

©Copyright, 2006. Todos os direitos são reservados. Será permitida a reprodução integral ou parcial dos artigos, ocasião em que deverá ser observada a obrigatoriedade de indicação da propriedade dos seus direitos autorais pela INTERFACEHS, com a citação completa da fonte. Em caso de dúvidas, consulte a secretaria: [interfacehs@interfacehs.com.br](mailto:interfacehs@interfacehs.com.br)

## **FATORES DE RISCO DE ACIDENTES NA ATIVIDADE DOS MOTOBOYS: LIMITES DAS ANÁLISES QUANTITATIVAS**

Thiago Drumond Moraes

### **RESUMO**

A atividade dos motoboys é fenômeno comum nas cidades brasileiras. São milhares os jovens que arriscam a vida para entrega de todo tipo de objetos e documentos. Entretanto, pouco se conhece sobre esse trabalhador e sua atividade. Dados epidemiológicos e pesquisas acadêmicas sobre a atividade são raros. Com o objetivo de investigar o perfil dos trabalhadores, as dinâmicas do acidente e as dimensões coletivas da atividade, empreendemos pesquisa exploratória em Vitória (ES). Realizamos dez entrevistas coletivas, aplicamos questionários em 189 trabalhadores e fizemos visitas a campo. Apresentaremos aqui alguns resultados obtidos por meio de análise estatística dos questionários, dentre os quais os fatores de risco de acidentes na atividade. Contudo, a análise baseada apenas em dados quantitativos pode deixar de lado aspectos fundamentais, sobretudo os fatores de proteção, como os saberes de prudência e o reconhecimento de sinais corporais de segurança.

**Palavras-chave:** motoboys; acidentes de trabalho; fatores de risco; fatores de proteção; coletivo de trabalho.

As motocicletas certamente invadiram nosso cotidiano. Se olharmos para uma rua ou avenida qualquer, desde favelas, bairros de periferia até as regiões de altíssimo nível socioeconômico, não ficamos cinco minutos sem presenciar uma moto cruzando nosso campo de visão. Algumas vezes é um desagradável barulho do escapamento das motos que atrapalha a cena romântica da novela das oito; outras, é um engraçadinho que nos assusta cruzando em nossa frente, nos tediosos engarrafamentos das grandes ou pequenas avenidas; muitas vezes, é o conforto de uma pizza quentinha que chega pelas mãos de um motoqueiro na noite chuvosa de um domingo preguiçoso. As motos fazem parte do cotidiano das pessoas há bom tempo, mas é muito recente a explosão de consumo desse meio de transporte que traz consigo a marca de uma tradição bastante emblemática: se já não mais o símbolo de uma juventude, como fora nas décadas de 1940 e 1950, seus resquícios ainda perpetuam na maneira pela qual milhões de brasileiros e brasileiras se relacionam com suas motos, pelo que elas permitem em termos de prazer ou em modos de viver. Entretanto, atualmente outras características vêm se unindo ao ideal do “motoqueiro”: à virilidade de outrora, soma-se a velocidade de hoje. À destreza sobre esse equipamento que o conduz a espaços inimagináveis, soma-se a simbiose de compartilhar-se como máquina. À ousadia soma-se a urgência. A pressão que atualmente vivemos em torno do “momento”, a necessidade de fluidez das vias de circulação (de qualquer coisa: carros, informação, pessoas), o incessante movimento de bens e “cidadãos” (para não dizer “consumidores”), tudo isso impõe ritmos que se tornam, paradoxalmente, prazeres e angústias, mas, que de uma forma ou de outra, são experimentados quase que como uma forma de ser. Imbuído dessas subjetividades, o motociclista, de maneira “sagaz”, aproveita as brechas que não foram deixadas para ele. Ele aprende a se aproveitar delas!

Curiosamente, entretanto, um movimento ocorre especificamente aí, nesse ponto em que o motociclista aprende a transitar no intransitável: nesse exato momento, ele deixa de ser símbolo de um modo de ser e passa a se tornar ferramenta de um sistema de produção. Sua utilidade iconográfica de antes dá lugar à sua capacidade de acelerar a máquina do capital. De prenúncio da era de um novo capital – de imagens, de subjetividades, de serviços – o motociclista passa a ser o motor que torna possível a existência desse novo sistema econômico-político. Num trânsito sitiado, e que põe em risco a própria existência e fluidez de um capital da velocidade e da mobilidade, as motos azeitam as engrenagens do capital, permitindo a articulação produção-consumo de uma maneira quase instantânea (OLIVEIRA, 2003). O trabalho imaterial se materializa

dramaticamente nos corpos de jovens que vivem essa experiência como trabalho, como prazer, como aventura, mas também como sofrimento, susto, risco, dor e perdas (DINIZ, 2003). São milhares de jovens no Brasil que, cotidianamente, carregam o Brasil “nas costas”: documentos, medicamentos, alimentos, produtos de informática, grãos, pequenos objetos, cartuchos de impressão, cartas, dinheiro em espécie etc. Nas grandes cidades, o trabalho desses motoqueiros já é um fenômeno conhecido há anos. O fenômeno está, agora, se espalhando para as cidades menores. Os motoboys<sup>i</sup> inquestionavelmente fazem parte do cotidiano e não mais como uma figura estranha ao cenário urbano, mas como um personagem comum. O tempo inteiro lidamos com eles, mesmo sem perceber. Porém, o que não percebemos é que os conhecemos tão pouco. Quantos são os motoboys no país? Como trabalham? Quanto recebem? De que formas são remunerados? Quantos acidentes já experimentaram? Qual sua idade?

Contudo, se alguém procurar responder a essas perguntas, ou simplesmente conhecer um pouco mais sobre a atividade desse profissional, deparará logo com um problema inicial: a falta de dados sobre a profissão e seus profissionais. Trata-se de uma carência que vai desde o universo científico, onde as pesquisas enfocando tal objeto, embora em plena profusão, ainda são escassas,<sup>ii</sup> até a falta de dados epidemiológicos específicos sobre a profissão e sobre a categoria atualmente em exercício no país (o perfil dos trabalhadores, desejos, tamanho da população, modos de vida etc.). Fica evidente que, embora essa figura já tenha se tornado parte do cenário urbano, sua importância econômica e social está em descompasso com a quase nula relevância política e científica que lhe é dada atualmente.

Não obstante, pelo menos um fato envolvendo os motoboys parece chamar um pouco mais da atenção da sociedade: a quantidade de profissionais motociclistas que se acidentam grave ou fatalmente é alarmante. Em relação a todos os acidentes de trânsito, e mesmo aos demais acidentes de trabalho, aqueles envolvendo motoboys vêm recebendo um destaque especial, e acabam por serem noticiados continuamente nos jornais, revistas e programas de televisão. Porém, não é possível negar que, mesmo na temática ‘acidentes’, ainda são muito poucos os estudos que apresentam dados seguros sobre o assunto.

Diante dessa carência, para compreender minimamente essa realidade, podemos nos valer de alguns dados provisórios que nos sinalizam um cenário bastante preocupante: ao compararmos a realidade do trânsito com a realidade do trabalho, emerge uma informação reveladora: o trabalho dos motoboys é, possivelmente, uma das

profissões com maior índice de acidentes no país. Consideremos o seguinte fato: o maior coeficiente de mortalidade anual por acidente de trabalho no país se dá no setor de transporte (SANTANA; NOBRE; WALDVOGEL, 2005). Os autores, com base em dados da Previdência Social, informam que o coeficiente de mortalidade por 100 mil contribuintes empregados no país foi, em 2003, da ordem de 22,5. Consideremos agora que, conforme dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), houve no Brasil, no mesmo ano, cerca de 18,8 mortes por acidentes de transporte para cada 100 mil pessoas (BRASIL, 2005). Por esses dados, podemos inferir que o trabalho no setor de transporte mata proporcionalmente mais aos que estão a ele expostos, em comparação com as pessoas em geral que se acidentam no trânsito. Além disso, levando-se em consideração que os dados do SIM acerca dos acidentes de trânsito incluem acidentes de pedestres – que representam cerca de 30% de todas as mortes no trânsito no país –, quando os excluimos do cálculo da taxa de mortalidade, os dados de condutores de veículos e seus acompanhantes caem para 13,1 mortes por 100 mil pessoas. Aliás, se considerarmos que aos dados de acidentes de trabalho apresentados deveriam se somar aqueles que são certamente subnotificados, já que parte importante dos trabalhadores do setor de transporte não possui qualquer vínculo empregatício formal, o resultado real dos dados obtidos certamente retrataria a impressionante taxa de letalidade desse setor no país. Ou, em outras palavras, o trabalho no setor de transporte é, sem dúvida, um dos que apresenta os maiores riscos de acidente e morte por causas externas e, certamente, é um dos grandes responsáveis por tantas mortes no trânsito no país. Vale considerar, porém, que em razão da grande informalidade do trabalho no Brasil, somada à incrível escassez de fontes fidedignas sobre acidentes de trabalho,<sup>iii</sup> é virtualmente impossível chegar a dados mais confiáveis sobre essa realidade.

