte das observações *in loco* realizadas no período das 17:30 horas, momento citado pelos agentes como de grande fluxo de pedestres e veículos e de maiores dificuldades. Na sede o horário mais utilizado foi o das 14 horas (troca de turno), momento em que foram feitas algumas das entrevistas e as autoconfrontações, pois era neste horário que os agentes do turno da manhã e da tarde estavam reunidos no mesmo local, o que facilitou o acesso a eles. Após as visitas, as informações e materiais recolhidos foram analisados, levando em consideração o ponto de vista e opinião dos agentes de trânsito. Posteriormente, as conclusões foram retornadas aos trabalhadores via autoconfrontação e, ainda, uma etapa de validação das informações e conclusões obtidas, com o objetivo de esclarecer aspectos dos modos operatórios não compreendidos totalmente garantindo uma maior confiabilidade ao estudo.

As recomendações finais foram repassadas com a médica do trabalho, o comando, os gerentes e alguns guardas durante uma reunião e apresentação dos dados. A maioria delas foram recebidas de bom grado, algumas o comando e gerência não concordaram, chegaram a questionar a veracidade dos fatos, e outras já haviam sido implementadas pela prefeitura ou estavam em andamento.

3. REVISÃO DA LITERATURA

Na literatura podemos encontrar diversos agravos à saúde causados pela atividade laboral:

3.1. Sofrimento mental

O sofrimento mental pode ser compreendido como uma experiência subjetiva intermediária entre doença mental descompensada e o conforto (ou bem-estar) psíquico (DEJOURS ET AL., 1994). Ele ocorre quando a demanda do trabalho é alta e o grau de controle da atividade pelo trabalhador é baixo (TÂNIA, M.A. ET AL, 2003). Isto ocorre na atividade dos GMTBH, cada dia é único, não tem como prever o que terão que fazer, ocorrem eventos diferentes a cada dia que os forçam a serem flexíveis e atuarem de forma rápida, como resposta a cada ocorrência.

Seligmann-Silva (1994) cita o conceito de desgaste psíquico. Ele está associado à imagem de “mente consumida” e agrega três dimensões: a primeira compreende o desgaste orgânico da mente (por exemplo, um acidente no trabalho). A segunda está relacionada às variações do “mal-estar”, dentre ela a fadiga tanto mental quanto física é uma das analisadas. E a terceira, está associada aos desgastes que afetam a identidade do trabalhador. Isto ocorre quando são atingidos os valores e as crenças, que podem atingir a dignidade e a esperança do sujeito.

3.2. Insônia

A insônia é um transtorno do sono frequente na população, está se tornando um problema na área do trabalho e de saúde pública, segundo a OMS. Ela causa impactos negativos a saúde física e mental e atinge a participação social, a capacidade para o trabalho e a qualidade de vida. E são as principais responsáveis pela ocorrência de acidentes no trabalho, rebaixamento da produtividade, irritabilidade, baixa qualidade de vida dos trabalhadores e indução de depressão e alcoolismo (JAQUELINE R. ROBAINA, J.R. ET AL, 2009).

3.3. Estresse Ocupacional

Segundo Jex (1998) o estresse ocupacional divide-se em 3 aspectos:

. Estímulos sensoriais ou estressores organizacionais: são os estímulos oferecidos pelo ambiente de trabalho que fazem com que o trabalhador forneça respostas adaptativas e que vão além das suas capacidades de enfrentamento (*coping*).

. Respostas aos eventos estressores: são respostas psicológicas, fisiológicas e/ou comportamentais que o sujeito manifesta quando é exposto a fatores no exceda a sua habilidade de enfrentamento.

. Estímulos estressores-respostas: quando as demandas do trabalho afetam os empregados de alguma forma.

Alguns sintomas físicos e mentais que os trabalhadores com estresse podem apresentar são: dores pelo corpo; gastrite, úlcera; cansaço físico (fadiga); insônia, sono inquieto; humor alterado (irritabilidade, ansiedade e tristeza); perda da sensibilidade e dificuldade de expressar seus sentimentos; alteração nos relacionamentos dentro e fora do ambiente de trabalho.

3.4 Síndrome do pânico

É um transtorno de ansiedade caracterizado por um intenso medo ou/e mal-estar (crise) com sintomas físicos e cognitivos que se iniciam de forma inesperada (sem um motivo aparente) e de curta duração, causando medo de morrer persistente e recorrente, o que aumenta a chance de outros ataques. No ser humano o medo é um meio de proteção, pois sinaliza o perigo. Durante as crises da síndrome do pânico este medo passa a ser vivido como o próprio perigo, qualquer alteração de suas sensações internas torna-se uma ameaça (BARLOW, D.H., 2009). Na profissão de GMTBH eles lidam cotidianamente com o medo e passam por situações estressantes que podem culminar na Síndrome do Pânico.

3.5 Depressão

Seligmann-Silva (1995) descreve que as síndromes depressivas podem ter seus sintomas desencadeados e evoluídos pelas vivências no trabalho, podendo a depressão manifestar-se em quadros agudos ou crônicos como: tristeza, vivências de perda ou fracasso e falta de esperança. No entanto, os quadros depressivos associados ao trabalho muitas vezes não são típicos e podem apresentar-se de forma mais sutil, apresentando como principal manifestação o desânimo diante da vida e do futuro. Houveram relatos de trabalhadores desanimados com o trabalho e com a vida em si, e que as vezes este sentimento é forte a ponto de os impedirem de trabalhar.

4. HIPOTESE

A sobrecarga física causada pelo tempo prolongado de pé, a falta de pontos de apoio, o peso dos equipamentos e o calçado inadequado somado a sobrecarga mental, que será o foco desta monografia, gerada pela falta de normalização dos procedimentos, pelas multitarefas, pelo alto fluxo de veículos e pedestres, pela exposição à violência, a exigência de flexibilidade constante são causadores de adoecimento nestes agentes de trânsito.

5.RESULTADOS E DISCUSSÃO

5.1. Trabalho prescrito

Os PA's da GMTBH têm como competências uma série de atividades tais como: proteger órgãos, entidades, serviços e o patrimônio do setor público de Belo Horizonte; orientar e proteger a população; autuar e aplicar as medidas cabíveis aos condutores infratores, fiscalizar o estacionamento rotativo, intervir em casos de colisões e veículos com defeito, administrar o tráfego de veículos em dias e locais de eventos, manutenção da fluidez do trânsito.

A função de maior relevância desses trabalhadores baseia-se em cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito do município, com o intuito de proporcionar uma maior fluidez ao trânsito, tendo como base o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que é uma lei que define atribuições às diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, estabelece normas de conduta, infrações e penalidades que devem ser cumpridas pelos usuários e fiscalizadas.

Porém não foi encontrada nenhuma normalização de procedimentos exclusivo da GMTBH, em que os agentes de trânsito podem tirar como base e segurança os procedimentos e formas de executar a sua atividade. Existe hoje apenas o Memento Operacional da Guarda Municipal de Belo Horizonte como um todo, sem referência ao segmento de trânsito que foi criado posteriormente.

