

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA SAÚDE

CURSO DE PSICOLOGIA

BEATRIZ COPPI DURANTE

**OS ATROPELAMENTOS NO METRÔ DE SÃO PAULO E A MÍDIA: OS
IMPACTOS PARA A SAÚDE MENTAL DOS OPERADORES DE TREM**

SÃO PAULO

2019

BEATRIZ COPPI DURANTE

**OS ATROPELAMENTOS NO METRÔ DE SÃO PAULO E A MÍDIA: OS
IMPACTOS PARA A SAÚDE MENTAL DOS OPERADORES DE TREM**

Trabalho de Conclusão de Curso realizado como exigência parcial do curso de Psicologia da Faculdade de Ciências Humanas e da Saúde da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo orientado pela professora Dra. Andréia De Conto Garbin.

SÃO PAULO

2019

AGRADECIMENTOS

Presto a minha homenagem a todos os que contribuíram de forma decisiva para a conclusão deste trabalho:

À Prof.^a Dr^a Andreia de Conto Garbin, pela orientação, conhecimento e importantes direcionamentos oferecidos ao longo desta trajetória. Sem seu apoio acadêmico e acolhimento, este trabalho nunca teria sido possível.

Às professoras e aos professores do curso de Psicologia da PUC-SP, por todos os seus ensinamentos que estão me permitindo aproximar-me da minha graduação.

Aos meus pais Maria de Lourdes e Francisco, irmãos Guilherme e Vítor, e avós Dirce e Miguel (*in memoriam*) pelo apoio e incentivo durante os anos de faculdade e a elaboração deste trabalho.

Ao meu amigo canino Pepe, por todo amor e descontração proporcionados a mim.

Aos meus amigos e amigas, pelas palavras de apoio e incentivo, pela ajuda durante a elaboração deste trabalho, pelos momentos de desconpressão e pela compreensão por eventuais ausências.

Ao meu psicoterapeuta Robson, por toda a compreensão e acolhimento oferecido.

DURANTE, Beatriz Coppi. **Os atropelamentos no Metrô de São Paulo e a mídia: os impactos para a saúde mental dos operadores de trem.** Trabalho de Conclusão do Curso de Psicologia. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2019.

Orientadora: Prof.^a Dr^a Andreia De Conto Garbin.

RESUMO

As diversas ocorrências de atropelamentos de usuários no metrô geram impactos para a saúde mental dos operadores de trem. Os objetivos do estudo foram reconhecer se são veiculadas notícias sobre o impacto dos atropelamentos na saúde mental dos operadores de trem do Metrô de São Paulo, pela mídia eletrônica de jornais de circulação nacional e no diário sindical dos metroviários, e identificar quais as imagens atribuídas a esses trabalhadores. Foi desenvolvido um estudo qualitativo, exploratório, cujo procedimento foi a pesquisa documental. Foram pesquisadas matérias jornalísticas em onze canais de notícias eletrônicos, sendo dois sindicais, entre os anos de 2014 e 2019, que apresentavam informações relacionadas aos atropelamentos no Metrô de São Paulo. Foram construídas categorias de análise, após exaustiva leitura, das 22 reportagens. A análise possibilitou reconhecer a invisibilização dos operadores, uma vez que poucas reportagens os citaram, não sendo abordados os impactos dos acidentes sobre os mesmos, pelo contrário, abrindo muitas vezes espaço para a sua culpabilização. A mídia sindical também se apresentou deficitária no debate sobre a saúde do trabalhador. Considerando que a mídia constrói a realidade e produz sentidos, concluímos que se revela a opacidade do trabalhador. Sendo assim, mostra-se importante o reconhecimento da fala dos operadores pela mídia, de modo a se tornar um espaço mais crítico e reflexivo sobre a Saúde do Trabalhador. Sugere-se o desenvolvimento de pesquisas que promovam o debate sobre o assunto na sociedade.

PALAVRAS-CHAVE: Operadores de trem. Metrô. Atropelamentos. Saúde do Trabalhador. Mídia.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	6
1.1. Saúde do Trabalhador: história.....	7
1.2. Trabalho, saúde e adoecimento.....	9
1.3. O Metrô e os operadores de trem	16
1.4. A mídia e sua influência	24
2. OBJETIVOS	29
2.1. Gerais	29
2.2. Específicos	29
3. MÉTODO	29
3.1. Procedimentos	30
3.1.1. Etapa exploratória	30
3.1.2. Pesquisa documental	32
4. RESULTADOS	35
5. DISCUSSÃO	44
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	55
7. REFERÊNCIAS	57
8. ANEXOS	62
ANEXO A – Reportagens sobre o caso do menino de três anos	62
ANEXO B – Reportagens sobre outros casos.....	64

1. INTRODUÇÃO

Este tema emergiu em um período da faculdade em que me deslocava diariamente de Metrô, quando presenciei diversas paradas por atropelamentos na via, fazendo-me questionar como os operadores do Metrô vivenciavam tais acontecimentos, qual o significado e o impacto dos mesmos em sua saúde mental.

Além disso, no decorrer do curso de Psicologia, algumas eletivas e núcleo chamaram a minha atenção e me instigaram um grande interesse pelo tema. Em relação às eletivas, tanto a de Morte e Luto quanto a de Suicídio, me trouxeram o questionamento acerca do fenômeno da morte e do suicídio, e do impacto de seus acontecimentos para aqueles que o presenciam e/ou vivenciam. Já o Núcleo de Trabalho, especificamente ao considerar a área da Saúde do Trabalhador, tanto as aulas teóricas, quanto a supervisão e o respectivo estágio em um sindicato, me proporcionaram um amplo aprendizado e enriqueceram a minha experiência na Psicologia, especialmente ao desconstruírem muitos dos meus antigos preceitos sobre o significado de Trabalho e a relação do mesmo com a saúde e a doença.

Assim sendo, meu percurso no curso de Psicologia e meu desejo de compreender e conhecer de forma mais próxima tal tema me fez desejar desenvolver a pesquisa, instigando a estudar as suas causas e os seus impactos, especialmente no que se refere à saúde dos operadores de trem, investigando a existência de nexo causal entre trabalho e adoecimento.

Adicionalmente, um levantamento bibliográfico sobre o fenômeno feito nas plataformas CAPES, LILACS, Scielo, PubMed e nos bancos de teses e dissertações da USP, PUC-SP e UNIFESP, assim como em publicações gerais de circulação nacional e publicações específicas da categoria profissional dos metroviários, resultou em um número restrito de publicações recentes acerca do fenômeno e da saúde mental dos operadores de trem no Brasil, especialmente das relacionadas a atropelamentos em vias férreas.

Como consequência, configurou-se a base para o desenvolvimento deste trabalho de pesquisa sobre um tema social e científico contemporâneo que ganha relevância nas principais metrópoles brasileiras e de outros países.

Neste trabalho, questionamos se são veiculadas notícias sobre o impacto dos atropelamentos de usuários na saúde mental dos operadores de trem do Metrô de São Paulo na mídia eletrônica de jornais de circulação nacional e no diário sindical dos metroviários. Para isso, fez-se importante a discussão sobre a área da Saúde do Trabalhador, as pesquisas realizadas com operadores de trem e, também, sobre a influência da mídia na sociedade.

1.1. Saúde do Trabalhador: história

Os primeiros estudos relacionados aos aspectos psicológicos do trabalho, segundo Selligman-Silva (2011), se deram no início do século XX e objetivavam principalmente a aplicação da Psicologia para o aumento da eficiência na produção industrial, utilizando-se de estratégias e técnicas de gestão do trabalho voltadas a elevar a motivação dos assalariados. Assim, o desenvolvimento de novas teorias e práticas de conteúdo psicológico se deram em prol dos interesses econômicos da classe dominante, buscando a máxima eficiência do trabalho “[...] a importância da promoção de saúde mental poderia ser reconhecida apenas na medida em que pudesse ser reconhecida como parte dos insumos necessários ao sucesso da produção e da lucratividade”. (SELLIGMAN-SILVA, 2011, p. 38)

Além disso, a autora aponta que muitos estudos que surgiram na época sobre transtornos mentais, buscavam causas individuais associadas a eventos externos ao trabalho, fatores hereditários e experiências da fase infantil e da vida familiar. Porém transformações político-sociais, científicas e tecnológicas acabaram contribuindo para o surgimento de novas perspectivas de estudo.

Desta forma, o campo multidisciplinar da Saúde Mental Relacionada ao Trabalho (SMRT) começou a se desenvolver no final da década de 1970. E se fez multidisciplinar pelo fato de diferentes áreas do conhecimento estarem voltadas para a pesquisa em relação à saúde humana e outras temáticas vinculadas ao trabalho:

Nesse campo, passam a ser examinados os processos saúde-doença vinculados, em suas determinações ou desenvolvimentos, à vida laboral, através de uma ótica profundamente distinta das anteriormente adotadas [...] tanto pelo enriquecimento dos eixos de análise quanto pela fixação de uma perspectiva em que as finalidades das investigações assumem diretrizes éticas, [...] ultrapassam a busca da produtividade e os estudos se

voltam para identificar todos os aspectos – os que promovem a saúde e todos os que se revelam potencialmente adoecedores. (SELLIGMAN-SILVA, 2011, p. 40)

De modo geral, a autora mostra que os estudos na América Latina vinham examinando o processo de produção e o desgaste mental nos seguintes patamares: patamar internacional e nacional (considerando forças políticas, econômicas e sociais), empresas (considerando cultura organizacional e política da empresa), espaço microssocial do local de trabalho (considerando condições de trabalho, relações interpessoais e aspectos coletivos) e as individualidades. Além disso, é importante analisar as interações entre determinações oriundas dos diversos patamares, uma vez que “a dimensão coletiva e a individual dos fenômenos de ordem psicológica conectados ao trabalho não podem ser compreendidas se as isolarmos entre si, uma vez que mantêm estreitas relações”. (SELLIGMAN-SILVA, 2011, p. 121)

Segundo Paparelli, Sato e Oliveira (2011), nesse modo de compreender a relação trabalho e saúde-doença, o trabalhador surge como sujeito e detentor do conhecimento da atividade que realiza, ao lado dos saberes acadêmico e profissional de saúde, no qual todos se tornam importantes na luta pela transformação dos processos de trabalho, buscando resgatar o trabalho como libertário e emancipador.

Seligmann-Silva et al. (2010) apontaram que no campo da SMRT, atualmente, existem três principais correntes de pensamento: (a) aquela com raízes da teoria do estresse, tendo como referencial básico a Fisiologia e a perspectiva positivista; (b) aquela voltada para a utilização do referencial psicanalítico, dando enfoque para os processos subjetivos ou intrapsíquicos e as relações interpessoais, tendo a Psicodinâmica do Trabalho de Christophe Dejours como a principal abordagem; e (c) aquela que se fundamenta no materialismo histórico e adota o conceito de desgaste, desenvolvido e aprofundado especialmente por Laurell (1986), Laurell e Noriega (1989), Seligmann-Silva (1994) e Paparelli (2009), o qual leva em consideração a ideia de consumo das energias vitais do trabalhador pelos processos de trabalho, reforçado por Yves Clot, ao desenvolver uma abordagem ligada a essa linha de pensamento, da Clínica da Atividade, na qual analisa os impedimentos à mobilização psíquica. Essa última corrente de pensamento será a mais utilizada neste trabalho.

Apesar do desenvolvimento deste campo, Paparelli, Sato e Oliveira (2011) indicam que a divulgação e debate do mesmo não têm sido suficientes para mudar a realidade dos problemas de saúde mental relacionados ao trabalho, especialmente ao observar o surgimento e a manutenção de ocupações e profissões que preservam características pouco recomendáveis sob a ótica do campo da SMRT, e também a descrença, que se mantém até os dias atuais, por parte das empresas, trabalhadores e população sobre o nexo entre trabalho e saúde mental.

Segundo os mesmos autores, tal descrença na existência de tal relação se dá por pelo menos duas posições que se mantêm até hoje: (i) a ideia de que a causa última para explicar o adoecimento de trabalhadores deve ser buscada apenas no indivíduo, corroborando para o processo de culpabilização do mesmo; e (ii) a naturalização da ideia de que o trabalho produz sofrimento e não pode ser modificado, assim tal sofrimento e condições de trabalho se tornam inquestionáveis. Partindo destas duas posições, acaba-se também desenvolvendo a noção de ato inseguro como explicação dos acidentes de trabalho, culpabilizando novamente o trabalhador.

1.2. Trabalho, saúde e adoecimento

Assim, como já apontado anteriormente, em relação aos contextos e condições de trabalho:

[...] podem atuar como fonte de saúde ou de adoecimento tanto com respeito à saúde geral quanto à saúde mental. Para entender o que ocorre e locais específicos de trabalho (microcontextos), é preciso não perder de vista o macrocontexto onde se tece a divisão internacional do trabalho, mediada por forças políticas e econômicas. (GORZ, 1980 apud SELLIGMAN-SILVA, 2011, p. 34)

Desta forma, ao se pensar em saúde na perspectiva da Saúde do Trabalhador, faz-se uma interpretação diferente da definição da OMS (Organização Mundial da Saúde), a qual aponta para um “estado de bem-estar biopsicossocial”. Assim, como apontado por Paparelli, Sato e Oliveira (2011):

[...] a perspectiva da Saúde do Trabalhador parte da concepção de que a saúde configura-se como um processo e não um estado, sendo que o mais importante nesse processo é o ser humano ali comparecer como sujeito, como alguém com condições e instrumentos para interferir naquilo que lhe

causa sofrimento. Essa perspectiva considera os indivíduos em sua diversidade (são diferentes um dos outros) e variabilidade (são variáveis com relação a si mesmos conforme os diversos momentos pelos quais passam no decorrer de sua existência). As possibilidades de ação no mundo, de intervenção na realidade remetem aos contextos de vida, [...] à organização do trabalho, divisão das pessoas e das tarefas, divisão do poder de intervir nos contextos de trabalho de modo a torná-los articulados ao processo de saúde. (PAPARELLI; SATO; OLIVEIRA, 2011, p. 122)

Deste modo, ao refletir acerca da concepção de trabalho pode-se pensar como uma atividade humana que tem a potencialidade de transformação individual, coletiva e cívica (por meio do exercício dos direitos sociais e como prática formativa), na qual se mostra possível a promoção de saúde, prazer e satisfação. Para que isso seja possível é imprescindível que o trabalhador veja sentido em seu trabalho, tendo a possibilidade de desenvolvimento de suas capacidades, como o exercício da criatividade, do pensar, de construção e resistência, tendo controle do seu processo de trabalho, sendo assim sujeito do mesmo, além disso se faz essencial o poder de reflexão e crítica ao mesmo, como foi desenvolvido por Dominique Lhuillier (2014) e Christophe Dejours (1986).

Ao contrário desta concepção, pode ser observado também o trabalho como potencial adoecedor. No interior das transformações no processo de trabalho, que levam do “trabalho artesanal ao taylorismo, passando pelo fordismo e a automação, a dominação e o controle do capital sobre o trabalho intensificam-se e diminuem as possibilidades de o trabalhador ter controle sobre seu próprio trabalho”. (PAPARELLI; SATO; OLIVEIRA, 2011, p.123) Deste modo, a separação entre concepção e execução, a redução do controle e do poder de criação e a apropriação do saber-fazer dos trabalhadores pelas empresas, acabam resultando no assujeitamento do trabalhador, o qual passa a ser visto como mero objeto do próprio trabalho, segundo os pesquisadores.

Segundo os mesmos autores, essas características do processo de trabalho são traduzidas em cargas de trabalho por Laurell e Noriega (1989):

[...] que diz respeito às exigências da organização do trabalho e da atividade do trabalhador. Há as “cargas com materialidade externa” (físicas, químicas, biológicas etc.) e as “com materialidade interna” (ritmo, controle, tensão psíquica etc.). Essas cargas interagem dinamicamente entre si e com o corpo do trabalhador, do que decorre o possível desgaste dos trabalhadores, desgaste esse que resulta dos processos adaptativos que ocorrem em cada trabalhador e é definido como perda da capacidade biopsíquica efetiva ou potencial, não se configurando necessariamente como doença instalada. O padrão de desgaste de um determinado grupo de trabalhadores pode ser identificado na relação entre processo de

valorização, processo de trabalho, cargas de trabalho e processo de desgaste. (PAPARELLI; SATO; OLIVEIRA, 2011, p. 123)

Segundo Selligman-Silva (2011), é possível compreender que o desgaste surge como produto da correlação desigual de poderes sobre o trabalho e sobre o trabalhador. E justamente no trabalho alienado e dominado que se encontrava a utilização deformada e deformante das potencialidades do indivíduo, uma vez que este fator se tornava muito maior do que a reposição e o desenvolvimento das suas capacidades.

Em relação ao desgaste mental a mesma autora aponta:

Considero desgaste mental, como um conceito que abrange tanto a dimensão psíquica (sofrimento mental) como a psicofisiológica (estresse laboral e aspectos psicossomáticos). O conceito de desgaste geral da saúde do trabalhador foi elaborado por Ana Cristina Laurell, e nele a ideia de perda ocupa um lugar central. Tal perda poderia ser efetiva (permanente) ou potencial. O mesmo pode ser dito no que diz respeito ao desgaste mental — onde perdas efetivas — orgânicas — podem ocorrer [...]. Já as perdas funcionais e psíquicas são potenciais — isto é — podem ser revertidas. Quando a situação de trabalho desgastante persiste, esse desgaste permanece e poderá se agravar provocando dano orgânico — como verificado nos estudos sobre transtorno de estresse pós-traumático (TEPT).