De qualquer modo, às más condições de trânsito no país, alia-se a precariedade das condições de trabalho dos motoboys, o que torna o trabalho nessa profissão realmente muito perigoso. Não sabemos com exatidão em que medida os acidentes com motocicletas profissionais participam nessas estatísticas. Mesmo assim, alguns dados nos indicam que o risco de acidentes fatais com motos é relativamente maior que com caminhões e caminhonetes, o que nos permite supor que o trabalho como motoboy é um dos mais sujeitos a riscos de acidentes no Brasil.

Indo além, em um estudo de análise de tendência por morte violenta, considerando-se dados do SIM de 1980 a 2003 (BRASIL, 2005), constatou-se tendência de decréscimo das taxas de morte entre ocupantes de veículo e pedestres. Já no caso

das motos a tendência é contrária, crescente. A taxa de morte por acidentes de transporte terrestre por 100 mil habitantes variou, ao longo das décadas de 1980 e 1990, em torno de 30 mortes por 100 mil para homens e cerca de 8 por 100 mil para mulheres – no início da década de 1980 as mortes vinham crescendo, mas começaram a cair no final dos anos 90, justamente quando foi promulgado o novo código brasileiro de trânsito. No caso das motos, as taxas eram realmente menores, permanecendo próximas de 0 por 100 mil em 1980. Ainda em 1995 não chegavam a 0,5 morte por 100 mil, considerando-se tanto homens quanto mulheres. Mas em 2003, se para as mulheres esse valor continua ainda menor que 1 morte por 100 mil, no caso dos homens pulou para cerca de 4,4 por 100 mil. Um acréscimo de pelo menos 400%.

Isso pode ser explicado, em parte, pelo aumento da quantidade de motos em trânsito no país. Dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran)<sup>iv</sup> revelam que, ano a ano, a participação das motos no conjunto da frota nacional de veículos vem crescendo em relação aos outros veículos. Se em 2002 cerca de 14% da frota de veículos no país era de motocicletas, esse número se aproxima de 17% em dezembro de 2006. Além disso, dados do SIM de 2003 (BRASIL, 2005) revelam que, dentre os registros de acidentes que tiveram os meios de transportes especificados, as motos representaram cerca de 18,6% dos registros de óbito. Porém, se excluirmos desses valores o número de pedestres acidentados, teremos os seguintes dados: entre as mortes de condutores de veículo, as motos representam uma fatia de 33% do total das mortes por acidentes de transporte, enquanto as mortes por automóveis representaram 49,5% do total. Comparando esses dados com o número de veículos registrados em circulação no país no ano de 2003 fornecidos pelo Denatran (quando as motocicletas representavam cerca de 14% da frota de veículos), percebemos que o risco de morte por moto é maior que o de automóvel, pois se mais condutores de automóveis faleceram (6.409 mortes por automóvel e 4.274 mortes por motos), a frota desse veículo é cerca de quatro vezes maior que a de motocicletas (24.175.247 automóveis e 5.647.648 motocicletas em dezembro de 2003). Ou seja, enquanto a moto, responsável por apenas 14% da frota, representa 33% das mortes causadas em condutores ou passageiros de veículos automotores, os automóveis, que representam quase 64% da frota, participam com cerca de 50% dessas mortes. Os caminhões e caminhonetes representam cerca de 7% de toda a frota nacional e representam cerca de 6,5% de todas as mortes envolvendo veículos automotores.

Esse panorama nos indica a importância de compreender um pouco melhor as condições a que estão sujeitos os condutores de moto, principalmente aqueles que

permanecem por mais tempo utilizando-as, ou seja, os motoboys. O trabalho de Silva (2006) produziu informações estatisticamente representativas sobre os acidentes de trânsito envolvendo motoboys. Sua pesquisa aponta uma prevalência de acidentes de motoboys em Londrina, Paraná, cerca de dez vezes maior do que os acidentes envolvendo motociclistas não profissionais. Entretanto, por mais direta nos possa parecer a relação entre o aumento do número de mortes por acidentes com motos e o aumento de trabalhadores na profissão de motoboys, não podemos concluir que o crescimento de acidentes fatais com motociclistas está necessariamente ligado ao aparecimento dos motoboys pelas ruas da cidade, pois não sabemos com exatidão qual é a representatividade numérica dos motoboys entre todos os motociclistas. Tudo isso nos conduz à necessidade de investigar com um pouco mais de cautela essa atividade.

Foi, portanto, diante desse cenário de desconhecimento sobre as condições de trabalho dos motoboys e sobre a atividade, sobretudo a partir do ponto de vista de quem vive a realidade cotidiana do trabalho de motoboys, que se realizou uma pesquisa exploratória sobre a atividade dos motoboys no município de Vitória.<sup>v</sup> Essa pesquisa visava, principalmente, produzir informações mais apropriadas para qualificar o debate ora existente sobre a profissão dos motoboys e os riscos a que essa atividade estava submetida. Entre esses objetivos encontravam-se: a) realizar uma análise sobre a atividade de trabalho dos motoboys; b) colher informações quantificadas sobre o trabalhador e sua organização do trabalho; c) compreender as dinâmicas de acidentes entre motoboys; d) analisar os modos operatórios dos trabalhadores e os saberes por eles produzidos para empreender essa atividade; e) compreender as dimensões coletivas do trabalho dos motoboys; f) analisar as dimensões da relação saúde-doença entre os motoboys e os sistemas de proteção desenvolvidos.

Neste artigo, apresentaremos alguns dos resultados produzidos pela pesquisa, mais especificamente a análise do papel das dimensões concretas da organização do trabalho nas dinâmicas do acidente. A partir da apresentação de alguns dados produzidos por meio de nossa investigação, assim como os produzidos pela pesquisa de Silva (2006), debateremos a validade da análise unilateral dos “fatores de risco” a acidentes de trabalho, tomando como base unicamente as investigações quantitativas. Apresentaremos algumas informações obtidas a partir das análises qualitativas para repensar essa suposta relação direta entre “fatores de risco” e acidentes. Veremos que, para se compreender a dinâmica de produção de acidentes, dever-se-á melhor contextualizar a

profissão para tornar mais evidente quais cenários compõem uma atividade em que o acidente é um dos efeitos possíveis.

