

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

Bárbara Haddad Junqueira

**O IMPREVISTO PREVISÍVEL: UMA REVISÃO ACERCA DA RELAÇÃO ENTRE
A SAÚDE DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO E O AMBIENTE DE
TRABALHO**

MESTRADO EM PSICOLOGIA CLÍNICA

São Paulo

2020

Bárbara Haddad Junqueira

**O IMPREVISTO PREVISÍVEL: UMA REVISÃO ACERCA DA RELAÇÃO ENTRE
A SAÚDE DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO E O AMBIENTE DE
TRABALHO**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora para obtenção do título de Mestre em Psicologia Clínica, no Programa de Pós-graduação em Psicologia Clínica da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Maria Helena Pereira Franco.

**São Paulo
2020**

Bárbara Haddad Junqueira

**O IMPREVISTO PREVISÍVEL: UMA REVISÃO ACERCA DA RELAÇÃO ENTRE
A SAÚDE DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO E O AMBIENTE DE
TRABALHO**

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre em Psicologia Clínica, no Programa de Pós-graduação em Psicologia Clínica da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Maria Helena Pereira Franco.

Aprovada em: __/__/__

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Maria Helena Pereira Franco – PUC-SP

Prof. Dr. Claudinei Affonso – PUC-SP

Prof.^a Dr.^a Karen Scavacini – Instituto Vita Alere
de Prevenção e Posvenção do Suicídio

Este trabalho é dedicado às minhas queridas professoras e aos meus queridos professores do curso de Psicologia da PUC-SP. São eles em grande parte responsáveis pelo meu interesse em pesquisa, assim como pelo meu fascínio pela sala de aula. A eles devo grande parcela da psicóloga que sou e do ser humano em que venho constantemente me tornando. Por eles tenho o máximo respeito e gratidão.

AGRADECIMENTOS

Logo ao ingressar no programa de pós-graduação, fui alertada que um mestrado se faz sozinha, que o processo é solitário. Pois ousou afirmar que um mestrado não se faz só. Ele se faz com apoio, torcida, família e amizade. E, aqui, agradeço a todas e todos que se fizeram genuinamente presentes ao longo desse processo.

À minha mãe, simplesmente por existir. E, também, por tornar mais confortáveis meus maiores desafios, e minhas menores conquistas, em grandes fatos; pelo exemplo de mulher, mãe, profissional e professora; pelas incansáveis vezes em que me incentivou durante esse e tantos outros momentos, e pela certeza de que sempre posso contar com você. Obrigada por tornar possível mais essa etapa e por sempre me ajudar a enxergar o melhor de mim. Te amo muito!

Ao meu pai, por tornar esse processo real e possível, por me incentivar e acreditar em mim. Por todas as vezes em que me encorajou e me ensinou, pelo exemplo, a importância da competência, da ética e do estudo. Por todas as suas falas que me fazem crescer e questionar minhas escolhas, apontando sempre o melhor de mim e o que importa na vida. Obrigada por seu apoio, independentemente de qualquer coisa. Te amo muito, também!

Ao meu amor, meu companheiro, por “segurar a barra”, cuidar de mim, acreditar e estar ao meu lado em todos os desafios que eu escolher enfrentar. E por me apresentar as coisas mais belas da vida e me permitir viver a vida ao seu lado. Também pelo momentos de lazer abdicados, pelas noites mal-dormidas, pelas horas de ansiedade e choro, por acolher meus medos e comemorar cada conquista. Por me ensinar tanto sobre autonomia e compartilhar comigo os questionamentos da psicologia, do mundo e da vida. Meu maior e melhor presente “puquiano”. Te amo muito, e mesmo!

À querida Prof.^a Dr.^a Maria Helena P. Franco, que me ofereceu oportunidades de aprendizado desde o primeiro dia em que a conheci. Costumo dizer brincando que até sua tosse espalha conhecimento. Referência única sobre o tema morte e luto e que tanto me ensina sobre a vida. Por meio de sua humildade e simplicidade ao ensinar, permitiu que eu me encantasse por temas difíceis, sobre os quais, agora, venho me debruçando. Reitero, diariamente, que ter escolhido sua eletiva durante a graduação foi uma escolha certa, por ter dirigido meus passos para estudos que me fazem trabalhar de modo a ser fiel ao que me faz sentido. Obrigada por tantos ensinamentos no campo da ética. Obrigada por enfatizar a importância do autoconhecimento, do rigor teórico e, principalmente, da disponibilidade para com o outro.

Ao Prof. Dr. Claudinei, por constituir de maneira tão completa e exemplar tudo o que a palavra “professor” pode significar para uma aluna. Desde a graduação até hoje, tem se mostrado um mestre extremamente disposto e dedicado a contribuir de maneira ética, política e afetuosa para

minha formação como profissional e pessoal. Suas orientações para essa pesquisa foram essenciais. Obrigada por, mais uma vez, compartilhar comigo essa fonte inesgotável de saber.

À Prof.^a Dr.^a Karen Scavacini por suas incríveis contribuições aos meus estudos e pesquisa e pela generosidade ao oferecer sua larga experiência como pesquisadora para a minha formação.

Agradeço aos inúmeros profissionais com os quais tive a oportunidade de trabalhar durante a graduação e a vida profissional e que despertaram meu interesse pelas questões da saúde, que afetam a tantos trabalhadores e trabalhadoras do nosso país, e me fizeram entender de modo ainda mais amplo a responsabilidade de estudar e escrever sobre esse importante tema.

Às minhas irmãs Catarina e Maria Clara e ao meu irmão Fernando, por me permitirem desfrutar do companheirismo, do prazer e da alegria que é dividir a vida com vocês. São vocês que me dão a certeza de que não ando só e sempre tenho onde buscar um sorriso, um abraço, uma brincadeira, de modo a poder usufruir sempre da leveza da vida. Em especial, à minha irmã Catarina, por seu apoio generoso em todas as noites de escrita.

À minha avó Maria Helena e ao meu avô Paulo Hayrton, por tornarem esse mestrado possível e por me fazerem querer sempre ser alguém melhor e lutar pelo que é correto. À minha avó Mery e ao meu avô Douglas, por serem modelo de disciplina e dedicação. Ao meu avô Douglas, em especial, agradeço o exemplo de sinceridade ao se fazer o que se ama.

À minha família como um todo, mas em especial à minha tia Helena, por sua presença constante durante todo o processo, por sua ajuda para a conclusão desse mestrado, pelo carinho e incentivo e por me ensinar tanto apenas sendo quem é. Também agradeço, em particular, à minha madrinha Leila e a meu padrinho Daniel, pelo amor com que sempre me contemplaram, assim como pelo incentivo e apoio na profissão e em tudo que escolho na vida.

À Yasmin, minha querida “manta”. Por cuidar de mim durante o processo, lembrando-me sempre de minha potência e autonomia. Por sua preocupação constante e por ter garantido minha saúde física e mental em tantos momentos. Pelas promessas para o futuro, pelos sonhos, pelas inúmeras brincadeiras que transformaram noites preocupantes em momentos leves. Obrigada por ser essa companheira de vida. Compartilho com você meus maiores medos e minhas mais deliciosas conquistas. Te amo.

Às filhas da PUC mais amadas. Meus presentes “puquianos”. Amigas com quem compartilho a Psicologia, as lembranças da PUC e a certeza de toda uma vida que está por vir. Sarah agradeço seu apoio, preocupação e presença sincera durante todo o processo. Você é meu exemplo de autoestima e dedicação. Mariana, agradeço sua torcida, admiração, preocupação e por me lembrar diariamente a importância de ser quem verdadeiramente somos. Camila, obrigada por vivenciarmos, lado a lado, mais essa etapa da vida, reiterando que nossa amizade tem uma potência

única. Giulia, com você aprendi que pesquisa se faz com afeto e entendi a potência das palavras. Obrigada por todo o carinho e apoio. Helena, obrigada por me ensinar tanto com sua maturidade, destreza com a vida, ajudando-me sempre a crescer.

Aos meus amigos da escola e de sempre: Catharina, pelo apoio e incentivo e por me lembrar da minha potência e da leveza necessária para enfrentar a vida; Sofia, pela evidente admiração, apoio e carinho – sem seus *cookies* esse mestrado não seria concluído; Mateus, pela amizade, exemplo de disciplina e constância, sempre me incentivando a ser melhor; e Luiz Fernando, pelo cuidado, carinho e por sua leve inteligência, que torna divertido tudo ao seu redor.

Às queridas “leluzetes”, que, mesmo com tantas diferenças, fizeram-me lembrar, semanalmente, que somos muito parecidas em nossas vulnerabilidades. Agradeço, em especial a: Carolina, por ter me ensinado, acolhido e incentivado a acreditar em minha pesquisa; Thaís, por me ensinar por meio do exemplo de profissional, permitir que eu crescesse a seu lado e me acolher de maneira sincera; Claudia, por sua doçura e pelas portas que me apresentou de maneira gentil e acolhedora; e Thais Teixeira, por termos vivenciado esse processo assustador de maneira divertida. Quando achava que a PUC não podia mais me dar presentes, surgem vocês!

À Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, minha casa, palco de minhas melhores histórias, terreno de grandes questionamentos, fonte de inesgotável aprendizado, cenário de grandes amizades e de grande amor. Também agradeço ao LELu – Laboratório de Estudos e Intervenções sobre Luto e a todas e todos que o constituem e que me propiciaram tamanho aprendizado.

À minha querida equipe CAMP CENTRO, em especial Amanda Freitas, Amanda Melo, Amanda Moura, Suellen Malumbres, Tabata Alexandrina e Larissa Lange, por todo incentivo, compreensão, carinho e paciência durante a escrita desta dissertação.

Às minhas amigas e amigos do teatro, por me oferecerem um espaço lúdico e saudável ao longo do mestrado.

À Silvia, minha terapeuta, por ter acolhido todas as angústias e conquistas desse período de estudos. E por reiterar, semanalmente, a importância da saúde mental.

Não poderia deixar de agradecer a mim, que me permiti aprender, sofrer e conquistar durante todo o processo; que finalizei essa dissertação em meio a uma pandemia mundial, de cuja estatística minha família fez parte, reiterando assim sentidos e forças que foram ressignificados durante o processo.

Cada qual acredita que o que tem a dizer é muito mais importante do que qualquer coisa que o outro tenha a contribuir. (J. K. ROWLING)

RESUMO

JUNQUEIRA, B. H. **O imprevisto previsível:** uma revisão acerca da relação entre a saúde dos metroviários de São Paulo e o ambiente de trabalho. 68 p. Dissertação (Mestrado em Psicologia Clínica). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2020.

Devido à sua grande extensão e ao vasto número de usuários, a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) é, frequentemente, cenário de acidentes que podem levar a fatalidades e que podem representar riscos adicionais à saúde psíquica do trabalhador. Tendo em vista esse contexto, este estudo, que se baseou em revisão integrativa da literatura, teve por objetivo compreender os fatores que afetam a saúde dos condutores de trem da empresa. Foram considerados artigos e trabalhos acadêmicos, em inglês e português que abordavam especificamente temas relacionados à saúde física e psicológica desses trabalhadores. Do total de 78 publicações encontradas a partir dos descritores iniciais ampliados, 18 estudos cumpriram os critérios de inclusão. Foi possível, a partir da análise desses trabalhos, depreender que fazem parte do cotidiano dos funcionários do Metrô situações críticas e promotoras de estresse psicológico. Em termos da organização do trabalho, a inadequação dos turnos, o excesso de burocracia e a falta de autonomia, de controle sobre o próprio trabalho e de reconhecimento parecem ser fatores que contribuem para que a atividade seja percebida como estressante, com os consequentes impactos sobre a saúde psíquica. Acrescem-se a esses aspectos questões específicas do trabalho na rede metroviária, tais como os confrontos com aqueles usuários que são temerários, desrespeitando limites e regras de segurança, e, de modo ainda mais grave, as situações de atropelamento, resultantes da queda de passageiros nos trilhos, por acidente ou em razão de tentativa de suicídio. Nesses casos, dados o anonimato das vítimas e a inexistência de vínculo entre estas e os condutores, o conceito de pesar vicário é útil para compreender o trauma experimentado pelos profissionais que presenciam a tragédia. Há indícios, todavia, de que o suporte e cuidado oferecidos pela empresa nessas circunstâncias são insuficientes. De outra parte, as pesquisas analisadas evidenciam um avanço na produção de conhecimento sobre a saúde mental do trabalhador, ainda que pouco tenham revelado sobre estratégias de intervenção que visem à prevenção do adoecimento e ao cuidado dirigidos aos profissionais que testemunham acidentes graves. Assim, constata-se a importância e a necessidade da realização de estudos que tratem da promoção e prevenção da saúde psíquica daqueles que, em razão de suas atividades, precisam se deparar com situações potencialmente geradoras de traumas.

Palavras-chave: Saúde do trabalhador. Metroviários. Trauma. Pesar vicário.

ABSTRACT

JUNQUEIRA, B. H. **The foreseeable unforeseen:** a review of the relationship between the health of São Paulo's subway workers and the work environment. 68 p. Dissertation (Master in Clinical Psychology). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2020.

Due to its large extension and the vast number of users, the Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) – the subway company at São Paulo, Brazil – is often the scene of accidents that can cause fatalities and that may represent additional risks to the workers' mental health. In view of this context, this study, based on an integrative literature review, aimed to understand the factors that affect the health of Metrô train drivers. Academic articles and papers, in English and Portuguese that specifically addressed topics related to the physical and psychological health of these workers were considered. Of 78 publications found from the expanded initial descriptors, 18 studies met inclusion criteria. The analysis of those works led to the conclusion that critical situations that promote psychological stress are part of the daily life of employees. In relation to the work organization, inadequate shifts, excessive bureaucracy and lack of autonomy, control over the work and recognition seem to be factors that contribute to the activity being perceived as stressful, with the consequent impacts on psychic health. Added to these aspects are specific issues of work on the subway network, such as confrontations with those users who are reckless, that disrespect safety rules and limits, and, even more seriously, the situations of running over, resulting from the fall of passengers on the rails, by accident or due to suicide attempts. In those cases, given the anonymity of the victims and the lack of a link between them and the drivers, the concept of vicarious grief is useful to understand the trauma experienced by the professionals who witness the tragedy. There is evidence, however, that the support and care offered by the company in these circumstances are insufficient. On the other hand, articles show an advance in the production of knowledge on workers' mental health, even though they have revealed little about intervention and care initiatives aimed at preventing illness and help professionals who witness serious accidents. Therefore, it is clear the importance and the need to carry out studies that deal with the promotion and prevention of mental health of those who, due to their activities, need to face potentially traumatic situations.

Keywords: Workers' health. Subway. Trauma. Vicarious grief.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Processo de seleção dos artigos incluídos na revisão.....	38
Quadro 1 – Artigos selecionados para avaliação.....	40

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 O METRÔ DE SÃO PAULO	17
2.1 Os metroviários	18
2.2 Acidentes.....	20
2.3 Acidentes e metroviários	22
2.4 Prevenção	23
3 A SAÚDE DO METROVIÁRIO	25
3.1 Desafios	27
3.2 Novas perspectivas	28
3.3 Possíveis intervenções.....	28
4 A SAÚDE MENTAL DO METROVIÁRIO	31
4.1 Luto e metroviários	34
5 OBJETIVOS	37
5.1 Objetivo Geral.....	37
5.2 Objetivos específicos	37
6 MÉTODO.....	38
6.1 Cuidados éticos.....	39
7 RESULTADOS	40
8 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS.....	55
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	61
REFERÊNCIAS.....	65

1 INTRODUÇÃO

A escolha pelo Núcleo de Família e Comunidade do Programa de Estudos Pós-graduados em Psicologia Clínica da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) me pareceu natural após o percurso que segui durante minha formação universitária. No meu segundo ano da faculdade de Psicologia da PUC-SP, escolhi, dentre as disciplinas eletivas possíveis, a da Prof.^a Dr.^a Maria Helena P. Franco e, em consequência, vi despertado o meu interesse por estudar temas relacionados a luto, perdas e vínculos. Ainda nesse período, a saúde do trabalhador foi uma temática à qual também muito me dediquei. Ademais, sempre nutri uma paixão pela pesquisa. Assim, no quarto ano de graduação, a Prof.^a Dr.^a Maria Helena, dois colegas e eu realizamos um trabalho de Iniciação Científica que reuniu ambos os assuntos: saúde do trabalhador e perdas. A partir desse momento, dedicar-me a esse campo de estudos me pareceu necessário e desafiador.

O olhar advindo da graduação e o interesse pela literatura acerca do tema fizeram com que eu vivesse uma experiência enriquecedora, por frequentar o Metrô de São Paulo não só como usuária, mas também como pesquisadora capaz de apreender a realidade por meio de um olhar crítico e da escuta clínica. Desse modo, tive a oportunidade de presenciar situações e ouvir depoimentos que me levaram a questionar se existiria uma banalização e naturalização dos acidentes ocorridos no Metrô e se o luto vivido pelo trabalhador e as consequências dessa experiência para sua saúde mental eram levados em consideração pela empresa.

Tais questionamentos constituem a base da pesquisa que me propus realizar durante o mestrado. Ao intitular este trabalho “o imprevisto previsível” procurei, proposital e provocativamente, indicar a dualidade relacionada à ocorrência de acidentes no Metrô. Segundo Caiafa (2016), esses eventos, envolvendo morte ou não, são uma das situações frequentemente enfrentadas pelos metroviários, ainda que sejam, muitas vezes, apresentadas como inesperadas pela mídia.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo, ou simplesmente o Metrô, como é conhecido, administra o transporte de passageiros por veículos elétricos sobre trilhos que é um dos principais meios públicos de transporte utilizados pela população da cidade de São Paulo e arredores. Além de estar presente no cotidiano do cidadão comum, é fonte de preocupação dos governantes em termos dos investimentos necessários para o seu funcionamento e ampliação, uma vez que é peça fundamental no que diz respeito à mobilidade urbana.

As informações publicadas no website da empresa¹ indicam que, no ano de 2017, o Metrô foi responsável pelo transporte de 1, 2 bilhões de passageiros – sendo 1,1 bilhão em São Paulo –, por meio de uma rede constituída por seis linhas: Linha 1 (Azul), Linha 2 (Verde), Linha 3 (Vermelha), Linha 15 (Prata), Linha 4 (Amarela) e Linha 5 (Lilás). As Linhas 1, 2, 3 e 15 atingem 64,7 quilômetros de extensão, com 58 estações. A Linha 4 (Amarela) é operada pela Via Quatro (empresa privada) e possui 11, 4 quilômetros de extensão e dez estações, enquanto a Linha 5 (Lilás) é operada pela Via Mobilidade (empresa privada), com 20 quilômetros de extensão e 16 estações. Em sua totalidade, o Metrô de São Paulo é constituído por 96 quilômetros de trilhos e 84 estações.