Nos estudos sobre desgaste mental relacionado ao trabalho tem sido revelados prejuízos (perdas) tanto de ordem cognitiva quanto de ordem psicoafetiva. Os sentimentos e os relacionamentos humanos são afetados — no trabalho e inclusive na família e na esfera comunitária. (SCHMIDT; SELLIGMANN-SILVA, 2017, p. 107)

Deste modo, a autora afirma que o desgaste mental pode ser caracterizado em três níveis: (i) quadros clínicos que correspondem ao desgaste orgânico; (ii) fadiga mental e física – alterações psicológicas e fisiológicas transitórias ou cumulativa; e (iii) desgastes que afetam a subjetividade e a identidade do trabalhador através do ataque à dignidade e/ou corrosão dos valores e do caráter. Assim, as principais manifestações do desgaste são cansaço e irritabilidade (fadiga), distúrbios do sono, medos conectados com às condições vivenciadas, como sofrer acidentes e adoecer, desânimo, transtornos mentais, como consumo excessivo de bebidas alcoólicas, síndromes neuróticas vinculadas ao trabalho e distúrbios psicossomáticos.

Yves Clot (2010) pensa o sofrimento psíquico como resultado de um impedimento de agir, cuja continuidade resulta em uma desvitalização da atividade correspondendo a uma impossibilidade de ser. Assim, Clot define sofrimento mental como a diminuição ou destruição da capacidade de agir, dizer, relatar, estimar a si próprio, percebida como ataque à integridade de si mesmo.

Diante do contexto contemporâneo do mundo do trabalho, o trabalhador acaba adotando estratégias de defesa da mediação do sofrimento para tentar se adaptar ao sistema, sendo elas: dissimulação, hiperatividade, cinismo, desprezo, desesperança em ser reconhecido, a violência aos subordinados, negação dos riscos inerentes ao trabalho, comunicação distorcida. Estas estratégias individuais, ao se mostrarem ineficazes, acabam por gerar uma degradação ainda maior da saúde do trabalhador. Adicionalmente, a individualização das relações de trabalho nesse contexto acaba produzindo a destruição ou o enfraquecimento dos coletivos de trabalhadores, que passam a ter relações de trabalho ambíguas e instáveis, nas quais não se estabelece uma identidade comum aos trabalhadores. Assim, o trabalhador encontra-se sozinho face à dominação e às contradições que a realidade carrega. (MENDES, 2017)

Como consequência, as atuais características do trabalho, segundo Seligmann-Silva et al. (2010), exercem influência sobre a saúde mental dos trabalhadores, como a exposição a agentes tóxicos, altos níveis de ruído, situações de risco à integridade física, como também as formas de organização do trabalho e as práticas de gerenciamento que não levam em consideração os limites físico e psíquico do trabalhador, gerando muitas vezes a anulação da subjetividade do mesmo em prol de uma alta produtividade e cumprimento de metas.

As mesmas autoras apontam para a forte relação existente entre transtornos mentais e o trabalho, embora ainda haja uma forte resistência cultural e institucional do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) em reconhecer os casos ocupacionais na esfera psíquica, podendo resultar em uma subnotificação dos casos. As mesmas afirmam que “o agravamento dos transtornos mentais dos trabalhadores submetidos a condições penosas é frequente, levando-os ao consumo de drogas, a sofrerem acidentes de trabalho, à incapacidade para o trabalho, ao afastamento do trabalho por tempo prolongado e à exclusão do mercado de trabalho”. (SELIGMANN-SILVA et al., 2010, p. 188-189)

A autora Seligmann-Silva, em 2011, aponta também para o fato que:

Quando a função desempenhada é complexa e exige simultaneidade de focos de atenção e atuação prática, a fadiga mental se torna perceptível em menor espaço de tempo. Encontramos relatos bastante demonstrativos da tensão acarretada por esse tipo de situação, agravada quando aspectos essenciais da produção e proteção de muitas vidas dependiam, ao mesmo

tempo, da atenção e da atuação correta do trabalhador. (SELIGMANN-SILVA, 2011, p. 264-265)

O desgaste mental gerado nas situações de trabalho apontadas anteriormente pode ter papel importante na ocorrência de acidentes de trabalho, especialmente ao prejudicar a concentração da atenção, o uso da memória e o raciocínio, acabando por impedir a rapidez nas tomadas de decisão em situações de emergência. Os prejuízos também afetam a qualidade da comunicação e das interações. Os aspectos organizacionais (características da gestão, controles instituídos, metas, tempos exigidos, comunicação, pressões psicológicas) vinculados à determinação de acidentes de trabalho foram, por muito tempo, ignorados pelos empregadores. Além disso, o silenciamento de quaisquer queixas de mal-estar acaba sendo imposto pelos gestores, contribuindo para a ocorrência do presenteísmo, ou seja, trabalhadores adoecidos continuam trabalhando sem manifestar queixas e muitas vezes sem buscar tratamento, resultando em um agravamento de seus casos clínicos e do desgaste, prejudicando também o seu desempenho.

Uma vez que o acidente de trabalho ocorra, o mesmo pode ter “repercussões psíquicas bastante negativas e papel destacado na constituição do desgaste e do sofrimento psíquico, bem como de diferentes transtornos mentais” (SELIGMANN-SILVA, 2011, p. 306), incluindo um estado de maior vulnerabilidade psicológica do trabalhador, envolvendo maior sensibilidade na esfera afetiva, fazendo com que o mesmo vivencie uma fragilização que envolve seu corpo e sua pessoa como um todo, considerando tantos os danos físicos quanto o desgaste psíquico, terminando por afetar a autoimagem do trabalhador e o reconhecimento de si mesmo.

Além disso, há a possibilidade de atribuição da culpa ao próprio acidentado, por ele próprio e por seus companheiros. Tal estado deveria ser respeitado pelos gestores e companheiros de trabalho para que assim seja possível a superação do mesmo, visando o seu não agravamento. Por outro lado, muitas vezes estes acabam retirando o apoio e ainda desprezando o trabalhador acidentado. Isto ocorre uma vez que o coletivo, que antes compartilhava a crença da imunidade a acidentes e a negação da existência de perigos no trabalho, depois do acidente vivenciará o mal-estar da evidência de que um acidente real é possível. Assim, quem sofre o acidente deixa de pertencer e trai o coletivo, ao ferir o pacto coletivo e desmentir a inexistência de perigo. (SELIGMANN-SILVA, 2011)

O desenvolvimento ou agravamento de transtornos mentais no trabalhador acidentado também se tornam comuns. Assim, há a possibilidade do desenvolvimento de distúrbios decorrentes de lesões orgânicas, mas também o trauma psíquico: reação aguda ao estresse e quadros dissociativos a curto prazo; episódios depressivos e transtorno do estresse pós-traumático (TEPT) a médio prazo; e quadros psicóticos não orgânicos a médio ou longo prazo, geralmente quando não houve tratamento e suporte social em relação aos distúrbios apresentados anteriormente. A reação aguda ao estresse se mostra muito comum na maioria dos casos, mas o desenvolvimento de outros quadros de transtorno mental se dá conforme os desdobramentos das perdas e constrangimentos resultantes dos acidentes. A ausência ou insuficiência de suporte social e apoio afetivo agravam os impactos do acidente. (SELIGMANN-SILVA, 2011)

Faz-se importante, segundo a autora, pensar na reabilitação profissional dos adoecido ou acidentado, uma vez que este trabalhador incomoda ao representar a falibilidade das estratégias de defesa dos próprios trabalhadores. Ao refletir sobre os setores de “Relações Humanas” dentro das empresas, a autora aponta:

Na institucionalização, pelas empresas, de setores de “Relações Humanas”, destinados a amortecer os conflitos e a garantir que os sentimentos, aspirações e valores dos trabalhadores sejam harmonizados com os objetivos de produção. Setores de assistência médica e social frequentemente passam a funcionar subordinados aos mesmos princípios. Quando existe atendimento psicológico, este se torna importante instrumento de atenuação não só dos sintomas, mas também dos conflitos laborais que passam a ser “psicologizados”, isto é, reduzidos a aspectos psicológicos individuais, com apagamento de suas causas sociolaborais. Tais serviços desempenham importante papel na gênese e no fortalecimento de sentimentos de identificação trabalhador-empresa, de idealização, de gratidão e lealdade, ao mesmo tempo que atuam na anulação de uma visão crítica e de desejos de autonomia pessoal. (SELLIGMANN-SILVA, 2011, p. 177)

Desta forma, os autores apontam para a importância da identificação das condições de trabalho e seus agravos:

A identificação de tais agravos e a busca do contexto em que estes evoluem é fundamental para que se possa reconhecer e enfrentar a lógica simplificadora e culpabilizante da ocorrência de acidentes e do adoecimento dos trabalhadores ou, ainda, a lógica que naturaliza as condições e a organização do trabalho. (BERNARDO et al., 2011, p.10)

Selligman-Silva, em uma entrevista para Schmidt (2017), afirma que o desafio fundamental, tanto na pesquisa quanto nas ações preventivas, é difundir o conhecimento sobre questões políticas e econômicas que se tornam geradoras, no

trabalho, de desgaste na saúde. Desta forma, mostra como essencial a ampla participação da sociedade na prevenção e no enfrentamento do desgaste humano relacionado ao trabalho, uma vez que se faz importante o desenvolvimento de um sistema que respeite a saúde de quem trabalha e promova fiscalização efetiva de ambientes e formas de trabalho, visando a proteção de e o respeito à dignidade e à saúde do trabalhador. Para que isso seja possível, é indispensável que os especialistas escutem a fala dos trabalhadores acerca de suas experiências e percepções das situações e transformações do trabalho. Ainda sobre a prevenção, Selligman-Silva aponta na entrevista:

[...] A prevenção será favorecida nas situações concretas de trabalho em que exista a liberdade necessária para que os trabalhadores expressem os impactos por eles percebidos – em sua vida e saúde – a partir das mudanças organizacionais e técnicas. E, em existindo a liberdade de externar críticas e sugestões, estas de fato sejam levadas em conta. Somente assim a dignidade e a saúde dos trabalhadores poderão tornar-se objeto de atenção, respeito e cuidado ao longo das rapidíssimas transformações do trabalho contemporâneo. (SCHMIDT; SELIGMANN-SILVA, 2017, p 108-109)

Sobre o Sistema Único de Saúde (SUS), Bernardo e Garbin (2011) afirmam que ainda é pouco assumido o reconhecimento do trabalho como potencial adoecedor, especialmente na repercussão à subjetividade do ser humano. Sendo assim, apontam para a importância e urgência da integração dos saberes entre as áreas da Saúde Mental e da Saúde do Trabalhador no SUS, visando superar o olhar individualizante e culpabilizante sobre o sofrimento mental relacionado ao trabalho, ainda predominante na sociedade e nos próprios serviços de saúde pública. Assim, as autoras apontam para o “potencial dos diversos níveis de atenção do SUS para o desenvolvimento de ações sobre problemas de saúde mental relacionados ao trabalho”. (BERNARDO; GARBIN, 2011, p. 115)

Especificamente em relação aos profissionais de saúde, Paparelli, Sato e Oliveira (2011) e Selligmann-Silva (2011) apontam para o papel essencial que devem possuir na sensibilização dos dirigentes de todos os níveis hierárquicos para o reconhecimento das condições de trabalho e dos limites e potenciais dos trabalhadores, além de possibilitarem a efetiva escuta dos mesmos. Sendo assim:

[...] Entendemos que os desafios a serem enfrentados pelos profissionais de saúde são grandes e urgentes. Há que se compreender melhor, no dia a dia de trabalho das equipes dos Cerests (Centros de Referência em Saúde do Trabalhador), do PSF (Programa de Saúde da Família, Atenção Básica à Saúde), das UBSs (Unidades Básicas de Saúde), dos CAPSs (Centros de

Atenção Psicossociais), dos consultórios particulares etc., a imbricação entre as questões de saúde e a vida dos usuários, vida essa que inclui sua trajetória pessoal, as questões familiares, educacionais, subjetivas e também aquelas relacionadas ao trabalho ou à ausência dele. Além de compreender, é preciso incluir essas dimensões na assistência e no trabalho preventivo, guardadas as devidas especificidades de programas e instituições. (PAPARELLI; SATO; OLIVEIRA, 2011, p. 125)

Em conclusão, se faz necessário o desenvolvimento de políticas públicas a serem construídas por meio da discussão de vários setores governamentais e instituições da sociedade civil, visando ações de prevenção, assistência e reabilitação profissional (retorno ao trabalho) que estejam pautadas em mudanças estruturais e organizacionais do mercado de trabalho e das empresas, indo contra as formas de gestão consideradas adoecedoras. Além disso, o papel dos profissionais da saúde se faz essencial para a escuta e reconhecimento da relação trabalho e saúde-doença.

1.3. O Metrô e os operadores de trem

O metrô pode ter como definição “um sistema de transporte urbano de massa, que trafega em trilhos, propulsado eletricamente e não afetado por outros tráfegos”. (FACAS et al., 2013, p.3) Em São Paulo, o metrô é constituído atualmente por 6 linhas em operação: 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha, 4-Amarela, 5-Lilás e 15-Prata (monotrilho), sendo que as Linhas 1, 2, 3 e 15 são gerenciadas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, e as Linhas 4 e 5 são administradas por empresas privadas, respectivamente a ViaQuatro e a ViaMobilidade, totalizando 88 estações em funcionamento.

Segundo Caiafa (2017), a Linha 4-Amarela é a primeira linha totalmente automática da América Latina, que fora inaugurada em 2010, e sua operação ocorre sem auxílio humano, comandada pelo Centro de Controle Operacional (CCO). Conforme o Metrô de São Paulo informa, a movimentação do sistema metroviário das demais linhas é regulada e controlada por funcionários e computadores no CCO. Desta forma, o programa controla o desempenho e o intervalo entre os trens, monitora a energia do sistema e supervisiona todas as estações e equipamentos da rede. Qualquer problema é informado por um sistema de rádio e telefone que liga o CCO ao pessoal

operativo das estações, às cabines dos trens, e às torres de controle dos pátios de estacionamento das linhas.

Os trens são geralmente conduzidos por um processo totalmente automatizado, denominado de ATO (Operação Automática dos Trens). Neste modo de operação, a movimentação dos trens é totalmente controlada pelos computadores, porém “mesmo assim, a habilidade e a experiência do operador são essenciais, pois é dele que depende a segurança do sistema, sobretudo se há alguma anormalidade como a presença de um obstáculo na via ou casos de passageiros ou objetos presos nas portas dos trens”. Existem ainda outras duas modalidades de operação do sistema nestas linhas: a semiautomática e a manual. No modo semiautomático, a parada da composição, o controle das portas, a aceleração e a frenagem ficam a cargo do operador. O controle da movimentação dos trens continua sendo feito pelo sistema de sinalização, o qual controla a velocidade - se o limite de velocidade permitida for ultrapassado, sua frenagem é automaticamente acionada - e a distância mínima entre os trens, impedindo colisões. Em casos de emergência, é utilizada a operação manual, na qual o operador controla a movimentação dos trens, recebendo orientação por rádio do CCO e a velocidade de tráfego é limitada a 30 km por hora. (METRÔ DE SÃO PAULO, 2019)

Considerando a segurança das estações, segundo o Diário do Transporte, atualmente todas as estações da Linha 4-Amarela e da Linha 15-Prata, assim como as estações Vila Matilde (Linha 3-Vermelha), Adolfo Pinheiro (Linha 5-Lilás), Vila Prudente, Tamanduateí e Sacomã (Linha 2-Verde), possui em suas estações divisórias de vidro separando a plataforma dos trilhos. Assim, as portas do trem se abrem ao mesmo tempo que as portas da plataforma. “Esse sistema contribui de maneira expressiva para a diminuição de acidentes, evita a queda de objetos na via e interrupções na oferta de viagens” (VIAQUATRO, 2019).

Segundo Facas et al. (2013) e a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho, a ocupação "Operador de Trem de Metrô/Piloto de Trem de Metrô" pertence à família “Operadores de veículos sobre trilhos e cabos aéreos”. Tendo como descrição sumária de seu trabalho:

Conduzem e manobram trens, bondes e metrôs - monitorando equipamentos de bordo e movimentando o veículo na modalidade manual, semi-automática e automática - e operam teleféricos para transportar passageiros e cargas, adequando a condução ao tipo de veículo. Realizam

inspeções e vistorias nos veículos e tomam providências para corrigir falhas detectadas nos equipamentos. Seguem procedimentos de segurança, obedecendo sinalização de via, acatando instruções enviadas por rádio e acionando freio de emergência em situação de risco. No desempenho das atividades utilizam-se de capacidades comunicativas. (MINISTÉRIO DO TRABALHO, 2018)

De León et al. (2016), ao analisarem os fatores de risco e as condições de trabalho dos operadores dos trens do Uruguai, apontam que os principais fatores de risco são físicos (ruídos, vibrações, fatores ambientais e postura), químicos (gases, lubrificantes), psicossociais (situação de estresse, falta de sono) e acidentes (devido ao manejo manual de cargas, contatos elétricos e térmicos, e atropelamentos na via). Ao se referir aos riscos psicológicos, afirmam que as mortes na via representam o problema mais pesquisado e ressaltam o possível desenvolvimento de Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT), ansiedade e depressão. Adicionalmente, os autores abordam em seu estudo que os operadores expressaram grande preocupação com a falta de apoio psicológico na empresa. Desta forma, León et al. destacam como de extrema importância o desenvolvimento de um projeto de vigilância em saúde e apoio psicológico para os operadores, levando em consideração todos os fatores de risco.

Acerca do conceito de acidente de trabalho no Brasil, Fischer et al. (2004) apontam que a Lei 8.213 de 24 de julho de 1991 estabelece que:

Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa [...] provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, a perda ou redução da capacidade para o trabalho permanente ou temporária. (FISCHER et al., 2004, p.1)

Acrescentam também que a lei conceitua a doença profissional (desencadeada pelo exercício do trabalho), a doença do trabalho (desencadeada pelas condições em que o trabalho é realizado), o acidente típico (aquele que ocorre no local do trabalho) e o acidente de trajeto (aquele que ocorre no percurso entre a residência e o trabalho e vice-versa).