## MÉTODOS DE INVESTIGAÇÃO

Para esse empreendimento, partimos de pressupostos ético-político-epistemológicos desenvolvidos e partilhados por uma longa tradição de pensadores que compreende a atividade humana – sobretudo a atividade de trabalho – como um dos elementos centrais na (re)produção e transformação do mundo, das sociedades e das pessoas. Por meio desses pressupostos entendemos que a atividade de trabalho está atravessada por inúmeros interesses contraditórios e valores conflitantes. De fato, com o advento do capital e a massificação dos trabalhadores como força de trabalho (para o capital) em contrapartida à emergência de projetos alternativos ao modo de produção capitalista, os interesses e valores do trabalhador coletivo como classe social têm sido objetos de investigação de várias abordagens de diferentes disciplinas científicas, entre as quais encontram-se algumas legitimamente compromissadas com a transformação social e a urgência de compreender a experiência dos protagonistas da atividade e sua incorporação à investigação. É especificamente desse patrimônio que buscamos nos aproximar e de onde extraímos os conceitos, as concepções ético-epistemológicas e alguns dos métodos de investigação. Entre eles, tendo na perspectiva ergológica sua melhor formulação global (Schwartz), nos aproximamos particularmente de pesquisadores de linhagens ligadas à Ergonomia da Atividade (escola originalmente francófona, de Wisner a Daniellou), à Clínica da Atividade (Clot, Faïta) e à Psicodinâmica do Trabalho (Dejours, Cru).<sup>vi</sup>

A partir desses pressupostos, e diante de um conjunto de problemas de naturezas complexas e que requeriam algum grau de debate coletivo, pudemos definir os métodos e procedimentos a serem desenvolvidos durante a atividade de pesquisa. Deparamos, então, com uma variedade de questões que só poderíamos acessar por meio de um conjunto de técnicas distintas, mas não necessariamente contraditórias, na medida em que sempre guiadas por pressupostos bastante claros para a equipe de pesquisa. Entre essas técnicas encontram-se:

- a) o estabelecimento de encontros com os trabalhadores em seu próprio local de trabalho – algo que é indicado pela Psicodinâmica do Trabalho (DEJOURS, 2004a) –, sendo eles incentivados a participar por interesse próprio e a produzirem engajamentos (que eram de ordens variadas) com a pesquisa. Esses encontros não eram necessariamente agendados, mas sempre autorizados pelos trabalhadores. Esses encontros com os trabalhadores não se restringiam a números de participantes: podiam participar quantos trabalhadores quisessem. Durante cerca de 14 meses íamos semanalmente a alguns pontos em que os motoboys esperam para receber suas tarefas – em geral, praças públicas da região central do município de Vitória –, permanecendo nesses locais por cerca de uma hora e meia. Esses encontros em geral não eram gravados. Observávamos as atividades de trabalho, fazíamos confrontações das observações com os executores, conversávamos sobre essas observações e, posteriormente, fazíamos relatos dos encontros em diários de campo individuais.
- b) realizamos dez entrevistas coletivas com os trabalhadores, envolvendo pelo menos três deles em cada entrevista, usando como mobilização do debate temas norteadores sobre a atividade de trabalho. Nessas entrevistas, visávamos responder a questões extraídas a partir das próprias observações e das conversas sobre temas da realidade de trabalho desses profissionais. Os temas variavam entre aspectos ergonômicos do trabalho e suas relações com a saúde; as dimensões cognitivas do trabalho; as questões afetivo-emocionais em relação ao trabalho, à família e ao trânsito; investigações sobre perspectivas profissionais e pessoais em relação ao futuro; questões sobre as dimensões coletivas da atividade; o histórico de lutas e do movimento de trabalhadores por melhores condições de trabalho e remuneração; entre outros temas semelhantes. Fizemos, também, entrevistas individuais com 13 motoboys, sobre esses mesmos temas. Essas entrevistas foram gravadas.
- c) aplicamos duas técnicas oriundas do campo de estudos da atividade de trabalho e que atualmente vêm sendo mais desenvolvidas por Yves Clot (2006): as instruções ao sócia (criadas por Odonne e seus parceiros do Movimento Operário Italiano) e autoconfrontação cruzada. Esses procedimentos técnicos, de maneiras diversas, procuram obter informações acerca de dimensões menos perceptíveis à observação e mesmo à simples confrontação de informações

com o trabalhador. Realizamos a técnica da autoconfrontação com dois motoboys e a das instruções ao sócia também com outros dois motoboys. Por motivos técnicos, não conseguimos concluir a etapa da autoconfrontação cruzada.

- d) aplicamos questionários contendo questões sobre o trabalho dos motoboys em 189 trabalhadores. Esse questionário visava produzir alguma informação de ordem quantitativa para que pudéssemos compreender que tendências de perfil, sentimentos, princípios, valores, recursos, entre outros, vêm definindo esse coletivo profissional. O questionário foi analisado por meio de freqüências absolutas, relativas, análises de risco, qui-quadrado, ETA, Somers'd e testes não paramétricos de Kruskal-Wallis H e Mann Whitney U de acordo com a natureza das variáveis e respostas obtidas. Tentamos explorar ao máximo diversas variáveis do questionário, tais como as relações entre riscos de acidente, idade, tempo de condução de moto, tempo de pausa para descanso e alimentação, horas de sono, bem como as relações entre remuneração e idade, tipo de serviço, tempo de habilitação etc., sem definir, *a priori*, variáveis dependentes ou independentes. Tomamos a liberdade de cruzar as variáveis entre si de maneira a identificar possíveis relações que nos apontassem direções para as análises qualitativas. Os questionários foram aplicados aos motoboys que íamos encontrando nas ruas, lojas e praças e a partir das indicações dos motoboys entrevistados. Não conseguimos definir com precisão a população de motoboys do município, o que nos impediu aplicar os questionários em uma amostra estatisticamente significativa.

De qualquer modo, neste texto, assim como no conjunto da pesquisa, não nos debruçamos exaustivamente sobre as análises quantitativas, mas apenas sobre alguns dos resultados encontrados, quando considerávamos que esses estavam nos apontando para aspectos importantes sobre o trabalho. Ressalta-se que a utilização de métodos quantitativos nessa pesquisa não tinha como propósito responder aos elementos centrais do seu objetivo de investigação, mas produzir informações complementares e que auxiliariam a equipe de pesquisa a se posicionar com mais clareza diante de tema tão complexo. Por essa razão, não consideramos importante apresentar os resultados estatísticos em sua exaustão. Vale reiterar que em função da dificuldade de determinar com exatidão a população de motoboys, nossa amostra, de 189 respondentes, não pode

ser considerada como representativa dos motoboys do município, o que nos obriga a reconsiderar o valor preditivo de todos os resultados obtidos. Daí que qualquer generalização realizada a partir dessa amostra é inadequada, devendo ser considerada mais como um indicativo do que como uma representação da categoria.

## **ACIDENTES ENTRE MOTOBOYS: IDENTIFICAÇÃO DE FATORES DE RISCO**

Silva (2006) realiza uma investigação sobre os motoboys tendo como escopo teórico-conceitual e metodológico a Epidemiologia. Lança-se em um empreendimento trabalhoso para tentar fundamentar alguns parâmetros estatisticamente confiáveis sobre morbidade na profissão de motoboys, obtendo alguns dos dados mais estatisticamente representativos sobre a atividade e os trabalhadores até o momento produzido. Como variável dependente define a ocorrência ou não de acidentes de trânsito nos últimos 12 meses da data da entrevista entre os motoboys. A partir daí, procura correlações com outras variáveis que se relacionam aos seguintes temas: acidentes de trânsito (nº de acidentes, gravidade dos acidentes etc.), comportamento no trânsito (tipo de capacete utilizado, consumo de bebidas alcoólicas, uso de telefone celular durante condução, cansaço durante condução etc.), atuação profissional (tipo de empresa em que trabalha, nº de empregos como motoboy, jornada de trabalho, alternância de turnos, forma de remuneração, renda etc.), categorização dos próprios motoboys (idade, sexo, tempo de experiência como condutor de motos, escolaridade etc.) e de suas motos (modelo, ano de fabricação e estado de conservação).