Em razão de sua extensa quilometragem e da variedade de trajetos, o Metrô exige uma complexa organização para que tudo funcione de maneira sistemática e orquestrada. Grande parte do sistema operacional é composta por equipamentos de última geração, mas também por máquinas mais antigas, que devem ser cuidadosamente programados para que o sistema opere automaticamente em nível de excelência. Contudo, torna-se imprescindível a participação diária de milhares de funcionários. De acordo com Caiafa (2016), para que o Metrô funcione de maneira integral são necessários agentes, supervisores, condutores, além de outros profissionais, que devem estar interligados e em comunicação para formar a rede que, em perfeita sintonia com toda a tecnologia do Metrô, oferece o serviço para o usuário.

Ao falarmos desses trabalhadores e trabalhadoras, torna-se necessário abordar suas funções e a influência do seu ambiente de trabalho no que diz respeito à sua saúde e qualidade de vida e, em última análise, a seu bem-estar geral. Esse é um tema muito importante, mas que parece não receber a devida atenção em nosso país, que se guia pela produtividade, o que faz com que, no Brasil, o custo da saúde do trabalhador seja deixado de lado, como afirmam Landim, Bezerra e Alves (2017). Para esses autores, a questão do sofrimento psíquico ainda seria pouco explorada uma vez que, quando se trata da saúde do trabalhador, a discussão é baseada apenas em questões institucionais-legais. De acordo com Gomez, Vasconcellos e Machado (2018), há estratégias para atuação em relação a saúde do trabalhador, mas os caminhos para a estruturação desse campo de trabalho são tortuosos, devido ao confronto entre a hegemonia de mercado e a reestruturação produtiva, o que prejudica as relações sociais no contexto do trabalho.

Todavia, como o trabalho exerce um papel fundamental na vida dos seres humanos, torna-se ainda mais necessária a discussão sobre a saúde do trabalhador, em seus vários

¹ <http://www.metro.sp.gov.br/>

aspectos, especialmente no Brasil, onde pode ser observado o impacto dos ambientes de trabalho sobre a saúde física e psíquica dos indivíduos, à semelhança do que foi apontado por Dejours (1986) a partir de uma perspectiva histórica. Devido à sua grande extensão e ao vasto número de usuários, no Metrô o ambiente de trabalho inclui o agravante de ser, frequentemente, cenário de acidentes que podem levar a fatalidades. Tal realidade justifica que nos voltemos aos estudos sobre a saúde e os cuidados daqueles que ali trabalham, dado que tais ocorrências podem representar riscos adicionais à saúde psíquica do trabalhador.

De acordo com Landim, Bezerra e Alves (2017), ao pensarmos em saúde, subjetividade e trabalho, torna-se necessário agrupar ideias e teorias que dialoguem, em uma abordagem interdisciplinar. Sendo muitas as subjetividades impossíveis de serem separadas entre saúde do trabalhador e saúde mental, reforça-se o caráter de associação entre as duas temáticas.

A importância de estudar acerca dos condutores de trem do Metrô da cidade de São Paulo se revela quando, ao caminhar pelas estações e ruas que cruzam esses espaços, pode-se observar a quantidade de pessoas que circulam nos acessos, escadas e plataformas e a tensão dos profissionais ao perceber o abuso de limites por parte dos usuários, como a ultrapassagem das linhas demarcadas de proteção. De acordo com Wakka (2018), segundo um levantamento feito pelo Metrô, houve um aumento de 41% de casos de invasão dos trilhos, entre os anos de 2015 e 2017, fazendo com que a companhia retomasse o projeto de instalação de portas automáticas nas plataformas. O autor ainda aponta que tais invasões são caracterizadas por queda de usuários e de objetos, comportamento inapropriado, vandalismo e tentativas de suicídio, tornando evidente o risco para as pessoas, motivando a repetitiva interrupção da operação dos trens, que gera atrasos, e reforçando a importância da implementação das portas automáticas (WAKKA, 2018).

Contratempos nas linhas e caminhadas forçadas pelos trilhos, vez por outra em razão de problemas técnicos, colocam pessoas em risco e indicam possibilidades de acesso e/ou transgressão de regras. Além disso, têm sido frequentes conversas entre usuários e notícias que circulam na mídia sobre acidentes – por vezes intencionais (suicídios) ou resultantes da queda de pessoas que se desequilibram ou são empurradas – e que causam morte e paralização das vias. Esses fatos levantam algumas questões: como é passada essa informação? Há cuidados com os profissionais envolvidos na situação? Quais são as consequências para saúde física e psíquica dos profissionais e usuários presentes no momento do acidente? Essas informações, quando divulgadas pelos meios de comunicação, podem promover políticas de cuidado e prevenção?

Tais reflexões levaram-me a levantar questionamentos sobre as consequências dessas situações para a saúde física e psíquica dos metroviários. Segundo Abreu (2020), sempre que um acidente ocorre nos trilhos, as causas e circunstâncias em torno do ocorrido são mais fáceis de serem identificadas do que no caso de outros tipos de acidentes. Isso se deve ao fato de sempre existir um condutor de trem ou usuário que pode apresentar informações mais precisas sobre o comportamento da vítima no momento que antecedeu o ocorrido, e de ser possível recorrer ao registro feito pelas câmeras presentes em cada estação, o que facilita o processo de investigação. Contudo, é justamente devido à frequência com que os funcionários do Metrô se veem inevitavelmente diante de acidentes que se torna essencial estudarmos a saúde desses trabalhadores que testemunham de maneira tão direta essas ocorrências. Tal estudo não pode deixar de considerar, todavia, o contexto de trabalho dessas pessoas e a carga de responsabilidade que é própria de suas funções.

Dessa forma, esta pesquisa, com base em revisão integrativa da literatura, tem por objetivo levantar as consequências das ocorrências que envolvem a morte no Metrô de São Paulo sobre a saúde dos metroviários, visando contribuir para a prevenção de doenças mentais devidas a situações estressoras no trabalho.

Para tanto, o primeiro capítulo discorre sobre a Companhia do Metropolitano de São Paulo, contextualizando a empresa como um todo e relacionando dados sobre acidentes e mortes que ali aconteceram. O segundo capítulo aborda o impacto do confronto com esses eventos para a saúde física e psíquica dos metroviários. O terceiro capítulo é destinado à discussão acerca da saúde mental dos trabalhadores, tendo-se em conta as possíveis vivências de luto. Em seguida, são apresentados os objetivos deste estudo e o método empregado, que se constituiu em revisão integrativa da literatura acerca do tema. Seguem-se resultados, análise e discussão, concluindo-se com considerações sobre o estudo desenvolvido.

2 O METRÔ DE SÃO PAULO

A Companhia do Metropolitano de São Paulo é uma empresa vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo. Constituída em abril de 1968, iniciou a operação comercial do transporte no ano de 1974, estando submetida à Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações, que definem as regras para a atuação pública. Adota modelos gerenciais baseados na iniciativa privada, com práticas voltadas à gestão da qualidade (Norma ISO 9001), dos impactos ambientais da rede em operação (Norma ISO 14001) e de segurança e saúde no trabalho (Norma OHSAS 18001), assim como desenvolve projetos voltados à capacitação e aprimoramento do desempenho de seus gestores. (LIMA; TAVARES; MAENO, 2015). Segundo Feitosa e Silva (2019), o Metrô de São Paulo, desde sua criação, é destaque em nosso país em termos de desenvolvimento tecnológico e inovação

De acordo com Teixeira (2014), é digna de nota a grande quantidade de usuários diários desse sistema de transporte, o que significa expressiva carga de trabalho para os funcionários da empresa. Existem horários em que a demanda é maior, no período de maior deslocamento dos usuários pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, ocasionando, assim, dois períodos considerados mais críticos, no início do dia e ao final da tarde (TEIXEIRA, 2014).

Sobre a imagem da companhia, os autores Feitosa e Silva (2019) afirmam que o Metrô, além de ter como missão focal promover o transporte público de qualidade, também tem o dever de preservar a memória social, relativamente à história tanto da própria instituição como a da cidade, uma vez que, constituindo um importante instrumento público, possibilitou a transformação do espaço urbano de São Paulo, conduzindo parte do desenvolvimento urbano juntamente com a construção de seus trilhos.

Para Oliveira (2018), conhecer a cultura e a história do Metrô requer considerar as pessoas, que, segundo o autor acredita, detêm grande conhecimento sobre a companhia. Parte dessa história envolve dados sobre os acidentes que ali ocorrem, dados esses que não encontramos em fontes formais ou acadêmicas, e sim em diversos relatos públicos. Segundo Hwang e Kovács (2019), a dificuldade de acesso a esse tipo de informação se deve ao medo de que a divulgação do número de suicídios poderia resultar em contágio, a exemplo do que aconteceu após a publicação da obra “Os sofrimentos do jovem Wether”, escrita no século XVII por Johann Wolfgang von Goethe e que, na época, teria influenciado jovens a cometerem suicídio, inspirados pela morte do jovem personagem. O livro chegou a ser proibido na tentativa de impedir tal contágio (HWANG; KOVACS, 2019), embora as autoras apontem que não existem evidências consistentes sobre esse efeito do ato suicida. Hwang (2018) já afirmava que

pesquisadores e jornalistas não sabem se essa influência é real e apresentam essa discussão como o ponto central em relação ao contágio.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo declara, em seu site na internet – que a pesquisadora consultou diversas vezes – e em outros canais de comunicação, a preocupação em propiciar um fácil acesso a todas as informações sobre a empresa. No website estão disponíveis orientações para os usuários e informações acerca do funcionamento do Metrô, das regulamentações e do andamento de obras e de expansão dos serviços. A empresa conta com o Sistema Integrado de Informações ao Cidadão (SIC), por meio do qual busca reafirmar sua transparência em relação a qualquer informação desejada. Segundo Oliveira (2018), o fato de existir uma ferramenta desse tipo, que visa unir as pessoas e a tecnologia do Metrô, pode romper importantes barreiras no quesito transmissão de informações.

Todavia, a experiência da pesquisadora com o sistema evidenciou a dificuldade de obtenção de vários dados, conforme relatado no Método. De acordo com Lima, Tavares e Maeno (2015), o Sindicato dos Metroviários de São Paulo também não tem acesso a informações solicitadas para fim de pesquisas, acesso esse que possibilitaria intervenções mais eficazes. Os autores também ressaltam que os próprios trabalhadores não conseguem obter informações como, por exemplo, dados sobre acidentes no ambiente de trabalho.

Segundo Teixeira (2014), é fundamental ressaltar que, ao falarmos do sistema de transporte na cidade de São Paulo, abordamos um assunto complexo. Um dos aspectos que compõe essa complexidade e constitui um tema delicado relaciona-se aos acidentes, que são o objeto de estudo desta pesquisa. Para além das definições, Abreu (2020) aponta que um acidente quase nunca é resultado de um único evento, sendo mais comumente ocasionado por uma combinação de fatores que ocorrem simultaneamente. O fator humano, muitas vezes, também entra nessa composição, o que torna a apuração dos fatos envolvidos em um acidente uma tarefa extremamente complexa (ABREU, 2020).

2.1 Os metroviários

Os assim denominados Operadores de Trem (OTM2-TRA) são metroviários que fazem parte da Gerência de Operações (GOP). São eles que estão sempre no centro das atenções de gestores, engenheiros, operadores de console, instrutores de treinamento, sindicato e usuários do Metrô, o que reitera o caráter de grande responsabilidade de sua função. Esses profissionais desempenham muitas atividades, sendo a condução de trens a principal. As dificuldades são

muitas, pois esses funcionários devem atuar levando em consideração situações imprevistas que podem interferir no desempenho do sistema automatizado que operam.

Franchi (2019) ressalta que, além disso, a quantidade de usuários do Metrô contribui para que essa seja uma atividade de grande responsabilidade. Destaca, ainda, que a Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho (CBO) define a função do Operador de Trem de Metrô/Piloto de Trem de Metrô como pertencente ao âmbito laboral dos Operadores de Veículos sobre trilhos e cabos aéreos. A descrição do cargo inclui: conduzir e manobrar trens, bondes e metrôs, monitorando os equipamentos de bordo e movimentando o veículo de modo manual, semiautomático e automático; operar teleférico, transportando passageiros e cargas de maneira adequada ao tipo de veículo; realizar inspeções e vistorias nos veículos, tomando as necessárias providências para corrigir falhas, caso necessário; orientar-se pelos procedimentos de segurança, obedecendo regras e acatando instruções, quando preciso. No caso específico dos Operadores de Trem do Metrô de São Paulo, as funções são: operar trens nas linhas comerciais; abordar, atender e orientar os usuários; atuar no controle de fluxo de plataforma; monitorar a prática operacional de treinamentos; atuar em campanhas institucionais; cumprir e observar todas as normas e procedimentos operacionais; operar aparelho de mudança de via (AMV); inspecionar e atuar em falhas de trens e de estratégias operacionais; verificar, distribuir e controlar os transceptores nos pátios e linhas; auxiliar nos controles administrativos; participar de reciclagens referentes ao Material Rodante; inspecionar a qualidade dos serviços de limpeza do trem; acompanhar e controlar o descarregamento de materiais transportados nos trens (FRANCHI, 2019).

Ainda segundo Franchi (op. cit.), os operadores de trem no Metrô possuem uma jornada de trabalho de 36 ou 40 horas semanais, que são distribuídas em diferentes escalas. A Organização do Trabalho no Tráfego acontece por meio do revezamento entre os operadores, com um período de tempo pré-estabelecido, sendo as atividades: condução do trem (sete meses), circulação de trens (dois meses), atividades no pátio (dois meses). Essa organização é considerada pelos funcionários e pelos supervisores algo pensado para combater a rotina monótona e solitária da cabine. Diante dos depoimentos analisados, o cansaço mental ao final da jornada de trabalho é entendido como devido ao fato de a função requerer muita atenção a diversos fatores. Os relatos colhidos pelo autor também apontam o medo de atropelar usuários, além da solidão e do sentimento de depressão relativo à escuridão. Mesmo mencionando um trabalho estressante e monótono, os condutores de trem desempenham suas atividades de maneira excelente, tentando envidar esforços para superar as situações adversas presentes no ambiente caótico de trabalho, que, além do mais, está sujeito a inúmeras e constantes mudanças

organizacionais, que os obriga a se readaptarem rapidamente e da maneira mais eficiente para prestar o melhor serviço possível (FRANCHI, 2019).

2.2 Acidentes

Segundo Abreu (2020), acidente é um evento inesperado que interfere ou interrompe os processos normais de uma atividade e, assim, pode culminar em perda de tempo, lesões, mortes e perdas materiais, bem como em danos à propriedade e ao meio ambiente. Quando acontece na ferrovia, é descrito pela Resolução nº 1.413/2006 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2006) como: “[...] considera-se acidente ferroviário a ocorrência que, com a participação direta de trem ou veículo ferroviário, provocar danos a este, a pessoas, a outros veículos, a instalações, à via permanente, ao meio ambiente ou a animais, desde que ocorra a paralisação do tráfego”.

Há leis que se aplicam aos acidentes que podem ocorrer no Metrô, como a Lei nº 6.149/1974 (BRASIL, 1974), que dispõe sobre a segurança do transporte metroviário e dá outras providências, e a Lei nº 5.970/1973 (BRASIL, 1973) que dispõe sobre os casos de acidente de trânsito e dá outras providências.

Ao falarmos em transporte ferroviário, uma grande preocupação de órgãos públicos e da sociedade civil é a segurança desse meio de transporte. Os acidentes, como atropelamentos, por exemplo, envolvem um enorme custo financeiro, além de danos incalculáveis em termos das vidas perdidas. Como discutido anteriormente (ABREU, 2020), nota-se a ausência de estudos voltados para essa temática, tornando a sua investigação extremamente necessária.

A dificuldade de acesso a informações, assim como a falta de dados formais sobre os acidentes, o silêncio orientado dos funcionários, o receio evidente do sindicato, foram algumas das dificuldades encontradas pela pesquisadora ao se debruçar sobre o tema. A respeito desse silêncio, Marquetti (2012) aponta a contradição que marca a questão dos suicídios no Metrô. A Companhia do Metropolitano de São Paulo nega e não divulga a ocorrência desse tipo de tragédia em suas estações. Contudo, facilmente são encontrados vídeos e sites não oficiais nos quais aparecem imagens de suicídios cometidos no Metrô. Marquetti (op. cit.) ainda aponta que a empresa teria medo de divulgar tais atos suicidas, por considerar que a exposição desse tipo de notícia poderia atrair pessoas com pensamentos autodestrutivos. O autor, todavia, aponta que, se a empresa passasse a comentar que muitas pessoas que tentam o suicídio não morrem de fato e sim ficam mutiladas, o número de casos nas estações poderia diminuir, contribuindo para prevenir esse tipo de ocorrência (MARQUETTI, 2012).

Em termos legais, o Metrô tem o direito total e absoluto de não se pronunciar sobre as mortes ocorridas em seu ambiente, por se tratar de uma parceria público-privada (PPP). Contudo, como anteriormente discutido, a disponibilização de tais dados atende ao importante objetivo de estudar e contribuir para a prevenção desses acidentes. (ABREU, 2020).

A respeito dos termos legais e dos direitos da empresa de não se pronunciar, Marquetti aponta que a noção de que a divulgação de informações sobre suicídios possa influenciar a população vulnerável e assim ocasionar outros eventos semelhantes é apontada pela mídia, este sendo o argumento de algumas instituições para ocultar os casos que se passam em locais de sua responsabilidade (MARQUETTI, 2012).

Abreu (op. cit.) conclui que, em sua grande maioria, os atropelamentos no transporte ferroviário envolvem homens adultos e saudáveis, que apresentam baixo nível socioeconômico, e menciona que os principais fatores para que um atropelamento ocorra são a tentativa de suicídio, a falta de atenção e o consumo de medicamentos e/ou drogas. O autor ainda destaca o risco existente nas passagens de nível (PN), que constituem cruzamentos e importantes pontos de conflito entre o tráfego de veículos e a circulação de pessoas, sendo um grande cenário de atropelamentos, pois os usuários transitam por essas regiões de maneira indevida, desobedecendo regras e colocando a própria vida em perigo. As passagens clandestinas (PC) também são um local de alto risco para esses acidentes.