Quanto à responsabilidade do concessionário de transporte ferroviário, nos casos de acidentes em vias férreas, Eduardo Jordão (2017) destaca:

A despeito de situações fáticas variadas no tocante ao descumprimento do dever de segurança e vigilância contínua das vias férreas, a responsabilização da concessionária é uma constante, passível de ser elidida tão somente quando cabalmente comprovada a culpa exclusiva da vítima. (Tese julgada sob o rito do art. 543-C do CPC/1973 - Tema 517)

A pesquisa desenvolvida por Fischer et al. (2004) abrangendo os acidentes típicos envolvendo operadores de trem urbano, aponta que o tipo de acidente mais frequente nos relatórios de acidentes do trabalho, emitidos por uma empresa de trens do Rio de Janeiro, foi atropelamento ou suicídio de usuários. Além disso, a natureza da lesão mais frequente foi a emocional ou psicológica. No estudo foi possível observar a associação entre lesão emocional dos operadores e os atropelamentos vivenciados, trazendo como consequências o estado de tensão no cotidiano do trabalho e o sentimento de culpa.

Segundo Kim et al. (2014), em pesquisa realizada sobre a associação entre distúrbios psiquiátricos e problemas de trabalho com operadores de trem do metrô na Coreia do Sul, e Doroga e Baban (2013), em pesquisa realizada na Romênia sobre a exposição ao trauma e sintomas pós-traumáticos em operadores de trem envolvidos em acidentes ferroviários, os operadores possuem geralmente um trabalho estressante considerando que a maioria apresenta longas jornadas de trabalho e corre o risco de sofrer acidentes e lesões. Dentre estes, há sempre o risco de atropelamento de pessoas nos trilhos, conhecidos na literatura como *person-under-train* (PUT), ou seja, pessoa embaixo do trem. Estes atropelamentos podem resultar em morte ou sérios ferimentos às pessoas que caíram ou intencionalmente se jogaram na frente do trem em movimento. Esta exposição pode resultar em traumas psicológicos ao operador, podendo afetar as funções cognitivas e afetivas, essenciais para a capacidade de trabalho e a execução de uma condução segura.

Doroga e Baban (2013) afirmam que a maioria das pesquisas sobre as formas de reações ao trauma foca no stress agudo e no stress pós-traumático, podendo resultar no desenvolvimento de distúrbios. O Transtorno do Estresse Pós-Traumático nessa pesquisa foi definido segundo o DSM-IV (Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais – Edição IV) e, conforme as autoras, embora a prevalência dos sintomas deste transtorno não seja muito alta nos operadores de trem, é um sintoma que constantemente aparece nas pesquisas da área. Além disso, aponta que em uma amostra da Romênia foi possível observar uma alta exposição a este tipo de acidente pelos operadores e uma maior prevalência de relatos de sintomas psicológicos em operadores que já passaram por este trauma em relação àqueles que nunca foram expostos. Já na amostra das autoras, foi possível observar que aqueles operadores que já passaram diversas vezes ao trauma relataram menos

sintomas do que aqueles que poucas vezes se envolveram em atropelamentos, apontando para suposto desenvolvimento, ao longo do tempo, de habilidade para reduzir a reação ao impacto do acidente.

Outro trabalho importante na área foi desenvolvido por Clarner et al. (2015), consistindo em uma revisão bibliográfica de trabalhos realizados entre 1992 e 2013, na Europa Ocidental e Coreia do Sul. Os autores confirmam em sua introdução que o risco de os operadores serem expostos a atropelamentos é muito grande, apontando para um potencial trauma psicológico desenvolvido em função de gritos, ferimentos ou mutilações das pessoas sob o trem, assim como à interrogação feita pelos policiais com os operadores.

Os autores apontam para estudos anteriores que trouxeram como dado que 46 a 57% dos operadores apresentaram estresse agudo logo após o acidente. Além disso, durante a revisão bibliográfica foi possível analisar que quatro estudos apontaram para o fato de que pelo menos 69% dos operadores entraram em licença médica logo após o acidente. Dados sobre o surgimento de casos com transtorno de estresse pós-traumático e depressão neurótica apresentaram divergências, mas, por outro lado, as pesquisas encontraram resultados similares quanto ao aparecimento de depressão maior e distúrbio do pânico. Apesar das divergências, fica claro para os autores que os acidentes frequentemente são acompanhados por distúrbios psicológicos.

Clarner et al. (2015) ainda apontam ser importante levar em consideração a idade dos operadores, uma vez que há a possibilidade de os mais jovens aceitarem com mais facilidade as interpretações psicológicas para seus sintomas do que aqueles de geração mais velha. Além disso, na conclusão do artigo, apontam para a necessidade do governo, das corporações e da área da saúde do trabalhador gerenciarem os riscos e traumas aos quais estes operadores são expostos.

Em relação a pesquisas desenvolvidas no Brasil, há grande escassez sobre o tema dos atropelamentos, havendo maior expressividade das pesquisas sobre o adoecimento ligado a outros fenômenos do trabalho dos metroviários. Sendo assim, em relação às pesquisas encontradas sobre o nexo entre trabalho e saúde dos operadores de trem no Brasil, Facas et al. (2013) afirmaram:

Os pilotos de trem de metrô foram estudados dentro deste tema por Itani (1997), cujos principais achados se referem, principalmente, às representações do automatismo, à construção das identidades profissionais e às percepções das condições de trabalho; por Jardim, Perecmanis e Silva Filho (1996ab), cujo objetivo era conhecer o processo de trabalho dos pilotos em suas intersecções com o sofrimento psíquico, no Rio de Janeiro; por Menezes e Merlo (1990), objetivando estudar os acidentes de trabalho dos metroviários em relação a seu processo de trabalho e as condições que ele é realizado; por Fischer (1987), analisando os postos de trabalho de operadores, supervisores e inspetores de trem de metrô; e por Seligmann-Silva, Delia e Sato (1986), em pesquisa para o DIESAT, que conduziram uma investigação intitulada “Condições de trabalho e saúde em funcionários da OPM do metrô de São Paulo”. (FACAS et al., 2013, p. 4)

Além destas pesquisas, no estudo realizado por Facas et al. (2013) buscou-se verificar e analisar as estratégias que os operadores de trem se utilizam para mediar o sofrimento frente ao trabalho automatizado, uma vez que essa automatização os fazem sentir-se como robôs e permeia as próprias relações entre os diferentes níveis hierárquicos, negando assim ao sujeito a possibilidade de executar seu trabalho com sua inteligência e saber. Assim, as estratégias apontadas foram a naturalização do sofrimento alheio, isolamento, racionalização, evitação do pensamento no trabalho e adaptação ao automatismo por meio de comportamentos automáticos na execução das tarefas. Em 2012, Facas, Machado e Mendes publicaram um artigo sobre o estudo que teve como objetivo discutir a relação entre a organização do trabalho de operadores de trem do metrô do Distrito Federal e a negação do saber operário no trabalho automatizante. Este estudo teve resultado próximo ao discutido anteriormente, especialmente em relação aos operadores sentirem-se como máquinas e terem de lançar mão da sua inteligência e criatividade frente a uma atividade que não os desafia, concluindo que sentimentos de frustração, desmotivação, nervosismo, angústia, indignação, desvalorização, mal-estar e vergonha são comuns entre a categoria profissional.

No ano de 1997, Seligmann-Silva também publicou um artigo sobre a relação entre a saúde e a automação no setor ferroviário, porém em uma parte do seu texto afirma que os operadores têm sido responsabilizados pela imprensa no caso de acidentes ferroviários, além de trabalharem em condições de acúmulo de fadiga, uma vez que a introdução de equipamentos automatizados não foi acompanhado por transformações na organização de trabalho para que a tensão e a fadiga excessivas diminuíssem.

Narciso et al. (2014) realizaram uma pesquisa cujo objetivo era descrever o impacto do trabalho em turnos na saúde, sono e qualidade de vida de maquinistas ferroviários. Os resultados do estudo apontaram para a afirmação de que na população estudada o trabalho em turnos, o pouco tempo para folgas e as horas extras de trabalho estão associados a danos ao bem-estar, saúde, socialização e ao sono de qualidade desses trabalhadores.

Especificamente em relação à ocorrência de acidentes e o nexo entre trabalho e saúde, podem ser encontradas três pesquisas principais.

A primeira pesquisa é a de Fischer et al. (2004) já supracitada e desenvolvida.

A segunda é a de Mendes et al. (2017), desenvolvida com o objetivo de analisar o Transtorno de Estresse Pós-Traumático no ambiente de trabalho dos operadores de uma empresa ferroviária que se envolveram em atropelamentos e o suporte oferecido pelo departamento de Recursos Humanos (RH) da empresa nestes casos. Na pesquisa, apontam para a grande responsabilidade que a função de operador carrega e a constante exposição ao risco de acidentes de trabalho. Os participantes da pesquisa (18 operadores de trem), em sua maioria, apontaram para a ineficiência do apoio ofertado pelo departamento de RH para os funcionários envolvidos em ocorrências traumáticas, uma vez que o suporte se restringia a uma conversa com o superior imediato de plantão com o intuito apenas de colher informações operacionais sobre o ocorrido, não sendo ofertado nenhum tipo de suporte emocional. E mesmo ao passarem com o psicólogo da empresa no primeiro dia útil após a ocorrência, sentiam que o profissional não demonstrava real preocupação com a saúde mental dos trabalhadores. Adicionalmente, grande parte dos entrevistados não foi afastada ou acabou tendo um período muito curto de afastamento após a ocorrência do atropelamento, muitas vezes obtido apenas após recorrerem a psicólogos ou psiquiatras particulares. Em relação ao impacto dos acidentes, fora utilizada uma escala gráfica para mensurá-lo, deste modo pôde ser identificado que 40% dos trabalhadores sentiam que o trauma afetava muito ou bastante o desempenho profissional, enquanto 30% disseram que afetava também a vida pessoal. Assim, ao final do estudo os pesquisadores apontam para possíveis ações a serem desenvolvidas para a melhora do suporte ofertado pelo RH: (i) treinamento da equipe do RH e dos líderes imediatos dos operadores visando a conscientização a respeito do TEPT e da importância de validar os sentimentos e

necessidades dos trabalhadores; (ii) orientação aos psicólogos da empresa para um afastamento suficiente e digno aos trabalhadores; (iii) criação de um grupo de apoio com encontros periódicos aos operadores envolvidos em acidentes na via férrea, visando o compartilhamento e a ressignificação dos seus sentimentos, devendo ser desenvolvidos por psicólogos e assistentes sociais; e (iv) ofertar a possibilidade de os operadores desenvolverem temporariamente funções diferentes após o regresso do afastamento.

A terceira pesquisa fora desenvolvida pelos pesquisadores Lima, Tavares e Maeno (2015) da Fundacentro, por solicitação do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo. A demanda apresentou as queixas frequentes referidas pela categoria profissional sobre as dificuldades que os trabalhadores vinham tendo na descrição das reais condições de trabalho nos documentos legais. Foi utilizada a abordagem qualitativa para identificar e descrever as situações que favoreceram os desgastes, as doenças e os acidentes decorrentes do trabalho, considerando os riscos presentes no meio ambiente do trabalho, incluindo aspectos psicossociais, organizacionais e de gestão. Em relação aos operadores de trem, o estudo apontou que “o medo de acidentes ou incidentes parece colocá-los em permanente e exaustivo estado de alerta”. (LIMA; TAVARES; MAENO, 2015, p. 26) Segundo os trabalhadores, usuários e animais transitam pelos túneis e trilhos, e em alguns trechos acabam atravessando a via do metrô por ausência de passarela na região. Em relação aos acidentes, estimam que ocorrem cerca de 30 eventos ao ano envolvendo pessoas nos trilhos dos trens, embora os dados fornecidos pelo Metrô indiquem menor número de casos, sendo tanto decorrentes de tentativas de suicídio, quanto de quedas acidentais ou usuários que desejam atravessar para o outro lado do trilho ou andar na via. Segundo a pesquisa, quase sempre é impossível frear o trem a tempo, sendo comum que o operador entre em estado de choque por ter percebido a intenção e não ter conseguido evitar o acidente. Além disso:

[...] Mais recentemente, os operadores de trens passaram a ser orientados a também auxiliarem no trabalho de remoção de corpos dos trilhos. Essa tarefa, penosa pelo estado psicológico em que se encontram os trabalhadores nessa situação, os submete a risco de agressões por parte da população, que pode julgar equivocadamente o acidente.

Para cada tipo de ocorrência, há um tempo estimado para recuperar a via, para que os trens continuem a rodar. Quando esse tempo é ultrapassado, os envolvidos são chamados para explicar o atraso.

Os operadores alertam para a necessidade de capacitação e treinamentos em situações de emergência, dizem que muitos operadores não sabem onde estão as saídas de emergência e que a sinalização das distâncias nos túneis, implantada nos últimos anos, tem ajudado a se localizarem, porém até hoje não foram concluídas as instalações em todas as linhas. Eles ressaltam que em alguns trens as cabines ainda não têm uma saída direta para a plataforma, o que pode criar dificuldades nas ocorrências de emergência. (LIMA; TAVARES; MAENO, 2015, p. 31-32)

Nesta pesquisa apontou-se também o fato de que na maioria dos casos não há o afastamento dos trabalhadores envolvidos nos acidentes, voltando ao trabalho no dia seguinte. Assim, os trabalhadores evidenciam a ausência de preocupação da empresa com a exposição real dos trabalhadores aos riscos e à saúde, e também:

Segundo os trabalhadores, a empresa se vale de vários recursos para ocultar acidentes e doenças relacionadas ao trabalho: utiliza-se do conceito de quase acidente para deixar de notificar, ou da multicausalidade para excluir o trabalho como um dos fatores determinantes, por exemplo, no caso das doenças psíquicas. (LIMA; TAVARES; MAENO, 2015, p.48)

Os pesquisadores concluem, deste modo, que ainda faz-se muito presente na cultura da empresa a análise de acidentes baseados no ato inseguro do trabalhador, levando assim à culpabilização do mesmo, que na realidade não passa de vítima dos acidentes.

Assim sendo, embora existam pesquisas importantes e significativas no Brasil em relação ao tema, mostram-se ainda escassas, havendo demanda para novas produções, uma vez que o impacto na saúde mental dos trabalhadores se mostra evidente e preocupante.

1.4. A mídia e sua influência

A mídia, segundo Guareschi (2009), significa:

[...] os processos de produção, circulação e recepção de mensagens e conteúdos informacionais nas diferentes plataformas e suportes tecnológicos, o que inclui não somente a radiodifusão e a imprensa, mas também as atividades relacionadas aos serviços de telecomunicações e à indústria cinematográfica. Tudo isso se constitui num mundo simbólico, são formas simbólicas.

Alguns estudiosos da ideologia a definem como o uso de formas simbólicas para criar ou reproduzir relações de dominação. (GUARESCHI, 2009, p. 81)

Segundo o mesmo autor, a mídia constrói a realidade por meio de valores, e esses valores pautam a discussão do cotidiano das pessoas, além de influenciar a construção da subjetividade dos mesmos.

Por sua vez, Dantas (2009) discute que só é possível enviar uma mensagem se há um circuito de comunicação, ou seja, deve haver uma relação imediata de quem fala com quem escuta. O autor também aponta que a mídia acabou se tornando uma entidade nos dias de hoje, sendo vista como sujeito, mas para ele a mídia não existe como tal, o que existem são pessoas que a produzem nas redações, nas quais permeiam as relações de poder, disputas de poder e interesses de ascensão material e simbólica.

Considerando a mídia um importante meio de comunicação e de construção da realidade, faz-se importante retomar o percurso histórico da comunicação e da mídia até os dias atuais.

Ao longo do tempo, a estruturação e o desenvolvimento das sociedades se deu através da comunicação, desta forma, a organização das atividades, divisão das tarefas e territórios, e o estabelecimento de noções de ética e moral foram estabelecidas por meio da transmissão de conteúdos entre os integrantes de determinado grupo, permitindo a elaboração cultural e a manutenção de tradições e crenças. (BERNARDES, 2015)

Segundo o autor, nas Idades Média e Moderna o monopólio da fala se dividia entre o Estado e a Igreja, sendo ambas as instituições responsáveis pela determinação das crenças populares e o estabelecimento de controle sobre o pensamento dos cidadãos das cidades e dos feudos. Este monopólio se rompe na sociedade quando outros indivíduos, dotados de habilidades orais e boa desenvoltura pública, adquirem conhecimento de assuntos antes restritos à Igreja ou à Monarquia, passando a exercer influência dentro das comunidades ao estabelecer novos posicionamentos. Estes líderes de opinião passam, também, a exercer pressão por melhorias sociais e mais direitos.

A necessidade de comunicação em sociedades com maior contingente populacional levou à invenção da imprensa, tornando possível a criação de panfletos e impressos que alcançassem um maior número de pessoas. Desta forma, a mídia se mostra um

símbolo da quebra da hegemonia político-religiosa, mobilizando a sociedade como a terceira via pública de expressão, opinião e força. (BERNARDES, 2015)

Segundo a mesma autora, conforme esta mídia cria forças e notoriedade, passa a ser notado o seu potencial capitalista, tornando-se aos poucos uma importante fonte de renda e lucro. Deste modo, faz-se necessário o estabelecimento de técnicas e formatos para se produzir notícias e conteúdo de interesse público, visando investir naqueles temas que atraíam maior demanda de consumo e garanta maiores lucros para as empresas, estabelecendo-se critérios de noticiabilidade que nortearam e ainda norteam o trabalho dos jornalistas. Assim sendo,

Podemos definir o conceito de noticiabilidade como um conjunto de critérios e operações que fornecem a aptidão de merecer um tratamento jornalístico, isto é, possuir valor como notícia. Assim os critérios de noticiabilidade são um conjunto de valores-notícia, que determinam se um acontecimento ou assunto, é susceptível de se tornar notícia, isto é, de ser julgado como merecedor de ser transformado em matéria noticiável e, por isso, possuindo valor-notícia. (TRAQUINA, 2005 apud BERNARDES, 2015, p. 223)

Junto a este conceito de noticiabilidade, é possível observar o estabelecimento de uma importância hierárquica dos indivíduos que protagonizam os acontecimentos noticiados, podendo ser referente à importância política, social ou econômica de pessoas ou nações, tendo assim diferente notoriedade e relevância que demais cidadãos ou lugares. Desta forma, há também em contrapartida a produção de opacidade do sujeito, termo que segundo Bernardes (2015) se deu por Canevacci em 2004, referindo-se a suposta invisibilidade dos sujeitos mediante contextos sociais, sendo a mídia uma entidade fomentadora deste fenômeno, provocando atrasos à cidadania e vivência humana.