Por meio de diversas análises estatísticas, Silva chega a resultados que confirmam alguns pressupostos acerca dos riscos de acidentes envolvidos na profissão de motoboy, tal como a prevalência dez vezes maior de motoboys que se acidentaram nos últimos 12 meses quando comparados à população de motociclistas em geral. Ao mesmo tempo, demonstra que algumas idéias muito divulgadas em revistas e jornais parecem não ter tanta significância estatística quanto se pressupõe:

A sensação de cansaço durante o exercício profissional, o trabalho excessivo, o uso de celular ou rádio comunicador quando em trânsito, a atuação profissional em mais de um tipo de empresa e o tipo de ganho não

tiveram associação estatística com o relato de ocorrência de acidentes de trânsito. (p.54-55)

Ressaltamos aqui, em particular, como seu trabalho coloca em crise a construção que se faz no senso comum da relação explicativa entre a quantidade de acidentes envolvendo motoboys e a pressão sofrida na atividade de trabalho. Principalmente se se enfoca como um dos motores fundamentais dessa pressão o aumento de tarefas visando maior remuneração por parte dos trabalhadores, uma vez que parte considerável dos trabalhadores tem seus ganhos atrelados à comissão por entrega. O trabalho de Silva aponta para a necessidade de se rever, pelo menos parcialmente, o peso dessa relação a que imediatamente se chega; ou, pelo menos, nos chama a atenção para a necessidade de se compreender melhor esse processo. Porém, sua pesquisa demonstra outros fatores de risco de acidentes de trabalho entre motoboys, tais como: a idade, na medida em que as pessoas mais novas tendem a sofrer mais acidentes; a adoção de altas velocidades em avenidas e ruas; e a alternância de turnos. A partir da leitura do trabalho de Souza, não seria contra-senso deduzir que as dimensões do trabalho não estão diretamente entre os fatores principais de risco de acidentes de motoboys.

Em nossa pesquisa, os dados não diferem em alguns aspectos daqueles obtidos por Silva. Mesmo que não possamos generalizar os resultados de nossas investigações para todos os trabalhadores, eles podem nos revelar algumas informações importantes. Verificamos aqui que é muito comum encontrarmos motoboys que já sofreram acidentes nesse tipo de trabalho: 61,4% dos motoboys por nós entrevistados já se envolveram em acidentes na profissão.<sup>vii</sup> Desses, quase 65% ficaram afastados do trabalho em função do acidente. Dos que ficaram afastados da atividade profissional, mais da metade ficou em até 15 dias, e quase 35% ficaram afastados mais de 30 dias. Além disso, quase 35% dos profissionais que ficaram afastados relataram não ter tido acesso a nenhum tipo de benefício social, seja da empresa, seja do INSS. Tão marcante quanto essa situação é o fato de que é muito comum encontrar motoboys que tenham conhecido algum colega que se envolveu gravemente em algum acidente de trabalho: 89,9% deles relatam essa situação.

Esses dados são um indicativo de que o fenômeno do acidente é uma constante que paira sob o cotidiano incerto desses trabalhadores. O discurso dos motoboys nos alerta o tempo inteiro: “todo mundo vai cair um dia”. Esse parece ser um destino quase que já traçado por e para todos os motoboys. Porém, enquanto esse dia não vem, luta-se

desesperadamente para afastá-lo do horizonte. Esse discurso é reforçado pelos seguintes dados: o tempo de trabalho é uma questão importante na experimentação de acidentes. É cerca de 3,2 vezes mais provável encontrar um trabalhador com mais de três anos de profissão que tenha sofrido acidente que aqueles que têm menos de três anos de profissão (onde  $p=0,000$ ).

Em contrapartida, diante dessa condição quase *sine qua non* eles muito seguramente afirmam: “a gente não pensa nisso não. A gente não pilota com medo”, como nos disse um trabalhador do setor de farmácia. Um sistema defensivo de tipo estratégico (DEJOURS, 2004b)? Ou desconhecimento sobre o futuro da atividade? Qualquer que seja a resposta, o fato é que a investigação sobre a atividade de trabalho dos motoboys nos revelou não só fatores de risco, mas também fatores de proteção. Assim, se em parte eles não pensam de maneira focada no termo “risco de acidentes”, empreendem inúmeros procedimentos visando reduzir esses riscos: lançam mão de sistemas defensivos e de saberes operatórios que transformam a relação com os riscos de acidentes (DINIZ, 2003; MORAES, 2008).

A despeito disso, embora fique evidente a importância da incidência de acidentes entre motoboys, quando tentamos identificar os fatores de risco de acidentes utilizando apenas os instrumentos quantitativos, deparamos com algumas surpresas: reafirmando os dados obtidos por Silva, os tipos de remuneração, a atuação profissional em mais de um tipo de empresa e o tipo de ganho ou o grau de percepção de desgaste da saúde em função da atividade profissional parecem não se relacionar diretamente com o incremento dos riscos de acidentes. Da mesma forma, outros fatores teoricamente importantes, tais como idade dos motoboys, escolaridade, estado civil/conjugal, existência de dependentes, os tipos de vínculos contratuais entre patrão-empregado, a renda ou o usufruto de férias, a realização de treinamentos ou a quantidade de sono, tudo isso aparentemente não contribui diretamente, do ponto de vista das análises estatísticas de nossos dados, para o incremento dos acidentes de trabalho entre motoboys. Isso poderia nos levar a crer que os fatores de riscos seriam apenas estes: a) ter recebido multas, já que há uma relação significativa (onde  $p=0,000$ ) entre esse fator e ter sofrido acidente no trabalho como motoboy. É, pois, cinco vezes mais freqüente ter encontrado alguém que tenha recebido multas entre aqueles que já sofreram acidentes; b) pilotar em situação de pressão, já que as pessoas que percebem pilotar mais freqüentemente em situação de pressão tendem a ter sofrido acidentes na profissão de motoboy de uma maneira mais constante (onde  $p=0,011$ ); c) número de horas trabalhando como motoboys, uma vez que o risco de

acidentes entre aqueles que trabalham mais de 8h/dia é mais de duas vezes superior ao daqueles que passam menos de 8h/dia nessa profissão (onde  $p=0,009$ ); d) aprendizagem de condução de motos antes do ingresso na profissão, visto que há um risco três vezes maior de que pessoas que não pilotavam antes de ingressar na profissão tenham sofrido acidentes do que aqueles que já pilotavam suas motos antes de se tornarem motoboys (onde  $p=0,031$ ), e) o tempo de trabalho na profissão, conforme já dito.

Decorreria dos dados que produzimos, em conjunto com os evidenciados por Silva, que os acidentes de trabalho dos motoboys estariam relacionados unicamente à alternância de turnos, à idade do trabalhador, à velocidade em que transita nas vias, às multas que recebe (claramente relacionadas ao tema anterior), ao tempo que ficam em suas motos, à percepção da pilotagem em situação de pressão, ao tempo de trabalho na profissão e ao aprendizado prévio da pilotagem de motos antes do ingresso na profissão. Como se outras dimensões da organização do trabalho e da vida pessoal e profissional – tipo de remuneração, tipos de contratos, tempo de pausa, usufruto de férias, satisfação no trabalho, estado conjugal etc. – não tivessem relações com os índices de acidentes. Porém, alguém poderia argumentar que nossa análise estatística não foi adequada ou que a amostra de nossa pesquisa, bem como a de Silva, foram inapropriadas ou pequenas.

Entretanto, o que queremos argumentar aqui é que para além das análises estatísticas, é fundamental agregar outras informações para se compreender as dinâmicas dos acidentes de maneira mais complexa. Por exemplo: dizíamos há pouco que existe uma possível relação entre a condição de pilotar em situação de pressão e o fato de já ter sofrido algum acidente na profissão. Ora, a percepção de pilotar em situação de pressão não é constante. Varia, por exemplo, em função da escolaridade, já que os mais escolarizados percebem-se pilotando mais freqüentemente em situações de pressão (onde  $p=0,032$ ), e da quantidade de horas que a pessoa trabalha por dia: aqueles que trabalham mais que oito horas por dia tendem a dizer que pilotam em situação de pressão um pouco mais freqüentemente que os que trabalham menos do que oito horas na profissão de motoboy (onde  $p=0,035$ ). Entretanto, mais que dados representativos de fatores de risco, o que isso talvez esteja nos indicando é que essas diferenças sinalizam a existência de determinado limiar de tolerância às exigências da atividade, que passaria a ser considerada mais insegura e insuportável quando esse limiar é ultrapassado. Se utilizarmos apenas essas informações, a suposição desse limiar é pouco aparente. Porém, quando observamos outros fatores relacionados aos supostos fatores de risco, a

existência desse limiar se torna mais plausível. Ou seja, tentamos demonstrar que esse suposto limiar vai receber outros tipos de influência, tais como a escolaridade e o próprio acúmulo de esforço exigido do corpo ao longo do tempo, além do fato de que a própria experiência do acidente afeta o nível desse limiar, sendo mais baixo pela experiência prévia de acidentes. Aliás, é significativa a relação entre a pilotagem em situação de pressão e a percepção do grau de impacto que o trabalho causa na saúde (onde  $p=0,000$ ). Ou seja, quanto maior a percepção dos impactos deletérios do trabalho na saúde, mais freqüentemente o motoboy percebe pilotar em situação de pressão e vice-versa. Diretamente relacionado a esse fato, constatamos que as pessoas que pilotam em situação de pressão tendem a relatar mais freqüentemente que sentem dores no corpo (onde  $p=0,009$ ). Ainda como que compondo esse cenário do limiar de pressão, é importante observar que é significativo o fato de que as pessoas que não tiram férias tendem a considerar que pilotam em situação de pressão de uma maneira mais freqüente que os que tiram férias (onde  $p=0,043$ ).