Caiafa (2016) também indica que os acidentes estão entre as situações cotidianas que acontecem no Metrô. A empresa tem procurado evitá-los com a implementação das portas nas plataformas, que se tornam imprescindíveis especialmente na ausência do condutor de trem. Notou-se que os usuários do Metrô demonstram sentir-se mais seguros com essa medida. Logo quando foram implementadas, surgiram problemas, pois havia uma incompatibilidade entre portas compradas de fornecedores diferentes. A solução dessa questão reflete um problema muito maior, que parece afetar as PPP, e o que nos diz respeito nesse momento é evidenciar que, devido a esse problema, muitas vezes os trens tiveram que interromper a viagem, causando grande desconforto para os passageiros (CAIAFA, 2016).

Ao falarmos em elemento humano, estamos tratando de comportamentos e, a esse respeito, Caiafa (op. cit.) discute os aspectos envolvidos em atitudes arriscadas e ousadas que caracterizam um comportamento impulsivo, em que a ausência do temor pelas consequências expõe o indivíduo ao perigo. Abreu (op. cit.) explora outros fatores, destacando a falta de atenção resultante do uso de celulares e as brincadeiras nos trilhos como importantes comportamentos de risco. Ressalta o autor que há diversos estudos demonstrando os elevados índices de álcool no sangue de grande número de vítimas, o que caracteriza o consumo de

bebidas alcoólicas como o maior fator de risco para o atropelamento de vítimas na malha ferroviária. Para além disso, o suicídio também se constitui um dos principais motivos dos atropelamentos cujo esclarecimento está envolto em dificuldades, como saber se a queda na via foi resultado de um ato não intencional ou de uma tentativa de suicídio de fato. Ademais, determinar se o acidente ferroviário resultou de um suicídio envolve muitos fatores legais, sociais e éticos (CAIAFA, 2016).

De maneira geral, as ferrovias brasileiras são regulamentadas pelos órgãos federais e também pelas regras definidas pelos editais e contratos da operação da malha ferroviária em específico. Cada empresa deve ser responsável por preservar o meio ambiente e pela redução do número de acidentes no transporte ferroviário. Também é de responsabilidade da companhia apresentar informações sobre os investimentos realizados e as ações adotadas a fim de prevenir acidentes. O não atendimento às determinações legais e operacionais implica o risco de perda do direito de exploração da rede ferroviária (ABREU, 2020).

2.3 Acidentes e metroviários

Os acidentes que podem ocorrer no ambiente de trabalho de um metroviário são motivo de preocupação e podem ser caracterizados tanto como aqueles sofridos pelos trabalhadores, como o adoecimento físico e psíquico em razão das condições de trabalho, quanto como aqueles que dizem respeito aos casos de atropelamento. Segundo Lima, Tavares e Maeno (2015), o risco de que esses acidentes aconteçam é fonte de grande temor entre os funcionários do Metrô, com implicações para sua saúde psíquica.

Outra causa da insegurança vivida pelos metroviários está relacionada às recentes inovações tecnológicas implementadas pela empresa. O sistema operacional implantado na Linha 4 – Amarela, permitiu a adoção da operação automática dos trens – UTO (*Unattended Train Operation*) –, que dispensa a presença do condutor, o que não é do conhecimento do público em geral. Caiafa pondera que esse fato, quando chega ao conhecimento dos usuários, causa preocupação, mas poucas vezes temor. Esse novo sistema de operação não deixou de apresentar falhas, mas as autoridades governamentais responsáveis pela expansão do metrô estabeleceram que a condução será automática nas próximas linhas a serem construídas em São Paulo, sejam elas operadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo ou por empresas privadas (CAIAFA, op. cit.).

Interessa-nos, todavia, as consequências desse novo sistema operacional para o modelo de gestão de pessoas que passa a ser adotado pela empresa. Lima, Tavares e Maeno (2015)

refletem sobre a figura do condutor do trem, entendendo que essa função faz parte da cultura ferroviária e seu eventual desaparecimento é motivo de grande apreensão para o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo.

De outra parte, o número e natureza dos acidentes no Metrô, bem como as queixas dos metroviários, levou o sindicato que representa a categoria a solicitar, em 2011, pesquisa com o objetivo de compreender o contexto de trabalho e, assim, pensar em medidas de prevenção de acidentes e promoção da saúde dos trabalhadores. Os resultados obtidos por meio dessa pesquisa indicam que os funcionários da empresa encontram dificuldades em registrar, por meio de instrumentos legais, previdenciários e trabalhistas, a descrição de suas atividades e dos acidentes que ocorrem em seu ambiente de trabalho, de modo a conferir maior representatividade às suas reivindicações (LIMA; TAVARES; MAENO, 2015).

2.4 Prevenção

Ao pensarmos em prevenção de acidentes no transporte ferroviário, alguns fatores e atitudes precisam ser levados em consideração e estar no foco da reflexão. Abreu (2020) ressalta a necessidade de estudos que padronizem os relatórios sobre acidentes, pois, assim, análises e entendimentos serão mais pertinentes e haverá menos dificuldade no trato do assunto. O autor ainda aponta que, para que isso aconteça, é necessário que o governo, as entidades que operam o meio de transporte e os responsáveis pela gestão da segurança ferroviária dediquem ainda maior atenção ao problema e facilitem esse processo de padronização, comprometendo-se a cumprir as regras de registro e comunicação de acidentes. Os resultados assim obtidos podem contribuir para a diminuição de riscos, servindo de subsídio para a implantação, por parte das empresas responsáveis pela operação, de medidas como limitação do fluxo de pedestres, programas de educação voltados para o usuário e colocação de barreiras em locais mais sujeitos a acidentes (ABREU, 2020).

Também Marquetti (2011) considera que o Metrô pode ser citado como um cenário de frequentes tentativas de suicídio. Embora tais ocorrências eventualmente se tornem públicas, a política da empresa não permite que os funcionários comentem o tema. Suicídios em locais públicos colocam em questão o modelo ocidental de evitação do confronto com a morte. No caso do Metrô, os suicídios que ali ocorrem levam usuários e trabalhadores a se defrontar forçosamente com a morte, o que aponta para a grande importância de estudos acerca dos impactos sobre a saúde física e psíquica e sobre as consequências dessa experiência nas vidas daqueles que têm que lidar com essa tragédia.

Abreu (2020) indica que, em contextos nos quais se observam acidentes decorrentes de comportamento suicida, como é o caso do Metrô, é prioritário o desenvolvimento de estudos voltados à prevenção do suicídio e à intervenção *a posteriori*. Para Scavacini (2018), o suicídio é um fenômeno de alta complexidade, que se configura como um problema no âmbito da saúde pública e mobiliza estudos e programas de prevenção ao redor do mundo. Para esse autor, uma das formas de reduzir o número de suicídios consiste em aumentar a conscientização da sociedade em geral, uma vez que o tabu em torno do tema impede que sejam tomadas medidas efetivas para combater o problema (SCAVACINI, 2018).

A discussão feita por Hwang e Kovács (2019), acerca da necessidade de a mídia abordar os suicídios com cautela, ressalta a relevância dos cuidados relativos à divulgação desse tipo de informação e evidencia a grande quantidade de fontes secundárias encontradas e a escassez de estudos sobre o tema. Os resultados obtidos por pesquisas que viessem a investigar o tema poderiam servir de parâmetros para a adoção de intervenções voltadas para a prevenção de novos suicídios nos espaços do Metrô.

3 A SAÚDE DO METROVIÁRIO

Dejours (1986), em seu artigo “Por um novo conceito de saúde”, traz importante reflexão a respeito da relação entre saúde e trabalho, apontando ser essencial o debate sobre as questões que envolvem esses temas, a fim de evidenciar relevantes aspectos que, ocasionalmente, são ignorados ou subestimados por aqueles que atuam no campo da saúde do trabalhador. Para ele, tais discussões devem levar em conta a noção de variabilidade dos seres humanos, de seus comportamentos e de suas reações. Julga imprescindível, ainda, considerar o papel fundamental do trabalho na vida dos indivíduos, lembrando, todavia, que condições adversas no ambiente laboral, tais como acidentes, podem comprometer a saúde física e mental dos trabalhadores.

Nesse sentido, o trabalho, a depender das condições que o cercam, tem impactos tanto positivos quanto negativos sobre a psique, e as organizações podem ser tanto benéficas quanto prejudiciais em termos da saúde psíquica dos trabalhadores. Eventualmente, a dinâmica organizacional pode apresentar um tão grande número de contradições a ponto de causar sofrimento psíquico, levando, eventualmente, ao adoecimento mental e físico. Para Dejours, uma das fontes de perturbação no ambiente de trabalho está relacionada a condições que impeçam ou dificultem a concretização das aspirações, ideias e desejos do trabalhador, uma vez que, para esse autor, “a saúde para cada homem mulher ou criança é ter meios de traçar um caminho pessoal e original, em direção ao bem-estar físico, psíquico e social” (DEJOURS, 1986, p. 11). O desrespeito a esses anseios e a inexistência de meios para concretizá-los leva a comportamentos estereotipados e a sofrimento mental. Para Dejours, as condições de trabalho no Brasil podem comprometer aquilo que ele denomina bem-estar social, a “liberdade de agir individual e coletivamente sobre a organização do trabalho, ou seja sobre o conteúdo do trabalho, a divisão de tarefas, a divisão dos homens e as relações que mantêm entre si” (DEJOURS, op. cit., p. 11), o que pode afetar a integridade física e psíquica dos trabalhadores.

Cruz, Ferla e Lemos (2018) estão alinhados a esse posicionamento, ao compreenderem o trabalho como parte essencial da natureza humana e elemento que integra processos subjetivos, e corroboram a ideia de que o ofício tem a função de construção do processo social e moral dos indivíduos, sendo ele também meio de adoecimento e sofrimento, e não apenas de potência de vida.

Landim, Bezerra e Alves (2017) se referem à saúde mental dos trabalhadores no Brasil levando em conta o conservadorismo nos jogos de poder, o que leva à repetição de antigas práticas e proporciona uma desmobilização política. Falar sobre saúde mental e saúde do

trabalhador ainda é um desafio, pois é complexo compreender como essas esferas se relacionam. Ao buscar a confluência entre a saúde do trabalhador e a saúde mental, é necessário levar em conta as subjetividades indissociáveis presentes na visão teórica, no campo da pesquisa, ou mesmo na intervenção. Para se pensar em saúde, subjetividade e trabalho é indispensável agrupar ideias e se pautar por teorias que sejam interdisciplinares, envolvendo ciências da saúde, exatas e humanas. Medicina, enfermagem, psicologia, fisioterapia, fonoaudiologia, terapia ocupacional e educação física, engenharias, ergonomia, sociologia, antropologia, administração e serviço social constituem as áreas do saber que compõem essa interdisciplinaridade. Os autores ainda apontam que o campo da saúde do trabalhador é primordialmente constituído por saberes, práticas e conhecimentos de diversos campos, sendo assim interdisciplinar, multiprofissional, interinstitucional e intersetorial. Desse modo, constata-se que os pilares do campo de saúde do trabalhador são o Estado, a academia, os serviços de saúde e os movimentos sindicais (LANDIM; BEZERRA; ALVES, 2017).

De acordo com Lacaz (2016), o campo de atuação em questão iniciou-se abordando a saúde coletiva, compreendendo o papel do trabalho a partir do princípio da determinação social da saúde e da doença, o que traz uma nova perspectiva sobre as relações entre trabalho e saúde. Tal concepção permite a adoção de novas metodologias e novos conceitos, na medida em que compreende o trabalhador como agente ativo e coletivo nos processos organizacionais. Tal abordagem diferencia-se, assim, das disciplinas de Medicina do Trabalho e da Saúde Ocupacional.

A área da saúde do trabalhador enfrentou cenários de desafios e conquistas, em termos institucionais. Sob esse aspecto, faz-se essencial discutir o Sistema Único de Saúde – SUS, pois, até os dias atuais, esse serviço público não incorporou o trabalho como categoria em termos de saúde e doença. E isso se deve a diversos problemas, tais como a dificuldade de formação de equipes e contratação de profissionais qualificados, assim como entraves políticos, que evidenciaram que essa não é uma prioridade. As políticas que incentivam a produção e o desenvolvimento econômico no Brasil, bem como vários fatores no âmbito da macroeconomia, não caminham na direção da promoção e garantia da saúde dos trabalhadores brasileiros (LACAZ, 2016).

Diante da reflexão de Alves e Krug (2019), torna-se possível a compreensão do contexto histórico brasileiro em relação à implementação de políticas públicas voltadas à saúde do trabalhador, em especial considerando-se a atuação do Estado durante o processo de democratização. A criação do SUS, com vistas a proporcionar o acesso universal ao sistema público de saúde, dá-se com base no disposto pela Constituição Federal de 1988 (“a saúde é

direito de todos e dever do Estado”) e estava associada ao estabelecimento de políticas que dessem suporte à atuação do estado no campo da saúde. Contudo, em razão das mudanças ocorridas nos anos 1990, os esforços para a implantação de tais políticas foram confrontados com orientações neoliberais que passaram a dominar a gestão pública. Assim, a Política Nacional de Saúde do Trabalhador foi consolidada apenas a partir dos anos 2000. Todavia, Gomez, Vasconcellos e Machado (2018) entendem que o reconhecimento constitucional do papel do Estado na promoção da saúde foi o maior avanço em termos da saúde do trabalhador no Brasil. Esses autores afirmam que, nos últimos trinta anos de SUS, os progressos são incontestáveis, mesmo que ainda insuficientes para dar conta do cenário da saúde do trabalhador brasileiro. Entendem, também, que, na prática, novos desenvolvimentos esbarram em entraves institucionais e em disputas e preconceitos teóricos. Além disso, a hegemonia do mercado e o processo de reestruturação produtiva trituram as relações sociais, comprometendo novos avanços. Esses desafios precisam ser superados para que a instabilidade e a fragilidade da atuação do Estado não comprometam reflexões e medidas que ainda se fazem necessárias e deixem de ser um fator impeditivo para o desenvolvimento do campo da saúde dos trabalhadores (GOMEZ; VASCONCELLOS; MACHADO, 2018).

3.1 Desafios

Ao considerar os pilares que sustentam o campo de atuação da saúde do trabalhador no Brasil, Lacaz (2016) entende ser necessário analisar o papel do Estado, as possíveis políticas do SUS, pesquisas feitas pela universidade e o papel dos sindicatos. Atualmente, o campo se encontra despolitizado o que, na opinião do autor, configura o enorme risco de a saúde do trabalhador retroceder e adotar a perspectiva e as premissas da Medicina do Trabalho. Como reação possível, Lacaz propõe a retomada das discussões que integrem saúde, trabalho e ambiente, inclusive com o envolvimento da sociedade civil, de modo a encontrar novas alternativas (LACAZ, 2016).

Landim, Bezerra e Alves (2017) entendem que o cenário brasileiro ainda apresenta inúmeras barreiras para que o campo se constitua de maneira digna. Gomez, Vasconcellos e Machado (2018), corroboram com essa conclusão, pois, para esses autores, as práticas no âmbito da saúde do trabalhador são implementadas de maneira lenta e encontram diversos entraves institucionais, assim como divergências em relação a conceitos, no contexto histórico do SUS, nos últimos trinta anos. Contudo, a constatação de que existem avanços facilita e possibilita que os desafios que ainda restam possam ser enfrentados.

3.2 Novas perspectivas

Segundo Landim, Bezerra e Alves (2017), é indiscutível que incluir questões referentes à saúde nas políticas de saúde do trabalhador conduz para que se dirija o foco para a renovação das políticas públicas nesse campo e, com isso, para a melhoria da qualidade de vida e de trabalho das pessoas. Para Cruz, Ferla e Lemos (2018), o surgimento da Política Nacional de Saúde do Trabalhador propiciou conquistas nessa área. Esses autores entendem, contudo, que os modos de produção da sociedade e a subjetividade também fazem parte da discussão para que essa área de atuação continue a conquistar espaços e a produzir resultados relevantes para os trabalhadores. Discutem acerca da articulação entre saúde do trabalhador e gestão do cuidado no âmbito da saúde. Compreendem que a participação dos trabalhadores não deve se restringir à atuação dos sindicatos ou às lutas trabalhistas, mas precisa também englobar reivindicações pelo direito à saúde e pela integralidade da atenção oferecida pelo SUS. Essa discussão já fora tratada por Facas (2009), quando esse autor mencionou a iniciativa de sindicatos em relação à pesquisa e à promoção de um olhar voltado para a saúde da classe de trabalhadores que representam.

Ao falarmos dos programas dirigidos à saúde do trabalhador no Brasil, fica evidente que o foco ainda é em um conceito de saúde que privilegia o corpo físico e atribui o adoecimento a causas externas. Não se considera, portanto, a ideia de que adoecer pode também ser algo complexo e subjetivo, com implicações para a saúde mental do sujeito (LANDIM; BEZERRA; ALVES, 2017).

Segundo Cruz, Ferla e Lemos (op. cit.), a criação da Unidade de Referência Especializada em Saúde do Trabalhador, assim como os espaços de Saúde do Trabalhador em Unidades Básicas de Saúde, garante que o tema esteja cada vez mais presente no âmbito da saúde pública do Brasil. Isso contribui para uma maior organização das ações dirigidas aos casos de sofrimento decorrentes do ambiente laboral, reduz o silenciamento e, necessariamente, confere maior visibilidade aos que vivem circunstâncias adversas de trabalho.

3.3 Possíveis intervenções

De acordo com Dejours (1986), ao pensarmos em organização do trabalho, seja em termos de conteúdo, da divisão de tarefas ou das relações, faz-se necessário compreender a liberdade existente para a ação individual e coletiva que vise à estruturação do trabalho de acordo com o anseio, a experiência e as ideias dos trabalhadores. Assim, mesmo considerando

a extrema importância de pesquisas sobre o tema, julga-se de fundamental relevância a participação dos trabalhadores na construção desse conhecimento, uma vez que estudiosos e pesquisadores detêm um tipo de saber, enquanto os profissionais contam com a experiência que deriva da inserção no ambiente de trabalho e que lhes possibilita apontar mudanças necessárias para alcançar um estado de bem-estar social.

É importante ressaltar que Dejours (1986) é crítico em relação à definição proposta por organismos internacionais que consideram a saúde como um estado de conforto, de bem-estar físico, mental e social. Para o autor tal condição não só seria impossível de ser precisamente definida como, de fato, não existiria. Descreve, então, a saúde como um fim, um objetivo a ser atingido, um estado do qual se pretende aproximar (DEJOURS, 1986).