5.2. Trabalho real

No início da jornada de trabalho os guardas municipais de trânsito se reúnem na sede da GMBH localizado na Avenida dos Andradas 881, no Centro de Belo Horizonte. Neste momento é realizada a chamada nominal, uma reunião com temas variados (ocorrências do dia anterior, recados, cursos, dificuldades, etc) e a distribuição dos materiais, já que muitos dos equipamentos são em números insuficientes para serem de uso individual.

5.2.1. Escala de trabalho e equipamentos

Após sair da sede cada agente de trânsito segue para o seu posto de trabalho de acordo com a escala que é modificada semanalmente. Essa distribuição dos postos de trabalho é realizada pela da Unidade Integrada de Trânsito (UIT) que envia a escala. Estes locais são em cruzamentos fixos e em sua grande maioria localizados no hipercentro, já

que o fluxo de pessoas e veículos é maior que em outras regiões. Porém esta escala não é realizada de forma criteriosa, já que não há um revezamento entre postos e setores considerados “tranquilos” e os “críticos”. Isto pode estar relacionado a uma maior carga mental e psíquica a estes agentes que ficam expostos a uma gama de multitarefas presentes de mais forma intensa nos postos “críticos”. Eles precisam dividir a sua atenção entre: o alto fluxo de veículos, a demanda por e ainda as intercorrências relacionadas a violência e acidentes de trânsito.

Diversos estudos presentes na literatura citam os benefícios do sistema de trocas ou rodízios de postos na diminuição de riscos ergonômicos e melhora no desempenho da tarefa (FILUS e OKIMOTO, 2006). De acordo com Suzana et al (1998), são considerados riscos ergonômicos dentre outros aspectos as situações de estresse, o trabalho em período noturno, a jornada prolongada, a monotonia, a repetitividade, a rotina intensa que podem provocar distúrbios psicológicos e fisiológicos à saúde dos trabalhadores, já que geram alterações no organismo e no estado emocional. Assim há comprometimento da produtividade, da saúde e da segurança e o surgimento de sintomas como cansaço físico, dores musculares, LER/DORT, hipertensão arterial, alteração do sono, diabetes, doenças nervosas, taquicardia, gastrite, úlcera, ansiedade, tensão, problemas de coluna, dentre outros (SUZANA ET AL, 1998). A maioria destes sintomas foram encontrados como motivo de absenteísmo registrados nos prontuários ou como queixa durante as entrevistas. Estes autores comentam ainda que um equilíbrio entre as condições de trabalho e o homem é adquirido com melhorias no processo de trabalho, nas condições dos de trabalho e no relacionamento entre as pessoas. Além disto, é preciso modernizar os equipamentos e as máquinas, alterar o ritmo de trabalho, adequar as ferramentas, as posturas, etc (SUZANA ET AL, 1998).

Nos finais de semana os GMTBH não possuem turnos fixos, podendo ser escalados para qualquer um dos três turnos. Ocorrem conflitos com a escala semanal, pois acontece de o agente trabalhar no domingo à noite e na segunda começar o trabalho às 6:30 horas. Há ainda casos do mesmo agente ser recrutado em eventos em finais de semana consecutivos, mostrando a falta de criteriosa na execução das escalas.

Muitas vezes trabalhamos no domingo e saímos do jogo depois das 20 horas, até chegarmos em casa, gastamos tempo. Então é a conta de chegar, dormir, já que na segunda temos que estar na sede as 6:30 da manhã.” (Agente de Trânsito)

Constantino (1997) cita que em locais que funcionam 24 horas por dia, 7 dias por semana, como é o caso da GMTBH, há uma grande dificuldade em se elaborar uma

escala de trabalho devido a variação da demanda que ocorre ao longo dos horários e dos dias da semana. No caso dos agentes de trânsito a demanda é maior durante os períodos de pico do início da manhã e do final do dia (momentos que as pessoas estão indo e vindo do trabalho) e nos dias de eventos como corridas na Lagoa da Pampulha, passeatas, partidas de futebol.

Para ser elaborado uma escala de trabalho eficiente é necessário que ela envolva toda a demanda diária, levando em consideração as variações das demandas, os intervalos de pausas e as folgas semanais, sem sobrecarregar ou sobrar trabalhadores. Assim consegue-se um rendimento satisfatório destes trabalhadores e também uma minimização dos custos globais com o adoecimentos e faltas. Ainda durante o planejamento da escala de serviços é preciso além de criar as sequências de trabalho para cada empregado levar em consideração também legislações trabalhistas, regras da empresa, acordos sindicais, recomendações ergonômicas, dentre outros aspectos. Isto tudo com o objetivo de se manter dentro das leis e normas e não sobrecarregar o indivíduo (CONSTANTINO, 1997).

Os agentes de trânsito utilizam equipamentos que seriam de uso individual (EPI's), porém devido ao numero insuficiente eles são compartilhados e repassados ao colega do próximo turno. Isso ocorre coma placa do colete a prova de balas que é utilizada por todos e revezada a cada turno, com os dispositivos eletroinacapitantes, os rádios que são utilizados um por dupla e o gás de pimenta que uma minoria possui e alguns destes já estão vencidos.

“São a minoria dos guardas que possuem o spray de pimenta. Muitos já venceram e outros que vencem em 2015 não sabemos se irá nos deixar na mão na hora do aperto. Uns já não saem nada ou sai só uma água que não tem efeito nenhum.”

(Agente de Trânsito)

Esta inadequação dos equipamentos provoca insegurança nos guardas, pois ao utilizarem a placa desta maneira ela diminui a sua vida útil por se tornar mais fina e maleável, já que permanecem o tempo todo aquecida e úmida. Este fato não é levado em conta na hora da troca do equipamento e sim o prazo de validade indicado pelo fabricante e não ao seu desgaste mais rápido dado as circunstâncias de uso que se diferenciam das preconizadas pelo fabricante. Já a falta de um spray de pimenta, um rádio e um dispositivo

eletroincapacitante para cada trabalhador é fonte de uma maior vulnerabilidade, já que em certos momentos durante a sua atividade eles permanecem sozinhos nos cruzamentos.

As escalas ineficientes, a falta de materiais de uso individual são fatores que aumentam a carga de estresse no cotidiano destes trabalhadores. Pois além de eles conviverem com os riscos da profissão, com uma escala que muitas vezes torna a rotina mais cansativa (postos críticos) e com descanso inadequado (plantões de finais de semana seguidos ou próximos da escala semanal) eles ainda não tem a garantia de eficácia de seus equipamentos.

5.2.2. Zelar pela fluidez do trânsito e fornecer informações à população

Os guardas municipais permanecem em seus postos de trabalho especificados anteriormente pela escala semanal parados em pé, em posição de, com os braços cruzados para frente ou para trás do corpo.