Independente disso, verificamos que a pressão para realização do trabalho é percebida como mais alta<sup>viii</sup> que a maneira como se percebe transferindo essa pressão para o modo de pilotagem (pilotar em situação de pressão).<sup>ix</sup> Assim, o esgotamento no trabalho, acarretado pela falta de férias, pelo tempo que se pilota motos, pela idade, pela experimentação de acidentes, pelo grau de percepção dos impactos deletérios do trabalho no corpo, enfim, por uma espécie de consciência sobre os aspectos deletérios da profissão e o esforço de não passar essa pressão para o modo de pilotagem, tudo isso torna o trabalho mais difícil, mais penoso. Esse limiar, essa tolerância parcial e temporária às exigências do trabalho é corroborada quando observamos as percepções que os motoboys possuem do trabalho em sua saúde: mais da metade dos respondentes (55%) sentem dores no corpo. Essa sensação tende a aumentar com a idade e com o fato de a pessoa ter filhos. Há, enfim, uma tendência de que as dores sejam sentidas também com o passar do tempo na profissão, com o fato de a pessoa trabalhar em mais de um local como motoboy e com o fato de a pessoa trabalhar mais horas como motoboy. Seja como for, elas indicam um conjunto de elementos que denunciam, de maneira clara, que o tempo que os motoboys passam em suas motos, trabalhando em mais de um emprego, para custear uma família, recebendo poucos recursos, com o passar dos anos de trabalho e com a idade vão apontando um cenário no qual a capacidade de resistência do corpo começa a se transformar em um fardo para o próprio motoboy: sua resposta deixa de ser

ideal, seu corpo dói, mas, apesar de tudo, ele não pode parar. Esse parece ser um destino marcado não só pela sombra de acidentes, mas também pela sombra da dor.

Enfim, esses fenômenos todos poderiam indicar algum limiar de esgotamento da tolerância ao trabalho que se desenvolve com o tempo na profissão. Entretanto, esse mesmo limiar pode ser também traduzido como uma espécie de limiar de segurança já que, pela experiência obtida, os motoboys vão aprendendo a reconhecer o fato de que pilotar sobre determinadas condições pode ser mais arriscado do que gostariam. Os sinais emitidos por esse limiar seriam um indicativo de que se deve estar mais atento à situação, evitando, com isso, realizar comportamentos deveras arriscados. Essa atenção redobrada pode aumentar a carga de trabalho e as exigências da atividade, mas talvez conduza à proteção do trabalhador. Em entrevistas com os motoboys, ficou muito clara a importância de o trabalhador aprender a reconhecer esses “sinais corporais” ou uma espécie de “estado de espírito”:

Se você for bater uma foto aqui: “vou fazer uma relação de como o cara vai trabalhar no dia”. Tem dia que o cara vai querer andar devagar, tem dia que o cara vai querer andar rápido... “Isso é verdade.” [respondem outros motoboys] Aí o cara passa no corredor, durante o dia, faz um monte de coisa. Beleza, por enquanto está dando tudo certo para o cara. O cara está se sentindo um herói, está se empolgando. O cara vai com tudo, vai embora. Ele vai chegar no serviço achando que é um herói. Tem outro dia que o cara: “pô, amanhã eu vou fazer isso de novo”. “Uma hora o cara vai dar errado”. Outro motoboy continua: “tem dia que eu saio de casa e falo: ‘hoje eu não estou legal’, olho para o corredor e falo: ‘hoje eu não estou para fazer corredor’”.

A variação do “estado de espírito” tende a conduzir o motoboy a um determinado padrão de pilotagem que com o tempo aprende a identificar e, o que seria correto, a respeitar. Os que percebem e respeitam esse “estado de espírito” dizem que fazem o que fazem a partir da análise desse “estado de espírito” naquele dia ou situação. Admitem, porém, que alguns motoboys não percebem esses sinais corporais e se arriscam mesmo, independentemente de como estão. Esse arriscar é, para eles, um desrespeito a si e à própria experiência. É, portanto, fundamental o respeito ao corpo e ao que ele sinaliza.

A partir disso tudo vimos que a relação entre “percepção de pilotar em situação de pressão” e “experiência de acidentes” talvez sinalize mais um cenário de esgotamento profissional ou, o que é mais complicado, de incapacidade de responder aos sinais que o corpo fornece, que à idéia de um fator de risco isolado de um contexto amplo e complexo. Enfim, esta digressão nos ajuda a compreender se alguns dados que individualmente não estão elencados estatisticamente como “fatores de risco” (possuir dependentes, idade, percepção da própria saúde, pilotar em situação de pressão, dores no corpo etc.), no conjunto são peças que compõem um cenário em que cada aspecto tem seu papel fundamental. As relações estatísticas têm aqui um valor importante, mas talvez secundário ou indicativo de aspectos a serem investigados por outros métodos ou mesmo a partir de outras perspectivas epistemológicas.

Dando continuidade a esse tipo de análise, verificamos que em Vitória a profissão dos motoboys é praticamente masculina, e seu efetivo é aparentemente composto, em sua maioria, por pessoas com até 30 anos de idade. A média de idade dos motoboys da nossa amostra gira em torno dos 26 anos. Existem profissionais com um pouco mais de idade (cerca de 13,2% de nossa amostra tinha mais que 30 anos), mas é mais provável encontrar motoboys na faixa dos 20 anos de idade. Não encontramos relação significativa entre idade e acidente, como em Silva (2006). De qualquer modo, independentemente dos dados estatísticos, essas relações podem ter implicações profundas nas dinâmicas dos acidentes. Antes, porém, é interessante observar que o ingresso na profissão é também uma experiência juvenil, visto que há uma tendência importante, entre as pessoas mais novas, de trabalharem há menos tempo que as pessoas com maior idade. Em nossa amostra, os trabalhadores ingressam na profissão por volta dos 22 a 24 anos de idade. O tempo médio de profissão é de cerca de quatro anos, e mais da metade dos profissionais tem até três anos de profissão. Observamos que 32,4% dos profissionais trabalham na atividade há mais de cinco anos e apenas poucos têm mais de dez anos de atividade no setor. Além disso, parte importante dos profissionais que responderam ao questionário (43,6% dos respondentes) trabalhava há menos de três anos como motoboy.