Além disso, Bernardes (2015) cita a pesquisa realizada por Fernando Braga Costa em 2002, que concluiu que, se determinadas profissões não estiverem vinculadas a um imaginário de poder e riqueza, são automaticamente desprezadas.

Sendo assim, a mesma autora em sua pesquisa conclui que o ato de ler notícias vai de encontro à “busca pela compreensão de quais fatos sociais são difundidos dentro da sociedade, reverberando uma opinião pública e delineando os traços culturais que norteam determinada coletividade”. (BERNARDES, 2015, p. 225-226) E após a análise de algumas notícias de grande visibilidade na mídia, notou a influência da importância hierárquica e a noção de noticiabilidade na descrição dos acidentes, nos quais indivíduos famosos ganhavam grande destaque, enquanto outros indivíduos

que possuíam profissões consideradas de menor relevância pela imprensa e sociedade, como a profissão de babá e de operário do metrô, eram invisibilizados nas notícias.

Deste modo, a autora estabelece como necessidade a mudança no olhar e a reflexão dentro das faculdades de Jornalismo, para assim formar líderes de opinião conscientes e críticos em sua atuação. Em adição a isso, Bernardes (2015) afirma que Levy e Lemos, em 2010, mostraram-se otimistas em relação ao advento da internet como possibilidade de liberação da palavra e da expressão, ou seja, a possibilidade de que novos interlocutores passem a exercer influência na sociedade e, conseqüentemente, ameacem a hegemonia discursiva da mídia tradicional, abrindo espaço para novos recortes e novas interpretações para o debate público e a formação de opinião pública.

Além disso, Palermo (2018) afirma que os veículos de mídia mantêm com seus leitores uma relação dialética, uma vez que tanto influenciam seu público quanto são influenciados por eles, considerando que trabalham a partir do horizonte de expectativas da grande maioria do seu público leitor, contemplando uma necessidade de comunicação e interação com os mesmos. Assim sendo, o autor afirma que

Diante do exposto, pode-se afirmar que um dos principais trabalhos realizados pelas mídias é organizar a percepção social (Cevis, 2011, apud Rocha e Palermo, 2015, p. 26), repercutindo representações sociais (Porto, 2009, p. 213; Thompson, 2014, p. 156), ajustando-se às “vozes dos diferentes atores sociais e políticos” (Almendra, 2014, p. 65) que estão envolvidos, de alguma forma, no circuito de produção, circulação e consumo dos documentos (Mauad e Cavalcante, 2013b) produzidos pela imprensa. (PALERMO, 2018, p. 215)

Guareschi (2009) afirma que, segundo o artigo nº 221 da Constituição Brasileira, o primeiro princípio pelo qual a mídia deve se pautar é que ela deve ser educativa, ou seja, questionar, colocar o problema. Sendo assim, afirma que os meios de comunicação devem ser um serviço público a fim de investigar todos os lados e todos os interessados, e não deve servir para fornecer respostas, mas sim para problematizar, colocar em questão para que o telespectador forme sua própria opinião.

Além disso, “todo meio de comunicação tem um elemento alienante intrínseco à sua existência”, afirma Ferreira (2009, p.133), uma vez que ela presume uma redução da

possibilidade de contato direto entre as pessoas que estão buscando se comunicar, sendo assim, aumenta a possibilidade de que os meios conquistem um espaço de interferência sobre os modos de ver e pensar a realidade.

Esse mesmo autor afirma que existe um elemento fundamental capaz de anular o poder da mídia em sua capacidade de influência sobre a visão de mundo de uma pessoa: o diálogo direto entre duas ou mais pessoas. Para isso, afirma que “onde houver tecido social forte, o poder da mídia tenderá a uma redução dramática” (FERREIRA, 2009, p. 139), já que onde há esse tecido social forte existe diálogo, interação e troca de informações, e, sendo assim, os temas divulgados pela mídia serão processados pelos mesmos, permitindo que esse tecido tenha um poder para reduzir o poder da mídia.

Sendo assim, o autor deixa claro que o poder da mídia não é indiscriminado, universal ou absoluto, uma vez que pode ser reduzido à medida que pessoas e grupos da sociedade estabeleçam relações fortes em seu interior.

Giannotti (2009) pontua que a mídia possui um poder quase absoluto nos pensamentos das pessoas, já que elas pensam o que a mídia quer que pensem na maioria das vezes. Representa um grande aparelho de convencimento de uma determinada hegemonia, ou seja, de uma direção moral e cultural da sociedade, com sua visão de mundo. Além disso, o autor afirma que o poder da mídia só não é totalmente absoluto, porque existem alguns fatos históricos, que em alguns momentos, relativizam o seu poder.

Dantas (2009) afirma que os meios de comunicação são parte da sociedade e que eles só mudam se ocorrer a mudança desta mesma sociedade.

2. OBJETIVOS

2.1. Gerais

Analisar as reportagens de empresas de comunicação veiculadas na mídia eletrônica, referentes aos atropelamentos vivenciados pelos operadores de trem do Metrô de São Paulo.

2.2. Específicos

Reconhecer possíveis impactos dos atropelamentos à saúde dos operadores de trem do Metrô de São Paulo;

Compreender a imagem atribuída aos operadores nas reportagens;

Identificar as explicações veiculadas sobre a ocorrência dos acidentes.

3. MÉTODO

A pesquisa teve como abordagem a qualitativa, uma vez que se preocupa com aspectos da realidade não passíveis de serem quantificados, focando, assim, na compreensão e explicação dessa realidade, como explica Silveira e Córdova (2009).

Além disso, a pesquisa teve uma natureza aplicada, visando gerar conhecimentos para aplicação prática e solução de problemas específicos da situação estudada, sendo assim necessário que a pesquisa seja exploratória, tendo como objetivo produzir uma maior familiaridade com o problema, ao torná-lo mais explícito. Para tanto, o procedimento utilizado será a pesquisa documental, feita a partir do levantamento e análise de reportagens publicadas na internet por grandes empresas de comunicação.

3.1. Procedimentos

3.1.1. Etapa exploratória

Neste subtítulo descrevo todas as aproximações de campo realizadas por mim ao longo da pesquisa.

Em uma visita ao Metrô de São Paulo realizada no dia 22 de setembro de 2018, por meio do “Programa de Visitas Monitoradas”, cujo roteiro era “Conheça seu Metrô: Estação Paraíso”, houve inicialmente uma apresentação histórica sobre o desenvolvimento da instituição, desde a sua inauguração até os dias atuais, na qual foi informado que a empresa segue as certificações de sistema de gestão de segurança e saúde ocupacional (OHSAS 18001/2007) e de gerência de operação (NBR ISO 9001), visando manter uma padronização e um maior controle da operação, assim como prevenir acidentes.

Ainda neste momento inicial, foi informado que o Metrô havia lançado um edital no início de setembro para a instalação de portas automáticas nas plataformas das linhas 1, 2 e 3, objetivando uma maior proteção dos usuários. O G1, no dia 3 de setembro de 2018, publicou em seu sítio eletrônico a notícia sobre este edital:

O Metrô publicou no Diário Oficial do Estado no sábado (01), divulgado nesta segunda-feira (3), o edital para a aquisição e instalação de 88 fachadas de portas de plataforma em 36 estações das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha.

O contrato deve ser firmado no início de 2019 e a empresa vencedora terá um prazo de 56 meses para a conclusão dos trabalhos.

As portas serão implantadas nas estações de maior demanda e permitirão a redução do número de interferências na via, aumentando a regularidade da circulação dos trens e a segurança dos usuários. (G1, 2018)

Em um segundo momento da visita, foi apresentado o Centro de Controle Operacional (CCO), no qual foi informado que, em caso de entrada de um usuário na via do trem, é colocado em prática um procedimento de retirada do mesmo que leva em média 15 minutos, o qual exige a imediata parada do sistema. Foi comentado também que, devido ao tempo de parada, a execução deste procedimento causa frequente impaciência aos usuários.

Por último, foi realizada uma visita à estação Paraíso e à cabine de um trem do Metrô, na qual pudemos permanecer durante alguns minutos de viagem. A auxiliar

da visita que nos acompanhou nesta viagem informou que ocorrem muitos acidentes de “usuário na via” (termo utilizado pela empresa), mas que há subnotificação dos mesmos, sendo algo pouco comentado nas equipes. Além disso, ela afirmou que estes episódios acabam causando um grande impacto aos operadores, exemplificando com o caso de um funcionário que participou de um acidente enquanto ainda estava em treinamento para a função e desistiu imediatamente da mesma.

O operador do trem que acompanhamos na cabine apontou: “Graças a Deus nunca aconteceu nada comigo, mas conheço colegas que já passaram pela situação” (sic).

Interessada em obter dados sobre o número de acidentes de usuários na via no Metrô de São Paulo, em setembro de 2018 recorri ao SIC.SP (Serviço de Informações ao Cidadão) que foi criado em 2012 após a instituição da Lei de Acesso à Informação (nº 12.527) e o decreto estadual que a regulamenta (nº 58.052), tornando possível solicitar documentos e dados relativos aos órgãos e entidades da Administração Pública Paulista (informação retirada do próprio sítio eletrônico da SIC.SP). Após o retorno do serviço em outubro de 2018, com o protocolo SIC de nº 500181815990, foi disponibilizada a seguinte tabela com o número de acidentes na via, em relação às linhas 1, 2, 3 e 15, sem a especificação do tipo de acidente ocorrido, ou seja, não foi especificado se o acidente foi com usuário ou não.

ACIDENTES COM USUÁRIO NA VIA													
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2017	2 (Linha 1 e Linha 2)			1 (Linha 1)	1 (Linha 3)	1 (Linha 3)	1 (Linha 2)			1 (Linha 2)	1 (Linha 3)		8
2018 (até set)	2 (Linha 1)	1 (Linha 3)						1 (Linha 3)	2 (Linha 1 e Linha 2)				6

Obs.: Não há diferenciação de acidentes na via por tipo. Os dados são referentes às linhas 1, 2, 3 e 15.

Diretoria de Operações – Metrô-SP

Figura 1 – Número de acidentes na via do Metrô de São Paulo fornecida pela SIC.SP.

Ao observar os dados fornecidos, o baixo número de acidentes relatados e o comentário da auxiliar da visita sobre a subnotificação dos casos, coloquei em questão se realmente todas as ocorrências foram devidamente informadas ou registradas pela Diretoria de Operações do Metrô de São Paulo.

Em janeiro de 2019, solicitei autorização do Metrô de São Paulo para realizar entrevistas com alguns operadores da empresa. Tal solicitação foi realizada junto a uma apresentação sobre a pesquisa a ser desenvolvida, por meio da SIC.SP, sendo este o canal indicado para tanto. Poucos dias depois, um funcionário da empresa retornou me informando que “Em atenção à sua solicitação, informamos que o Metrô cuida dos empregados que viveram situações como a mencionada. Ressaltamos como prática do Metrô, que a privacidade desses empregados são preservadas. Desta forma, infelizmente, não poderemos atender sua solicitação. Agradecemos o contato e permanecemos à disposição” (sic). Devido a esta resposta, passei a avaliar algumas estratégias alternativas para conseguir coletar os dados que necessitava e decidi descobrir algum representante qualificado dentro do Sindicato dos Metroviários de São Paulo que pudesse me ajudar na pesquisa.

Em março de 2019, realizei uma reunião com um coordenador do Sindicato, na qual comecei me apresentando e esclarecendo-lhe os objetivos da minha pesquisa. O representante do sindicato considerou que os estudos acadêmicos não poderiam ajudar efetivamente os trabalhadores. Após tal afirmação, questionei-o se, então, ele não poderia me ajudar a entrar em contato com alguns operadores de trem ou com outros sindicalistas que tivessem proximidade com os mesmos, como, por exemplo, o coordenador da área da Saúde. Rapidamente, ele afirmou que não possuía o contato dos trabalhadores, já que a maioria se encontrava afastada; além disso, ele comentou que eu poderia até falar com o médico do trabalho, mas que ele não iria me ajudar em nada, já que não possuía conhecimento sobre o assunto.

Diante das dificuldades encontradas, conversei com a minha orientadora deste trabalho e optamos pelo estudo documental, tendo como ponto de partida o acidente de grande repercussão na mídia, ocorrido em dezembro de 2018. Tal acidente se deu com um menino de três anos que se perdeu da mãe na estação Santa Cruz (Linha 1-Azul), após ter saído do vagão sozinho, segundos antes do fechamento das portas. A criança foi encontrada desacordada e ferida nos trilhos, após mais de uma hora do desaparecimento, e o seu óbito acabou sendo confirmado pelo hospital para o qual foi levado.

3.1.2. Pesquisa documental

A pesquisa documental foi feita em duas partes. A primeira se referiu à busca de reportagens sobre o atropelamento do menino de três anos, na qual foram consultados sítios eletrônicos dos principais veículos de mídia do Brasil e especialmente de São Paulo, sendo eles R7, G1, Catraca Livre, Veja SP, Rede TV, Último Segundo e Folha de São Paulo, além dos sites eletrônicos do Sindicato dos Metroviários de São Paulo e da Fenametro (Federação Nacional dos Metroferroviários). Tais veículos de informação foram escolhidos considerando a sua relevância como meios de comunicação e formadores de opinião em São Paulo, enquanto que o sindicato e a federação são importantes entidades responsáveis pela representatividade da categoria profissional. As 10 reportagens selecionadas abarcam o período de 26 de dezembro de 2018 a 11 de fevereiro de 2019.

A segunda parte se referiu à busca de outras reportagens de atropelamentos ou discussões sobre o assunto que possam ter ocorrido entre 1º de janeiro de 2014 e 20 de abril de 2019. Os canais de notícia selecionados foram os sítios eletrônicos G1, Folha de São Paulo, Estadão, Agora São Paulo (canal associado à Folha de São Paulo) e o Sindicato dos Metroviários de São Paulo. As palavras-chaves utilizadas na busca dentro desses canais de notícia foram “atropelamento Metrô”, “acidente Metrô”, “operador Metrô”, “suicídio Metrô”, na qual foram ativados os filtros para notícias apenas em São Paulo. Vale ressaltar que a maior parte das reportagens resultantes dessas buscas não tinha relação alguma com atropelamentos no Metrô de São Paulo ou discussões sobre o assunto; sendo assim, a seleção das 12 reportagens a serem analisadas na pesquisa demandou uma leitura dinâmica dos títulos e textos de todas as reportagens trazidas nas buscas, excluindo todas as notícias que não possuíam relação com os objetivos desse trabalho.

No sítio eletrônico do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, com exceção da nota sobre o atropelamento do menino de três anos levantado na primeira parte da pesquisa documental, não havia notícias ou notas sobre outros acidentes. Por outro lado, o sítio eletrônico disponibilizou diversos documentos de acordos coletivos firmados pelo sindicato com o Metrô de São Paulo, abrangendo normas, condições de trabalho e direitos dos funcionários da companhia. Deste modo, nesta pesquisa também foi levantado e analisado o último acordo coletivo negociado, referente ao período de 2018/2019.

Todas as 22 reportagens, tanto da primeira quanto da segunda parte das buscas, foram organizadas em duas tabelas (Anexo A e B), onde foram discriminados o canal de reportagem, a descrição da matéria, o link da reportagem e os principais temas identificados nas reportagens analisadas, que serão apresentadas nos resultados e, posteriormente, analisadas neste trabalho. Adicionalmente, tendo como intuito a análise dos resultados, estes temas foram organizados em categorias de análise, ou seja, foram agrupados conforme similaridade de assunto, visando descobrir os núcleos de sentido presentes na comunicação. (GERHARDT et al., 2009)

4. RESULTADOS

Os principais temas identificados nas reportagens foram organizados na tabela abaixo, na qual fica discriminado a descrição de cada tema.

Tema	Descrição
Condições de trabalho	Acordo coletivo aborda sobre condições de trabalho dos trabalhadores
Críticas ao Metrô	Críticas feitas ao Metrô que não estejam diretamente ligadas à negligência nas medidas de segurança
Dados extras	Dados extras sobre o número de pessoas nos trilhos em 2017 e 2018
Descrição do acidente	Descrição dos acontecimentos durante o acidente
Funcionários	Reportagens abordam sobre funcionários, podendo incluir ou não os operadores de trem
Medidas de segurança	Relato do Metrô sobre suas medidas de segurança
Negligência nas medidas de segurança	Reportagens abordam sobre falta de segurança e negligência em suas ações
Operação dos trens	Reportagens abordam sobre a operação dos trens durante os acidentes
Operador	Reportagens abordam especificamente sobre o operador de trem
Portas nas Plataformas	Reportagens apontam para a falta de portas nas plataformas
Relato advogado	Relato de advogado sobre o acidente
Relato amigos	Relato de amigos sobre o acidente
Relato familiar	Relato de familiares sobre o acidente
Relato vítima	Relato da vítima sobre o acidente
Saúde mental	Acordo coletivo aborda sobre saúde mental dos trabalhadores
Suicídio	Reportagens abordam sobre tentativas de suicídio no Metrô
Tempo	Tempo levado para prestação de socorro e realização de procedimentos

Figura 2- Principais temas identificados nas reportagens analisadas.

Desta forma, estes temas serão apresentados a seguir dentro de categorias de análise de acordo com a similaridade de assunto e núcleos de sentido presentes na comunicação.