No que diz respeito especificamente ao departamento de recursos humanos (RH) de uma empresa, Mendes et al. (2017) levantam o questionamento acerca de como este pode vir a agir com seus funcionários envolvidos em atropelamentos, com o objetivo de evitar que venham a desenvolver o Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT). Os autores ressaltam que o ambiente do Metrô faz com que os riscos de atropelamento nas vias não sejam fáceis de serem eliminados no contexto atual. Observam, contudo, que, se a empresa, por meio do RH, se comprometer a realizar um trabalho adequado, são grandes as chances de minimizar o impacto desses acidentes para os trabalhadores (MENDES et al., 2017).

Segundo Carvalho, Oliveira e Pinto (2018), avanços em relação aos direitos do trabalhador podem ser notados, pois existem regulamentações na ordem jurídica que apontam a Síndrome de *burnout*² como fator de incapacitação para o trabalho, reconhecendo-a como uma doença ocupacional equiparável ao acidente de trabalho.

Para que seja feita a confirmação de que existem fatores no ambiente de trabalho que levam o trabalhador a adoecer, é de responsabilidade do empregador comunicar a ocorrência ao INSS (Instituto Nacional do Seguro Social), por meio da Comunicação do Acidente do Trabalho (CAT) (Artigo 22 da Lei 8213/91), em um prazo de 24 horas, para que o empregado possa ser protegido e beneficiado, conforme seus direitos. Contudo, na prática os entraves constituem a realidade, fazendo-se necessária discussão aprofundada para soluções mais justas e adequadas para todos os envolvidos (CARVALHO; OLIVEIRA; PINTO, 2018).

Ao pensarmos em compreensão do sentido do trabalho, algumas ações deveriam ser adotadas pelo metrô com o objetivo de minimizar o sofrimento de seus funcionários, como, por

² Síndrome decorrente de exposição constante ao estresse no ambiente laboral, definida por Maslach e Jackson (1986) como multidimensional, incluindo a exaustão emocional, despersonalização e redução da realização pessoal.

exemplo, encontros informais que reforcem as relações, propiciando um ambiente em que situações possam ser compartilhadas e o cotidiano seja vivido de modo menos solitário, e palestras com conteúdos teóricos e a apresentação das experiências de operadores antigos, intermediários e iniciantes, a fim de discutir a mobilização coletiva e a saúde mental no ambiente de trabalho. Essas e outras iniciativas semelhantes seriam responsáveis por responder a dois tipos de sofrimento: o referente às relações entre os colegas de trabalho e aqueles causados por falhas e punições. A reciclagem oferecida aos operadores, se incrementada, seria de grande benefício no que diz respeito a questões práticas e comportamentais. O aumento do tempo do treinamento de formação também seria benéfico, contribuindo para uma diminuição dos riscos enfrentados pelo operador iniciante (FRANCHI, 2019).

4 A SAÚDE MENTAL DO METROVIÁRIO

De acordo com Dejours (1986), deve-se ressaltar a importância do trabalho e seu papel fundamental na vida de qualquer pessoa, uma vez que frequentemente tem influência relevante sobre a saúde física e mental. O trabalho influencia a saúde psíquica dos indivíduos de maneira direta, tanto para o prazer quanto para o sofrimento. No que tange ao sofrimento, em um ambiente laboral estressante, que se configura, muitas vezes, como um cenário hostil, o trabalhador pode vir a adoecer de maneira lenta e gradual e, conseqüentemente, tornar-se incapaz de exercer seu ofício da maneira esperada.

No que diz respeito ao empregador, Carvalho, Oliveira e Pinto (2018) afirmam ser uma das suas responsabilidades observar as mudanças de comportamento do funcionário, assim como compreender o que o leva a se sentir esgotado física e mentalmente e, assim, tornar seu trabalho inseguro. Esses autores também entendem que a forma como um trabalho é executado, seja na perspectiva física ou organizacional, é um importante fator a ser levado em consideração ao se investigar o desenvolvimento de sofrimento psíquico e/ou físico decorrente das condições do ambiente laboral. Enfrentar o problema com foco é uma forma de reverter o cenário de adoecimento. Sendo assim, compreendem que um ambiente de trabalho equilibrado, com boas condições laborais, implica existir a possibilidade de lidar com os sentimentos dos funcionários, levar em conta os valores distintos presentes na realidade de cada um, reiterando o caráter individual em um contexto de coletividade. (CARVALHO; OLIVEIRA; PINTO, 2018).

A pesquisa de Franchi (2019) identificou oito tipos de sofrimento no que diz respeito à função de Operador de Transporte Metroviário II (OTM2). Estão relacionados a: expectativa em relação à nova função; prática operacional; recente liberação para condução dos trens; atuação na cabine; relacionamentos com os diversos atores da profissão; disparidade entre o trabalho prescrito e o trabalho realizado; falas desnecessárias e punições; e atropelamento na via.

Botella (2019) traz em sua reportagem o depoimento de um condutor do metrô da cidade de Barcelona, relatando que ele e seus colegas sempre acham que alguém irá pular nos trilhos e apontando que um dos principais medos, desde o início do trabalho como condutor, é o de que alguém esteja nos trilhos ou que caia ou, ainda, que se jogue. Ou seja: o medo de atropelar alguém é gritante.

De acordo com Facas (2009), o transporte metroviário, visto como símbolo da modernidade e exemplo de transporte, apresenta-se como uma organização taylorizada³, com controle extremo e necessidade de atendimento rígido às prescrições, com pouco espaço para o sujeito e muito espaço para a máquina.

Com o desenvolvimento da automação, funções trabalhistas foram reduzidas, assim como outras foram criadas. As atuais falhas no trabalho automatizado do Metrô de São Paulo são responsáveis por ocasionar o sofrimento dos funcionários, tornando evidente que esse cenário afetou a saúde do trabalhador com o conseqüente aumento do número de acidentes.

Conforme Franchi (2019), o trabalho pode tanto proporcionar prazer como sofrimento, sendo este configurado como angústia, medo, insegurança e percepção de falta de liberdade de expressão. Para esse autor, situações de caráter anormal estão presentes no cotidiano dos trabalhadores do Metrô, sendo comuns as falhas do trem e também os atropelamentos na via. Quando uma falha ocorre, desencadeia diversos tipos de sofrimento, sendo que esses podem surgir antes da ocorrência, durante ou após. Quando um atropelamento acontece, o condutor passa por uma experiência extremamente dolorosa, marcada pelo sentimento de impotência. Muitas vezes, tais acidentes são devidos a atos suicidas, e o metroviário se sente extremamente abalado por não ter conseguido evitar a colisão (FRANCHI, 2019). Segundo Botella (2019), nem todas as tentativas de suicídio no Metrô acabam em morte, o que não impede que os condutores vivam cada evento dessa natureza como algo traumático.

Franchi (op. cit.) também aponta duas intervenções que, teoricamente, são realizadas pela empresa com o objetivo de acolher o profissional que passa por esse tipo de acidente. A primeira é um atendimento individual feito pelo psicólogo da instituição, diagnosticando o estado geral do funcionário e oferecendo orientações preventivas que visam amenizar o sofrimento e, possivelmente, o adoecimento. A segunda diz respeito ao encaminhamento para o Programa de Acompanhamento Psicológico, em uma rede credenciada, programa esse que prevê dez atendimentos. Além dessas, a companhia considera que um dos módulos do Treinamento de Operador de Trem (TOT) – Medidas Preventivas para o Stress no Trabalho –, é uma das iniciativas que visa preparar o trabalhador para evitar situações que possam ser desorganizadoras ou que levem ao adoecimento (FRANCHI, op. cit.).

Todavia, como demonstram Mendes et al. (2017) em sua pesquisa, os colaboradores em questão sentem-se traumatizados pelos atropelamentos na via, não se veem amparados pelo

³ Sistema de organização industrial desenvolvido por Frederick Taylor, que tem por objetivo otimizar as tarefas desempenhadas pelos funcionários de uma empresa, propiciando um sistema de racionalização do trabalho.

Departamento de Recursos Humanos e por seus líderes e não julgam eficientes o atual suporte oferecido pela empresa, sentindo-se totalmente abandonados. Além disso, os pesquisadores reiteram que os operadores de trem não acreditam que o departamento de RH e os profissionais de psicologia da empresa estejam preparados para lidar com esse tipo de demanda e, assim, prevenir adoecimentos e desenvolvimento de casos de TEPT (MENDES et al., 2017).

A fraca integração entre os trabalhadores e a falta de espaço de escuta são fatores de risco para o adoecimento. Logo, corrigir essas falhas contribui para que o sujeito possa realizar seu trabalho, reconhecendo o valor do seu conhecimento, buscando relacionar sua subjetividade às tarefas que executa e, assim, afastar-se da mecanização e, conseqüentemente, da possibilidade de adoecimento em decorrência das condições do trabalho (FRANCHI, 2019).

Os problemas de saúde no mundo do trabalho são inúmeros, sendo muitas vezes invisíveis aos olhos da sociedade, dos empregadores e até mesmo dos funcionários. Carvalho, Oliveira e Pinto (2018) apontam que a Síndrome de *burnout*, ou Síndrome do Esgotamento Profissional, é caracterizada como um dos possíveis danos psicossociais causados por circunstâncias laborais adversas. A síndrome é característica da sociedade atual e tem como cenário de risco o ambiente de trabalho cronicamente estressante. Esses autores ainda ressaltam que a condição em questão está relacionada a transtornos emocionais, físicos e mentais.

Segundo Franchi (op. cit.), a gestão da Companhia do Metropolitano de São Paulo está baseada em rapidez, iniciativa, agilidade, flexibilidade e proatividade, sendo todas essas características esperadas daqueles que ali trabalham. A expectativa é lidar com situações inesperadas com a maior rapidez possível, da mesma forma que se pretende oferecer um meio de transporte rápido. Contudo, a autora considera que o indivíduo que se depara, em seu trabalho, com eventos trágicos também deve ser levado em conta, e a punição em vez do acolhimento provoca intenso sofrimento. Além disso, Franchi nota que o cansaço mental identificado nos depoimentos daqueles que ela entrevistou é considerado um fator prejudicial para a execução das ações previstas, pois interfere nas funções intelectuais, prejudicando os reflexos do trabalhador. Conclui, após analisar o relato de alguns operadores de trem, que o treinamento de formação não tem como foco o comportamento, o controle de emoções, nem tampouco o impacto de acidentes de maneira individualizada. Os profissionais que conduzem os trens apresentam demandas de um acompanhamento psicológico individual, em razão das experiências vividas diante de falhas e atropelamentos na via durante seu horário de trabalho.

Todavia, a pesquisadora reitera que, além da intervenção individual, a empresa oferece treinamento específico para os operadores de trem (TOT), de caráter obrigatório para o exercício da função: o operador só é liberado para exercer a atividade após ter sido aprovado

nesse curso. Com duração de quatro meses, o programa aborda a teoria e a prática operacional bem como o acompanhamento por monitor nas primeiras duas viagens do recém-formado operador. A pesquisadora é responsável pelo módulo Medidas Preventivas para o Stress no Trabalho, que tem como objetivo principal discutir e propiciar a compreensão da importância do controle emocional nesse contexto laboral, principalmente para os operadores que estão iniciando (FRANCHI, 2019).

Vale ressaltar que neste capítulo, Franchi (op. cit.) é citada diversas vezes, o que se deve à escassez de pesquisas sobre o tema em questão e também em razão da alta qualidade de seu trabalho.

4.1 Luto e metrorviários

Com base nas narrativas testemunhadas no Metrô de São Paulo, na análise das notícias sobre as mortes ali ocorridas e nas pesquisas estudadas, é possível identificar uma banalização da morte, que parece ser encarada tão somente como um atraso no cronograma do usuário e um problema técnico a ser resolvido pelos funcionários do Metrô. Tal constatação nos leva a refletir sobre a morte em nossa sociedade, assim como sobre a falta de empatia presente nos dias atuais. Nesse sentido, vale lembrar o apontamento de Casellato (2015) para quem reconhecer implica admitir algo como real e verdadeiro. Quando deixamos de reconhecer um fato, além de ignorarmos sua existência, também nos defendemos da emoção e/ou das consequências que o reconhecimento poderia suscitar.

Os trilhos do Metrô são cenário de acidentes provocados por suicídios ou tentativas de suicídios. De acordo com Scavacini (2018), esses são vistos como tabu, impedindo que sejam tratados abertamente pela sociedade em geral, com consequentes impactos negativos. De acordo com Franco (2015), a sociedade tende a não reconhecer o luto diante de um suicídio, considerando o suicida como alguém que não merece esse pesar e que deve ser julgado por ser o causador desse luto.

Contudo, também existe a dificuldade em acessar os sentimentos provenientes dessa vivência. Muitas são as experiências de luto que não são reconhecidas pela sociedade e pelo enlutado, por diversos fatores. Sem ser devidamente considerada, a realidade da morte é ignorada, tanto em razão do seu caráter ambíguo quanto como uma forma de defesa do indivíduo contra as emoções dolorosas causadas pela perda (CASELLATO, 2015).

Em conformidade com Franco (op. cit.), o conceito de luto não reconhecido baseia-se na concepção de que as sociedades são constituídas por normas, sendo algumas delas destinadas

a qualificarem o luto, especificando quem, quando, onde, como, por quanto tempo e por quem as pessoas devem se enlutar, demonstrar sentimentos de pesar e apresentar determinados comportamentos relacionados ao luto. Tais regras sempre foram presentes no comportamento das pessoas no que diz respeito às diferentes posições que ocupam diante de um luto, configurando um caráter hierárquico.

O conceito de luto não reconhecido foi desenvolvido por Doka (1989), e sua definição baseia-se na concepção de uma perda que não pode ser admitida abertamente, fazendo com que o luto não possa ser expresso ou socialmente vivenciado, considerado, suportado. A sociedade, muitas vezes, torna-se perversa com os que não se adequam às suas regras, e certas normas sociais determinam que alguns não têm o direito de enlutar-se, considerando suas perdas insignificantes. Isso demonstra o fracasso da empatia e, de outra parte, o fracasso da política, uma vez que o abuso de poder e a negligência configuram o cenário de fracasso ético no que diz respeito ao enlutado. Ao não ter o seu luto reconhecido, considerado, a pessoa enlutada torna-se vítima também do descaso da sociedade e de um possível isolamento social. Essa pode ser a situação em que se encontram diversas pessoas, inclusive funcionários de nível operacional de empresas, que não são considerados vítimas diretas da situação, sendo excluídos pelas normas de assistência psicossocial da empresa ou pela instituição seguradora ou até mesmo não tendo seu luto levado em conta pelas pessoas do seu ambiente de trabalho (CASELLATO, 2015). A autora ainda ressalta que, além de complicações evidentes, muitas vezes esses funcionários passam a faltar ao trabalho e, conseqüentemente, a sofrer o risco de serem demitidos ou de pedirem desligamento da instituição. No que diz respeito à saúde, muitos adoecem física e/ou psicologicamente.

Ao pensarmos no contexto dos acidentes no Metrô envolvendo a morte e seus trabalhadores, torna-se necessário compreendermos como se dá a experiência do luto nesse cenário. Segundo Franco (2010), a vivência do luto parte do princípio da existência de um vínculo com alguém que seja significativo na vida de uma pessoa. O luto pode ser experimentado em diversas situações que envolvem mudanças, perdas e mortes, quando se rompe o vínculo estabelecido com uma pessoa, uma situação, um papel social ou, um animal.

Em sua quase totalidade, os acidentes que ocorrem nos trilhos do Metrô não acarretam necessariamente mortes de pessoas com as quais os condutores têm vínculos estabelecidos ou vivências compartilhadas. As vítimas, em sua maioria, são categorizadas como estranhos cuja morte é presenciada de maneira dolorosa.

Partindo dessa reflexão, vale questionar como podemos compreender o possível processo de pesar enfrentado por esses trabalhadores. De acordo com Kastenbaum (1987), este

termo, o pesar, baseia-se no sentimento da vivência do luto, na experiência vivida em razão da perda de algo ou alguém. O autor ainda aponta que, em sociedade, pode-se sentir pesar em um cenário em que a perda é experimentada de maneira indireta, coletiva ou individualmente. Esse seria o assim chamado pesar vicariante ou pesar vicário.

De acordo com Franchi (2019), os condutores de trem do Metrô demonstram necessidade de acompanhamento psicológico individual quando passam por situações envolvendo atropelamento em seu ambiente de trabalho. Diante disso, surgem alguns questionamentos sobre a saúde mental dos metroviários. Faz diferença para o trabalhador a natureza do acidente? O impacto é maior sabendo que foi um ato suicida ou praticado por uma pessoa sob efeito de drogas?

Segundo Dahlitz (2015), o pesar vicário pode surgir como um sentimento de perda que um trabalhador experimenta diante da morte de alguém que lhe é, de alguma forma, estranho, morte essa que o faz imaginar a perda de um ente querido. Essa é uma definição pertinente quando falamos da experiência dos metroviários ao se depararem com um atropelamento no exercício de suas atividades.

5 OBJETIVOS

5.1 Objetivo Geral

Realizar uma revisão integrativa da literatura sobre a temática da saúde dos metroviários de São Paulo.

5.2 Objetivos específicos

Discutir as condições de saúde mental de profissionais que possam ter vivenciado situações de acidentes envolvendo a morte.

Compreender as estratégias que o Metrô oferece para cuidar da saúde mental dos metroviários diante da vivência de acidentes.

6 MÉTODO

Para a realização desse estudo pretendia-se, em conjunto com a revisão integrativa de literatura, realizar pesquisa de campo, a fim de compreender como os condutores dos trens lidam com as consequências dos acidentes ocorridos durante seu período de trabalho. Todavia, não foi autorizada a entrada da pesquisadora na empresa, o que levou a uma alteração na proposta deste estudo.

O caminho percorrido foi extenso e teve início com a pesquisadora frequentando o Metrô como usuária, mas também com a atitude de pesquisadora, e procurando conversar com alguns profissionais, sem obter sucesso. Após esse primeiro momento, a pesquisadora telefonou para o serviço destinado ao atendimento ao usuário e conseguiu comunicar-se com alguns responsáveis pelo contato da empresa. No total, foram sete visitas a sedes administrativas da Companhia do Metropolitano de São Paulo, três visitas ao Sindicato dos Metroviários de São Paulo e três conversas por telefone com funcionários do Departamento de Pesquisa da empresa e do Departamento Jurídico do sindicato, sem obter autorização para a pesquisa de campo.