Há pouco discutimos as relações entre acidente e tempo de serviço. O que importa aqui é observar que os trabalhadores ingressam na profissão ainda muito jovens, imbuídos do espírito que a juventude possui. Essa condição pode produzir efeitos entre os trabalhadores: uma sensação de aventura e de invencibilidade no enfrentamento dos riscos do trabalho. Além disso, se pensarmos que o aprendizado de qualquer atividade, por mais fácil que seja, é sempre um processo histórico, no qual vai se cimentando

paulatinamente um conhecimento coletivo sobre a atividade e no qual as pessoas que já acumularam algum grau de experiência acabam assumindo um papel especial, percebemos possíveis carências para a cristalização de sentido no trabalho dos motoboys, visto que é potencialmente frágil a troca de experiências entre pessoas novas e mais antigas no trabalho. Assim, a cada dia um grande contingente de profissionais vem adentrando as fileiras de trabalho dessa profissão, não encontrando um suporte histórico que lhes permita dizer, com segurança, que se trata efetivamente de um ofício, no pleno sentido da palavra. Por se tratar de uma profissão de risco, esse talvez seja um fenômeno importante a observar. Essa falta do que poderíamos chamar de tempo histórico de sedimentação dos saberes coletivos, algo próximo ao que Cru e Dejours (1987) denominaram de saberes de prudência ou que Clot (2006) denominou de gênero da atividade profissional, é um dos reverses de uma profissão recheada de profissionais ainda jovens e com pouco tempo de profissão. Os efeitos disso nos índices de acidentes estão ainda por se avaliar, mas nossa pesquisa dá sinais de que ainda é relativamente fraca a influência dos saberes de prudência e dos saberes operatórios nos estilos de pilotagem ainda muito individualizados (MORAES, 2008). Diante disso, não é possível ignorar os impactos da falta de dimensões coletivas mais estáveis nos índices de acidentes.<sup>x</sup>

Nesse mesmo sentido, talvez por essa mesma característica juvenil dos profissionais, o caráter de provisoriedade se lança como um discurso corrente nas falas dos motoboys. É muito comum ouvirmos trabalhadores dizendo “ninguém sonha em ser motoboy” ou “estou apenas esperando algo melhor”. Por esse discurso, percebe-se que essa não é uma carreira que se possa querer ter. Até porque, em certa medida, o máximo de ascensão possível na carreira de um motoboy é ter a sua própria empresa. Como uma mobilidade naquilo que poderíamos chamar de “ascensão profissional” dentro de uma empresa praticamente não existe nessa atividade, há uma sensação de que a motivação para o investimento na carreira é muito pequena. Oliveira encontrou uma realidade semelhante em Salvador: “a rotatividade é alta. Os vínculos dos motoboys são instáveis. Eles trocam muito de emprego. Não é uma ocupação para a vida toda”. Para o diretor do Sindicato da categoria, em Salvador, “muda-se de emprego porque não se agüentam mais as condições de trabalho. Procura-se, então, um outro melhor” (OLIVEIRA, 2003, p.50). Assim, ao mesmo tempo em que essa não é uma ocupação para a vida toda, as condições de trabalho são bastante precárias.

Além disso, o fato de que essa atividade profissional contenha um grande contingente de trabalhadores que tem ali apenas uma complementação salarial, talvez

produza implicações importantes na própria composição da categoria. Se parte desses trabalhadores, sobretudo dos setores que realizam atividades à noite (pizzarias, lanchonetes, restaurantes), são executados por pessoas que realizam outras atividades durante o dia, não é muito improvável que o trabalho como motoboy seja considerado um “bico”. Uma profissão que é formada com profissionais que a consideram passageira, temporária, corre o risco de não obter dos profissionais o mesmo engajamento subjetivo quando comparado a outras profissões em que os trabalhadores invistam mais coletivamente nas conquistas por melhores condições de trabalho. Sobre esse aspecto, ver, por exemplo, o que Cru (1987) dizia sobre os talhadores de pedra que estavam na profissão por tempo determinado e aqueles que vivem a profissão como um ofício. Talvez esteja aí um dos aspectos que auxiliem para que a categoria de profissionais do setor de motofrete não seja, aos olhos dos próprios motoboys, tão engajada politicamente.

Complementar a isso, temos o fato de os trabalhadores que atuam nesse tipo de atividade em geral não possuírem outra qualificação além da habilitação, uma vez que a maior parte dos trabalhadores estudou até, no máximo, o Ensino Médio, sem nenhum outro grau de escolarização formal (84,1% dos respondentes). Para estes, a atividade dos motoboys é apenas mais uma das que podem executar. Todavia, para o conjunto de profissionais que estão na profissão apesar de possuírem alguma qualificação técnica, a atividade dos motoboys é tida ainda mais concretamente como um trampolim para outras atividades futuras ou como um “bico” passageiro. Esse discurso, que é muito utilizado por esses profissionais, mas que espraia pelo coletivo como um todo, reforça ainda mais, entre os próprios profissionais, certo sentido de “provisório” na profissão. E isso, somado ao fato de que se trata de uma profissão recente, executada por profissionais novos, parece produzir efeitos importantes na atividade. Entre eles, um provável enfraquecimento do investimento subjetivo na produção daquilo que Cru (1987) denominava uma “arte de viver”, acerca das regras de ofício (MORAES, 2008). Se não temos aqui relações diretas com os acidentes, verificamos que esse sentido de “provisoriade”, de “bico” entre os motoboys torna menos provável a mobilização coletiva acerca das transformações das condições de trabalho. Aliás, analisemos um pouco essas condições e suas relações com os acidentes.

## CONDIÇÕES DE TRABALHO, ACIDENTES E FATORES DE PROTEÇÃO

Parte dos trabalhadores inicia sua jornada de trabalho em pontos localizados em uma praça, um beco ou uma simples calçada mais larga da cidade. São locais em que se lhes permitem ficar esperando por um serviço qualquer a ser contratado. Esse “posto” de trabalho carece das condições básicas esperadas em um local de trabalho regular. Além de ser a céu aberto, não há nenhuma estrutura de alimentação, banheiro, local de descanso etc. Parte dos trabalhadores utiliza os banheiros coletivos de edifícios ou mesmo a rua para suas necessidades fisiológicas, pois não tem outro local para isso. O custo da alimentação também muito comumente fica a cargo dos próprios trabalhadores, sobretudo entre aqueles que não possuem nenhum vínculo de emprego formal. Alimentam-se, então, como podem e sempre em busca de alimentações de baixo custo. Fica evidente que o motoboy é um profissional que “pertence” à rua e que ali deve permanecer.

Entretanto, em algumas empresas existem salas de espera para os trabalhadores, embora tenham, em geral, pouco conforto. Essas empresas se diferenciam das demais pelo conjunto de benefícios que oferecem a seus empregados. Isso nos revela que existem, de fato, inúmeros tipos de vínculo empregatício na profissão, sendo a diferença de renda salarial bastante razoável.<sup>xi</sup> Diante disso, os motoboys movimentam-se entre os empregos sempre em busca de salários melhores ou de melhores condições de trabalho. Essa variada gama de formas de contrato e de remuneração indica uma dinâmica complexa não apenas na mobilidade dos próprios motoboys, mas também na disputa mercadológica entre as empresas de motoboys por seus clientes. Porém, como a demanda por serviço também é grande, e como a oferta de mão-de-obra responde à demanda por serviços, como resultado temos inúmeras combinações possíveis de um tipo de serviço ainda bastante desregulamentado. Em nossa pesquisa observamos que parte considerável dos contratos é formalizada (75,1% dos respondentes), embora muitos trabalhem mediante contratos informais (19,2% dos motoboys) e outros trabalhem como autônomos (5,7%).

Diante dessa variedade de vínculos e considerando-se que parte importante do conjunto de trabalhadores mal terminou o Ensino Médio (não tendo nenhuma outra qualificação formal além da permissão para pilotar uma moto), quando verificamos que alguns trabalhadores chegam a ganhar R\$ 2.000,00, deparamos com um mundo de possibilidades que trazem ingredientes importantes para compreender a atividade em

questão. Em tese, para que isso seja possível basta trabalhar mais, ser resolutivo, “desembolar os serviços”, como dizem. Um dos instrumentos para que isso se torne possível é resolver os problemas dentro das urgências exigidas. Enfim, saídas aparentemente muito individuais. Nossa pesquisa, tal como a de Diniz (2003), demonstrou, contudo, que não é apenas por meio do esforço pessoal, em que a correria teria um papel fundamental, que se aumenta a produtividade de um motoboy. Outros fatores estão em jogo, principalmente o uso de saberes operatórios. Seja como for, observamos que em Vitória o salário médio dos trabalhadores gira entre R\$ 600,00 e R\$ 700,00, e mais da metade recebe até R\$ 800,00 (65,4%). Poucos recebem acima de R\$ 1.500,00 (3,8%). Em geral, são os que trabalham por comissão os que tendem a ganhar um pouco mais que a média dos motoboys. Essa diferença não é homogênea, mas um sinal de que o trabalho por remuneração amplia o leque de remuneração dos trabalhadores. Além disso, a existência de motoboys com boa remuneração tem um papel importante no imaginário daqueles que trabalham por comissão, já que cria uma referência real entre os trabalhadores, propiciando que se lancem nessa atividade em busca de ganhos maiores.