Enquanto os automóveis se movimentam eles permanecem atentos ao fluxo de carros e pedestres. Quando necessário param os carros (mesmo que o semáforo ainda esteja aberto) para evitar que se feche o cruzamento. Normalmente dois agentes de trânsito atuam em um mesmo cruzamento, cada um em um semáforo.

Durante a atividade nos cruzamentos os agentes têm o poder de autuar aqueles carros que não obedecerem as suas ordens. Este fato exige que o agente de trânsito tenha atenção, concentração e memória para guardar a placa do automóvel, já que este passa rápido, além de ser um fator de risco de atropelamento do próprio guarda municipal como também dos pedestres. Às vezes para autuar, em um primeiro momento, ele anota os dados do veículo em sua própria mão, o que aumenta a sua agilidade durante a autuação e diminui a exigência de sua memória. Ele prefere anotar na mão já que isto lhe proporciona uma maior agilidade, evitando assim que ele esqueça a placa.

Outra exigência durante a atividade é a atenção constante que tem que ter para não serem atropelados, já que trabalham no meio da rua e alguns condutores não obedecem à sinalização feita por eles e avançam.

“Temos que ficar atentos quando paramos o fluxo para desobstruir o cruzamento e a interseção, pois têm condutores que não param e quase passa por cima mesmo.”

(Agente de Trânsito)

Uma dificuldade durante o seu trabalho e em relação à população que não valoriza e confundem eles com os Guardas Municipais e não entendem que faz parte do seu trabalho multar os infratores e não prezar apenas pela segurança de patrimônios públicos,

“Porque você vai multar? Com tanta gente roubando e você preocupado em multar?”

(Agente de Trânsito)

Porém quando é uma multa por estacionar na porta de uma garagem, o proprietário da casa fica a favor do guarda e valoriza seu trabalho.

“Isso mesmo, multa ele mesmo, é um absurdo estacionarem na porta de garagem”.

(Agente de Trânsito)

Estes conflitos com a população é outro fator de estresse no cotidiano dos GMTBH, pois além de terem que dividir a sua atenção entre o trânsito e a pessoa (multitarefa) eles têm que controlar o impulso de agressividade com aquela pessoa que não compreende o seu trabalho e o julga estar fazendo a coisa errada.

“As vezes tenho vontade de pular no pescoço daquele que fica me recriminando quando eu estou multando, acha que eu tenho é que pegar bandido no punho”.

(Agente de Trânsito)

Simultaneamente com a organização do trânsito os agentes são solicitados a todo momento a fornecer informações a respeito de ruas, locais, estabelecimentos, ônibus. A orientação é realizada de acordo com a demanda e ocorre com muita frequência durante toda a jornada de trabalho. A própria população se encaminha até o GMTBH e esclarece as dúvidas. Eles utilizam o seu saber adquirido com a experiência, já que não são treinados para fornecer essas informações, adquirem-nas no dia-a-dia. Para ajudar nesta tarefa eles adquirem com o próprio dinheiro, em bancas de revistas, o Mr. Bus, onde constam informações sobre os ônibus, itinerários e onde estão localizados os pontos nas ruas do hipercentro de Belo Horizonte.

“Somos verdadeiros postos de informações. A todo o momento vem alguém e pede informação para nós, é muito comum isso. Temos que atender a população e ao mesmo tempo vigiar o trânsito.”

(Agente de Trânsito)

Eles relatam que essa grande demanda por informação é uma fonte de estresse e conflitos na sua atividade, acaba atrapalhando-os na vigilância do trânsito. Às vezes enquanto estão fornecendo uma informação à população acontece ao mesmo tempo uma ocorrência no trânsito, assim o agente tem que pedir para o pedestre aguardar enquanto ele resolve o problema que está influenciando no trânsito, ou uma infração que tem que anotar os dados do veículo. Com isso a pessoa fica nervosa, acaba xingando o guarda que fica dividido entre as duas tarefas e acaba não fazendo nenhuma das duas como gostaria.

“Ficamos divididos entre dar informação e observar o trânsito, acabo não conseguindo fazer nem uma coisa nem outra direito.”

(Agente de Trânsito)

Este fluxo de duas funções simultâneas aumenta a demanda de trabalho, fazendo com que os guardas tenham uma sobrecarga psíquica devido as multitarefas. Somado a esta demanda por informação, há na região central o alto fluxo de carros o que intensifica a atividade que os agentes precisam realizar ao mesmo tempo. Esta situação aumenta ainda mais a exigência de atenção e concentração para garantir a fluidez do trânsito, ajudar a população e não sofrer nenhum acidente.

Pesquisas demonstram que o cérebro humano é capaz de realizar várias tarefas cognitivas ao mesmo tempo, porém esta capacidade de lidar com multitarefas têm um limite que varia de acordo com a complexidade das tarefas executadas. No trabalho estas multitarefas podem resultar em perda de foco, já que não é possível manter a atenção completa em uma única tarefa até a sua finalização, , com isto, ocorrem erros, acidentes, perda de produtividade e adoecimentos (COESER ET AL, 2008).

5.2.3. Fiscalizar e autuar infrações de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

Esta fiscalização ocorre simultaneamente com todas as outras atividades realizadas por eles. Além disto eles tem que autuar aqueles veículos infratores, o que aumenta a demanda no trabalho, e ainda de atenção e concentração.

Como a demanda de tarefas é grande eles adquirem estratégias que os proporcionam uma maior agilidade e uma menor demanda mental como copiar a placa do veículo infrator na palma da mão antes de anotarem no bloco e posteriormente no relatório final. No caso de veículos estacionados em locais proibidos, os guardas informam às centrais da GMTBH que passa a autuação e dados do veículo para a Bhtrans que se encaminha até o local para rebocar o veículo.

“Somos diferentes da PM, não gostamos de ficar com o bloco e a caneta na mão, preferimos alertar primeiro o condutor que está cometendo uma infração antes de autuar, se ele não mudar a atitude multamos. Quando é algo mais grave ou que não dá para parar o condutor guardamos a placa e depois anotamos.”

(Agente de Trânsito)

Esta dependência de outras entidades (Bhtrans e PM) causam a ele um desgaste muito grande, pois a população não compreende que a demora para solucionar o problema não é da GMTBH e sim da Bhtrans que demora para enviar um reboque, ou a PM que demora para chegar e finalizar o Boletim de Ocorrências (BO) ou o SAMU que não chega para prestar o devido socorro. Isto é agravado pelo fato de estarem alocados nas ruas, sendo então os primeiros a chegarem, ou seja, são a linha de frente com a população.

5.2.4. Prezar pela organização do trânsito em eventos

Nos dias de eventos em locais públicos, os GMTBH são desviados de seus postos de trabalho diários para sinalizar e fiscalizar os locais em que os desvios foram realizados juntamente com a Bhtrans e a PM, assim como para ajudar na segurança da população e do patrimônio público.