Dada a impossibilidade de desenvolver a pesquisa de campo, foi escolhido o método da revisão integrativa da bibliografia sobre o tema, que consistiu na análise de estudos encontrados acerca de: Metrô, metroviários, saúde do metroviário, saúde mental, morte e acidentes.

A revisão integrativa da literatura baseia-se na ideia de sintetizar, de maneira sistemática, ordenada e abrangente, os resultados obtidos em pesquisas que abordem um tema específico. O termo “integrativa” diz respeito ao fornecimento de informações mais amplas sobre um determinado assunto, propiciando a formação de um corpo de conhecimento. O pesquisador tem a possibilidade de elaborar uma revisão integrativa com mais de um objetivo, direcionando sua pesquisa para a definição de conceitos, a revisão de teorias ou a análise metodológica de estudos baseados em um tópico. Para que esse tipo de revisão seja feito, é preciso percorrer seis etapas diferentes: identificação do tema e seleção da questão de pesquisa; estabelecimento de critérios de inclusão e exclusão de buscas na literatura; categorização dos estudos; avaliação dos estudos encontrados; interpretação dos resultados e apresentação da síntese do conhecimento (ERCOLE; MELO; ALCOFORADO, 2014). Segundo Creswell (2010), o principal propósito dessa modalidade de estudo é compartilhar com o leitor os resultados encontrados em outros trabalhos e possibilitar que se estabeleça um diálogo entre os achados de outros pesquisadores, de modo a ampliar a compreensão do tema em foco.

Identificado o tema de interesse, procedeu-se ao levantamento da bibliografia. Para tanto, foi realizada a busca de artigos científicos publicados entre 2015 a 2020, nas seguintes

bases de dados: Bireme, Lilacs, Scielo e Google Acadêmico. Os primeiros descritores utilizados para a pesquisa foram: Metrô de São Paulo, Metroviários, Acidentes no Metrô de São Paulo, Saúde do Metroviário, Metroviários AND saúde, Metroviários AND luto, Metroviários AND saúde mental. Após o exame de qualificação e a contribuição dos componentes da banca, os seguintes descritores foram incluídos: Metrô AND luto, Metroviários AND pesar vicário, Metroviários AND morte, Metroviários AND suicídio. Por fim, devido à escassez de artigos e pesquisas que pudessem ser de interesse, os seguintes descritores foram incluídos na busca: Saúde do Trabalhador, Saúde do trabalhador AND Metrô, Saúde do trabalhador AND metroviários, Metrô AND acidentes, Acidentes AND saúde do trabalhador, Saúde do trabalhador AND luto, Metroviários AND saúde emocional, Metroviários AND sofrimento, Metroviários AND trauma, Metroviários AND condições psicológicas, Metroviários AND atropelamentos. Todas as combinações também foram pesquisadas em inglês.

A dificuldade em encontrar estudos sobre o tema fez com que a pesquisadora se utilizasse de inúmeras tentativas de descritores, analisando quais geravam resultados e quais poderiam ser excluídos. O grande número de descritores possibilitou o acesso aos artigos analisados neste estudo.

Os critérios de inclusão utilizados na busca foram: artigos empíricos, publicados em periódicos científicos em português e/ou inglês, pesquisas de dissertações de mestrado e teses de doutorado, artigos teóricos, de opinião e comentários, desde que tratassem de saúde, sofrimento, adoecimento e saúde mental de trabalhadores ligados ao transporte metroviário.

6.1 Cuidados éticos

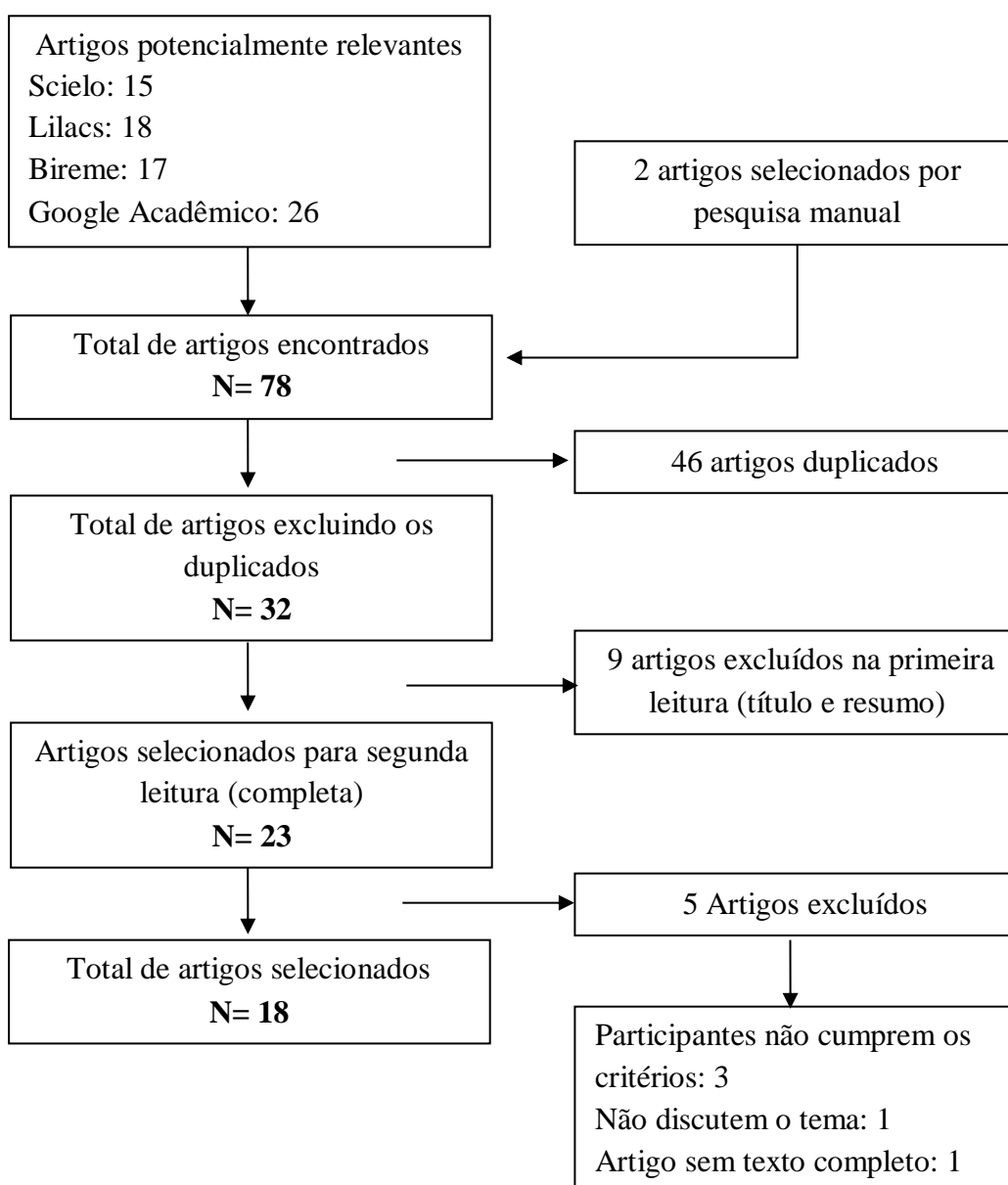
O presente estudo não necessitou de aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa, pois volta-se para o estudo de dados publicados, ou seja, sem a participação de seres humanos.

7 RESULTADOS

A partir do método proposto, apresentam-se os resultados obtidos por meio da revisão realizada. Foram utilizadas pesquisas entre os anos de 2015 e 2020, além de uma pesquisa do ano de 2013, por ser considerada de extrema importância.

Os artigos encontrados foram avaliados e selecionados de acordo com os critérios de inclusão. A Figura 1 apresenta a sequência desse processo, incluindo a seleção inicial dos artigos, por meio da leitura do título e resumo, a exclusão dos duplicados, e o total de artigos elegidos para primeira e para a segunda leitura.

Figura 1 – Processo de seleção dos artigos incluídos na revisão



Dos 78 artigos encontrados, 46 eram duplicados, nove foram excluídos na primeira seleção por não estarem relacionados com a questão da pesquisa, não cumprirem os critérios de inclusão ou não serem artigos completos. Vinte e três artigos foram selecionados para a leitura completa, mas apenas 18 artigos atendiam a todos os critérios de inclusão.

Os motivos para a exclusão dos cinco estudos após a leitura completa foram: três artigos relataram pesquisas cujos participantes não cumpriam os critérios de inclusão; um artigo não discutia o tema e o terceiro não estava com o texto completo.

O Quadro 1 apresenta o material selecionado para análise, que abrange os trabalhos relevantes publicados entre 2013 e 2020, tendo sido onze estudos realizados no Brasil, três na Coreia do Sul, um no Irã, um no Canadá, um nos Estados Unidos da América e um na França.

Apesar da diferença entre metroviários e ferroviários, incluiu-se alguns artigos cujos participantes foram ferroviários. Nesse caso, a semelhança do ofício foi levada em consideração, mesmo com as diferenças no cotidiano relacionadas ao tipo de carga e de trem, ao modo operacional e à autonomia para tomada de decisões. Acresce-se a isso a relevância dos estudos para a compreensão dos desafios inerentes à condução de veículos sobre trilhos e, por fim, o pequeno número de trabalhos focados apenas em metroviários.

O Quadro 1, a seguir, apresenta o resultado da análise das publicações levantadas.

Quadro 1 – Artigos selecionados para avaliação

Pesquisa	Autor(es) Ano	Olhar profissional	População N	País	Objetivo	Conclusão	Método
Organização do trabalho e mediação do sofrimento de pilotos metroviários	FACAS, E. MENDES, A. M. SANTOS JR., A. V. ANJOS, F. B. LIMA, V. S. 2013	Psicologia	Seis pilotos metroviários	Brasil	Verificar quais as estratégias os pilotos metroviários do Distrito Federal utilizam para mediar o sofrimento no trabalho.	Apontam rigidez no trabalho prescrito. Dificuldades na gestão e relações de poder, sentimento de indignidade, inutilidade e desqualificação foram os resultados encontrados. Concluem que os trabalhadores utilizem a construção de regras e estratégias de defesa individuais para lidar com as dificuldades.	Entrevista
O trabalho dos metroviários de São Paulo	LIMA, C. Q. B. TAVARES, D. S. MAENO, M. 2015	Ergonomia/ Medicina	Cinquenta e cinco trabalhadores do Metrô	Brasil	Organizar dados iniciais sobre o trabalho dos metroviários, identificando as principais situações de trabalho que os preocupa e propondo análises específicas para aprofundamento das questões relevantes.	Com base no levantamento de estudos publicados sobre o trabalho no Metrô de São Paulo, realizam análise inicial das funções, identificando dificuldades dos trabalhadores em reconhecer situações de risco e na aplicação de instrumentos legais utilizados para reivindicações dos trabalhadores para reivindicações dos saúde no trabalho.	Análise de documentos e entrevistas
The study and comparison of general health status in shift and day workers of Tehran subway operation company: a multivariate analysis	RAGHEMANESH, H. MAZLOUMI, A. FAZLI, R. HERAZIVADEH, O. POURHOSSEIN, M. MALECK-KHANI, H. SHARIF-MOHSENI, S. M. 2016	Saúde Pública/ Engenharia	Duzentos trabalhadores do metrô de Teerã	Irã	Investigar a relação do turno de trabalho com a saúde das pessoas.	Atividades como planejamento de descanso, treinamento e identificação de pessoas de alto risco podem reduzir os efeitos na saúde.	Questionários

Quadro 1. Artigos selecionados para avaliação – cont.

Pesquisa	Autor(es) Ano	Olhar profissional	População N	País	Objetivo	Conclusão	Método
The effectiveness of platform screen doors for the prevention of subway suicides in South Korea	CHUNG, Y. W. KANG, S. J. MATSUBAYASHI, T. SAWADA, Y. UEDA, M. 2016	Medicina/ Psicologia	Cento e vinte uma estações	Coreia do Sul	Avaliar a eficácia da instalação de portas de tela de meia altura na plataforma para a redução de suicídios no metrô.	Instalar barreiras físicas nas estações de Metro pode ser eficaz para reduzir os suicídios no metrô. Contudo, as de meia altura não são tão eficazes quanto as de altura total. Assim, conclui-se que as barreiras devem ser elevadas.	Análise de Regressão de Poisson
Factors associated with suicide ideation among subway drivers in Korea	BYUN, J. KIM, H.-R. LEE, H.-E. KIM, S.-E. LEE, J. 2016	Medicina	Novocentos e oitenta condutores de metrô	Coreia do Sul	Explorar fatores relacionados ao trabalho associados à ideação suicida entre condutores de metrô.	A falta de controle do trabalho e a falta de recompensa foram associados à ideação suicida nos condutores do metrô. Estratégias que visem à autonomia e reconhecimento devem ser implantadas, assim como funcionários que foram identificados com problemas em relação ao trabalho devem ser gerenciados de maneira adequada.	Entrevista e questionário
Cluster analysis of characteristics of persons who died by suicide in the Montreal Metro Transit	BARDON, C. COTÉ, L.-P. MISHARE, B. L. 2016	Psicologia	Cento e dezessete suicídios analisados; pessoas que cometeram suicídio no Metro de Montreal	Canadá	Analisar suicídios no metrô de Montreal.	As características dos suicídios podem ser específicas para as localidades e mudar ao longo do tempo. Compreendê-las facilita o desenvolvimento de estratégias de prevenção.	Análise de cluster
Fontes do pensamento e das práticas em Psicologia Social do Trabalho	ESTEVES, E. G. BERNARDO, M. H. SATO, L. 2017	Psicologia	-----	Brasil	Contextualizar historicamente o desenvolvimento do pensamento e das práticas em Psicologia Social.	Iniciar um debate sobre as características da Psicologia Social do Trabalho que queremos seguir construindo.	Capítulo de livro

Quadro 1. Artigos selecionados para avaliação – cont.

Pesquisa	Autor(es) Ano	Olhar profissional	População N	País	Objetivo	Conclusão	Método
Transtorno de Estresse Pós-traumático e o RH: um estudo com maquinistas de uma empresa ferroviária	MENDES, I. A. SILVA, T. F. O. PARO, J. A. FUGA, V. P. 2017	Tecnologia/ Gestão de Recursos Humanos	Dezoito maquinistas de uma empresa ferroviária que se envolveram em atropelamentos	Brasil	Estudar sobre o Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT) no ambiente de trabalho.	Observaram o quão impactados e, concomitantemente, desamparados os trabalhadores se sentem diante do momento traumatizante de um atropelamento.	Questionário
“A dor ensina a gemer”	LOTTERMAN, F. GIONGO, C. R. OLIVEIRA- MENEGOTTO, L. M. 2018	Psicologia	Oito executivos das indústrias de alimentos	Brasil	Analisar as estratégias defensivas utilizadas pelos trabalhadores.	Concluíram que as estratégias defensivas utilizadas com maior frequência entre os colaboradores são racionalização da relação trabalhista, negação dos sentimentos, banalização da precariedade, silêncio e fuga.	Artigo teórico
Análise e construção cooperativa de soluções para a prevenção de acidentes de trabalho em uma empresa de transporte ferroviário metropolitano: contribuições da Análise Coletiva do Trabalho	SANTOS, G. A. G. 2018	Saúde Ambiental	Trabalhadores de uma empresa pública de transporte ferroviário	Brasil	Mediar o processo de análise do trabalho feito pelos trabalhadores, compreendendo situações críticas do cotidiano de trabalho dos operadores que podem estar relacionadas às causas dos atropelamentos.	O método ACT - Análise Coletiva do Trabalho permitiu desvelar a dominação da burocracia no cotidiano dos trabalhadores.	Análise Coletiva do Trabalho- ACT
Vamos brincar de esconde-esconde?	ORIONE, M. 2019	Educação/ Direito	Trabalhadores no geral	Brasil	Compreensão do jogo ao qual somos interpelados a participar pelo capital.	Ao sermos interpelados, resta-nos não jogar o jogo do capital.	Artigo teórico

Quadro 1. Artigos selecionados para avaliação – cont.

Pesquisa	Autor(es) Ano	Olhar profissional	População N	País	Objetivo	Conclusão	Método
Prazer e sofrimento no trabalho dos operadores de trem diante de ocorrências de falhas no sistema automatizado no Metro de São Paulo	FRANCHI, M. S. 2019	Educação	Dezenove operadores de trem do Metrô de São Paulo	Brasil	Verificar o tipo de sofrimento ocasionado no Operador de Trem do Metrô de São Paulo, diante de situações de falhas no trabalho automatizado.	Foram evidenciados oito tipos de sofrimentos presentes na atuação do Operador de Transporte Metroviário II, e também a existência de momentos de prazer. Os trabalhadores se beneficiariam com o desenvolvimento de espaços em que houvesse trocas de informações, fortalecendo o coletivo do trabalho.	Entrevista e depoimento; análise de documentos
Proposta de um novo índice de acidentes ferroviários conforme as condições de operação	BUZZI, J. P. 2019	Engenharia	-----	Brasil	Propor um novo índice de acidentes, englobando mais variáveis, mais informações, e acarretando mais equidade nas punições.	É gerada uma nova fórmula que acopla todos os elementos, fazendo surgir uma nova parametrização para o índice dos acidentes.	Estudo de caso
Teaching self-care: the utilization of self-care in social work practicum to prevent compassion fatigue, burnout, and vicarious trauma	LEWIS, M. L. KING, D. M. 2019	Assistência Social	Estudantes de Serviço Social	Estados Unidos da América	Ensinar o autocuidado no estágio para evitar complicações para a saúde.	A incorporação de estratégias de autocuidado no estágio de campo aumenta o aprendizado e fortalece o profissional diante de experiências críticas.	Artigo teórico

Quadro 1. Artigos selecionados para avaliação – cont.