Os acidentes ocorridos no Metrô

Nesta categoria de análise foram incluídos os temas “descrição do acidente”, “tempo”, “suicídio” e “dados extras”, presentes, em sua totalidade, em 18 das 22 reportagens estudadas.

De modo geral, grande parte das reportagens apresentava uma descrição dos acidentes, em sua maioria com um detalhamento da sequência dos acontecimentos, informações sobre a identidade das vítimas e familiares, e também, as consequências dos acidentes para os mesmos, referindo-se a dados obtidos pelas imagens das câmeras de segurança, informações da própria empresa, relatos de amigos, familiares e vítima, ou investigações realizadas pela polícia civil. A

sequência dos acontecimentos apontava tanto para a própria ação da vítima e das testemunhas, quanto para a ação dos funcionários do Metrô para resolver e lidar com o acidente, segundo informações do relatório da própria empresa.

A análise das notícias evidenciou também que a descrição dos acidentes muitas vezes destacava a questão do tempo consumido para a prestação de socorro e a realização dos procedimentos, especialmente nas reportagens relativas ao caso do menino de três anos. Duas das reportagens, que foram escritas poucos dias após o ocorrido, trouxeram informação provinda do Metrô de São Paulo sobre a prontidão do início das buscas pelo menino, realizadas pelos agentes de segurança. Por outro lado, outras três reportagens, duas escritas em janeiro e uma em fevereiro, apontavam para uma demora significativa do início das buscas nos trilhos, do aviso aos funcionários sobre o desaparecimento da criança, assim como a demora da ordem para que os trens parassem de circular.

Faz-se importante ressaltar que a ação dos funcionários para lidar com o acidente só foi descrita e problematizada em algumas das reportagens sobre o atropelamento do menino de três anos, ou seja, nas reportagens dos demais casos este aspecto não foi abordado. De fato, as reportagens que abordaram a ação dos funcionários são as mesmas reportagens apontadas no parágrafo anterior, ou seja, estão intimamente relacionadas ao tempo, tanto em relação à sua prontidão, quanto à sua demora. Na maioria delas, os funcionários relatados são especificamente os agentes de segurança, por outro lado, a ação destes funcionários se mostra condicionada a um aviso ou uma permissão do Metrô, que neste caso é tratado como sujeito. Uma das reportagens abordou a ação dos operadores de trem, que foram informados do desaparecimento da criança apenas trinta e oito minutos após o ocorrido, e pararam a operação dos trens apenas após uma hora e vinte e cinco minutos, uma vez que um operador avistou e notificou sobre o corpo do menino nos trilhos.

Além disso, uma das reportagens do caso do menino de três anos trouxe um dado extra, fornecido pelo Metrô, sobre o número de pessoas que “invadiram os trilhos” (palavras da reportagem) em 2017 e 2018, sendo respectivamente 862 e 1025 pessoas.

Ainda dentro desta categoria de análise, três reportagens abordaram a ocorrência de tentativas de suicídio no Metrô de São Paulo. Uma delas notificou a ocorrência de

um atropelamento na via devido a uma tentativa de suicídio de um usuário, sem grandes detalhes do ocorrido. Esta reportagem evidenciou bastante a consequência que o acidente teve para a operação dos trens, uma vez que gerou a sua lentificação, resultando em brigas entre passageiros. Além disso, a notícia destacou que usuários reclamaram da falta de informação pelos funcionários.

Uma outra reportagem teve como pauta as tentativas de suicídio nos trilhos do Metrô como um todo, sem detalhar nenhum caso específico. A grande questão destacada pela notícia era o atraso que tais tentativas causavam para a operação dos trens. Além disso, trouxe uma crítica ao Metrô referente à falta de dados e à falta de questionamento e fala sobre o assunto, que embora tenha que ser cautelosa, faz-se necessária para colocar o fato como um problema de saúde pública. Por outro lado, a reportagem não abordou a saúde dos operadores de trem ou de qualquer outro funcionário da empresa.

A última notícia que citou os casos de suicídio se deu através da fala de um operador de trem, que afirmou ser um dos pesadelos da profissão o atropelamento de um usuário, seja após uma queda acidental ou um suicídio. Tal reportagem foi publicada em 2018 e relatou a história e o percurso de carreira de 5 funcionários da empresa, dentre eles quatro jovens e um veterano, sendo um dos quatro jovens este operador de trem citado acima. Apesar da fala do trabalhador, a reportagem não se aprofundou no tema.

Metrô e segurança

Esta categoria de análise engloba os temas “negligência nas medidas de segurança”, “portas nas plataformas”, “críticas ao Metrô” e “medidas de segurança”.

A abordagem destas reportagens foi principalmente a falta de segurança, as medidas de segurança estabelecidas e a negligência do Metrô em suas ações. Sendo assim, nas reportagens acerca do caso do menino de três anos, seis das dez notícias apontavam essa negligência, sendo em grande parte decorrente da demora da busca dos agentes de segurança pela criança devido à falta de aviso e comando do Metrô, que segundo um dos jornalistas correspondeu a uma “incompetência

criminosa”. Algumas reportagens também apontaram para a falta de segurança que permitiu o acesso ao trilho, considerando que o menino passou por um pequeno portão que estava destrancado.

Além disso, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo e a Fenametro (Federação Nacional dos Metroferroviários) posicionaram-se em relação ao caso, apontando a negligência do Metrô com as medidas de segurança, bem como com a falta de contratação de funcionários e cancelas que dão acesso aos trilhos, e de um modo geral o não investimento em medidas de segurança. A Fenametro afirmou que tanto os funcionários quanto os usuários sofrem com a falta de segurança dentro do sistema metroviário.

Ainda sobre esses dois canais de notícias, ambos apresentaram críticas ao Metrô em relação à política de privatização e à precarização do serviço nos últimos anos decorrentes do governo e da direção da empresa. O sindicato apresentou também uma nota de repúdio sobre a lógica de investigação de acidentes que busca culpados individuais, perpetuando assim um ambiente com grandes riscos.

Ainda em relação às críticas ao Metrô, é possível ressaltar a reportagem analisada na categoria “*os acidentes ocorridos no Metrô*”, que abordou as tentativas de suicídio e criticou a falta de dados e de diálogo sobre o assunto.

Em relação ao tema “portas nas plataformas”, embora esteja dentro da concepção de medidas de segurança, neste estudo achou-se relevante o seu destaque considerando ter sido uma medida de segurança com certa relevância em quatro reportagens, sendo duas sobre o caso do menino de três anos, uma sobre o atropelamento de um jovem que caiu nos trilhos em 2014 e outra sobre o planejamento de instalação de portas automáticas nas plataformas das estações, esta última publicada dois meses após o acidente com o menino. De modo geral, em todas as reportagens as portas nas plataformas foram destacadas como um modo de se evitar acidentes e interrupções na via, uma vez que impediria a entrada ou queda de pessoas ou objetos nos trilhos. Além disso, em uma das reportagens sobre o caso do menino, publicada em dezembro de 2018, indicou-se que a licitação para a implantação das portas estava em andamento e o anúncio da empresa vencedora seria feita em fevereiro do próximo ano.

Em contrapartida, em fevereiro de 2019, uma reportagem noticiou o planejamento da instalação das portas pelo Metrô de São Paulo, mas sem o anúncio da empresa vencedora, uma vez que o presidente do Metrô havia definido o mês de março como prazo para recebimento das propostas. A reportagem afirmou, ainda, que havia uma previsão de implantação total no sistema até 2023.

Após esta reportagem e até 20 de abril de 2019, não foi identificada mais qualquer notícia sobre o assunto, nos canais de mídia analisados nesta pesquisa.

Além disso, tem-se “medidas de segurança” como o último tema incluído nesta categoria de análise. Diferentemente dos demais temas dessa categoria, que se referiam a uma negligência do Metrô, “medidas de segurança” refere-se a duas reportagens sobre o atropelamento de uma pessoa com deficiência visual na qual o Metrô afirmou possuir funcionários capacitados para acompanhar e ajudar os usuários com deficiência, além de possuir uma infraestrutura acessível que ajuda a localização e locomoção dos mesmos.

Vale ressaltar que, embora as reportagens abordem medidas de segurança, apenas a notícia da Fenametro destacou a falta de segurança que os próprios funcionários do Metrô sofrem, apesar de não ter apresentado maiores detalhes.

Relatos e entrevistas nas reportagens

Nesta categoria de análise, busca-se englobar todos os relatos e entrevistas apresentados em reportagens sobre acidentes. Para tanto, foram reunidos aqui os temas “relato família”, “relato vítima”, “relato advogado” e “relato amigos”, a fim de identificar se algum desses cita os operadores de trem.

A maioria dos relatos diz respeito a explicações das pessoas sobre os acidentes, além de, em alguns casos, informarem o estado de saúde da vítima as consequências em sua vida.

Vale destacar alguns relatos que abordaram os funcionários ou operadores do Metrô. Em relação ao caso do menino de três anos, em duas reportagens há o relato da mãe da criança que questionou a demora dos funcionários para acharem seu

filho e o papel dos funcionários que acompanhavam as câmeras de segurança. Além disso, em uma outra reportagem, há o relato do advogado da mãe do menino, o qual afirmou que a operadora que atingiu o menino pela primeira vez depôs que só soube do atropelamento no dia seguinte e que sempre foi orientada pelo Metrô a monitorar as câmeras internas dos vagões para impedir a ação de vendedores ambulantes. O advogado também indicou que iria requisitar a investigação de conduta dos funcionários do Metrô diante do monitoramento de imagens da câmera de segurança no dia do acidente.

Uma outra reportagem, que noticiou o acidente de uma mulher que foi empurrada para os trilhos, apresentou o relato da vítima que afirmou ter batido a cabeça no vidro do operador no momento da queda, mas não se aprofundou no assunto.

Operação dos trens

Esta categoria é composta por um único tema, abordado nas cinco reportagens que trataram da operação dos trens durante os acidentes.

Dentre as notícias, quatro delas relataram a interrupção total ou a lentificação da circulação dos trens do Metrô decorrente de atropelamentos na via, sendo que duas delas abordaram alguns casos de suicídio e nenhuma delas abordou o caso do menino de três anos. Uma das reportagens chegou a apontar que a tentativa de suicídio prejudicou todo o sistema com a lotação das estações, e a outra afirmou que tentativas de suicídio eram uma das causas mais frequentes de atraso no serviço do Metrô. Nenhuma destas quatro reportagens relatou o impacto dos atropelamentos na saúde mental dos operadores ou sequer citaram tais trabalhadores.

Por outro lado, a quinta reportagem, referente ao caso do menino de três anos, abordou a questão sob outro ponto de vista, uma vez que afirmou que, segundo o relatório do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, houve uma falha no manejo do acidente, ao visarem apenas a continuidade da operação dos trens.

Operadores de trem

Nesta categoria de análise os temas “funcionários”, “operador”, “condições de trabalho” e “saúde mental” foram incluídas.

Vale explicitar que foram identificados como funcionários toda a categoria dos metroviários, incluindo os operadores de trem e os responsáveis pelas demais funções dentro da empresa, como os agentes de segurança, bastante citados no caso do menino de três anos. Para esta pesquisa, somente os operadores de trem foram considerados e analisados. Sendo assim, as reportagens da Fenametro e do Sindicato dos Metroviários de São Paulo sobre o caso do menino de três anos, como já foi explicitado na categoria “Metrô e segurança”, relataram a falta de contratação de funcionários, além de a Fenametro ter afirmado especificamente que os funcionários sofrem com a falta de segurança dentro do sistema metroviário, devido à negligência com as medidas de segurança e a privatização e precarização do Metrô de São Paulo. Em adição a isso, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo demonstrou repúdio à lógica de investigação de acidentes que busca culpados individuais, perpetuando um ambiente de grande risco, que embora não fale diretamente dos funcionários, pode-se presumir que os funcionários e, consequentemente, os operadores de trem estão sujeitos à essa culpabilização.

Além disso, em uma das reportagens sobre tentativas de suicídio foi pontuado que os usuários reclamaram da falta de informações dos funcionários, entendendo-se que os operadores de trem estavam incluídos nesta categoria.

Por último, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo apresentou em seu sítio eletrônico o acordo coletivo de 2018/2019, realizado com o Metrô de São Paulo, cuja vigência abrange o período de 1º de maio de 2018 até 30 de abril de 2019. O acordo estabeleceu o consentimento das duas partes sobre as condições de trabalho dos funcionários do Metrô, incluindo os operadores de trem, sendo elas (a) salários, reajustes e pagamentos; (b) gratificações, adicionais, auxílios e outros; (c) contrato de trabalho - admissão, demissão, modalidades; (d) relações de trabalho - condições de trabalho, normas de pessoal e estabilidade; (e) jornada de trabalho - duração, distribuição, controle, faltas; (f) férias e licenças; (g) saúde e segurança do trabalhador; e (h) relações sindicais. Deste modo, ao longo do acordo, são

estabelecidos alguns aspectos sobre saúde, saúde mental e acidentes, sendo definidas a quantidade de meses permitidos para afastamento decorrente de acidente de trabalho, a continuidade de pagamento do salário durante o mesmo, além da garantia de que, no caso da necessidade de readaptação do funcionário, o Metrô manteria um programa de reabilitação com médicos, psicólogos e gestores das áreas de origem e destino do empregado. O acordo também discorreu sobre LER (lesões por esforços repetitivos) e DORT (distúrbios osteomusculares relacionados ao trabalho). Especificamente em relação à saúde mental, o documento afirma que "O METRÔ manterá um programa específico para tratamento dos empregados vitimados por ocorrência de assalto nas bilheterias durante o trabalho. O SINDICATO poderá enviar propostas e sugestões para o aperfeiçoamento do programa de prevenção de saúde mental, as quais serão analisadas pelo METRÔ". (SINDICATO DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO, 2018) Sendo assim, o acordo engloba os temas "condições de trabalho" e "saúde mental".

Especificamente em relação ao tema "operador", ou seja, em relação às reportagens que citaram diretamente os operadores de trem, foi possível identificar quatro reportagens, sendo duas sobre o caso do menino, uma sobre uma mulher que foi empurrada para os trilhos, e outra sobre a história e percurso de 5 funcionários, incluindo um operador de trem. Todas as reportagens já foram abordadas em outras categorias, mas serão retomadas nesta categoria.

Uma das reportagens sobre a criança de três anos apontou que a primeira pessoa a ver o menino nos trilhos foi o operador de um trem. Na outra reportagem sobre o mesmo caso, tal informação também foi indicada, porém foram acrescentados alguns outros fatos, como o dos operadores que foram informados do desaparecimento do menino apenas trinta e oito minutos depois do ocorrido e o da interrupção da circulação dos trens somente após uma hora e vinte e cinco minutos, quando um operador avistou e notificou o corpo do menino nos trilhos. Além disso, nesta última reportagem foi apresentado o relato do advogado da mãe do menino informando que a operadora que atingiu o menino pela primeira vez depôs que só soube do atropelamento no dia seguinte e que é sempre orientada pelo Metrô a monitorar as câmeras internas dos vagões para impedir a ação de vendedores ambulantes.

Em relação ao atropelamento da mulher que foi empurrada aos trilhos, só foi apresentado o relato da própria vítima que afirmou ter batido a cabeça no vidro do operador do trem no momento da queda, sem informar mais nada sobre o assunto.

Por último, a reportagem sobre a história e o percurso de cinco funcionários do Metrô, incluindo um operador de trem, traz o relato deste último afirmando que um dos maiores pesadelos de um operador é o atropelamento de um usuário, seja após uma queda acidental ou um suicídio. Além disso, afirma que durante o treinamento para tornar-se operador de trem existe um módulo tratando do assunto, porém não apresentou maiores detalhes. Na sequência, a notícia informava que o mesmo funcionário relatou que existe muita alegria no cotidiano do seu trabalho, dando exemplo da interação com crianças.

5. DISCUSSÃO

Na introdução desta pesquisa, foi desenvolvida a ideia de que o trabalho se configura como uma atividade humana que apresenta suas potencialidades de transformação individual, coletiva e cívica, sendo possível a promoção da saúde por meio do desenvolvimento das capacidades, da criatividade e do pensar dos trabalhadores, para ter o poder de reflexão e crítica sobre seu próprio trabalho. Em contrapartida, o trabalho pode se mostrar também como potencial adoecedor, seja na esfera orgânica e física, como na esfera mental e psicológica. (DEJOURS, 1986; SELIGMANN-SILVA, 2011; LHUILIER, 2014)

O potencial adoecedor do trabalho se dá muitas vezes pela utilização deformada das potencialidades do trabalhador, produzindo desgaste mental, que se mostra maior do que a reposição e o desenvolvimento de suas capacidades. O desgaste mental, abordado principalmente por Seligmann-Silva (2011), revela perdas tanto de ordem cognitiva quanto de ordem psicoafetiva, no qual os sentimentos e relacionamentos são afetados, sendo que suas principais manifestações são cansaço, irritabilidade, distúrbios do sono, medos em relação às condições de trabalho vivenciadas, como sofrer acidentes e adoecer, desânimo e transtornos mentais.

O contexto contemporâneo do mundo do trabalho, com suas organizações, condições e relações de trabalho, além das políticas de gerenciamento que não consideram os limites físicos e psíquicos dos trabalhadores, exercem grande influência sobre a saúde mental dos trabalhadores, produzindo muitas vezes a anulação da subjetividade do mesmo, visando apenas o cumprimento das metas e o aumento da produtividade. (SELIGMANN-SILVA et al., 2010)

Dentro das condições de trabalho, é possível identificar a existência de situações e fatores de risco, dentre eles os acidentes de trabalho. Como foi possível observar nas pesquisas abordadas no subtítulo *O Metrô e os operadores de trem* da Introdução, no trabalho dos operadores existe uma possibilidade constante da ocorrência de atropelamentos de pessoas na via, sendo devido a quedas acidentais, tentativas de suicídio ou usuários que desejam atravessar para o outro lado do trilho ou andar na via. Como foi desenvolvido com Seligmann-Silva (2011), situações

deste tipo exigem uma constante necessidade de atenção e atuação rápida em caso de acidentes, provocando um desgaste mental significativo, podendo inclusive prejudicar a concentração, o raciocínio e as tomadas de decisão, aumentando ainda mais os riscos de acidentes.