Essa situação causa diversos conflitos com a população, já que eles acabam interferindo no trajeto pretendido ou habitualmente utilizado pelo condutor, o que gera irritação, insatisfação, e revolta dos motoristas e estes tendem a agredir verbalmente e até fisicamente os GMTBH ou por estarem exaltados devido a euforia do momento ou alcoolizados e se tornam mais agressivos. Nestes momentos eles relatam que precisam ficar calmos e com paciência para resolverem a situação.

“A população não entende que não somos culpados pelos desvios e pela confusão. Ficam nervosos por causa do congestionamento nas vias e descontam na gente, xingam mesmo. Outros estão com raiva que o time perdeu, bebem, brigam e acaba sobrando para a gente. Ai agente tem que ter muita calma e paciência para não entrar na briga e sim contornar da melhor forma possível.”

(Agente de Trânsito)

Estes dias de eventos acabam sendo motivo de estresse e sobrecarga para os agentes. Primeiramente devido aos altos índices de conflitos com a população que ocorrem, segundo por causa do excesso de demanda que lhes vem a todo momento, terceiro pela ineficiência da organização da escala que sobrecarrega o trabalhador que não descansa de forma eficiente o corpo e a mente.

Lancman et al (2007) fala sobre o impacto na vida de agentes de trânsito da violência vivida no trabalho. Ela divide o impacto em dois níveis: individual e social. O primeiro nível: o individual se caracteriza por desmotivação, perda de confiança, baixa auto-estima, depressão e raiva, ansiedade e irritabilidade. Quando as causas de violência não são eliminadas do trabalho e os trabalhadores se mantêm expostos a ela os seus efeitos são agravados e pode causar o rompimento das relações sociais, desestruturação da organização do trabalho, redução da eficiência e da produtividade e degradação da qualidade do produto e da imagem da empresa. O segundo nível, o social, ela refere aos custos referentes aos cuidados com a saúde, com a reabilitação e reintegração dos trabalhadores, da deficiência e da invalidez e do desemprego. Esta autora reforça a agressão verbal como uma violência causadora de sofrimento, pois traz consigo a humilhação e a insegurança, já que o de o trabalhador nunca saber se vão progredir para a agressão física. O medo, a ameaça de sofrer agressão pode provocar problemas psicológicos pós-traumáticos, mesmo que a agressão física não se concretize, pois o trauma nem sempre é equivalente a gravidade da violência (DEJOURS, 2005).

A maioria dos sintomas citados por Lancman, et al (2007) foi encontrado nos agentes de trânsito da GMTBH: alterações no sono (insônia, pesadelo, sono interrompido ou agitado), depressão, pânico, sensação de desconfiança de tudo e de todos, sintomas de origem psicossomática, aparecimento ou agravos de doenças preexistentes como gastrite.

Atualmente o adoecimento psíquico e suas conseqüências são de difícil caracterização e/ou são omitidas da condição de acidente e doença relacionada ao trabalho de acordo com a legislação brasileira. Já que só são notificados com maior frequência

aqueles acidentes com danos corporais graves ou quando gera uma incapacidade temporária ou permanente. Essa subnotificação ocorre com a agressão verbal, já que não é possível notar nenhum tipo de seqüela em curto prazo no indivíduo, sendo ela um risco, considerada banal, mas com consequências a longo prazo na saúde mental destes trabalhadores.

5.2.5. Realizar ações preventivas de acidentes e educação no trânsito

A Guarda Municipal realiza eventos em locais públicos para educar a população com o intuito de diminuir as infrações no trânsito e os acidentes. Sendo necessário mais uma vez serem remanejados para prestar assistência ao evento. Nestes eventos a maior função dos guardas é dar atenção à população e fornecer folhetos informativos e educativos, porém há relatos que mesmo neste tipo de atividade eles não se desligam totalmente do trânsito, pois em caso de ocorrências eles devem atuar também. Demonstrando mais uma vez a necessidade dele atuarem em múltiplas tarefas de forma simultânea, sendo necessário dividir sua atenção entre todas elas.

5.2.6. Postos de trabalhos

A maioria dos postos de trabalho localiza-se na região central. É notável que neles ocorrem um intenso tráfego de veículos e pedestres, o que intensifica o trabalho dos GMTBH, sobrecarregando-os fisicamente e psiquicamente, já que é necessário permanecer em pé nos cruzamentos, sem pausas. Além disto há a necessidade de se realizar mais de uma tarefa simultaneamente, como citado anteriormente, e há a grande necessidade de se manter a atenção e concentração para dar conta de realizar todas as tarefas diárias da profissão.

Após a análise de todos os postos de trabalhos ocupados pelos agentes dividiu-se eles em quatro grupos (Tabela 1):

- Grupo 1- postos de trabalho que estão mais afastados da região central;
- Grupo 2- postos considerados críticos pelos GMTBH, todos localizados na região central, em que os índices de violência, pedestres e veículos foram classificados como altos e que segundo os guardas, nestes locais deveriam haver um reforço policial;
- Grupo 3- postos de trabalho que estão localizados na região central e possuem índice de violência alto;
- Grupo 4 - postos de trabalho que estão localizados na região da Savassi.

Foi observado que as condutas realizadas pelos agentes variam de acordo com o local em que estão alocados e que nos pontos considerados por eles críticos a atenção necessária é maior, trabalham sobre pressão constante devido à demanda diferenciada de trabalho. Além de garantir a fluidez do trânsito eles precisam ser mais atenciosos com os pedestres que se irritam com maior facilidade, tendo com isto dividir a sua atenção entre o trânsito de veículos e o de pedestres que os interrompem a todo instante. Também é necessário serem cuidadosos com os meliantes que cometem furtos constantes na região.

Tabela 1: Classificação dos Postos de Trabalhos dos Agentes de Trânsito PA da Guarda Municipal de Belo Horizonte

POSTO	VIOLÊNCIA	PEDESTRES	VEÍCULO	PONTOS DE APOIOS	ABRIGO	TERREN
			S			O
Grupo 1	Médio	Médio	Alto	Não	Presente	Plano
Grupo 2	Alto	Alto	Alto	Não	Presente	Plano
Grupo 3	Médio	Alto	Alto	Sim	Presente	Plano
Grupo 4	Baixo	Alto	Médio	Não	Presente	Plano

Esta Tabela 1 nos mostra na maioria dos postos de trabalhos há fluxo alto ou médio para violência, fluxo de pedestres e veículos e a falta de pontos de apoios, reforçando mais uma vez como a demanda pelos seus serviços é alta e a consequente presença das mutitarefa executadas ao mesmo tempo. Ela poderia ainda ser utilizada como uma ferramenta de apoio na montagem das escalas semanais.

Outras dificuldades presentes em seus postos de trabalho são: onde ir ao banheiro, beber água, se alimentar; o calor irradiado do asfalto; o sol; a poluição sonora e do ar; a falta de infraestrutura.