Pesquisa	Autor(es) Ano	Olhar profissional	População N	País	Objetivo	Conclusão	Método
Suicídio por contágio e o papel das mídias de comunicação em massa	HWANG, E. KOVÁCS, M. J. 2019	Psicologia	Jornalistas	Brasil	Explorar o suicídio por contágio e o papel dos meios de comunicação em massa nesse fenômeno. Investigar a possibilidade de suicídios por contágio. Propor reflexões acerca da prevenção do suicídio com relação às mídias de comunicação em massa.	Concluem que a exposição do tema suicídio na mídia não causa diretamente suicídios subsequentes, mas pode ser um fator de influência, dependendo da abordagem. O suicídio por contágio está associado à identificação e imitação, à influência sócio-histórico-cultural dos lugares, métodos e do ato em si. Sendo assim, consideram essencial refletir acerca da relação pessoa-ambiente para o desenvolvimento de medidas preventivas.	Revisão bibliográfica e pesquisa de campo
Impact of stress on subway station workers health concern and dietary behavior in the Seoul metro	YOON, J. HYEON, M. JOO, N. 2019	Nutrição/ Educação/ Medicina	Duzentos e nove trabalhadores da estação de metrô de Seoul	Coreia do Sul	Examinar os efeitos do estresse no trabalho sobre os hábitos alimentares dos trabalhadores das estações de metrô que vivenciam alto nível de estresse.	Verificaram existir grande possibilidade de desenvolver um hábito alimentar ruim no grupo de alto estresse. Apontaram ser necessário implementar programas de educação e publicitários sobre hábitos alimentares, em conjunto com medidas de controle de estresse dos trabalhadores da estação.	Questionários
Atropelamentos ferroviários: uma revisão da literatura	ABREU, V. H. S. 2020	Engenharia	População no geral	Brasil	Realizar uma revisão sobre o perfil dos acidentados e identificar os fatores que fazem com que ocorram os atropelamentos ferroviários bem como identificar as medidas de prevenção desses acidentes.	Identificou que a maioria dos atropelamentos envolve homens, adultos, saudáveis e de baixo nível socioeconômico. Os fatores que mais propiciam os atropelamentos são suicídio, falta de atenção e consumo de álcool, drogas e/ou medicamentos.	Revisão bibliográfica

Quadro 1. Artigos selecionados para avaliação – cont.

Pesquisa	Autor(es) Ano	Olhar profissional	População N	País	Objetivo	Conclusão	Método
Individual accidents at the interface between platform, train and tracks (PT I) in the subway: a literature review	POIRIER, C. ADELÉ, S. BURKHARDT, J.-M. 2020	Tecnologia	Quarenta e dois artigos; população em geral	França	Analisar os acidentes e precursors e medidas preventivas.	Concluíram que a literatura existente fornece uma imagem relativamente abrangente dos fatores individuais de cada acidente, mas existe uma falta de conhecimento sobre o impacto do ambiente sociocultural, dos equipamentos e arredores e dos fatores organizacionais. Em relação às medidas preventivas, existem 20 e apenas sete foram avaliadas.	Revisão bibliográfica

No ano de 2013, a pesquisa feita por Facas et al. (2013) visou verificar quais eram as estratégias usadas pelos condutores de trem do Metrô para mediar o sofrimento diante do trabalho considerado automatizado. Os autores concluíram que as estratégias mudavam de acordo com aquilo que era considerado o fator gerador de sofrimento. Ainda ressaltaram que o automatismo, no contexto da pesquisa, deve ser interpretado como tudo o que venha a reduzir as chances de o sujeito executar seu trabalho utilizando sua inteligência e seus conhecimentos, fazendo-o sentir-se apenas um executor.

Tendo em vista a rígida organização do trabalho no Metrô, os condutores de trem, individualmente, utilizam um conjunto de regras e estratégias para se defender e dar conta da diferença entre o trabalho prescrito e o que realmente é executado. O espaço constituído por deliberações e escuta é considerado fundamental para que o trabalhador possa desenvolver sua atividade, reconhecendo o valor de seu conhecimento e aplicando sua subjetividade nas tarefas de seu cotidiano, afastando-se assim de uma mecanização. Facas et al. (op. cit.) ainda apontam que, para que os trabalhadores consigam lidar com aquilo que não é possível mudar com relação às regras da instituição, passam a criar estratégias de defesa individuais, com o objetivo de minimizar os sofrimentos presentes no espaço laboral; mecanismos de proteção, naturalização do sofrimento alheio, isolamento, individualização, evitação de pensamentos sobre o trabalho e racionalização sobre as tarefas, são algumas das estratégias observadas nessa pesquisa.

Por fim, esses autores entendem que a contribuição do estudo que realizaram consiste em ter apresentado dados mais recentes sobre a categoria profissional em questão e possibilitado espaços nos quais os trabalhadores puderam falar de seu ofício. Além disso, apontam como fundamental a realização de novas pesquisas com outras categorias profissionais sobre organizações de trabalho automatizadas.

No ano de 2015, na pesquisa realizada por Lima, Tavares e Maeno (2015), os trabalhadores apontaram questões relacionadas às suas atividades, como alguns exemplos de limitações na aplicação de instrumentos legais destinados à prevenção de acidentes de trabalho e à promoção de sua saúde, em razão da dificuldade em descrever o que de fato ocorria no cotidiano. Com a finalidade de identificar e detalhar as situações que propiciam o desgaste, o adoecimento e os acidentes no trabalho, os autores optaram por um método qualitativo, compreendendo os riscos existentes no ambiente de trabalho e incluindo os aspectos psicossociais, organizacionais e de gestão. A pesquisa apresenta o levantamento dos estudos sobre o tema; uma análise das funções selecionadas para a pesquisa; as dificuldades apontadas pelos profissionais na indicação de uma situação de risco bem como na aplicação de

instrumentos legais empregados nas reivindicações sobre questões relacionadas a sua saúde física e mental.

Foram encontrados quatro estudos sobre tema em questão e publicados em 2016. O primeiro baseia-se em uma pesquisa realizada por Chung et al. (2016), na Coreia do Sul, cujos resultados levaram os autores a reiterar que o suicídio no metrô pode vir a afetar a todos os presentes durante o ocorrido. Ainda ressaltaram que as portas na plataforma, conquanto sejam consideradas uma estratégia para prevenção desses atos, apresentam uma eficácia limitada, em razão de sua altura, que deveria ser maior. As descobertas dessa pesquisa basearam-se em dados coletados em 121 estações do metrô de Seul (CHUNG et al., 2016).

A segunda pesquisa publicada no mesmo ano, desenvolvida por Bardon, Coté e Mishara, também destaca a ocorrência de suicídios em sistemas de metrô ao redor de todo o mundo, variando entre os tipos de transportes urbanos. Por meio de uma análise aprofundada de 117 suicídios no metrô de Montreal, entre 2000 e 2008, os autores identificam cinco grupos de pessoas suicidas. Concluem que o entendimento das características dos suicídios no metrô pode facilitar o desenvolvimento de estratégias de prevenção (BARDON; COTÉ; MISHARA, 2016).

Rafiemanesh et al. conduziram a terceira pesquisa divulgada em 2016, que envolveu funcionários do metrô de Teerã, com o objetivo de investigar a relação entre turno de trabalho e saúde. Os autores destacam que o crescimento da população mundial bem como a necessidade de atender às demandas da sociedade e da crescente economia do mundo competitivo atual fizeram com que surgissem os turnos de trabalho como um dos principais estressores do ambiente laboral. Reiteraram, assim, a importância de estudos que contemplem o estresse no ambiente de trabalho. Dados como ansiedade, insônia e depressão foram analisados por meio de questionário, e os resultados apontam para a conclusão de que o trabalho por turnos influencia a saúde dos funcionários. Medidas como planejamento de descanso, treinamento adequado, padrão de rotatividade entre funcionários e identificação de pessoas de alto risco podem ajudar a reduzir os efeitos negativos na saúde física e mental dos funcionários (RAFIEMANESH et al., 2016).

A quarta e última pesquisa apresentada no ano de 2016 foi realizada por Byun et al. (2016). Os pesquisadores tiveram por objetivo explorar os fatores relacionados ao trabalho e à ideação suicida entre condutores de metrô. A pesquisa foi impulsionada por vários eventos suicidas entre os condutores do metrô de Seul, na Coreia do Sul. Os dados referentes a 980 condutores foram analisados a fim de identificar ideação suicida e possível diagnóstico de distúrbios psiquiátricos. Também foram objeto de análise informações sobre características sociodemográficas, ambiente laboral, estresse ocupacional e experiências indicando problemas

decorrentes do trabalho. Os autores chegaram à conclusão de que condutores que experimentam conflitos com os passageiros e paradas bruscas devido ao acionamento do sinal de emergência tendem a ter ideações suicidas. Transtorno depressivo maior, TEPT e transtorno do pânico também foram associados ao estresse ocupacional devido à falta de controle sobre a atividade, e à falta de recompensas. Diante de tais resultados, os pesquisadores indicam a necessidade de desenvolvimento de estratégias que ampliem a autonomia dos condutores e de implementação de medidas que equilibrem esforço e recompensas. Recomendam, também, que condutores que tenham apresentados problemas relacionados ao trabalho devem receber a devida atenção (BYUN et al., 2016).

Duas pesquisas publicadas em 2017 foram levantadas para análise. A primeira, realizada por Esteves, Bernardo e Sato (2017), corroborou com a ideia de que a psicologia social se aproximou do campo da saúde do trabalhador por dois caminhos principais: pela participação em entidades do movimento sindical e também pela atuação em serviços públicos. Uma das principais atividades sindicais que ajudaram a constituir a Psicologia Social do Trabalho, baseou-se no ato em que o Sindicato dos Metroviários de São Paulo reivindicou que a Companhia do Metropolitano de São Paulo reduzisse a jornada de trabalho para os condutores de trem, por considerar a atividade desgastante para a saúde desses trabalhadores. Na tentativa de sintetizar os fundamentos das práticas em Psicologia Social do Trabalho, os autores listam os seguintes elementos: o compromisso ético com os trabalhadores; o reconhecimento dos trabalhadores como sujeitos sociais cognoscentes; a compreensão do trabalho a partir de categorias estruturais e de processos simbólicos; o reconhecimento da existência não apenas do “real”, mas também do que é “possível”, embora negado pelas circunstâncias atuais, e a manutenção do foco de análise na tensão dialética entre o concreto e o abstrato, o particular e o universal, o temporal e o atemporal (ESTEVES; BERNARDO; SATO, 2017).

Já o segundo artigo de 2017 apresenta pesquisa desenvolvida por Mendes et al. com objetivo de estudar o Transtorno de Estresse Pós-traumático (TEPT) no contexto laboral. Os estudiosos tiveram como foco o ambiente de trabalho de condutores de trem que haviam se envolvido em atropelamentos. Utilizaram, como instrumentos de pesquisa, questionário e registros fornecidos pelo departamento de RH da empresa. Concluíram que o suporte oferecido atualmente a casos de TEPT por aquele departamento são ineficientes. Para além disso, reiteraram a importância dos estudos que abordam essa temática, uma vez que ficou patente o quanto esses funcionários se sentem impactados quando se envolvem em um atropelamento na via e, ao mesmo tempo, o quanto se percebem desamparados pela organização (MENDES et al., 2017).

Assim como o ano anterior, em 2018 apenas duas pesquisas foram encontradas. A primeira, realizada por Lotterman, Giongo e Oliveira-Menegotto (2018), baseia-se na noção proposta pela Psicodinâmica do Trabalho de que o trabalho é fonte de prazer e sofrimento. Contra o desgaste sofrido no trabalho os trabalhadores se utilizam de estratégias defensivas que acabam por ser essenciais para a manutenção de sua saúde mental. Os autores concluem que as principais estratégias defensivas utilizadas são a racionalização da relação trabalhista, a negação dos próprios sentimentos, a banalização perante a precariedade imposta pela organização, o silêncio e a fuga. Por fim, reiteram a necessidade de que a empresa ofereça programas de prevenção da saúde mental, de modo que os trabalhadores não se vejam contando apenas com seus próprios recursos individuais para atingir o equilíbrio necessário entre suas necessidades e as demandas organizacionais (LOTTERMAN; GIONGO; OLIVEIRA-MENEGOTTO, 2018).

A segunda pesquisa publicada no ano de 2018, desenvolvida por Santos (2018), destaca que, no período de agosto de 2009 a setembro de 2015, doze funcionários de empresa de transporte ferroviário de passageiros morreram atropelados por trem durante o período de trabalho. A companhia, ao analisar as ocorrências, identificou que todas as vítimas desobedeceram às normas e aos procedimentos de segurança. Com vistas a solucionar tal problema, reforçou a orientação para que todos os trabalhadores cumprissem todas as regras. O autor teve como foco mediar a análise do trabalho feita pelos trabalhadores, a fim de compreender situações agudas do cotidiano laboral que poderiam estar relacionadas às causas dos atropelamentos. Fez isso por meio da Análise Coletiva do Trabalho, concluindo que a organização do trabalho na empresa estudada é taylorizada⁴, fazendo com que os trabalhadores se sintam excluídos – o que de fato são – do desenvolvimento dos procedimentos de segurança, apartando-os dos processos de decisão e colaborando para que se instale a desconfiança entre quem planeja e quem executa. Em suma, o autor conclui que a Análise Coletiva do Trabalho permite expor a dominação burocrática presente no dia a dia dos trabalhadores (SANTOS, 2018).

Mais artigos foram publicados no ano de 2019, sendo seis os analisados. O primeiro, de autoria de Orione (2019), discorre sobre a saúde do trabalhador a partir de uma análise crítica do capitalismo. Para exemplificar seu raciocínio, menciona duas categorias de trabalhadores: a dos usuários do metrô e a dos metroviários. O autor considera que, ao se pensar na saúde, não há que existir separação entre esses grupos, como se fossem distintos e possuíssem interesses

⁴ Baseada no taylorismo, sistema de organização do trabalho baseado em obtenção de máxima produção.

diversos. Ambos, usuário e metroviário, estão sujeitos à mesma contingência, a exploração da força de trabalho. Para alcançar as conquistas necessárias no campo da saúde, é preciso que os dois se vejam como uma única classe, de modo a unir forças em um movimento solidário que seja poderoso o suficiente para se contrapor à lógica capitalista (ORIONE, 2019).

A pesquisa de Franchi (2019) teve como objetivo verificar o tipo de sofrimento experimentado por operadores de trem do Metrô de São Paulo em razão de falhas no trabalho automatizado. A coleta de dados constituiu-se, em grande parte, do registro de depoimentos dos operadores. As informações obtidas permitiram que a pesquisadora descrevesse a organização do trabalho a que os operadores estão submetidos; investigasse as vivências de prazer e sofrimento; analisasse a relação entre trabalho prescrito e a realidade e compreendesse as diferentes formas de sofrimento entre operadores novatos e antigos diante das falhas. Como conclusão, a autora apontou a rigidez na organização do trabalho e relacionou oito tipos de sofrimento que incidem na atuação do Operador de Transporte Metroviário II. Contudo, também identificou a existência de momentos de prazer. A pesquisadora ainda reiterou que os Operadores de Transporte Metroviário seriam beneficiados com a criação de espaços de troca de informações, que levaria ao fortalecimento do coletivo do trabalho (FRANCHI, 2019).

O estudo realizado por Buzzi (2019) destinou-se a propor um novo índice de acidentes a ser utilizado por empresas de transporte ferroviário. Como justificativa, o autor aponta que, com as privatizações das malhas ferroviárias brasileiras, grandes investimentos voltaram a ser feitos para a expansão do setor, o que levou o governo a voltar sua atenção para as questões de segurança desse meio de transporte. Atualmente, o índice de segurança, que é usado pelas empresas para comunicar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) o número de acidentes ocorridos, leva em conta a malha e a quantidade de trens. No entender do autor, existe, contudo, um número maior de fatores que podem vir a influenciar a quantidade de acidentes. Além disso, a ANTT aplica multas quando o número de acidentes é maior do que o estabelecido. Diante disso, o estudioso, com base em normas, leis e decretos nacionais e internacionais, propõe um novo índice de acidentes, englobando mais variáveis e mais informações, de modo a proporcionar maior equidade nas punições. Transporte de passageiros, zona que circunda a via, quantidade de passagens em níveis e tipos de cargas transportadas foram os aspectos levados em consideração, para a criação de uma fórmula que abarcasse todos esses elementos, fazendo surgir uma nova parametrização para o número de acidentes. E, por fim, um estudo de caso é apresentado para comparar e analisar a utilização do novo índice de segurança (BUZZI, 2019).

A pesquisa de Lewis e King (2019) reitera que integrar técnicas, estratégias e habilidades de autocuidado à prática diária do trabalho torna-se essencial para prevenir a fadiga, o cansaço e os traumas indiretos.

Hwang e Kovács (2019), em artigo no qual apresentaram revisão da literatura sobre o tema, afirmam que, apesar do ocultamento de dados, é de conhecimento geral que suicídios são consumados no metrô e, quando acontecem, a estação é fechada, não permitindo a saída ou entrada de usuários, com o intuito de evitar maior divulgação do ocorrido. As pesquisadoras apontam que barreiras protetivas foram instaladas em algumas estações, impedindo o acesso aos trilhos. Tais medidas podem vir a ser eficientes em um primeiro momento, mas também deixam evidente que o suicídio ocorre, apesar de ocultado, podendo aumentar o interesse em torno do ato. As autoras ainda ressaltam que a exposição do tema como algo espetacular, nos meios de comunicação, ocasiona o efeito de contágio (HWANG; KOVÁCS, 2019).

A última pesquisa analisada que teve sua publicação no ano de 2019 foi realizado por Yoon, Hyeon e Joo (2019), estudiosos que se propuseram a examinar os efeitos do estresse no trabalho sobre os hábitos alimentares de metroviários que enfrentaram alto nível de estresse. Após a análise dos questionários, os pesquisadores apontaram que a cultura organizacional e a remuneração estavam postas como os aspectos mais estressantes. No grupo denominado de “alto estresse”, a ingestão de café e o consumo de *junk food* foi muito maior do que nos outros grupos analisados. Nesse caso, os pesquisadores apontaram que existe uma grande possibilidade do desenvolvimento de hábitos alimentares indesejáveis e consequentes problemas a saúde. E, por fim, destacaram a necessidade da implementação de programas de educação alimentar e de medidas de controle de estresse para grupos de profissionais do metrô que enfrentam situações com alto nível de estresse (YOON; HYEON; JOO, 2019).

No ano em que o presente estudo foi desenvolvido, 2020, duas pesquisas foram publicadas. A primeira, conduzida por Poirier, Adélé e Burkhardt (2020), destaca que o metrô é considerado um ambiente arriscado, no que diz respeito a incidentes individuais, o que implica um problema de segurança para as empresas que operam esse tipo de transporte e para as organizações de segurança em geral. Por meio de revisão da literatura sobre acidentes ocorridos na interface plataforma-trem-trilhos, os autores concluíram que os estudos existentes sobre o tema são abrangentes no que se refere aos fatores envolvidos em um acidente. Observam, contudo, que há uma escassez de conhecimento sobre os impactos derivados do ambiente sociocultural, dos equipamentos e da organização do trabalho. Outra limitação dos estudos analisados diz respeito ao número de medidas preventivas que foram objeto de avaliação – apenas sete dentre as vinte citadas. Para os autores, futuros trabalhos devem contemplar o

comportamento dos usuários, a abordagem sistêmica de determinantes comportamentais e a avaliação das medidas de prevenção (POIRIER; ADELÉ; BURKHARDT, 2020).