Esses estudos revelaram que esse tipo de acidente é um dos mais frequentes nos relatórios de acidentes do trabalho dos operadores de trem, gerando, em um número significativo de trabalhadores, consequências psicológicas e emocionais, podendo também afetar as funções cognitivas e afetivas, reduzindo a capacidade de trabalho e execução de uma condução segura. Dentre estas consequências, podem ser identificados o Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT), a ansiedade e a depressão.

Seligmann-Silva (2011), em seu trabalho, descreve os impactos que acidentes provocam nos trabalhadores, o que nos subsidia a estendermos as suas ponderações e conclusões ao objeto desta pesquisa, em relação aos operadores de trem. A autora pontua que a ocorrência de acidentes pode ter repercussões psíquicas bastante negativas, gerando grande desgaste mental e sofrimento. Dentre essas repercussões encontra-se um estado de maior vulnerabilidade psicológica, maior sensibilidade na esfera afetiva, afetação da autoimagem e do reconhecimento de si mesmo, e danos físicos e psíquicos, com desenvolvimento ou agravamento de transtornos mentais, como reação aguda ao estresse, episódios depressivos e TEPT, e até mesmo quadros psicóticos. Vale ressaltar que a ausência ou insuficiência de suporte social e apoio afetivo agravam os impactos do acidente.

Além do evento traumático em si, outros fatores contribuem para o agravamento do caso, como a culpabilização feita ao trabalhador pela empresa, por seus companheiros, pelos usuários, pela mídia e até mesmo por ele mesmo, uma vez que o acidente representa a falibilidade das estratégias de defesa dos próprios trabalhador, agravado ainda mais pelas interrogações feitas pelos policiais, como foi indicado no estudo de Clarner et al. (2015). Sendo assim, é muito comum que os operadores carreguem muita responsabilidade e sentimento de culpa consigo. Por outro lado, os operadores de trem afirmaram, nas pesquisas de Mendes et al. (2017) e Lima, Tavares e Maeno (2015), que o suporte ofertado pela equipe da empresa, incluindo os psicólogos da instituição, eram ineficientes e muitas vezes culpabilizantes, uma vez que consideravam o acidente resultado de ato inseguro do

trabalhador, assim como não consideravam e não validavam a relação entre o trabalho e o adoecimento. Os operadores, nesta última pesquisa, também apontaram a falta de capacitação e treinamentos para lidar com emergências, como os acidentes.

Seligmann-Silva (2011) defende que muitas vezes os setores de assistência médica, social e psicológica das empresas passam a funcionar subordinados aos mesmos princípios da instituição, visando amortecer os conflitos, anular as visões críticas dos trabalhadores e garantir a produtividade.

Esta pesquisa apresentou um enfoque no potencial adoecedor, a fim de possibilitar a reflexão crítica e possíveis superações para o trabalho desenvolvido por operadores de trem do Metrô de São Paulo, uma vez que ainda hoje há uma forte descrença geral, por parte de empresas, trabalhadores e população, sobre o nexo entre trabalho e saúde mental, indicando que a divulgação e o debate na área de Saúde do Trabalhador não estão sendo suficientes para mudar a realidade dos problemas de saúde mental relacionados ao trabalho. Sendo assim, faz-se ainda muito presente a ideia de que a causa e culpa do adoecimento deve ser buscada unicamente no indivíduo, e a naturalização da ideia de que trabalho produz sofrimento e não pode ser modificado. (PAPARELLI; SATO; OLIVEIRA, 2011)

Deste modo, a pesquisa se mostra fundamental para a difusão de conhecimento sobre o nexo causal entre saúde, adoecimento e trabalho. Além disso, faz-se essencial a participação da sociedade na prevenção e no enfrentamento do desgaste humano relacionado ao trabalho, como foi apontado por Seligmann-Silva em entrevista para Schmidt (2017). Sendo assim, na presente pesquisa coloca-se também a importância da mídia na difusão de conhecimento, informação e questionamento sobre saúde do trabalhador, possibilitando a mudança nos valores em nossa sociedade, a fim de repensar as relações e condições de trabalho, visando superar o olhar culpabilizante sobre o trabalhador. Tal questionamento só seria possível ao dar voz e espaço para os trabalhadores exporem suas críticas e vivências no seu trabalho.

Ao colocar a importância da participação da mídia para a visibilidade no nexo causal entre saúde, adoecimento e trabalho, leva-se em conta nesta pesquisa o pensamento de Guareschi (2009) sobre o fato de que a mídia constrói a realidade

por meio de valores, e que esses valores pautam a discussão do cotidiano das pessoas, influenciando a construção da subjetividade dos mesmos. Além disso, como pontua o mesmo autor, a Constituição Brasileira postula que a mídia deve ser educativa ao investigar todos os lados e todos os interessados e problematizar, colocando em questão para que o telespectador forme sua própria opinião, ou seja, deve fornecer questionamentos e não respostas.

Por outro lado, como afirmou Ferreira (2009), todo meio de comunicação possui um elemento alienante, já que reduz a possibilidade de contato direto entre as pessoas que buscam se comunicar. Sendo assim, aumenta-se a possibilidade de que esses meios conquistem um espaço importante de interferência sobre os modos de ver e pensar a realidade. Como Dantas (2009) e Bernardes (2015) apontaram, tal interferência ocorre de modo significativo na mídia brasileira como se apresenta hoje.

Segundo essas autoras, essa mídia é produzida por pessoas nas redações que permeiam relações e disputas por poder, interesses de ascensão material e simbólica, seguindo a lógica capitalista ao investir nos temas que atraiam maior demanda de consumo e produzam maior lucratividade para as empresas, fazendo com que critérios de noticiabilidade norteiem o trabalho dos jornalistas. Juntamente a isso, mostra-se clara a importância hierárquica dos indivíduos que protagonizam os acontecimentos noticiados e escancara-se a opacidade de outros sujeitos, invisibilizando-os e retirando seus espaços de fala.

Considerando esta funcionalidade da mídia, mostra-se importante ressaltar que a mídia influencia a sociedade, mas também é influenciada pela mesma, ou seja, uma é reflexo da outra (PALERMO, 2018).

Sendo assim, ao analisar as reportagens sobre atropelamentos no Metrô de São Paulo e as discussões sobre o assunto, foi possível compreender os valores e opiniões difundidos na sociedade sobre o tema.

De modo geral, as reportagens deixam clara a opacidade que os operadores de trem possuem nos principais veículos de informação na mídia online, como também na própria mídia sindical. Tal questão se mostra, primeiramente, pelo reduzido número de notícias, 8 de 22, que citaram ou trouxeram alguma pauta sobre os operadores de trem ou sobre os trabalhadores de um modo geral. Além disso, na maioria das

reportagens em que eles foram citados, não se mostrava presente uma preocupação em abordar a saúde do trabalhador e o impacto que os atropelamentos causam aos operadores.

As reportagens da Fenametro e do Sindicato dos Metroviários de São Paulo sobre o caso do menino de três anos, o acordo coletivo presente no sítio eletrônico do sindicato e a reportagem sobre a vida e o trabalho de 5 funcionários do Metrô, dentre eles um operador de trem, são os que mais se aproximaram do assunto, colocando em pauta as condições de trabalho, porém sem explorá-lo mais a fundo. Sendo assim, vale neste momento uma análise mais detalhada de cada uma delas.

As reportagens da Fenametro e do Sindicato dos Metroviários de São Paulo abordam a falta de contratação de funcionários, o projeto de privatização e a precarização do sistema devido ao governo e à direção da empresa, que resulta em uma falta de investimentos em medidas de segurança. Certamente todos esses aspectos estão dentro da categoria condições de trabalho, debatidos especialmente por Seligmann-Silva (2011), e podem influenciar na saúde do trabalhador, favorecendo ao desgaste mental, uma vez que há uma sobrecarga na execução de seu trabalho e riscos de acidentes devido a negligência nas medidas de segurança. Além disso, vale ressaltar que a Fenametro afirma explicitamente que os funcionários e usuários do sistema sofrem com a falta de segurança, mas, por outro lado, não desenvolve detalhadamente o assunto.

O Sindicato dos Metroviários de São Paulo apresenta também o seu repúdio à lógica de investigação que busca culpados individuais, uma vez que se mostra como perpetuadora de um ambiente de grandes riscos como se caracteriza o Metrô. Deste modo, esta lógica parece contribuir para que mudanças nas medidas de segurança não sejam tomadas, uma vez que a culpa é geralmente direcionada para o empregado, e não para o sistema, inibindo que soluções sejam pensadas para tornar o ambiente mais seguro e reduzir os impactos à saúde dos trabalhadores. Tal questão pode ser confirmada na pesquisa de Lima, Tavares e Maeno (2015), na qual os trabalhadores relataram que se fazia muito presente na cultura da empresa a culpabilização do operador, ao afirmar ato inseguro do mesmo. Além disso, algumas reportagens apontaram para a importância da instalação das portas de segurança, mas o processo se mostra lento, uma vez que já em 2014 uma notícia trouxe essa pauta, e apenas após o acidente com o menino de três anos no final de 2018 parece

que a empresa e o governo se mobilizaram para desenvolver o projeto de implantação das portas nas plataformas. Sendo assim, essa aparente falta de preocupação e investimento em medidas de segurança por parte do Metrô de São Paulo e do governo, além da cultura de culpabilização do operador pelos acidentes, mostra-se como possível agravamento para o impacto dos acidentes na saúde mental dos operadores, uma vez que pode gerar uma responsabilização pelo ocorrido e sentimento de culpa no trabalhador. Em adição a isso, como trabalhado por Seligmann-Silva (2011), mostra-se comum que muitas vezes o trabalhador que se envolve em um acidente seja culpabilizado e desprezado por seus próprios colegas de trabalho, ao representar a falibilidade das estratégias de defesa dos próprios trabalhadores. Deste modo, a falta de suporte social e apoio afetivo agravam os impactos do acidente.

O apoio e suporte psicológico de profissionais capacitados e o desenvolvimento de um projeto de vigilância em saúde, como apontam De Léon et al. (2016), mostra-se de extrema importância para os operadores de trem, ao considerar os impactos dos acidentes para a sua saúde mental. Por outro lado, como aponta Mendes et al. (2017) e Lima, Tavares e Maeno (2015), o departamento de Recursos Humanos demonstra-se ineficiente, sem se preocupar realmente com a saúde mental dos trabalhadores, visando muitas vezes apenas a produtividade daquele operador de trem. Seligmann-Silva (2011) corrobora com esse apontamento ao indicar que muitas vezes os setores de assistência médica, social e psicológica passam a funcionar subordinados aos mesmos princípios das empresas, buscando a produtividade e a anulação de uma visão crítica dos trabalhadores.

Continuando a análise das notícias, o acordo coletivo entre o Metrô de São Paulo e o Sindicato dos Metroviários parece preocupar-se com as questões mais administrativas da saúde do trabalhador, como o estabelecimento de tempo máximo de afastamento, a garantia da continuidade do pagamento de salário neste período, além de deixar acordado que, em caso de necessidade de readaptação do funcionário, o Metrô manterá um programa de reabilitação com médicos, psicólogos e os gestores das áreas de origem e destino do trabalhador. Embora mostre-se importante o estabelecimento destas questões, principalmente do programa de reabilitação, o acordo não deixa claro como se configuraria e se organizaria esse programa, além de não colocar em pauta onexo causal entre saúde, adoecimento e

trabalho. O acordo apresenta também uma sessão breve sobre saúde mental, na qual deixa estabelecido apenas um grupo de apoio para os funcionários vitimados por ocorrência de assalto nas bilheterias durante o trabalho, sem maiores considerações sobre saúde mental.

Sendo assim, coloca-se aqui o questionamento sobre o papel sindical, uma vez que o trabalho pode ser tanto provedor de saúde como de adoecimento, sendo essencial, desta forma, a participação sindical. Tal importância se dá desde o século XIX (época de seu surgimento e reconhecimento institucional), até os dias de hoje, visto que os sindicatos são organizações que surgem para estimular a redução das precárias condições de trabalho às quais os trabalhadores estão submetidos, tendo como atuação a defesa dos direitos dos trabalhadores, a garantia do cumprimento das leis de trabalho, a mediação entre os interesses dos empregadores e trabalhadores, assim como estimular novas políticas públicas, como foi explicitado por DIEESE (2015). Deste modo, o sindicato da categoria dos metroviários, como importante organização em defesa destes trabalhadores, poderia apresentar um discurso e pautas mais bem desenvolvidas sobre o nexo causal de saúde, adoecimento e trabalho. Adicionalmente, pode-se questionar a falta de interesse deste sindicato em colaborar com esta pesquisa, uma vez que a mesma focou no impacto dos atropelamentos na saúde mental dos operadores do Metrô de São Paulo, ampliando o conhecimento sobre este importante assunto. Segundo a fala do sindicalista consultado, ele não possuía contato com os trabalhadores afastados do serviço e afirmou que o médico do trabalho não tinha conhecimento sobre a saúde mental dos trabalhadores, o que nos permite questionar o tipo de suporte efetivo que o sindicato e, também, o Metrô de São Paulo oferecem aos operadores de trem que enfrentam episódios de atropelamento. Infelizmente, por falta de espaço para o diálogo, não foi possível responder tais questionamentos nesta pesquisa.

A reportagem que mais se aproximou da questão da saúde dos operadores de trem é aquela que coloca em pauta a história de vida e de carreira de 5 funcionários do Metrô de São Paulo, dentre eles um operador de trem que afirma que os atropelamentos representam um dos maiores pesadelos da sua categoria profissional, sendo objeto até de um módulo durante o treinamento inicial dos mesmos. Essa reportagem foi a única a dar voz a um operador, a única que abriu espaço para seus apontamentos e críticas, mas, por outro lado, mostrou-se um

espaço limitado, no qual não houve um aprofundamento do assunto. Inclusive é possível ver uma mudança brusca de tema logo após o operador afirmar que também há muita alegria durante o seu trabalho. Não é possível identificar se essa mudança bruta se deu naturalmente na fala do entrevistado ou se foi algo induzido pelo canal de notícia, mas de qualquer modo é possível pensar que tal assunto e o sofrimento do trabalhador ainda tem muito pouco espaço na mídia, no seu ambiente de trabalho e na sociedade como um todo. Além disso, o trabalhador afirma que foi treinado para saber lidar com os atropelamentos, mas deve-se questionar a abordagem de tal treinamento e se o mesmo não objetiva principalmente estabelecer que a responsabilidade para se evitar acidentes é primordialmente do operador. Vale comentar novamente que esse trabalho não conseguiu obter respostas a esse tipo de questão devido à falta de espaço de diálogo com o Metrô e o Sindicato dos Metroviários de São Paulo.

Analisando outras reportagens, que embora não tenham abordado especificamente o assunto em pauta, foi possível identificar algumas questões importantes sobre a imagem que os trabalhadores possuem na mídia e na sociedade. Tal análise será desenvolvida a seguir.

Em uma das reportagens sobre suicídio, colocou-se em pauta que os usuários reclamaram da falta de informações dos funcionários do Metrô por conta da lentidão da circulação dos trens, especialmente os operadores de trem, uma vez que esses normalmente são os que notificam os usuários sobre as causas da lentidão. Sendo assim, é possível identificar uma pressão e exigência para que os funcionários lidem rapidamente com a situação, priorizando o bom funcionamento da operação dos trens. Em outras reportagens, tal prioridade também pôde ser observada, reforçando que a produtividade se mostra mais importante que a saúde mental dos trabalhadores, as pessoas envolvidas no acidente ou as que tentaram suicídio. As reportagens parecem seguir a mesma lógica da sociedade contemporânea, corroborando a afirmação de Palermo (2018) de que os veículos da mídia influenciam o seu público, assim como são influenciados por ele, contemplando uma necessidade de comunicação e interação entre os mesmos. Por outro lado, esses canais da mídia poderiam utilizar-se dessa influência e colocar em pauta temas que sensibilizem sobre a saúde do trabalhador, possibilitando, assim, a construção de uma realidade com valores diferentes para a população. Porém, ao considerarmos a

influência que as pessoas que estão nas redações das grandes mídias estão sujeitas, assim como seus princípios e valores construídos ao longo do tempo, além da pressão para que desenvolvam matérias que atraiam maior público, mostra-se difícil uma mudança significativa deste modo de se fazer notícias.

As reportagens sobre o caso do menino, que tiveram grande repercussão na mídia, de modo geral, abordam a demora para os operadores pararem os trens, mas não deixam claro que os mesmos dependem da ordem de outros funcionários, geralmente em cargos superiores aos deles, para iniciarem o processo. Em adição a isso, em uma das notícias há a fala do advogado da mãe do menino afirmando que a primeira operadora a atropelar a criança só ficou sabendo do fato no dia seguinte e que é sempre orientada a olhar as câmeras internas dos vagões para controlar a ação de vendedores ambulantes. Ambos abrem espaço para uma culpabilização e fantasia dos leitores, uma vez que não há maiores explicações sobre o funcionamento do Metrô. Além disso, em nenhuma das reportagens do caso foi aberto o questionamento sobre o quanto pode ser impactante para os operadores acidentes deste tipo, tanto para aqueles que atropelam, quanto para aqueles que avistam o corpo.

O mesmo pôde ser observado na reportagem sobre a mulher que foi empurrada para os trilhos e bateu a cabeça no vidro do operador antes de cair, uma vez que não se coloca em pauta a saúde mental dos operadores de trem.