Os PA's costumam trabalhar sete horas diárias incluindo finais de semana, em turnos diurnos e noturnos, de acordo com as especificidades da atividade e necessidades da GMTBH, podendo haver plantões.

Destas sete horas trabalhadas uma hora é separada para questões administrativas (chamada antes do início do turno na sede da GMTBH, recebimento e devolução de materiais, envio das ocorrências para a central, etc). Eles não têm pausas regulamentadas para ir ao banheiro ou comer. Os agentes podem se ausentar do posto o tempo necessário para o deslocamento de ida e volta até o local destinado ao lanche/almoço e/ou banheiro, porém antes é necessário avisar à Central de Controles. Isso gera uma demora para a liberação e um desconforto geral neles, devido a intensa fiscalização de seu trabalho, o que faz com que os agentes evitem ao máximo se ausentar de seu posto. O ideal seria que

os PA's nunca permanecessem ou andem sozinhos, sempre em duplas, segundo eles assim se sentem um pouco mais seguros.

“Nunca ficamos sozinhos, sempre em duplas, até quando vamos ao banheiro, para fazer um lanche. Sabe né, é para dar mais segurança! Você já percebeu que nem os PM andam sozinhos? E olha que eles possuem armamento hein?!”

(Agente de Trânsito)

Devido a esta dificuldade de se ter acesso a locais para descansarem, irem ao banheiro e beber água a maioria dos agentes costumam pedir favores aos estabelecimentos próximos de seu posto de trabalho, apesar de não gostarem. Pois, segundo eles, depois de um certo tempo cria-se mais intimidade e os donos dos estabelecimentos pedem troca de favores, ou seja, mais um conflito a sere administrado pelos agentes.

“O ponto de apoio é uma política inexistente. Quando tem ponto de apoio é bastante fraco, pois os que têm não são 24 horas e são longe, temos que caminhar muito. Ai já viu né! Temos que recorrer à boa vontade dos comerciantes próximos. Isso não é bom porque ai logo logo eles pedem uma troca de favor.”

(Agente de Trânsito)

“A própria Guarda Municipal nos estimula a tornar corruptos ao não fornecer uma organização e uma infraestrutura adequada de trabalho, ficamos dependendo de favores dos civis.”

(Agente de Trânsito)

A falta de pontos de apoio os força a permanecerem longos períodos de pé. Este fator foi apontado pelos trabalhadores como prejudicial para o seu trabalho, já que após umas quatro horas de jornada sentem que sua atenção e concentração estão reduzidas, pois há uma nova divisão da atenção entre o trânsito, a população e o seu corpo.

“Depois de umas 4 horas de trabalho em pé o desgaste é tão grande que já não presto atenção suficiente. Presto atenção também nas minhas dores, se vejo uma ocorrência mais distante que não é muito grave penso antes de ir e acabo ficando no mesmo lugar.”

(Agente de Trânsito)

Durante a análise foi comprovado que a falta de infraestrutura contribui para a longa permanência destes na posição de pé durante a maior parte de sua jornada, e quando há algum local que costumam utilizar como shoppings, prédios públicos, estação de metrô, é necessário caminhar por grandes distâncias, o que os fazem se ausentarem por um tempo maior de seus postos de trabalho. Como na maioria das vezes isto não é viável eles ficam muito tempo sem alimentar, beber água e ir ao banheiro ou recorrem a favores da população. Foram citados por eles alguns locais em que poderiam funcionar como postos de apoio, porém ainda assim é distante da maioria dos postos de trabalho, sendo necessária a implementação de outros postos de apoios em novos locais como: prédios públicos, em estações do metrô, escolas, hospitais e fazer parcerias com instituições privadas, como shoppings e escolas.

A alta demanda que a grande maioria dos locais de trabalho exigem (pedestres, veículos, violência) fazem com que a carga psíquica requerida na atividade também seja elevada. Pois a necessidade entre se dividir a atenção entre as pessoas e o trânsito é constante e não há uma pausa regulamentada de descanso. Essa elevada carga de trabalho associada à falta de postos de apoio faz com que os agentes fiquem um maior tempo sem se alimentar, beber água e ir ao banheiro, pois os locais que poderiam ser utilizados por eles na maioria das vezes se encontram em uma distância grande, o que resultaria no afastamento do seu posto de trabalho por um tempo elevado, sobrecarregando o colega e/ou acarretando no fechamento dos cruzamentos e até uma advertência pelo inspetor.

“Fico muito tempo segurando para ir ao banheiro ou beber água, pois aqui perto não há um lugar que posso usar, e não gosto de pedir aos comerciantes (...). Tenho que andar muito até chegar no Bhresolve, não dá para deixar o cruzamento e sair, além disto tenho que ser liberado pelo rádio.”

(Agente de Trânsito)

Ficar longos períodos de pé sem repousar associado a má alimentação e ingestão de líquidos pode gerar, segundo Lima et al (2010): estresse, DORT, doenças circulatórias e gástricas, dificuldade para dormir, agiação, dentre outros. Estudos demonstram que além de fatores de risco como: idade, sexo, hereditariedade, hábitos alimentares e de vida (como o sedentarismo) existe ainda uma associação entre situações emocionais intensas

e contínuas, responsáveis pelo estresse e impactos fisiopatológicos como os distúrbios cardiovasculares (hipertensão, angina, infarto agudo do miocárdio, parada cardíaca, arritmias).

Percebe-se que na rotina de trabalho dos GMTBH há diversos fatores que predispõe a doenças físicas e psíquicas (carga de trabalho, insatisfação, conflitos, desvalorização, trabalho noturno, múltiplas tarefas, falta de infraestrutura), estas podem culminar em perda de produtividade e de qualidade do trabalho, insatisfação e na maioria das vezes só serão detectadas em estágios mais avançados, necessitando de tratamentos mais pesados e até de afastamentos. Além das consequências no trabalho há também aquelas que afetam a vida social, como afastamento de familiares e amigos, irritabilidade, perda do lazer.

5.2.7. Questões relacionadas ao comando

Em julho de 2013 foi trocado o comando, ocorrendo assim modificações em algumas condutas. Uma delas foi a mudança no formato das duplas. Os agentes não podem mais ficar no cruzamento um do lado do outro, como anteriormente, eles devem permanecer no mesmo cruzamento um de cada lado, o que proporcionou um descontentamento entre os GMTBH.

“Agora com esse novo decreto do comando ficamos ainda mais inseguros, se acontece alguma coisa até meu colega atravessar o cruzamento o pior já pode ter acontecido. Como vamos trabalhar assim?”

(Agente de Trânsito)

Isto demonstra como a falta de normalização dos procedimentos deixas os GMTBH vulneráveis. Ocorre a insegurança de como devem agir no cotidiano, já que há constantes modificações das condutas orientadas, não somente quando há troca de comando. O que se observa é que as mudanças são realizadas de acordo com a perspectiva de quem está de fora da atividade, de quem está no comando ou superiores (inspetores), não é feita uma pesquisa sobre a melhor forma da conduta para os trabalhadores de acordo com a realidade encontrada nas ruas.