Os dados, entretanto, não indicam uma relação direta entre acidentes e remuneração por produção/produtividade. Poderíamos dizer, então, que esse tipo de remuneração não implica conseqüências para os modos de condução? Não. Sem sombra de dúvida, verificamos que não é possível ignorar a remuneração por produção/produtividade como condição marcante na profissão dos motoboys,<sup>xii</sup> imprimindo um ritmo muito característico na profissão. Porém, o que os dados estatísticos nos revelam é que, embora os trabalhadores que ganham por produtividade possam estar mais submetidos à tentação ou à pressão para acelerarem suas motos, não se pode ignorar o fato de que os motoboys que recebem por salário fixo também estão submetidos a pressões de seus patrões e/ou clientes e estão sujeitos ao mesmo meio de trabalho, que é bastante pernicioso: o trânsito letal das cidades brasileiras. Nesse sentido, torna-se possível supor que não é somente a correria dos motoboys que produz acidentes. Nessa lógica, as condições de um trânsito desorganizado e violento tornariam a realidade dos acidentes mais comum entre os motoboys. Os outros fatores – um trabalho exigente e pouco salutar, condições precárias de trabalho, excesso de tarefas etc. – apenas intensificariam os riscos de acidentes.

Um desses fatores, e efeito direto dessa busca pela remuneração, é a quantidade de horas que os motoboys trabalham em suas motos. Vimos há pouco a relação entre

acidentes e o número de horas no trabalho como motoboy. Ao investigarmos a quantidade de horas diárias médias em que os trabalhadores realizam suas atividades como motoboys, observamos, por meio de nossa amostra, que menos da metade dos entrevistados (28%) trabalha mais do que 10 horas diárias na profissão de motoboy. A maioria (58%) trabalha entre 6 e 10 horas por dia. À quantidade de horas dentro da jornada de trabalho deve se somar a quantidade de horas que um trabalhador fica em sua moto durante essa jornada.<sup>xiii</sup> Em geral, os trabalhadores alegam ficar cerca de 6,5 horas por dia em suas motos. Quase metade dos trabalhadores (49,5%) admite passar até 6 horas em suas motos, enquanto poucos (20,9%) afirmam pilotar suas motos durante um período maior que 8 horas por dia.

Pretendemos frisar aqui que a idéia de horas na moto não implica maior carga de trabalho ou maiores riscos. Os motoboys alegam, por exemplo, que o local mais perigoso para transitar não é o centro da cidade, as ruas internas dos bairros ou as ruas com mais corredores de veículos. Para eles, o local mais perigoso é a Rodovia do Contorno, onde se encontram inúmeras zonas alfandegárias da região da Grande Vitória e que, por isso, recebe um fluxo extremamente grande de caminhões, além de ser o contorno da rodovia BR 101 por fora do município de Vitória, recebendo um intenso tráfego de caminhões. Essa região é visitada quase que exclusivamente por motoboys do setor de documentos. Daí que a definição de uma carga de trabalho intensa deve levar em conta inúmeras exigências diferentes e não apenas a quantidade de horas de exposição ao trânsito, mesmo considerando que todos os motoboys aleguem que o trânsito é, sim, um fator bastante extenuante. De qualquer modo, o risco de acidentes entre aqueles que trabalham mais de 8 horas por dia é superior ao dos que passam menos de 8 horas nessa profissão. Outro aspecto importante é que parece não haver diferença no risco de acidentes entre aqueles que trabalham em um ou mais vínculos como motoboy. Mesmo que se considere esse resultado enviesado em função de imprecisões da amostra, não podemos deixar de conjecturar que os efeitos de horas-extras na determinação de acidentes tenham um peso mais importante que o próprio fato de a pessoa ter mais de um vínculo na profissão. Isso parece ser importante quando pensamos, por exemplo, na fala de um dos motoboys que nos disse certa vez: “não tem ninguém que não treme quando recebe um serviço às 17h30 para ir para a Rodovia do Contorno”. Ora, essa “hora-extra”, além das 8 horas de trabalho regular, é arriscada não somente pelo tempo extra de trabalho que a pessoa terá de enfrentar, mas também porque em geral os serviços “de última hora” são comumente os que requerem mais agilidade em horário em que as

peessoas tendem a estar mais cansadas e mais estressadas em meio ao horário em que o trânsito está mais movimentado. Essa quantidade extra de trabalho talvez exija do corpo por demais, ultrapassando o limite suportável e seguro que os trabalhadores desenvolvem. Assim, a relação entre acidentes de trabalho e horas de trabalho talvez diga mais respeito ao fato de que o motoboy nem sempre pode respeitar os sinais daquele suposto limiar já citado.

Ou seja, uma vez mais fica claro que analisar apenas dados quantitativos, tais como a quantidade de vínculo de trabalho e de horas trabalhadas como motoboy, pode não ser uma condição apropriada para se avaliar os efeitos do trabalho na conformação da saúde, seu papel nas dinâmicas dos acidentes e das condições de trabalho desses profissionais. Até porque, com o envelhecimento, o corpo tende a responder com menos plasticidade às condições de trabalho. Cru e Dejours (1987) demonstraram como os trabalhadores mais jovens da construção civil francesa acabavam por se lançar ao trabalho dando menos importância aos impactos do trabalho no corpo, que os trabalhadores mais antigos. Perceberam, então, que os profissionais mais antigos desenvolveram saberes procedimentais que lhes permitiam executar suas tarefas com menos impacto em sua saúde biológico-corporal. No caso dos motoboys, como dizíamos há pouco, ainda não há uma longa tradição de profissionais “anciãos”. Daí, então, não ser muito provável encontrar um tipo de saber de proteção ao corpo amplamente partilhado entre os trabalhadores. No entanto, vários trabalhadores com mais tempo de profissão já reconhecem efeitos que a condução da moto causa ao longo do tempo em seus corpos: dores na coluna, causadas pela posição e pela trepidação das motos,<sup>xiv</sup> dores nos ombros, por causa do peso do capacete, dores nos pulsos, mãos e pernas, por causa da pilotagem. Disso decorre que, para eles, o tempo que ficam em cima das motos é um problema que têm de enfrentar cotidianamente. Com o passar do tempo, o prazer da pilotagem dá espaço a certo sofrimento do corpo, o qual o trabalhador terá de aprender a gerir. Para lidar com esses sofrimentos, desenvolvem-se saberes que, em alguma intensidade, são partilhados no coletivo.<sup>xv</sup>

Outro exemplo marcante desse limite da análise estatística: além da quantidade de horas trabalhadas, procuramos verificar o tempo que os trabalhadores têm para descansar entre as tarefas e seus efeitos na composição de um quadro que propiciaria situações de extenuações corporais. Observamos, assim, grande variabilidade acerca desse fator: há momentos repentinos em que parece que “a correria começou”, como dizem os motoboys, referindo-se às situações em que eles não conseguem parar nem

para almoçar. Em outros momentos, consegue-se encontrar vários motoboys juntos conversando, como que esperando algo acontecer. É interessante observar, porém, que a “correria” não é, em si, um problema, principalmente para aqueles que recebem por comissão. O problema é que o ritmo dessa “correria” não é controlável, ou seja, às vezes é preciso trabalhar excessivamente mesmo quando não se quer. Isso reforça os riscos associados ao não respeito do limiar de segurança dos trabalhadores.