Por último, faz-se importante ressaltar sobre a divergência de dados apresentados em diferentes fontes consultadas. Em uma das reportagens sobre o caso do menino de três anos, o canal da mídia trouxe a informação de que entre 2017 e 2018, subiu de 862 para 1025 o número de pessoas que invadiram os trilhos em São Paulo, informação obtida do Metrô. Além disso, Lima, Tavares e Maeno (2015) estimaram, em sua pesquisa, que ocorrem cerca de 30 acidentes ao ano envolvendo pessoas nos trilhos dos trens, embora os dados fornecidos pelo Metrô de São Paulo indiquem número menor. Por último, durante a etapa exploratória desta pesquisa, obtive no sítio eletrônico do SIC.SP a informação de que o número de acidentes na via do Metrô de São Paulo era em torno de 8 acidentes por ano. Considerando que os autores afirmam que é quase sempre impossível frear o trem a tempo de evitar o acidente, questiona-se aqui as divergências entre o número de acidentes segundo os dados do Metrô e os dados da pesquisa supracitada. Além disso, considerando

que o próprio Metrô informou para a reportagem que 862 e 1025 pessoas invadiram os trens respectivamente em 2017 e 2018, e a dificuldade apresentada para impedir os acidentes segundo os pesquisadores, como é que poderia ocorrer apenas oito acidentes ao ano em média? Vale lembrar que uma funcionária do Metrô, durante a visita realizada ao Metrô na etapa exploratória desta pesquisa, ressaltou que embora ocorram muitos acidentes na via, há uma subnotificação por parte da empresa.

Sendo assim, é possível inferir que essa divergência de informações possa indicar uma real subnotificação por parte da empresa, além de uma falta de informação e de debate sobre o assunto, como apontou uma das reportagens que falaram sobre casos de suicídio. Além disso, a mesma reportagem afirma que o problema deveria ser olhado como um problema de saúde pública. Embora a notícia esteja se referindo ao tema do suicídio, cabe aqui estender a questão para a saúde do trabalhador. Mostra-se como de extrema importância o debate e a reflexão sobre o assunto por parte da empresa, dos canais de mídia, pelo sindicato, pelo governo e pela sociedade como um todo, olhando realmente como um problema de saúde pública, a fim de buscarem soluções para a redução do número de acidentes, desenvolvimento de políticas públicas, além de pensar em redes de acolhimento e suporte efetivos para os operadores que passam por este tipo de situação, como abordado por Paparelli, Sato e Oliveira (2011), visando o desenvolvimento de ações de prevenção, assistência e reabilitação profissional que estejam pautadas em mudanças estruturais e organizacionais do mercado de trabalho, indo contra os modos de gestão consideradas adoecedoras. Sendo assim, o papel dos profissionais de saúde, como os psicólogos, se mostra essencial para o reconhecimento da relação saúde, doença e trabalho.

Em conclusão, é possível observar nas reportagens a noção de noticiabilidade, uma vez que a descrição dos acidentes e dos relatos de familiares e vítimas, e a preocupação com a garantia da operação normal dos trens, sem maiores impactos aos usuários, mostra-se mais importante e com maior valor do que a saúde dos operadores de trem. Há uma clara importância hierárquica dos indivíduos na pauta dessas mídias, produzindo, em contrapartida, uma opacidade dos operadores, invisibilizando-os na maioria das vezes, não possibilitando um espaço de fala,

reflexão ou crítica. Além disso, em algumas reportagens abre-se espaço para uma culpabilização do trabalhador ou uma pressão por uma ação rápida dos mesmos.

Considerando assim a importância do trabalhador surgir como sujeito e detentor de conhecimento da atividade que realiza, principalmente para o desenvolvimento da área de Saúde do Trabalhador, como defendido por Paparelli, Sato e Oliveira (2011), faz-se de extrema importância a visibilidade dos operadores de trem na mídia, possibilitando a eles um espaço de fala e de reflexão. Deste modo, se mostra essencial, como abordado por Bernardes (2015), a mudança no olhar e reflexão dentro das faculdades de Jornalismo, para assim formar líderes de opinião conscientes e críticos em sua atuação, e conseqüentemente, exercer influência na sociedade, ameaçando a hegemonia discursiva da mídia tradicional.

Além disso, como defendido por Ferreira (2009), faz-se também essencial o diálogo direto entre duas ou mais pessoas para reduzir o poder da mídia, assim como se apresenta hoje, em sua capacidade de influência sobre a visão de mundo de uma pessoa. Por outro lado, ao considerarmos que a mídia influencia o público e também é influenciado por ele, conforme afirma Palermo (2018), e que os meios de comunicação são parte da sociedade e que eles só mudam se ocorrer mudança desta mesma sociedade, apregoadado por Dantas (2009), faz-se também importante a sensibilização e mudança no olhar da sociedade para com a relação entre saúde, adoecimento e trabalho, para assim produzir mudanças na mídia tradicional. Sendo assim, o desenvolvimento de pesquisas e o trabalho dos profissionais da saúde se mostra como importantes instrumentos de conscientização, reflexão e mudança.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como questionamento principal se são veiculadas notícias sobre o impacto dos atropelamentos de usuários na saúde mental dos operadores de trem do Metrô de São Paulo na mídia eletrônica de jornais de circulação nacional e no diário sindical dos metroviários. Sendo assim, teve como objetivo principal analisar as reportagens veiculadas na mídia eletrônica referentes aos operadores de trem relacionadas aos atropelamentos, e como objetivos específicos reconhecer possíveis impactos dos atropelamentos à saúde dos operadores de trem, compreender a imagem atribuída aos operadores nas reportagens, e identificar as explicações veiculadas sobre a ocorrência dos acidentes. Tais objetivos foram alcançados bem como o questionamento principal foi respondido.

Deste modo, foi possível observar que é um assunto muito pouco noticiado na mídia. Além disso, das reportagens analisadas, nenhuma discute profundamente sobre o impacto dos acidentes para os operadores.

As reportagens que abordavam os acidentes, em sua maioria, invisibilizavam os operadores de trem do Metrô de São Paulo, uma vez que poucas vezes citavam ou debatiam sobre os mesmos, deixando clara a noção de noticiabilidade da mídia e a importância hierárquica de indivíduos. Em algumas notícias, a pouca informação dada sobre os operadores abriu espaço para uma culpabilização pelo acidente e exigência de ação rápida dos mesmos.

A mídia sindical também se apresentou deficitária no debate sobre o nexo causal entre saúde, adoecimento e trabalho, e sobre os impactos dos atropelamentos na saúde mental dos operadores.

Além disso, dentre 22 reportagens, apenas uma deu voz a um operador de trem, que comentou que os atropelamentos representam um pesadelo para os condutores. Porém, foi insuficiente para relatar e permitir uma reflexão e crítica sobre o sofrimento dessa categoria profissional.

Considerando, assim, a importância de trazer o trabalhador como sujeito e detentor do conhecimento para o desenvolvimento da área da Saúde do Trabalhador, além

do impacto significativo que os acidentes podem ter para a saúde mental dos operadores de trem, faz-se essencial repensar o olhar e o papel da mídia na sociedade, assim como o desenvolvimento de pesquisas que promovam o debate sobre o assunto na empresa, no sindicato, no governo e na sociedade como um todo.

Por fim, mesmo com as dificuldades colocadas pelo Metrô de São Paulo e pelo Sindicato dos Metroviários de São Paulo para acesso aos operadores de trem, é relevante que possam ser desenvolvidas novos trabalhos na área, que levem em consideração também os relatos, visões e percepções dos próprios trabalhadores, uma vez que há uma escassez deste tipo de pesquisa no Brasil.

7. REFERÊNCIAS

- AGORA SÃO PAULO. **Cego morre atropelado após cair nos trilhos do metrô.** Disponível em: <<https://agora.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/04/1616287-cego-morre-atropelado-apos-cair-nos-trilhos-do-metro.shtml>>. Acesso em: 20 abr. 2019.
- BERNARDES, P. G. G. O sujeito na mídia: do opaco ao notório – Uma visão sobre a formação do jornalismo e seu reflexo na prática. **Comun. & Inf.**, v. 18, n. 2, p. 217-235, 2015.
- BERNARDO, M. H.; GARBIN, A. C. A atenção à saúde mental relacionada ao trabalho no SUS: desafios e possibilidades. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 36, n. 123, p. 103-117, 2011.
- BERNARDO, M. H, et al. **Apresentação.** Ainda sobre a saúde mental do trabalhador. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, São Paulo, v. 36, n. 123, p. 8-11, 2011.
- CAIFA, J. Tecnologia, comunicação e território no metrô de São Paulo. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE TECNOLOGIA E SOCIEDADE, 7., 2017, Brasília. **Anais.** Brasília: Esocite.br/tecsoc, v. 1 (gt33), p. 1-22, 2017.
- CATRACA LIVRE. **Criança de 3 anos se perde em metrô de SP e morre.** Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/mais/crianca-de-3-anos-se-perde-em-metro-de-sp-e-morre/>>. Acesso em: 21 mar. 2019.
- CLARNER, A., et al. Work-related posttraumatic stress disorder (PTSD) and other emotional diseases as consequence of traumatic events in public transportation: a systematic review. **International Archives Of Occupational And Environmental Health**, v. 88, n. 5, p.549-564, 2015.
- MINISTÉRIO DO TRABALHO. **Classificação brasileira de ocupações.** Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/home.jsf/>>. Acesso em: 19 abr. 2018
- CLOT, Y. **Trabalho e poder de agir.** Belo Horizonte: Fabrefactum; 2010.
- DANTAS, M. Mídia e produções de subjetividade: o poder da mídia. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Mídia e Psicologia:** produção de subjetividade e coletividade. 2. ed. Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2009. Mesa 4, p. 149-156.
- DE LEÓN, A. et al. Estudio descriptivo de los factores de riesgo y condiciones de trabajo de los maquinistas de trenes de AFE, 2015. **Anais da Faculdade de Medicina**, Universidad de la República, Uruguai, v. 3, n. 1, p. 30-40, 2016.
- DEJOURS, C. Por um novo conceito de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 14, n. 54, p. 7-11, 1986.
- DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Metrô de SP seleciona consórcio Kobra em licitação de portas de plataforma para linhas operadas pela estatal.** Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2019/03/23/metro-de-sp-seleciona-consorcio-kobra-em-licitacao-de-portas-de-plataforma-para-linhas-operadas-pela-estatal/>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

DIEESE. **Nota técnica.** A importância da organização sindical dos trabalhadores. São Paulo, 2015.

DOROGA, C.; BABAN, A. Traumatic exposure and posttraumatic symptoms for train drivers involved in railway incidents. **Clujul Medical.** v. 86, n. 2, p. 144-149, 2013.

ESTADÃO. **Polícia investiga morte na Estação Consolação do metrô.** Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,policia-investiga-morte-na-estacao-consolacao-do-metro,1523571>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

FACAS, E. P.; MENDES, A. M.; MACHADO, A. C. A. A negação do saber operário no trabalho automatizante: análise psicodinâmica do trabalho de pilotos de trem de metrô do Distrito Federal. **Revista Amazônica**, v. IX, n. 2, p. 44-68, 2012.

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

FENAMETRO. **Morte de criança é resultado da política de privatização no Metrô de SP.** Disponível em: <<http://www.fenametro.org.br/noticias/morte-de-crianca-e-resultado-da-politica-de-privatizacao-no-metro-de-sp.html>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

FERREIRA, M. Mídia e produções de subjetividade: o poder da mídia. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Mídia e Psicologia:** produção de subjetividade e coletividade. 2. ed. Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2009. Mesa 4, p. 133-140.

FISCHER, D. et al. Análise de acidentes do trabalho típicos envolvendo operadores de trem urbano. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ERGONOMIA, 13. - ABERGO 2004. Recife: Associação Brasileira de Ergonomia - ABERGO, 2004.

FOLHA DE S. PAULO. **Cego morre após cair nos trilhos do metrô em São Paulo.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/04/1616180-deficiente-visual-morre-apos-cair-nos-trilhos-do-metro-em-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

FOLHA DE S. PAULO. **Linha 1 do Metrô de São Paulo opera em velocidade reduzida.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/06/1470181-linha-1-do-metro-de-sao-paulo-opera-em-velocidade-reduzida.shtml>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

FOLHA DE S. PAULO. **Metrô de SP recebe nova geração de funcionários com sonho de carreira.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/06/metro-de-sp-recebe-nova-geracao-de-funcionarios-com-sonho-de-carreira.shtml>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

FOLHA DE S. PAULO. **Por precaução, dados sobre o tema não são divulgados.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/189750-por-precaucao-dados-sobre-o-tema-nao-sao-divulgados.shtml>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

FOLHA DE S. PAULO. **Vídeo mostra que menino Luan entrou em trilho para correr atrás de família.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/02/video-mostra-que-menino-luan-entrou-em-trilho-para-correr-atras-de-familia.shtml>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

GERHARDT, T. E. et al. Estrutura do projeto de pesquisa. In: GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. Unidade 4, p. 65-88.

GIANNOTTI, V. Mídia e produções de subjetividade: o poder da mídia. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Mídia e Psicologia**: produção de subjetividade e coletividade. 2. ed. Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2009. Mesa 4, p. 141-148.

GUARESCHI, P. A produção dos sujeitos: a tensão entre cidadania e alienação. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Mídia e Psicologia**: produção de subjetividade e coletividade. 2. ed. Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2009. Mesa 2, p. 81-87.

G1SP. **'Eu vi o metrô passando por cima de mim', diz mulher empurrada na Sé**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/04/eu-vi-o-metro-passando-por-cima-de-mim-diz-mulher-empurrada-na-se.html>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

G1SP. **Família de mulher que foi jogada nos trilhos do Metrô se diz revoltada**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/02/familia-de-mulher-que-foi-jogada-nos-trilhos-do-metro-se-diz-revoltada.html>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

G1SP. **Metrô de SP diz ter imagens que mostram menino de 3 anos saindo de vagão**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/12/28/metro-de-sp-diz-ter-imagens-que-mostram-menino-de-3-anos-saindo-de-vagao.ghtml>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

G1SP. **Metrô de SP estuda fechar estações aos fins de semana para colocar portas automáticas em plataformas**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/02/12/metro-estuda-fechar-estacoes-aos-fins-de-semana-para-colocar-portas-automaticas-em-plataformas.ghtml>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

G1SP. **Metrô demorou 1 hora para permitir buscas por menino que morreu em túnel, diz relatório**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/01/04/metro-demorou-1-hora-para-permitir-buscas-por-menino-que-morreu-em-tunel-diz-relatorio.ghtml>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

G1SP. **Metrô lança edital para instalar 88 portas em 36 estações**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/09/03/metro-lanca-edital-para-instalar-88-portas-em-36-estacoes.ghtml>> Acesso em: 8 nov. 2018

G1SP. **Mulher é empurrada para trilho do Metrô de SP durante chegada de trem e sobrevive; veja vídeo**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/mulher-e-empurrada-para-trilho-do-metro-de-sp-durante-chegada-de-trem-e-sobrevive-veja-video.ghtml>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

G1SP. **Polícia investiga morte de estudante na estação Consolação do Metrô**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/07/policia-investiga-morte-de-estudante-em-linha-ferrea-do-metro-de-sp.html>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

JORDÃO, E.F. Responsabilidade do concessionário de transporte ferroviário no caso de acidentes em vias férreas. In: Di Pietro, M.S.Z.; Nohara, I.P. **Teses jurídicas dos tribunais superiores**, v.3, 2017.

KIM, S. et al. The association between psychiatric disorders and work-related problems among subway drivers in Korea. **Annals Of Occupational And Environmental Medicine**, v. 26, n. 1, 2014.

LAURELL, A. C. El estudio del proceso salud-enfermedad en América latina. **Cuadernos Médico-Sociales**, v. 17, n. 3, p. 3-18, 1986.

LAURELL, A. C.; NORIEGA, M. **Processo de produção e saúde: trabalho e desgaste operário**. São Paulo: Hucitec, 1989.

LEGISLAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Decreto nº 58.052**. Disponível em: <<http://www.legislacao.sp.gov.br/legislacao/dq280202.nsf/5fb5269ed17b47ab83256cfb00501469/0d8cf8dcbd4ef45f83257a010046ef75?OpenDocument>>. Acesso em: 12 set. 2018.

LHUILIER, D. Introdução à psicossociologia do trabalho. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 17, p. 5-19, 2014.

LIMA, C. Q. B.; TAVARES, D. S.; MAENO, M. **O trabalho dos metroviários de São Paulo**. São Paulo: Fundacentro, 2015.

MENDES, A. M. Da psicodinâmica à psicopatologia do trabalho. In: MENDES, A. M. (Org.) **Psicodinâmica do trabalho: teoria, métodos e pesquisas**. São Paulo: **Casa do Psicólogo**, p. 29-48, 2007.

MENDES, I. A. et al. Transtorno de estresse pós-traumático e o RH: um estudo com maquinistas de uma empresa ferroviária. **Rehutech**, v. 7, n. 1, p. 1-16, 2017.

METRÔ DE SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/>>. Acesso em: 15 mai. 2019.

NARCISO, F. V. et al. Maquinistas ferroviários: trabalho em turnos e repercussões na saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 39, p. 198-209, 2014.

PALERMO, L. C. A cobertura da mídia impressa e o enquadramento das favelas cariocas na linguagem da violência urbana. **Civitas**, v. 18, n. 1, p. 212-236, 2018.

PAPARELLI, R. **Desgaste mental do professor da rede pública de ensino: trabalho sem sentido sob a política de regularização do fluxo escolar**. Tese (Doutorado)-Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

PAPARELLI, R.; SATO, L.; OLIVEIRA, F. A saúde mental relacionada ao trabalho e os desafios aos profissionais de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 36, p. 118-127, 2011.

PLANALTO. **Lei de acesso à informação: lei federal nº 12.527**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/ Ato2011-2014/2011/Lei/L12527.htm>. Acesso em: 12 set. 2018.