O trabalho nos dias de eventos é bem particular, já que como a demanda por serviço aumenta é necessário cada agente permanecer sozinho nos cruzamentos. Isso aumenta o receio dos guardas, pois se em dias normais já é inseguro trabalhar sozinho,

em dias de eventos, principalmente jogos de futebol, os ânimos da população estão exaltados o que eleva ainda mais os riscos. Uma estratégia utilizada por eles é omitir algumas infrações que julgam ser ariscada de intervirem.

“Trabalhar sozinho faz com que agente omita o serviço. O comando finge que coloca a gente nas interseções, e a gente finge que trabalha, como agir sozinho diante de vinte, trinta pessoas.”

(Agente de Trânsito)

Castro (2010) encontrou em seu estudo com Guardas Municipais de Porto Alegre a insegurança e o medo presente em diversas falas destes trabalhadores. Ela cita que este sentimento está presente principalmente devido às situações de perigo, confronto, imprevistos, tarefas ambíguas, ou desagradáveis, agressões e até a morte. Este medo é usado por eles como uma estratégia defensiva que é utilizada como forma de se precaverem diante de situações perigosas que devem se proteger e planejar melhor antes de agirem.

“Varias vezes no dia, principalmente na região da Gaicurus, eu penso antes de abordar alguns civis. Se acho que aquela pessoa é perigosa ou está armada não intervenho, peço ajuda da PM ou monitoro de longe. Não posso arriscar a minha vida tenho família para cuidar!”

(Agente de Trânsito)

5.2.8. Organização do trabalho

Organização do trabalho compreende a estrutura hierárquica da empresa, o controle e a divisão das tarefas, a estrutura temporal do trabalho, as relações interpessoais e intergrupais, dentre outros aspectos inerentes ao trabalho (SELIGMANN-SILVA, 2003).

Durante a AET não foi encontrada na GMTBH uma organização do trabalho consolidada, esta é definida pelo comando (na maioria das vezes verbalmente) e também é constantemente modificada. Eles também utilizam como referência o Memento Operacional da Guarda Municipal como um todo e o CTB. Esta imposição pela melhor forma de conduta de acordo com cada comando não significa que a organização do trabalho não esteja definida. Cada trabalhador acaba definido sua conduta da melhor forma possível, dentro de seus limites e impecílios encontrados no dia-a-dia. Eles vão se aprimorando de acordo com a sua experiência aprendida durante os eventos cotidianos.

Esta organização precisa de uma certa estabilidade e de um instrumento de apoio e “refúgio”, como o Memento Operacional da GMTBH, para colaborar na amenização de diversos conflitos encontrados hoje na execução de sua atividade.

Esta insegurança pode causar prejuízos à saúde destes agentes, já que a falta de um procedimento consolidado a ser seguido provoca uma pressão para encontrar a maneira certa de agir, porém esta não pode ir contra as atribuições que lhes são passadas pelo comando e inspetores, além dos códigos e leis brasileiras. E ao mesmo tempo são cobrados para que as atividades sejam realizadas, sem levar em conta se há meios para isto ocorrer (não levam em consideração a dependência com outras entidades- PM, Bhtrans).

Isto causa sobrecarga psíquica e mental, uma vez que os agentes necessitam criar os próprios meios de conduta, provocando insegurança nestes trabalhadores, pois se os meios construídos por eles funciona, tudo bem, mas se falham o guarda é responsabilizado. Além disto há a falta de respaldo legal em caso de uma conduta que não agrada a outra parte, mesmo sabendo que o agente agiu da forma correta. Essa sobrecarga é agravada pelo fato da grande variabilidade de eventos cotidianos que eles precisam contornar diariamente, em que fazem com que eles tenham que elaborar várias estratégias ao longo da sua atividade e, até mesmo, alguns procedimentos.

Dejours (2005) sinaliza para o fato de que há transtornos psíquicos graves ligados ao trabalho, porém o que se mais tem observado são os fenômenos que não são classificados como um distúrbio mental clássico e sim uma situação de elevado sofrimento mental. Este pode ter como origem as situações vividas pelos trabalhadores em suas atividades e nas transformações da organização do trabalho. Este elevado sofrimento mental tem como sintomas: sentimento de impotência, falta de confiança em si, e sentimento de perda do controle ou da capacidade de fazer frente aos constrangimentos impostos pelo trabalho. A exposição prolongada a essas condições pode gerar a perda de iniciativa e de passividade, algumas vezes alcançam a forma patogênicas e prejudiciais tanto para o trabalhador quanto para as empresas.

Um exemplo da falta de normalização de procedimentos ocorre com a introdução de superiores novos no comando (Major e Tenente), já que há a mudança das regras de conduta. No início do estudo os guardas trabalhavam em duplas nas interseção, no final houve a mudança do comando em que ficou proibido o trabalho em dupla, cada guarda tem que permanecer de um lado do cruzamento. Esta mudança aumentou ainda mais a

insegurança por parte destes trabalhadores devido principalmente à violência. Caso eles desobedeçam esta nova regra eles estão sujeitos a advertências e penalidades.

Os agentes relatam ainda que no comando antigo havia mais liberdade para conversar com o Major e expor as dificuldades, já no novo tudo tem que ser passado para o inspetor que passará ao Tenente e por fim este levará até o Major. Para eles isto é um dificultador para a implantação de melhorias para a categoria, já que não têm a certeza que suas dificuldades chegaram realmente ao comando.

“No comando antigo, a gente tinha mais liberdade e acesso ao Major, o atual é muito rígido, ‘militarista’. Também o comando antigo liberava andar em duplas, o de agora recomenda que a gente fique em esquinas diferentes, mas sempre andamos juntos para dar mais segurança.

(Agentes de Trânsito)

Outro aspecto relevante da organização do trabalho dos agentes de trânsito é a falta de autonomia da GMTBH. Ao longo da atividade do guarda percebe-se essa autonomia reduzida para resolver os problemas relacionados ao trânsito (sua principal função), já que os guardas podem apenas aplicar medidas paliativas e provisórias, dependendo da polícia militar (PM) para fazer os boletins de ocorrência (BO's) e da Bhtrans para solicitar os reboques. Segundo os agentes, isto gera uma demora de três a quatro vezes maior nos procedimentos e na solução dos problemas, o que se torna mais uma fonte de atrito com a população, já que ela não entende que o guarda não pode finalizar a ocorrência, necessitando sempre de um terceiro.

Apesar desta dependência em relação a outras guarnições, eles relatam que o relacionamento entre eles e a PM é ótimo, um ajuda o outro nas ocorrências cotidianas, não existe nenhum tipo de conflito.