O segundo artigo publicado em 2020 refere-se a uma revisão da literatura realizada por Abreu (2020) sobre acidentes ferroviários, tendo por base a concepção de que a segurança do transporte ferroviário é uma grande preocupação da sociedade e que os atropelamentos que ocorrem nos trilhos implicam alto custo financeiro e outros danos incalculáveis em termos de vidas humanas. O autor teve como objetivo delinear o perfil dos acidentados, compreender os fatores que propiciam os acidentes, identificar as medidas preventivas colocadas em prática e alertar a sociedade sobre o tema, que ainda é pouco explorado. A partir da bibliografia levantada, o estudioso identificou que grande parte dos atropelamentos envolve homens, adultos, saudáveis e de baixo nível socioeconômico. Encontrou, como principais fatores que contribuem para os atropelamentos, o suicídio, a falta de atenção e o consumo de drogas, álcool e/ou medicamentos. Por fim, reiterou a importância do seguimento de estudos sobre o assunto, indicando assim os principais pontos e medidas de prevenção, como por exemplo a educação, a comunicação e a punição (ABREU, 2020).

8 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS

Com base na pesquisa realizada, verificou-se que grande parte dos artigos discute o tema da saúde de metroviários e ferroviários. A temática da saúde mental também aparece em destaque na maioria das pesquisas, corroborando os apontamentos feitos por Dejours (1986) a respeito do fato de o trabalho atingir a saúde mental dos trabalhadores de maneira positiva e negativa, e de as organizações se caracterizarem como locais que podem acarretar saúde ou adoecimento de seus funcionários.

Os fatores mais relevantes para a saúde do trabalhador apontados pelos autores consultados referem-se a: hábitos, prazer, cotidiano do trabalho, saúde, sofrimento, suicídio, capitalismo, estresse, Transtorno de Estresse Pós-traumático, atropelamentos, acidentes, Síndrome de *burnout*, fadiga, pesar vicário, precariedade do trabalho e saúde mental. A diversidade de assuntos tratados evidencia a abrangência do tema na vida de quem trabalha e vai ao encontro da ideia de Dejours (1986) de que os trabalhadores brasileiros sofrem os impactos das suas condições laborais, no que diz respeito ao seu estado físico e psíquico, ou seja, em sua integridade como pessoa.

Os artigos priorizaram discutir acerca do cotidiano dos trabalhadores, cotidiano esse que abrange situações precárias e conseqüente sofrimento, o que acarreta danos à saúde em geral. Em relação a isso, Carvalho, Oliveira e Pinto (2018) apontam que um ambiente de trabalho estressante pode vir a se configurar como um local hostil, fazendo com que o trabalhador adoça de maneira lenta e gradual e, em conseqüência, encontre dificuldades em desempenhar suas atividades de maneira adequada. A rotina de trabalho e a falta de reconhecimento também são identificados como fatores de adoecimento. Como sugere Franchi (2019), para prevenir o adoecimento, é essencial que se estabeleça uma rotina que permita maior integração entre os trabalhadores, bem como que existam oportunidades para que o trabalhador possa reconhecer o valor de seu conhecimento. Tal conclusão está de acordo com Dejours (2012). Esse estudioso entende que o senso de identidade do trabalhador é afetado de modo importante pelo reconhecimento que recebe e graças ao qual parte significativa do sofrimento pode ser transformada em prazer no trabalho.

Apenas uma pesquisa aborda trauma e também apenas uma a importância do autocuidado diante de situações de pesar vicário. No que diz respeito à discussão sobre trauma e situações que podem vir a ocasionar o pesar vicário, Franchi (2019) discute que, quando ocorre um atropelamento, o trabalhador envolvido vivencia uma experiência dolorosa e extremamente impactante, podendo desenvolver um trauma. A esse respeito, vale apontar

algumas importantes considerações. Bowlby (1990) define luto como a resposta à ruptura de um vínculo significativo, em que existe um investimento afetivo entre o enlutado e a pessoa que se foi, sendo a intensidade do luto proporcional ao grau de apego e aos significados da perda, perda esse que tende a provocar uma série de mudanças na vida do enlutado. Franco (2010), por sua vez, entende ser o luto um processo subjetivo, pleno de significado e inserido em uma determinada cultura.

De outra parte, ao falarmos da experiência dos metroviários diante de um atropelamento nos trilhos, podemos pensar no pesar vicário, visto que tal experiência é semelhante à de trabalhadores em prontos-socorros. Dahlitz (2015) conceitua o pesar vicário como o sentimento de perda que um trabalhador pode sentir ao ser exposto à perda de outrem, o que o faz remeter-se à possibilidade de perder um ente querido.

A partir do estudo da teoria feito nessa pesquisa, sofrimento, adoecimento e saúde mental dos trabalhadores são os principais critérios analisados aqui.

A diversidade de frentes de atuação profissional encontrada nas pesquisas torna-se um fator surpreendente, pois, ao iniciar a leitura, a pesquisadora presumia que os estudos estariam mais concentrados nas áreas de Psicologia e Medicina. Todavia, os artigos encontrados abrangeram diversos campos de atuação como Ergonomia, Engenharia, Saúde Pública, Tecnologia, Gestão de Recursos Humanos, Saúde Ambiental, Educação, Direito, Nutrição e Ciências Sociais. Tal resultado corrobora com a conclusão de Landim, Bezerra e Alves (2017), autores que consideram que, para se pensar em saúde, subjetividade e trabalho, torna-se essencial agrupar ideias, tendo como base teorias e saberes que sejam interdisciplinares.

Com relação às populações estudadas, a grande maioria das pesquisas voltou-se para os operadores metroviários e ferroviários, mas algumas focalizaram executivos, trabalhadores do metrô em geral, jornalistas, pessoas que tentaram suicídio e estudantes de Assistência Social. Apesar da diversidade das populações estudadas, é possível notar em todas aspectos comuns com os metroviários.

Todas as pesquisas utilizaram método qualitativo, com exceção de uma que utilizou um método quantitativo. O fato de três pesquisas terem sido desenvolvidas na Coreia do Sul chama a atenção pois, de acordo com Disaro (2015), o metrô daquele país impressiona por sua abrangência e é considerado uma das redes metroviárias mais movimentadas do mundo, além de ser considerado um dos melhores do planeta.

Apesar de todas as pesquisas terem, dentre seus objetivos, a investigação sobre a prevenção de acidentes envolvendo a morte, apenas seis delas de fato discutiram a prevenção de atropelamentos, acidentes e suicídios com base em dados concretos. Assim, por exemplo,

Marquetti (2011) menciona que a Companhia do Metropolitano de São Paulo, mesmo sendo reconhecidamente um local onde ocorrem suicídios, mostrou resistência ao falar sobre o tema com a pesquisadora. Inclusive, a política da empresa impede os funcionários de mencionar o assunto. Isso vem reforçar a importância das observações feitas por Abreu (2020), que considera ser indiscutível que, em termos legais, o Metrô tenha direito total e absoluto de não fornecer informações sobre acidentes envolvendo morte que ocorram em seus espaços. Todavia o acesso a esses dados seria de grande importância para o estudo e o desenvolvimento de medidas de prevenção, aumentando as condições de segurança.

Dois artigos abordaram especificamente o tema do suicídio. A pesquisa de Hwang e Kovács (2019) reitera a importância do cuidado que a mídia deve ter ao abordar o tema, além de apontar o pequeno número de pesquisas sobre o tema e discutir que a obtenção dos números de suicídios ocorridos nos espaços do Metrô teria como objetivo intervenções voltadas para a prevenção de novos atos suicidas. Scavacini (2018) aponta que o tema é considerado um fenômeno de alta complexidade, configurando-se como um grande problema de saúde pública e, portanto, requerendo inúmeras discussões, estudos e medidas preventivas.

Com relação ao trauma e/ou sofrimento dos trabalhadores posterior à vivência de atropelamentos, apenas cinco pesquisas se ocuparam da temática. Kastenbaum (1987) contribui para a compreensão do sentimento que essas pessoas experimentam ao propor o termo *pesar vicariante*, isto é, o pesar sentido de maneira indireta por pessoas com as quais o indivíduo não tem vínculos afetivos. É o caso dos metroviários que têm de enfrentar a morte de pessoas que lhes são desconhecidas.

Seis estudos tiveram como objetivo principal o tema de sofrimento dos metroviários no geral e, no que diz respeito ao sofrimento como foco da pesquisa, outras seis foram identificadas. Com relação às causas de sofrimento dos metroviários, Facas (2009) aponta a rigidez do trabalho, o pouco reconhecimento, a dificuldade em lidar com a discrepância entre o prescrito e o real bem como os conflitos derivados da gestão do trabalho e das relações de poder. Em decorrência, surgem, entre os trabalhadores, sentimentos como indignidade, inutilidade, indignação e desqualificação. O autor apresenta, ainda, as regras e estratégias defensivas utilizadas pelos metroviários para enfrentar essas circunstâncias. Para além disso, Lancman e Sznelman (2004) apontam o caminho que levou Dejours a concentrar sua investigação nas doenças mentais decorrentes do trabalho e, posteriormente, no sofrimento e nas defesas contra os sentimentos dolorosos.

Em relação ao tema saúde dos metroviários, sete estudos dele se ocuparam, enquanto treze tiveram como foco especificamente a saúde mental. A propósito da relação entre saúde e

saúde mental, Dejours (1992) aponta situações vividas no ambiente laboral como possíveis determinantes de adoecimento mental dos trabalhadores. Ressalta, também, o contexto dos trabalhadores brasileiros, indicando que estes sofrem com condições de trabalho inadequadas e que acarretam consequências para sua integridade psíquica e física. Tal discussão, apesar do passar dos anos, encaixa-se perfeitamente no momento atual (DEJOURS, 1986).

As principais conclusões levantadas pelas pesquisas indicam a existência de sentimentos dolorosos em relação ao trabalho e de situações estressantes e críticas no cotidiano dos trabalhadores do Metrô, como apresentado por Facas et al. (2013) e Lima, Tavares e Maeno (2015). Com relação às situações críticas no ambiente laboral, Dejours (2001) aponta, no caso de operadores de trem de metrô, a gravidade das patologias pós-traumáticas relacionadas à violência dos usuários. Também discute casos clínicos que apresentam importantes transtornos relacionados ao trabalho e que evidenciam graves circunstâncias enfrentadas por esses trabalhadores (DEJOURS, 2001).

A falta de autonomia e controle, assim como de reconhecimento, também está presente dentre os resultados obtidos por diversos pesquisadores/as, como apontado por Byun et al. (2016). Dejours (1987) enfatiza a importância da autonomia em relação ao trabalho para garantir a saúde do trabalhador e aumentar suas chances de sobrevivência a um trabalho repetitivo. Com relação ao reconhecimento, importantes leis de reconhecimento de doenças advindas do ambiente laboral, reconhecimento social, identitário, de origem e de mérito passam a fazer parte da discussão (DEJOURS, 1987).

A necessidade de melhor organização dos turnos de trabalho e, conseqüentemente, de momentos de descanso faz parte dos resultados encontrados por Rafiemanesh et al. (2016). A esse respeito, Dejours (1992) reitera a importância da organização do tempo em fases de trabalho e de repouso, respeitando e protegendo o corpo do trabalhador contra uma sobrecarga comportamental, que pode vir a ser prejudicial.

O desamparo do trabalhador perante os momentos traumatizantes de um atropelamento e o uso de estratégias defensivas diante do sofrimento fizeram parte das conclusões de Mendes et al. (2017) e de Lotterman, Giongo e Oliveira-Menegotto (2018). Esses achados parecem estar de acordo com Dejours (1992), quando esse estudioso aponta que os trabalhadores não apresentam um comportamento passivo perante o sofrimento, sendo capazes de se proteger dos efeitos danosos à saúde mental. Eles sofrem, mas exercem sua liberdade na construção de sistemas defensivos, individuais e coletivos.

O excesso de burocracia se apresenta como um fator de distanciamento da prática profissional, dificultando a elaboração de documentos que visam garantir a saúde dos

trabalhadores (SANTOS, 2018). Nesse sentido, a burocracia parece fazer parte de uma dinâmica organizacional que, como refere Dejours (2012), implica a diferença entre o trabalho prescrito e aquele que é realizado. Assim, em razão da dificuldade encontrada para descrever o cargo de acordo com o modelo burocrático, os trabalhadores acabam por realizar mais funções do que as prescritas e, com isso, se prejudicam. A burocracia também dificulta o preenchimento dos documentos que visam garantir a saúde do trabalhador.

A necessidade de troca de informações entre os profissionais como meio facilitador do coletivo do trabalho é ressaltada por Franchi (2019). Sobre isso, Dejours (2005) aponta que o engajamento dos trabalhadores é um aspecto essencial para que exista prazer no trabalho e seja possível o desenvolvimento de defesas contra o sofrimento de origem laboral. Quando o trabalhador encontra as condições para usar sua subjetividade e inteligência prática e se integra ao coletivo do trabalho pode vir a transformar os aspectos que causam sofrimento.

De acordo com os resultados de Abreu (2020), a compreensão dos fatores que mais propiciam os atropelamentos poderia ajudar no desenvolvimento de medidas preventivas. Compreender as características dos atos suicidas também pode vir a facilitar a implantação de estratégias de prevenção (BARDON; COTÉ; MISHARA, 2016). Segundo Scavacini (2018), não existe uma vítima típica, não sendo possível prever quem, como e quando uma pessoa irá cometer suicídio. Contudo, oferecer constância na ajuda e no apoio aos que tentaram se suicidar bem como atuar de modo a diminuir o estigma relacionado ao ato e ao fato de pedir ajuda são, em muitos casos, importantes fatores na prevenção do suicídio.

O controle de estresse dos metroviários assim como o autocuidado em situações críticas podem evitar riscos à saúde como concluem Yoon et al. (2019) e Lewis e King (2019). A esse respeito, Toledo (2015) apontam que a exposição prolongada ao estresse pode comprometer a saúde do profissional, assim como seu trabalho. Portanto, o autocuidado faz-se necessário para prevenir o adoecimento e consiste na atenção às próprias reações, sentimentos e limites e na adoção de práticas de autocuidado em situações de crise.

Ainda sobre os dados sob análise, vale ressaltar que existe uma falta de conhecimento sobre o impacto do ambiente sociocultural na ocorrência de um acidente, como discutem Poirier, Adelé e Burkhardt (2020), corroborando a ideia de que englobar mais variáveis para avaliar a ocorrência de um acidente seria de grande proveito no desenvolvimento de medidas de prevenção (BUZZI, 2019). No caso de suicídios, Hwang e Kovács (2019) concluem que a influência sócio-histórico-cultural é relevante na determinação do ato suicida. Sobre isso, Lopes e Marquetti (2019) apontam que existem variantes históricas, culturais e sociais que interferem na nomeação e na atribuição de sentido ao ato do suicídio, reforçando a ideia de que o

sofrimento humano está intimamente atrelado a uma temporalidade e a determinantes socioculturais.

Apesar de a grande maioria dos dados apontar para sofrimento, adoecimento e insatisfações, momentos de prazer e reconhecimento vinculados ao trabalho também foram evidenciados na conclusão da pesquisa desenvolvida por Franchi (2019). No que diz respeito ao prazer em relação ao trabalho, Lancman e Sznelman (2004) apontam a necessidade da compreensão do trabalho como estruturante psíquico, que oferece oportunidade para o encaminhamento dos sofrimentos na direção do prazer e da saúde, o que está de acordo com a proposição de Dejours (2012) de que ambos, prazer e sofrimento, são completamente indissociáveis do trabalho.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo abordar a saúde dos metroviários e, desde seu início, ficou evidente que pesquisar acerca do cenário do Metrô seria uma tarefa desafiadora. Este trabalho também foi norteado pela discussão sobre as condições de saúde mental dos profissionais que vivenciaram acidentes envolvendo a morte, e, a partir daí, compreender as iniciativas da Companhia do Metropolitano de São Paulo que visam cuidar da saúde mental dos funcionários que tenham passado por essa experiência.

Pretendia-se realizar um trabalho de campo. Todavia, a pesquisadora enfrentou diversas barreiras por parte da empresa e do sindicato. Muitos fatores foram observados durante o percurso da tentativa de contato. O medo dessas organizações de serem associadas a acidentes envolvendo a morte tornou-se perceptível, assim como a grande preocupação com a possibilidade de serem divulgadas as tentativas de suicídio no cenário do Metrô. Desse modo, a investigação acerca das estratégias de prevenção de acidentes e de promoção da saúde do trabalhador foi dificultada em razão da existência de poucas informações públicas e da negação do acesso aos profissionais responsáveis. Todavia, a pesquisa se tornou possível por meio de estudos introdutórios sobre os temas de interesse e, principalmente, por uma revisão integrativa da literatura, cujos resultados foram analisados e discutidos nesta dissertação.

Os estudos teóricos sobre o tema resultaram em três capítulos. O primeiro teve como foco contextualizar a instituição, assim como discutir acerca dos acidentes e de sua prevenção e esclarecer a ligação entre os metroviários e tais acidentes. O final do capítulo destinou-se a apresentar os trabalhadores estudados na presente pesquisa. Naquele capítulo, tornou-se possível observar que as informações referentes à instituição não dialogavam com a realidade encontrada pela pesquisadora, pois apresentavam a empresa como acessível, o que está em contradição com a escassez de dados sobre os acidentes e as estratégias de prevenção bem como com a restrição de acesso aos responsáveis pelas políticas e práticas do Metrô relativas a esses temas.

O segundo capítulo voltou-se para a saúde dos metroviários, os desafios do campo, as possíveis perspectivas sobre a saúde dos trabalhadores e as intervenções necessárias para que a saúde no ambiente de trabalho seja, de fato, considerada. Nesse momento, formou-se a compreensão de que a saúde dos trabalhadores é um campo em construção, pois os desafios ainda são muitos e o abismo entre teoria e prática no que diz respeito a políticas públicas é evidente. A discussão especificamente sobre a saúde dos metroviários apresentou-se como um desafio, pois os estudos encontrados abrangiam os trabalhadores de uma maneira geral.