REDETV. **Investigação aponta que metrô demorou 40 min para procurar o menino Luan**. Disponível em: <<https://www.redetv.uol.com.br/jornalismo/redetvnews/videos/cidades/investigacao-aponta-que-metro-demorou-40-min-para-procurar-o-menino-luan>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

R7. Criança de 3 anos se perde da mãe e morre atropelada no metrô em SP. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/sao-paulo/crianca-de-3-anos-se-perde-da-mae-e-morre-atropelada-no-metro-em-sp-27122018>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

SCHMIDT, M. L. G.; SELIGMANN-Silva, E. Entrevista com Edith Seligmann-Silva: saúde mental relacionada ao trabalho — concepções e estratégias para prevenção. **Revista Laborativa**, v. 6, n. 2, p. 103-109, 2017.

SELIGMANN-SILVA, E. **Desgaste mental no trabalho dominado**. São Paulo: Cortez; Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.

SELIGMANN - Silva, E. Saúde Mental e automação: a propósito de um estudo de caso no setor ferroviário. **Cadernos de Saúde Pública**, São Paulo, v. 13, p. 95-109, 1997.

SELIGMANN-SILVA, E. et al. Apresentação. O mundo contemporâneo do trabalho e a saúde mental do trabalhador. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 35, n. 122, p. 187-191, 2010.

SELIGMANN-Silva, E. **Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo**. São Paulo: Cortez, 2011.

SILVEIRA, D. T.; CÓRDOVA, F. P. A pesquisa científica. In: GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. Unidade 2, p. 31-42.

SINDICATO DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO. **Acordo coletivo – 2018/2019**. Disponível em: <<http://www.metroviarios.org.br/site/acordo-coletivo-2018-19/>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

SINDICATO DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO. **Nota sobre morte no Metrô**. Disponível em: <<https://www.metroviarios.org.br/site/nota-sobre-morte-no-metro/>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

ÚLTIMO SEGUNDO. **Vídeo mostra criança correndo do colo da mãe antes de ser morta no Metrô de SP**. Disponível em: <<https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2019-02-11/menino-luan-metro-sp.html>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

VEJA SÃO PAULO. **Criança de 3 anos se perde da família e morre em estação do metrô de SP**. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/crianca-de-3-anos-se-perde-da-familia-e-morre-em-estacao-do-metro-de-sp/>>. Acesso em: 21 mar. 2019.

VIA QUATRO. Disponível em: <<http://www.viaquatro.com.br/>>. Acesso em: 19 abr. 2018.

8. ANEXOS

ANEXO A – Reportagens sobre o caso do menino de três anos

Canal de reportagem	Data da reportagem	Descrição da reportagem	Temas
R7	26/12/2018	Reportagem faz descrição detalhada sobre a sequência dos acontecimentos, além de comentar sobre nota do Metrô que indica a prontidão do início das buscas pelo menino pela equipe de agentes de segurança.	Acidente; Funcionários; Tempo
Catraca Livre	27/12/2018	Reportagem traz pequena descrição sobre a sequência dos acontecimentos.	Acidente
G1	28/12/2018	Reportagem afirma que Metrô possui imagens do momento em que criança sai do vagão e que observaram que ninguém acionou o botão de emergência, além disso, cita que o diretor de operações da empresa aponta que portas nas plataformas poderiam ter evitado esse tipo de acidente. Além disso, indica que de 2017 a 2018, subiu de 862 para 1025 o número de pessoas que invadiram o trilho. Por último traz um resumo do caso.	Acidente; Dados extras; Portas nas plataformas
Veja SP	28/12/2018	Reportagem explica sobre os acontecimentos no vagão e nos trilhos, além de trazer o relato da mãe do menino, que também questiona o papel dos funcionários que acompanhavam as câmeras de segurança. Afirma também que a empresa informou o fato de as buscas iniciaram-se logo após a notificação aos agentes de segurança. Além disso, a reportagem faz uma crítica a falta de portas automáticas nas plataformas da estação, o que impediria a entrada de passageiros nos trilhos. Em relação a este fato, o Metrô afirmou que a licitação para a implantação das mesmas estava em andamento e que o anúncio da empresa vencedora seria feita em fevereiro.	Acidente; Funcionários; Portas nas plataformas; Relato familiar; Tempo
Fenametro (Federação Nacional dos Metroferroviários)	28/12/2018	Reportagem aponta para uma negligência do Metrô com medidas de segurança básicas, como falta de contratação de funcionários e cancelas, que dão acesso aos trilhos, vulneráveis, que segundo eles se dá pela política de privatização e precarização dos últimos anos decorrente do governo e direção da empresa. Além disso, afirmam que a bancada de trabalhadores da CIPA da Linha 1 solicitou uma reunião urgente para tratar do acidente e a empresa alegou que não havia nenhuma medida a ser tomada. Por fim, a reportagem afirma que os funcionários e usuários sofrem com a falta de segurança dentro do sistema metroviário.	Críticas ao metrô; Funcionários; Negligência nas medidas de segurança
G1	04/01/2019	Reportagem aponta para o fato do Metrô ter demorado 1 hora para permitir que os seguranças entrassem no túnel para procurar o menino, considerando que as buscas nas plataformas, outras dependências do Metrô Santa Cruz e no shopping não obtiveram resultados. Além disso, afirmam que segundo relatório do Sindicato dos Metroviários, a primeira pessoa a ver o menino nos trilhos foi o operador de um trem, e atentaram, também, para uma falha no manejo da situação, uma vez que visaram apenas para a continuidade da excelência da operação dos trens. Ao final traz um resumo do caso.	Acidente; Funcionários; Negligência nas medidas de segurança; Operador; Operação dos trens; Tempo

Canal de reportagem	Data da reportagem	Descrição da reportagem	Temas
Rede TV	04/01/2019	Reportagem aponta para demora de 40 minutos dos agentes de segurança para busca nos trilhos após o desaparecimento da criança, apesar de a procura nas plataformas e acessos do Metrô tenha ocorrido logo após o fato. Segundo funcionários do Metrô, a demora se deu pelo fato de terem de aguardar o desligamento da energia elétrica para os seguranças entrarem nos túneis. Além disso, apresentam relatos da mãe da criança sobre o ocorrido e sobre a demora para encontrarem seu filho. Ao final da reportagem, o jornalista aponta para o caso como resultado de uma "incompetência criminosa".	Funcionário S; Negligência nas medidas de segurança; Relato familiar; Tempo
Sindicato dos Metroviários	09/01/2019	Nota lançada pelo sindicato sobre a morte da criança afirma que o sindicato e os trabalhadores eleitos da CIPA consideram que a política de privatização, a falta de investimentos e de funcionários no Metrô, implementados pela direção da empresa e pelo Governo do Estado, e não investimento em medidas de segurança são os responsáveis pelo acidente. Além disso, os sindicalistas indicam que repudiam "a lógica de investigação de acidentes que procura culpados individuais como perpetuadora do ambiente de macro risco que caracteriza o Metrô". Ao final da nota apontam para algumas sugestões de medidas que poderiam ser tomadas para aumentar a segurança do Metrô.	Críticas ao Metrô; Funcionário S; Negligência nas medidas de segurança
Último Segundo	11/02/2019	Reportagem traz descrição sobre as imagens do vagão e afirma que a mãe não possui culpa, uma vez que fez tudo para impedir a saída do menino do vagão. Além disso, apontam para uma falta de segurança no acesso do trilho, já que apresenta apenas um pequeno portão sem travamento.	Acidente; Negligência nas medidas de segurança
Folha de S. Paulo	11/02/2019	Reportagem relata que imagens das câmeras de segurança mostram que o menino entrou nos trilhos para correr atrás do trem onde estava a sua família. O acesso ao trilho foi feito a partir de uma porta baixa de ferro que estava destrancada. Além disso, a notícia afirma que o inquérito indicou que a criança foi atropelada pela primeira vez 4 minutos depois de ter saído do vagão que estava com sua família. Por outro lado, segundo os mesmos, os operadores do Metrô foram informados do desaparecimento de uma criança apenas 38 minutos depois do ocorrido e os trens pararam a operação apenas 1h25 depois, quando um operador avistou e notificou o corpo do menino nos trilhos, sendo assim, não se sabe quantas vezes a criança chegou a ser atingida pelos trens. A reportagem também faz um resumo sobre o caso e aponta algumas falas da mãe do menino sobre o acidente e do advogado da mesma, que afirma que irá requisitar a reconstituição do acidente e a investigação sobre a conduta dos funcionários do Metrô diante do monitoramento de imagens da câmera de segurança no dia do acidente. Além disso, a notícia afirma que, segundo o advogado da mãe do menino, a operadora que atingiu o menino pela primeira vez depôs que só soube do atropelamento no dia seguinte e que é sempre orientada pelo Metrô a monitorar as câmeras internas dos vagões para impedir a ação de vendedores ambulantes.	Acidente; Negligência nas medidas de segurança; Operador; Relato familiar; Relato advogado; Tempo

ANEXO B – Reportagens sobre outros casos

Canal de reportagem	Data da reportagem	Descrição da reportagem	Temas
G1	27/02/2014	Reportagem informa sobre acidente ocorrido na estação Sé no mês de fevereiro de 2014, no qual uma mulher foi empurrada nos trilhos por um homem desconhecido pela vítima e ainda não identificado pela Polícia Civil. Reportagem traz relatos de familiares sobre o acidente e estado de saúde da vítima. Além disso, informa que acidente interrompeu a circulação da Linha 4-Vermelha por 15 minutos até a retirada da vítima, gerando lotação das plataformas. A notícia não aborda sobre o operador do trem.	Acidente; Operação dos trens; Relato familiar
G1	06/04/2014	Reportagem noticia um caso ocorrido na estação Sé no mês de fevereiro de 2014, no qual uma mulher foi empurrada nos trilhos por um homem desconhecido pela vítima que, segundo a família do mesmo, sofria de esquizofrenia. A notícia traz informações e relatos da vítima sobre o acidente e mudanças que o mesmo gerou em sua vida. A mulher relatou que, no momento da queda, bateu a cabeça no vidro do operador do trem, mas a reportagem não apresenta nenhuma informação sobre o mesmo.	Acidente; Operador; Relato vítima
Folha de S. Paulo	13/06/2014	Reportagem notifica um atropelamento ocorrido na estação Portuguesa-Tietê, que resultou na operação com velocidade reduzida da Linha 1-Azul. Segundo a mesma, o Metrô notificou por meio do Twitter que o atraso se deu por conta da presença de um "usuário na via", além disso a assessoria de imprensa do Metrô afirmou que se deu por uma tentativa de suicídio, que acabou prejudicando todo o sistema com a lotação das estações. Reportagem afirma que usuários reclamaram de falta de informações dos funcionários e brigas entre passageiros.	Funcionários; Operação dos trens; Suicídio
G1	04/07/2014	Reportagem informa sobre investigação policial realizada pela 6ª Delegacia de Polícia do Metropolitano (Delpom) para compreender a morte de um estudante na estação Consolação do Metrô ocorrida em 2014. Segundo amigos do estudante, ele ultrapassou a linha de segurança da plataforma e foi atingido pelo trem, não sendo possível evitar o acidente. A reportagem não comenta sobre o operador do trem.	Acidente; Relato amigos
Estadão	04/07/2014	Reportagem relata acerca da investigação da Polícia Civil sobre a queda e morte de um jovem na estação Consolação, em 2014, após ser atropelado por um trem. Além disso, um amigo do jovem ficou ferido em sua cabeça ao tentar evitar o acidente. A reportagem afirma que não há maiores detalhes do acidente, uma vez que a empresa não os divulgou, possuindo apenas o conhecimento de que o jovem ultrapassou a linha de segurança da plataforma. A notícia também traz a discussão sobre a ausência de portas nas plataformas, que poderiam impedir a queda de pessoas e objetos nos trilhos.	Acidente; Portas nas plataformas

Canal de reportagem	Data da reportagem	Descrição da reportagem	Temas
Folha de S. Paulo	09/10/2014	Reportagem relata que tentativas de suicídio são uma das causas mais frequentes de atraso do serviço do Metrô de São Paulo, uma vez que com a presença de passageiro na via a energia é cortada e a circulação de trens interrompida. A notícia afirma que, apesar disso, não existem dados precisos do fato, já que a empresa não os divulga sob a desculpa de seguir recomendações da Organização Mundial da Saúde de que informações sobre suicídios podem estimular outras tentativas. Por outro lado, a reportagem debate que apesar do setor de Prevenção ao Suicídio da OMS afirmar que pode haver a influência a grupos suscetíveis por conta de notícias muito detalhadas, a entidade não afirma que se deva banir o assunto das reportagens, uma vez que ao falar sobre o tema de forma cautelosa pode ajudar a trazer o assunto como um problema de saúde pública. Além disso, a notícia ainda traz dados sobre o metrô de Nova York e de Londres, que tendem a divulgar estatísticas sobre suicídios, sendo, respectivamente, 16 e 18 suicídios no ano de 2013, além de possuírem campanha de prevenção no metrô.	Críticas ao Metrô; Operação dos trens; Suicídio
Folha de S. Paulo	13/04/2015	Reportagem traz informações sobre um acidente ocorrido em 2015 na estação Sé, na qual um homem com deficiência visual caiu no vão entre dois vagões enquanto o trem partia e acabou falecendo. A notícia afirma que o acidente ainda está sendo investigado para compreender as condições da queda. Além disso, afirma que o Metrô possui funcionários capacitados para acompanhar e ajudar usuários com deficiência, além de possuir uma infraestrutura que ajude a localização e locomoção dos mesmos, como pisos podotátil.	Acidente; Funcionários; Medidas de segurança
Agora São Paulo (Folha)	14/04/2015	Reportagem traz notícias sobre o mesmo acidente ocorrido em 2015 na estação da Sé, na qual um homem com deficiência visual caiu nos trilhos e foi atropelado. A notícia, diferente da anterior, traz informações sobre a identidade do homem e algumas informações trazidas pelos seus familiares, como o trajeto que costumava fazer para chegar até sua casa. A reportagem também informa sobre a fala da imprensa do Metrô sobre seus funcionários capacitados e infraestrutura acessível, além disso aponta que o Metrô não informou se há alguma regulamentação que determine a obrigatoriedade de pessoas com deficiência serem acompanhadas dentro das estações.	Acidente; Funcionários; Medidas de segurança; Relato familiar
G1	09/01/2018	Reportagem noticia o caso ocorrido na Linha 1-Azul, no qual uma mulher foi empurrada nos trilhos por um homem desconhecido pela vítima e que, segundo a assessoria de imprensa do Metrô, sofria de transtornos mentais. Não noticiam nenhuma informação sobre o operador do trem, apenas sobre o estado de saúde da vítima e sobre a circulação com velocidade reduzida que o acidente gerou no Metrô.	Acidente; Operação dos trens

Canal de reportagem	Data da reportagem	Descrição da reportagem	Temas
Sindicato dos Metroviários	22/05/2018	Texto da reportagem corresponde ao último acordo coletivo (2018/2019) entre o Sindicato dos Metroviários de São Paulo e o Metrô de São Paulo. Tal acordo se mostra vigente no período de 1 de maio de 2018 até 30 de abril de 2019, e abrange sua aplicabilidade às duas instituições. O acordo estabelece o consentimento das duas partes sobre as condições de trabalho dos funcionários do Metrô, sendo elas (a) salários, reajustes e pagamentos; (b) gratificações, adicionais, auxílios e outros; (c) contrato de trabalho - admissão, demissão, modalidades; (d) relações de trabalho - condições de trabalho, normas de pessoal e estabilidade; (e) jornada de trabalho - duração, distribuição, controle, faltas; (f) férias e licenças; (g) saúde e segurança do trabalhador; (h) relações sindicais. Deste modo, ao longo do acordo, são estabelecidos alguns aspectos sobre saúde, saúde mental e acidentes, nos quais ficam definidos a quantidade de meses permitidos para afastamento decorrente de acidente de trabalho, a continuidade de pagamento do salário durante o mesmo, além de garantir que, no caso da necessidade de readaptação do funcionário, o Metrô manterá um programa de reabilitação com médicos, psicólogos e os gestores das áreas de origem e destino do empregado. O acordo também discorre sobre LER-DORT. Especificamente em relação à saúde mental, o documento afirma que "O METRÔ manterá um programa específico para tratamento dos empregados vitimados por ocorrência de assalto nas bilheterias durante o trabalho. O SINDICATO poderá enviar propostas e sugestões para o aperfeiçoamento do programa de prevenção de saúde mental, as quais serão analisadas pelo METRÔ".	Condições de trabalho; Funcionários; Saúde mental
Folha de S. Paulo	03/06/2018	Reportagem com título "Metrô de SP recebe nova geração de funcionários com sonho de carreira" relata a história e o percurso de carreira de 5 funcionários da empresa, dentre eles 4 jovens e 1 veterano do Metrô. Um dos jovens, Henry Kato (25 anos), é operador de trem e, segundo a reportagem, o funcionário afirma que um dos pesadelos da sua categoria profissional é o atropelamento de um usuário, tanto após uma queda acidental quanto após um suicídio. Além disso, o operador afirma ter um módulo sobre o assunto durante o treinamento. Em contrapartida, o operador diz que há também muita alegria em seu trabalho, como a interação com as crianças.	Funcionários; Operador
G1	12/02/2019	Reportagem noticia o planejamento do Metrô em fechar estações aos finais de semana para a instalação de portas automáticas nas plataformas das linhas 1,2 e 3. Segundo a notícia, o edital para a instalação de 88 fachadas de portas em 36 estações foi lançado em setembro de 2018 e tem prazo até 2023, embora o prefeito João Dória deseje que essa previsão seja antecipada. O presidente do Metrô afirmou que tinha até março para receber propostas de empresas, o mesmo explica sobre as dificuldades e complexidade do processo para instalação das mesmas. Além disso, a reportagem afirma que o presidente do Metrô aponta que a instalação pode contribuir para a redução de acidentes e interrupções da via, especialmente de objetos. Como exemplo, a reportagem cita o atropelamento do menino de 3 anos na estação Santa Cruz, indicando que as portas nas plataformas podem ser mais um recurso de segurança para casos como esse não se repetirem.	Portas nas plataformas