Já com a Bhtrans não há conflitos diretos, porém às vezes ocorre de uma demanda de reboque não ser atendida quando os guardas solicitam e assim ocorrem situações em que o agente perde a paciência com a Bhtrans, devido a demora, que pode gerar mais conflitos com a população por impedir que ele reestabeleça a fluidez do trânsito com eficiência.

“Acontece de eles (Bhtrans) não mandarem o reboque, aí ficamos horas esperando, mas se acontece com um de nós que ficamos dentro do carro deles, aí eles são super prestativos, chega logo (o reboque)! Acredito que eles

acham que somos responsáveis por eles não poderem atuar mais, perderam autoridade diante da população.”

(Agente de Trânsito)

A GMTBH não possui uma prescrição do trabalho formalizada. Eles possuem atribuições e não procedimentos, tendo como base o Memento Operacional da GMBH como um todo e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para aplicar no seu trabalho. Isso pode gerar além de dúvidas da melhor forma de conduzir as situações, o estresse, o desgaste psíquico, o sofrimento mental, dentre outros agravos à saúde, já que os agentes não têm como se refugiar em casos de conflitos de interesse, seja entre os guardas e a população, ou entre os agentes e o comando. Um manual com os procedimentos específicos da GMTBH pode servir como mediador de conflitos entre comando/guarda/população. Eles terão segurança de falar um não ou de agir de uma forma que não agrada a outra parte, pois terão como retaguarda o procedimento escrito e formal, até mesmo em demandas judiciais.

5.3. Recomendações

5.3.1. EPI'S

Diversos equipamentos que deveriam ser de uso individual são de uso coletivo como: o rádio de comunicação, o dispositivo eletro incapacitante, o capacete dos motociclistas, o colete a prova de balas. Além disto, estes devem apresentar uma manutenção e troca periódica, obedecendo ao prazo de validade do fabricante e ou estado de conservação. Esta medida irá proporcionar aos agentes uma maior confiabilidade nos equipamentos e uma maior tranquilidade para trabalhar.

5.3.2. Formulações do Memento Operacional da GMTBH especificamente

A falta de normatização dos procedimentos para serem seguidos de forma clara gera uma sobrecarga psíquica e mental dos agentes, já que há uma insegurança destes trabalhadores que não sabem até que ponto estão ou não dentro das normas estabelecidas pelo atual comando. A implementação de um memento operacional específico da Guarda de Trânsito além de tornar mais estável a rotina ainda assegura aos guardas de trânsito a tranquilidade para não ultrapassarem limites estabelecidos pela Lei, uma defesa no caso de demandas judiciais.

5.3.3. Trabalho em dupla

Como uma solução paliativa o trabalho em duplas além de proporcionar segurança ajudará na garantia de pelo menos um dispositivo eletroincapacitante e rádio de comunicação por dupla, não ficando assim de todo desprotegidos. Outro benefício será em caso da necessidade de revezamentos, o posto de trabalho não ficará sozinho.

5.3.4. Revezamentos entre os postos de trabalho

Foi detectada que há postos de trabalhos mais críticos, em que a violência, o fluxo de pedestres e veículos é maior, como os da região da Guaicurus. Sugerimos que haja revezamentos dos agentes entre postos mais tranquilos e os mais críticos para que não ocorra sobrecarga de trabalho para aqueles que ficam fixados apenas em postos críticos. Este revezamento poderá ser semanal, ficando cada semana uma dupla diferente nestes postos com maior demanda e na semana seguinte estas duplas serão alocadas em postos de menor demanda.

Como sugestão na escala poderia haver o revezamento da seguinte forma: aqueles agentes que estiverem escalados para os postos do grupo 2 ou 3 na próxima semana só

poderão ser escalados para os postos dos grupos 1 ou 2 (Tabela 1). Isso porque os postos dos grupos 2 e 3 são os que o guardas consideram mais críticos, principalmente os do grupo

5.3.5. Intervalo para descanso

Atualmente os GMTBH possuem apenas um intervalo sem um tempo estipulado para lanche ou almoço. O ideal seria que houvesse além deste tempo já existente, mais uma pausa de aproximadamente 15 minutos durante a jornada de trabalho para que os agentes pudessem sentar e descansar, beber água, ir ao banheiro no ponto de apoio.

5.3.6. Acompanhamento de Psicólogo

Ocorre constantemente uma sobrecarga psíquica sobre os agentes, devido à insegurança provocada pela falta de normalização de procedimentos, cobranças vindas do comando e população, sobrecarga de trabalho, dentre outros. Os guardas percebem a necessidade de haver um acompanhamento periódico de um Psicólogo para prevenção de possíveis distúrbios mentais no futuro, já que há diversos relatos de agentes com insônia, estresse, síndrome do pânico, gastrite e surtos.

Sugere-se que haja uma divulgação deste serviço já existente na Secretaria Municipal de Saúde e seja realizada uma campanha de conscientização para estes trabalhadores.

6. CONCLUSÃO

Este estudo buscou analisar os impactos de uma profissão nova e que não possui, ainda, uma normatização de procedimentos registrada e consolidada, além de condições inadequadas de trabalho. Por meio da metodologia da AET foi possível compreender aspectos objetivos e subjetivos da atividade de guarda municipal de trânsito de Belo Horizonte.

O cotidiano destes trabalhadores tem como viés um conjunto de mudanças que vem ocorrendo na corporação nos últimos anos. O que resultou em novas regras, mudanças do comando e a criação de uma nova vertente dentro da GMBH: a Guarda Municipal de Trânsito.

Há uma intensa demanda psíquica destes trabalhadores, já que além de prezarem pela fluidez e ordem do trânsito da cidade eles também acabam sendo cobrados como agentes de segurança urbana, fazendo com que tenham que conviver de perto com a insegurança provocada pela violência. Além disto, esta função exige uma atenção e concentração constante por parte dos indivíduos e eles tem que lidar com uma variedade de eventos cotidianos que exigem a criação de estratégias para solucionar da melhor forma possível as situações sem ir além das ordens do comando e da leis federais, estaduais e municipais vigentes. Porém na maioria das vezes eles não sabem como devem agir realmente, pois sua categoria não possui uma normatização de procedimentos consolidada, o que gera uma maior insegurança no trabalho e muitas das vezes uma discrepância na forma de trabalhar.

Suas condições de trabalhos são precárias, tanto em termos de condições objetivas, não muito exploradas neste trabalho como de equipamentos e pontos de apoio. Isso faz com que cada um crie uma solução própria para contornar as dificuldades muitas delas explicitadas no capítulo do resultado e discussão.