Na sequência, o terceiro capítulo teve como alvo a saúde mental dos metroviários, e trouxe a importante discussão sobre os possíveis lutos experimentados diante da vivência de um acidente. O conceito de pesar vicário aparece aqui como uma possibilidade de análise da experiência desses trabalhadores. A importância desse capítulo reside na reflexão sobre a saúde mental dos trabalhadores, visto que a saúde física acaba ocupando um lugar maior nas discussões quando o assunto é o contexto laboral. Ademais, considerou-se importante estabelecer a diferença entre luto e pesar vicário na vivência dos metroviários, de modo a contribuir para o corpo de conhecimentos acerca da saúde mental dos trabalhadores que passem por experiências semelhantes.

Ao iniciar o processo de busca dos artigos, evidenciou-se a escassez de produções sobre o tema na literatura acadêmica, ainda que esse seja um assunto presente em fontes secundárias. Os descritores foram selecionados e, ao longo do levantamento de artigos, tiveram de ser ampliados, para que o acesso a um maior número de publicações fosse possível, pois com os primeiros descritores selecionados não foram encontradas pesquisas referentes aos temas aqui trabalhados. Em um primeiro momento, os resultados pareceram satisfatórios. Contudo, ao serem analisados os artigos, muitos tiveram que ser excluídos. Diante disso, os critérios de inclusão tiveram de ser ampliados e algumas pesquisas referentes aos ferroviários foram incluídas. Mesmo considerando a diferença entre as categorias profissionais, a escassez de estudos específicos sobre os metroviários, a qualidade das pesquisas e a semelhança entre as experiências foram consideradas. Como resultado, dos setenta e oito estudos inicialmente selecionados, apenas dezoito foram incluídos na análise.

A partir da revisão feita, os principais temas encontrados foram: hábitos, prazer, cotidiano do trabalho, saúde, sofrimento, suicídio, capitalismo, estresse, Transtorno do Estresse Pós-traumático, atropelamentos, acidentes, Síndrome de *burnout*, fadiga, pesar vicário, precariedade no trabalho e saúde mental. A abrangência dos aspectos envolvidos chama a atenção, pois denota a importância do trabalho para os indivíduos, como fator de saúde, adoecimento e constituição de identidade, o que está de acordo com grande valor que Dejours (1986) confere a essa esfera da vida humana e ao papel que o trabalho desempenha em termos da saúde física e psicológica.

A quantidade de pesquisas que trataram da saúde mental dos metroviários causou surpresa, pois se esperava que a maioria abordasse a saúde de maneira geral e os aspectos burocráticos ligados à gestão da saúde nas organizações. Esses estudos evidenciam um avanço na produção de conhecimento nesse campo. Todavia, apesar de as pesquisas discutirem sobre saúde mental, revelam uma escassez ou dificuldade de acesso a informações relativas às

intervenções realizadas na prática, o que contribui para justificar o fato de, nesta pesquisa, poucos artigos sobre estratégias de intervenção relativas ao cuidado com o trabalhador terem sido encontrados, quer no Brasil, quer no exterior. Desse modo, questiona-se o quanto tais medidas de atenção ao trabalhador, ainda que existam, são suficientes e eficazes, uma vez que não há dados que nos permitam chegar a uma conclusão definitiva, havendo indicações de que, especialmente em relação à experiência com atropelamentos, os funcionários não percebem como satisfatório o suporte oferecido pela empresa para lidar com as consequências psicológicas dessa experiência, que pode se constituir em um grave trauma.

Em termos dos acidentes que ocorrem nos espaços do Metrô de São Paulo poucas informações foram levantadas na literatura acadêmica, mas os estudos que abordam o tema reiteram que esse é um ambiente de alto risco para acidentes envolvendo atropelamentos na via. Ressalte-se que os veículos de comunicação em massa são os que oferecem mais material sobre tais eventos, dentre os quais se destacam as tentativas de suicídio nos trilhos do Metrô. Ainda assim, tal divulgação é cercada de cautelas, uma vez que há o temor do contágio ou do assim chamado Efeito Wether. De acordo com Marquetti (2012), a noção de que casos de suicídio, ao serem divulgados, possam influenciar a população vulnerável e, assim, ocasionar outros suicídios é bastante apontada pela mídia, fazendo com que esse seja o argumento de algumas instituições para ocultar dados referentes a atos suicidas que aconteceram em locais sob sua responsabilidade. Todavia, o questionamento acerca de tanto silêncio se impõe. Marquetti (op. cit.) ainda aponta a contradição existente entre a negação dessas ocorrências pela Companhia do Metropolitano de São Paulo e as notícias produzidas por fontes secundárias. Assim, a pergunta “por que o Metrô não fala sobre a morte?” permeou esta pesquisa. Importantes apontamentos para esse silêncio surgiram. Contudo, ao considerarmos que essas mortes são de conhecimento geral, porque não nos debruçarmos de modo mais sistemático sobre essa questão? Caso essas informações estivessem mais disponíveis, permitiriam que se estudasse em profundidade o desenvolvimento de estratégias efetivas de prevenção.

Ainda que não tenha sido o foco primordial deste trabalho, foi impactante a experiência da pesquisadora de escuta das falas dos usuários do Metrô diante da paralização dos trens em razão de uma tentativa de suicídio. O atraso da viagem era o centro das conversas: “mais uma vez”, “vai me atrasar de novo”, “quer se matar, faz em casa”. Essas são manifestações que conduzem a uma reflexão sobre o modo com que nossa sociedade lida com a morte. Mesmo que, em parte, essa seja uma atitude de defesa, em razão dos sentimentos dolorosos que a experiência de testemunhar o suicídio pode despertar, não se pode deixar de observar que implica uma possível naturalização dessas mortes, o que impede que se constitua um

movimento intencional para reivindicar medidas de prevenção. Franco (2010) aponta, ainda, que a negação do luto e a banalização da morte, quando decorrente de um ato suicida, carrega um julgamento social: aquele que comete o suicídio não merece o pesar.

No que diz respeito à experiência de um acidente, as pesquisas indicam que os metroviários experimentam grande abalo emocional nas situações em que vivenciam um atropelamento, uma queda ou uma tentativa de suicídio, independentemente do tipo de acidente e/ou vítima, o que remete à importante discussão sobre a saúde mental desses trabalhadores no contexto laboral. Torna-se necessário reiterar, ainda, a importância de considerar, nesse caso, o conceito de pesar vicário, em vez da noção de luto enfrentado. Este último, segundo Franco (2010), diria mais respeito ao sentimento que se instala em razão da perda ou interrupção do vínculo com alguém ou algo significativo na vida da pessoa. Portanto, no que concerne aos metroviários, em razão do anonimato das vítimas e da inexistência de um vínculo entre essas e o condutor, aplica-se mais a noção de pesar vicário, que Kastenbaum (1987) descreve como o sentimento de luto que se instala devido à experiência da perda de alguém ou algo, de maneira indireta, sem que exista um vínculo estabelecido.

Em suma, esta dissertação de mestrado constatou que, apesar dos desafios enfrentados ao estudar acerca da saúde dos metroviários, a expansão de trabalhos sobre esse tema faz-se necessária, pois, além de contribuir para estratégias de prevenção de adoecimento e de promoção da saúde dos trabalhadores do Metrô, ainda podem oferecer discussões importantes relacionadas tanto à morte, ao suicídio e a acidentes, quanto ao modo como a sociedade lida com esses fenômenos e, dessa forma, promover, também, o aprofundamento da compreensão sobre a saúde mental da população em geral.

REFERÊNCIAS

ABREU, V. H. S. Mapeamento de estudos sobre atropelamentos ferroviários. **REBESP**, Goiânia, v. 13, n. 1, p. 41-48, jan. 2020.

ALVES, L. M. S.; KRUG, S. B. F. Os desafios na construção de uma política pública de atenção integral em saúde do trabalhador no Brasil. In: XVI Seminário Internacional: Demandas sociais e políticas públicas na sociedade contemporânea, 2019, Rio Grande do Sul. **Anais...** Rio Grande do Sul, 2019

BARDON, C.; COTÉ, L.; MISHARE, L. B. Cluster analysis of characteristics of person who died by suicide in the Montreal metro transit. **Hogrefe**, v. 3, p. 377-384, 2016.

BOTELLA, E. “Você sempre acha que alguém irá pular”: o condutor de metrô que testemunhou oito tentativas de suicídio. **BBC**, São Paulo, 13 de maio de 2019. BBC News Mundo. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-48155463>>. Acesso em: 2 maio 2020.

BOWLBY, J. **Apego e perda**: A natureza do vínculo. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

BRASIL. Ministério da Justiça. Lei 5.970/1973. Brasília, DF, 1973.

_____. Ministério da Justiça. Lei 6.149/1974. Brasília, DF, 1974.

_____. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Resolução 1.431/2006. Brasília, DF, 2006.

BUZZI, J. P. Proposta de um novo índice de acidentes ferroviários conforme as condições de operação. 2019. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Engenharia Ferroviária e Metroviária) – Centro Tecnológico de Joinville, Universidade Federal de Santa Catarina, Joinville, 2019.

BYUN, J. Factors associated with suicide ideation among subway drivers in Korea. **Annals of Occupational and Environmental Medicine**, v. 28, n. 31, p. 2-6, 2016.

CAIAFA, J. O Metrô de São Paulo e problema da rede, **Contemporânea | comunicação e cultura**, v. 14, n. 2, p. 150- 170, 2016.

CARVALHO, E. H; OLIVEIRA, C. R. P. F.; PINTO, R. M. F. Síndrome de Burnout e a Invisibilidade dos Problemas de Saúde Mental do Trabalhador. **Unisanta Law and Social Science**, Santos SP, v.7, n. 3, p. 259-274, 2018.

CASELLATO, G. Luto não reconhecido: o fracasso da empatia nos tempos modernos. In: CASELLATO, G. (Org.) **O resgate da empatia**: suporte psicológico ao luto não reconhecido. São Paulo: Summus, 2015. p. 15-28.

CHUNG, W. Y. et al. The effectiveness of platform screen doors for the prevention of subway suicides in South Korea. **Journal of Affective Disorders**, v. 194, p. 80-83, 2016.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Aos 50 anos, Metrô inaugura “estação memória” na Sé**, 2018. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/noticias/06-11-2018-aos-50-anos-metro-inaugura-estacao-memoria-na-se.fss/>>. Acesso em: 18 jan. 2020.

CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CRUZ, A. P. C.; FERLA, A. A. Alguns Aspectos da Política Nacional de Saúde do Trabalhador no Brasil. **Psicologia & Sociedade**, Belo Horizonte, v. 30, e154362, 2018.

DAHLITZ, M. An Awareness of Vicarious Loss & Grief in Emergency Services. **The Neuropsychotherapist**, n. 14, p. 30-40, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/275655428_An_Awareness_of_Vicarious_Loss_Grief_in_Emergency_Services/link/55436cc10cf234bdb21aad91/download>. Acesso em: 3 jun. 2020.

DEJOURS, C. Por um novo conceito de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v.14, n. 54, p. 7-11, 1986.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho**. 1. ed. São Paulo: Cortez-Oboré, 1987.

DEJOURS, C. O fator humano. Rio de Janeiro, RJ: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2005.

DEJOURS, C. Psicodinâmica do trabalho e teoria da sedução. Tradução de Gustavo A. Ramos Mello Neto. **Psicologia em Estudo**, v.17, n. 3, p. 363- 371, 2012.

DISARO, A. Transporte público – tudo sobre o metrô de Seul. **Viver a viagem**, 2015. Disponível em:<<http://www.viveraviagem.com.br/metro-de-seul/>>. Acesso em: 6 jul. 2020.

DOKA, K. J. **Disenfranchised grief: recognizing hidden sorrow**. Lexington: Lexington, 1989.

ERCOLE, F. F.; MELO, L. S.; ALCOFORADO, C. L. G. C. Revisão integrativa versus revisão sistemática. **REME Revista mineira de enfermagem**, Minas Gerais, v.18, n.1, p. 13-14, 2014.

FACAS, E. P. **Estratégias de mediação do sofrimento no trabalho automatizado: estudo exploratório com pilotos de trem de metrô do Distrito Federal**. 2009. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília, Universidade de Brasília, Brasília.

FACAS, E. P. et al. Organização do trabalho e mediação do sofrimento de pilotos metroviários. **R. Laborativa**, v. 2, n. 2, p. 1-20, out. 2013.

FEITOSA, E. A.; SILVA, R. E. R. Memória Institucional da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô): Coleção Diana Danos. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE BIBLIOTECONOMIA E DOCUMENTAÇÃO, 28. 2019, Vitória. **Anais...Vitória**, ES.

FRANCHI, M. S. **Prazer e sofrimento no trabalho dos operadores de trem diante de ocorrências de falhas no sistema automatizado no Metrô de São Paulo**. 2019. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-graduação em Educação, Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

FRANCO, M. H. P. A teoria do apego e os transtornos mentais do luto não reconhecido. In: CASELLATO, G. (Org.) **O resgate da empatia**: suporte psicológico ao luto não reconhecido. São Paulo: Summus, 2015. p. 15-28.

_____. Por que estudar luto na atualidade? In: FRANCO, M. H. P. (Org.) **Formação e rompimento de vínculos**: o dilema das perdas na atualidade. São Paulo: Summus, 2010. p. 17-42.

GOMEZ, C. M.; VASCONCELLOS, L. C. F.; MACHADO, J. M. H. Saúde do trabalhador: aspectos históricos, avanços e desafios no Sistema Único de Saúde. **Ciências & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 6, p. 1963-1970, 2018.

HWANG, E. Suicídio por contágio e a comunicação midiática. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Programa de Pós-graduação em Psicologia Escolar e do Desenvolvimento Humano, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HWANG, E.; KOVÁCS, M. J.; Suicídio por contágio e o papel das mídias de comunicação em massa. **Revista M.**, Rio de Janeiro, v. 4, n.7, p. 77-100, jan./jun. 2019.

KASTENBAUM, R. Vicarious grief: An intergenerational phenomenon? **Death Studies**, v. 11, n. 6, p. 447-453, 1987. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/07481188708252209>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

LACAZ, F. A. C. Continuam a adoecer e morrer os trabalhadores: as relações, entraves e desafios para o campo Saúde do Trabalhador. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 41, n. 13, p. 1-11, 2016.

LANCMAN, S.; SZNELMAN, L. L. **Christophe Dejours**: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. Brasília, DF: Paralelo 15, 2004.

LANDIM, J.M.M.; BEZERRA, M. M. M.; ALVES, M. N. T.; MARX, M. Saúde mental do trabalhador no Brasil: questões emergentes. **Revista Multidisciplinar e de Psicologia**, janeiro de 2017, vol. 10, n. 33, Supl. 2. p. 112-125. ISSN: 1981-1179.

LEWIS, M. L; KING, D. M. Ensinando o autocuidado: A utilização do autocuidado no estágio de serviço social para evitar fadiga da compaixão, desgaste e trauma vicário. **Revista de Comportamento Humano no Ambiente Social**, v. 29, n. 1, p. 96-106, 2019.

LIMA, C. Q. B.; TAVARES, D. S.; MAENO, M. O trabalho dos metroviários de São Paulo. **Fundacentro**: Coordenação de Saúde no Trabalho. São Paulo, ago. 2015.

LOTTERMAN, F.; GIONGO, C.; OLIVEIRA-MENEGOTTO, L. M. “A dor ensina a gemer”: a banalização da precariedade no trabalho. **Estudos de Psicologia**, v. 23, n. 4, p. 346-356, 2018.

MARQUETTI, F. C. **O suicídio como espetáculo na metrópole**: cenas, cenários e espectadores. São Paulo: Editora Fap-Unifesp, 201.

MASLACH, C.; JACKSON, S. E. Maslach burnout inventory manual (2nd ed.). Palo Alto, CA: Consulting Psychologist Press, 1986.

MENDES, I. A. et al. Transtorno de estresse pós-traumático e o RH: um estudo com maquinistas de uma empresa ferroviária. **Revista de Humanidades, Tecnologia e Cultura**, Bauru, v.7, n.1, 2017.

OLIVEIRA, J. V. **O portal da Biblioteca Metrô Neli Siqueira como espaço de mediação e referência à história da Companhia do Metropolitano de São Paulo**. 2018. Dissertação (Mestrado em Gestão da Informação) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

ORIONE, M. Vamos brincar de esconde-esconde? **Revista Socioeducação**, v. 2, n. 2, p. 128-135, 2019.

POIRIER, C.; ADELÉ, S.; BURKHARDT, J. Individual accidents at the interface between platform, train and tracks (PT 2I) in the subway: a literature review. **Cogn Tech Work**, 2020. DOI: 10.1007/s10111-020-00624-1.

RAFIEMANESH, H. The study and comparison of general health status in shift and day workers of Tehran subway operation company: a multivariate analysis. **Journal of occupational and environmental health**, v. 2, n. 2, p. 125- 134, 2016.

SANTOS, G. A. G. **Análise e construção cooperativa de soluções para a prevenção de acidentes de trabalho em uma empresa de transporte ferroviário metropolitano: Contribuições da Análise Coletiva do Trabalho**. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Programa de Pós-graduação em Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

SCAVACINI, K. **O suicídio é um problema de todos: a consciência, a competência e o diálogo na prevenção e posvenção do suicídio (Tese de Doutorado)**. Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

TEIXEIRA, S. M. et al. Qualidade do transporte urbano de passageiros: uma avaliação do nível de serviço do sistema do Metropolitano de São Paulo. **Revista Metropolitana de Sustentabilidade**, São Paulo, v. 4, n.1, p. 3-20, jan./abr. 2014.

TOLEDO, A. L. A saúde emocional do psicólogo que atua em situações de emergência. In: FRANCO, M. H. P. (Org.) **A intervenção psicológica em emergências: fundamentos para a prática**. São Paulo: Summus, 2015. p. 147-188.

WAKKA, W. Metro prevê instalações de portas automáticas em 36 estações nos próximos anos. **Canal Tech**, São Paulo, 22 de agosto de 2018. Disponível em:<<https://canaltech.com.br/infra/metro-preve-instalacao-de-portas-automaticas-em-36-estacoes-nos-proximos-anos-120880/>>. Acesso em: 16 abr. 2020.

YOON, S.; HYEON, M.; JOO, N.; Impact of Stress on Subway Station Workers' Health Concern and Dietary Behavior in the Seoul Metro. **J East Asian Soc Diet Life**, v. 29, n. 6, p. 482-492, 2019.