Existem diversos fatores que contribuem para um prejuízo à saúde como: a falta de recursos apropriados para exercerem a sua atividade, os EPI's que são utilizados no formato de revezamentos, equipamentos com precariedade de manutenções, lacunas deixadas pela falta de procedimentos, falta de respaldos legais, conflitos com a população e com os superiores, cobranças do comando, falta de apoio psicológico, exposição á violência. Esses fatores podem provocar a estes indivíduos um sofrimento psíquico, e sintomas como: estresse, ansiedade, nervosismo, insônia, pesadelos, agitação, isolamento social, dentre outros, que também são relatados por diversos dos guardas entrevistados e

que foram acompanhados durante esta análise (VIEIRA, C. E. C.; LIMA, F. P. A.; LIMA, M. E. A., 2010).

Percebe-se então, que a atividade dos GMTBH implica além de uma demanda física grande, uma carga de trabalho repleta de multitarefas, inseguranças, incertezas e cobranças advindas de um excesso de atribuições que lhes foram dadas sem o apoio devido de uma normatização. Isso acaba gerando prejuízos a saúde destes agentes, pois é necessário que contornem os conflitos e eventos existentes em sua atividade sem terem a garantia, o suporte de um instrumento de apoio operacional e com os respaldos da lei, de qual a melhor forma de conduzir os fatos. A elaboração e regulamentação de um Memento Operacional exclusivo da GMTBH será uma ferramenta de auxílio em que o guarda poderá recorrer para conseguir administrar o número grande de conflitos diários, apoiar seu direito de negativa de agir em determinadas situações, de regular sua relação com outras instituições (Bhtrans, PM), já que ele deverá abordar questões presentes no dia-a-dia de trabalho destes indivíduos.

A amenização e até a eliminação dos fatores considerados como agentes estressores no cotidiano destes trabalhadores podem proporcionar uma melhor qualidade de vida no trabalho e em casa, uma maior qualidade no serviço prestado, conseqüentemente uma maior produtividade. Além disto diminuirá os riscos de adoecimentos e afastamentos no trabalho.

7. REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, J. *et al.* Introdução à Ergonomia: da prática à teoria. São Paulo: Blucher, 2009. 240 p.

ARAUJO, M. V. Repercussões do trabalho no adoecimento mental e na saída da crise: o caso de uma servidora da UFMG, 37 f. Monografia (Curso de Especialização em Psicologia do Trabalho) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2005.

BARLOW, D.H.; CRASKE, M.G. Transtorno do pânico e agorafobia. In: BARLOW, D.H. Manual clínico dos transtornos psicológicos. 4. Ed. São Paulo, Artmed, 2009, p. 13 – 74.

CASTRO, T.C.M. Reconhecimento e vida dos Guardas Municipais: clinica do trabalho na atividade de segurança pública. 2010, 142 f. Monografia (Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional) - Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto alegre, 2010.

COESER ET AL. Multitasking: a estimulação múltipla e seus efeitos de trabalho. Rev. de Biologia e Ciências da Terra, v.8, n.2, p.158-165, 2008.

CREMASCO, L.; CONSTANTINIDIS, T. C.; SILVA, V.A. A farda é um fardo: O estresse profissional na visão de militares do corpo de bombeiros. Cadernos de Terapia Ocupacional da UFSCar, São Carlos, v. 16, n.2, p. 83-90, 2008.

DEJOURS, C. P. A Loucura do Trabalho: Estudo de Psicopatologia do Trabalho, 5.ed, São Paulo: Cortez editora, 1992.

DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E.; JAYET, C. & BETIOL, M. I. S. Psicodinâmica do Trabalho: Contribuição da Escola Dejouriana à Análise da Relação Prazer, Sofrimento e Trabalho. São Paulo: Atlas, 1994.

DEJOURS, C. A metodologia em psicopatologia do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L.I. (Orgs.). Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. Brasília/Rio de Janeiro: Paralelo15/Fiocruz, 2005.

FILUS, R.; OKIMOTO. M.L. O efeito do tempo de rodízios entre postos de trabalho nos indicadores de fadiga muscular – o ácido láctico. Abergó, 14º Congresso de Ergonomia, Curitiba, Nov 2006.

GUÉRIN, F. *et al.* Compreendendo o Trabalho para Transformar: a prática da ergonomia. 1. ed., São Paulo: Edgard Blucher LTDA, 2001. 220 p.

JEX, S. M. Stress and job performance. Londres: Sage. 1998. IN: PASCHOAL, T.; TAMAYO, A. Validação da Escala de Estresse no Trabalho. Estudos de Psicologia, Brasília, v. 9, n.1, p. 45-52, 2004.

LANCMAN, S.; UCHIDA, S. Trabalho e subjetividade. Caderno de Psicologia Social e do Trabalho. São Paulo. v. 6, p. 77-88, 2003.

LANCMAN, S. ET AL. O trabalho na rua e a exposição à violência no trabalho: um estudo com agentes de trânsito. Interface - Comunic, Saúde, Educ, v.11, n.21, p.79-92, jan/abr 2007.

LIMA, F.P.A. *et al.* O cotidiano dos vigilantes: trabalho, saúde e adoecimento. Belo Horizonte: Editora Fumarc, 2010, 337 p.

MAGGI, B. Do agir organizacional: um ponto de vista sobre o trabalho, o bem-estar, a aprendizagem. São Paulo: Edgard Blücher, 2006.

MASLACH, C. e LEITER, M. P. Trabalho: fonte de prazer ou desgaste? Guia para vencer o estresse na empresa. Trad. Mônica Saddy Martins. Campinas (SP): Papirus, 1999.

ROBAÍNA, J.R. et al. Eventos de vida produtores de estresse e queixas de insônia entre auxiliares de enfermagem de um hospital universitário no Rio de Janeiro: Estudo Pró-Saúde. Ver. Brás Epidemiol. Rio de Janeiro: v.12, n. 3, p.501-509, 2009.

SELIGMANN-SILVA, E. *Desgaste Mental no Trabalho Dominado*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/ Editora Cortez, 1994.

SELIGMANN-SILVA, E. Psicopatologia e psicodinâmica no trabalho. In: *Patologia do Trabalho*, p. 287-310, Rio de Janeiro: Ed. Atheneu, 1995.

SELIGMAN-SILVA, E. Psicopatologia e saúde mental no trabalho. In: MENDES, R. *Patologia do trabalho*. 2. ed. São Paulo: Atheneu, 2003.

SUZANA, O.L.A. Et al. *Biossegurança em Laboratórios de Saúde Pública*. Brasília. Ministério da Saúde, 1998. Disponível em http://www.fiocruz.br/biosseguranca/Bis/lab_virtual/riscos_ergonomicos.html
Acesso em: 18 nov. 2013.

TÂNIA, M.A. ET AL. Estresse ocupacional e saúde: contribuições do Modelo Demanda-Controle. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 8, n. 4, p. 991-1003, 2003.

VIEIRA, C. E. C.; LIMA, F. P. A.; LIMA, M. E. A. *O Cotidiano dos Vigilantes: trabalho, saúde e adoecimento*. Belo Horizonte: Fumarc, 2010. 344 p.

WINNICOTT, D. W. *O brincar & a realidade*. Rio de Janeiro: Imago, 1971.