Há que se observar, porém, que em alguns setores, o tempo de pausa é algo regulamentado: um direito trabalhista. Os profissionais que trabalham em farmácia, por exemplo, tendem a respeitar essa condição quase “religiosamente”. No caso dos trabalhadores de algumas empresas do setor de documentos que fazem entregas de correspondência – e que se caracterizam pelo fato particular de que após o serviço podem ir embora –, a questão da pausa toma outra dimensão: menos pausa, mais tempo para outro emprego. Enfim, essas considerações estão sendo lançadas apenas para demonstrar a complexidade da categoria. Isso não impede, contudo, que venhamos a realizar uma avaliação geral das pausas no trabalho. Em geral, a grande maioria dos profissionais de nossa amostra (91,5%) tem algum tipo de pausa para alimentação e descanso. O tempo de pausa dos motoboys varia entre zero e uma hora, e quase metade deles (47,8%) tem algo em torno de 30 a 40 minutos de pausa. Apenas um quarto dos motoboys entrevistados por nós (24,5%) possui mais do que uma hora de pausa para almoço e descanso. Não verificamos nenhuma relação estatisticamente significativa entre isso e a incidência de acidentes. A partir daí, poderíamos ser levados à tentação de simplesmente ignorar essa temática “pausa” em nossas análises.

Porém, se assim procedêssemos, deixaríamos de observar um dos fatores mais importantes da organização do trabalho dos motoboys: o papel da pausa no coletivo de trabalho. Por meio de nossas visitas a campo, verificamos que nos intervalos entre os serviços, os trabalhadores ficam geralmente em grupo, trocando idéias sobre inúmeras questões, produzindo assim uma aproximação fundamental na consolidação de dimensões coletivas no trabalho. O tempo da pausa deixa de ser, então, apenas um tempo de descanso, para ser também de negócio, de consolidação da identidade e da aprendizagem dos saberes operatórios e de prudência. Nossa pesquisa aconteceu exatamente nesses momentos. Sem essas pausas, ela seria impossível. O valor desses momentos mostra-se inestimável para a consolidação de um coletivo que nos parece ainda bastante deficitário. Principalmente se levarmos em conta que em parte importante

do dia o motoboy está sozinho, realizando suas tarefas. O contato concreto, possibilitado por esses momentos de pausa, tem um efeito fundamental nas dinâmicas da atividade.

E aqui chegamos ao aspecto chave de nossa investigação. Se existem fatores de risco, diante do exposto, somos levados a crer que existem, também, fatores de proteção que merecem a mesma consideração de quem procura compreender a atividade de trabalho. Em nosso caso, esses parecem menos ligados à própria situação social do trabalhador que à sua história no trabalho e, talvez, em suas motos. Tanto o estado civil quanto a existência ou não de dependentes ou a escolaridade parecem não influir diretamente na experimentação de acidentes. Porém, o fato de a pessoa ter ingressado na profissão sabendo pilotar parece ser um fator que protege o trabalhador de acidentes. Há, pois, um risco maior de que pessoas que não pilotavam antes de ingressar na profissão tenham sofrido acidentes do que aqueles que já pilotavam suas motos antes de se tornarem motoboys. Além da habilidade adquirida previamente, talvez certa “cultura” do trabalho dos motoboys venha se desenvolvendo incorporando valores de uma “cultura” anterior: a cultura da moto. Será? Não o podemos responder por hora. O fato é que talvez não seja o tempo de habilitação que influa efetivamente no risco de acidente, mas a bagagem trazida antes de se lançar nas ruas para a “correria”. Essa “cultura” da moto, essa “ousadia” pode, assim, configurar determinado estilo de pilotar que incrementa, ou não, os riscos na profissão. De igual maneira, os momentos de pausa permitem que se partilhem conhecimentos, valores, sentimentos de pertença dos trabalhadores ao grupo de motoboys. Entre alguns saberes desenvolvidos e partilhados pelo coletivo, encontramos a gestão do tempo, a avaliação da tarefa, o planejamento temporal, a mobilização da rede solidária, a mobilização comunicacional, o gerenciamento das transgressões e o raciocínio da resolubilidade, além de algumas possíveis regras de ofícios e discursos de defesas (MORAES, 2008). Todos esses saberes identificados ajudam a criar aquilo que Neto, Mutaf e Avlasevicius denominavam identidade profissional (2006). Porém, o papel do coletivo de trabalho é muito maior que produzir uma identidade comum. Clot demonstra os efeitos do coletivo profissional no exercício da função psicológica do trabalho (2006). Dejours demonstra os efeitos desse coletivo na produção da saúde do trabalhador (2004b).

O fato é que as condições do trabalho produzem não apenas efeitos deletérios na vida dos motoboys, mas também respostas que são sempre individuais e coletivas. Essas respostas permitem aos trabalhadores recompor o cenário que lhes é fornecido por um capital sedento de recursos e indiferente à vida das pessoas. Esses fatores de proteção

podem passar despercebidos se estivermos atentos unicamente às determinantes estatísticas oferecidas por investigações quantitativas. Utilizar, então, os dados quantitativos com o cuidado de não se debruçar unicamente sobre eles pode ser um ensinamento importante que algumas revisões atuais da epidemiologia parecem nos ensinar, sobretudo quando se sugere a articulação do conceito de fatores de risco ao conceito de vulnerabilidade (AYRES et al., 2003).

## CONCLUSÕES

Verificamos, assim, que inúmeros fatores parecem influir nessa dimensão dos acidentes, seja intensificando esses riscos, seja protegendo-os deles. Os limites da análise estatística e unicamente quantitativa não permitiriam dar relevo a esses aspectos em torno dos fatores de risco. Se utilizássemos apenas as informações estatisticamente significativas para definição dos fatores de risco, talvez viéssemos a deixar de compreender que esses fatores só possuem seus sentidos em um meio complexo que deve se fazer compreender a despeito da importância estatística extraída dos cruzamentos realizados. Porém, não pretendemos argumentar aqui que essas análises estatísticas são inócuas. Muito pelo contrário. Elas nos apontam direções importantes para orientarmos nossas investigações. Apenas reafirmamos seus limites e suas complementaridades (MINAYO; ASSIS; SOUZA, 2005).

O que queremos observar é que se dermos muita importância ao valor do quantitativo, talvez venhamos a produzir políticas públicas tão inócuas quanto as respostas produzidas sem nenhuma espécie de investigação prévia. Isso porque os fatores de risco e de proteção evidenciados somente por meio de análises estatísticas tendem a ter pouco sentido por si sós. Por exemplo, se há uma relação entre aumento de experimentação de acidentes e tempo de trabalho como motoboy, uma resposta possível à redução dos acidentes poderia ser a restrição do tempo de trabalho na profissão. Uma solução que certamente não tem nenhum fundamento de realidade e que certamente teria contrapartidas importantes. Entretanto, se disponibilizássemos mais oportunidades de diálogo entre os trabalhadores, por meio de treinamentos em que se pudessem realizar análises coletivas das tarefas e dos modos de condução, por meio de simulação ou por meio do aumento de espaços coletivos no trabalho, talvez alguns impactos maiores na

incidência dos acidentes pudessem ser sentidos, na medida em que se tornaria possível consolidar alguns fatores de proteção aos riscos da atividade de trabalho.

Assim, verificamos que uma investigação apropriada acerca dos fatores de risco no trabalho deve ser somada a análises das situações de trabalho que permitam esclarecer as dinâmicas da atividade de trabalho que estão invisíveis aos olhos da sociedade, dos investigadores e, às vezes, dos próprios trabalhadores. Essas análises permitem contextualizar os fatores de risco e de proteção em um cenário em que as variáveis não devem, ou não podem, ser analisadas por si só. Às ferramentas quantitativas, e mesmo às entrevistas qualitativas, devem-se somar, sempre que possível, as análises da atividade de trabalho.

## REFERÊNCIAS

AYRES, J. R. de C. M. et al. O conceito de vulnerabilidade e as práticas de saúde: novas perspectivas e desafios. In: CZERESNIA, D.; FREITAS, C. M. (Org.). *Promoção da saúde: conceitos, reflexões, tendências*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2003.

BRASIL. Ministério da Saúde. *Saúde Brasil 2005: uma análise da situação de saúde no Brasil*. Ministério da Saúde/ Secretaria de Vigilância em Saúde/ Departamento de Análise de Situação em Saúde. Brasília, 2005.

CLOT, Y. *A função psicológica do trabalho*. Petrópolis (RJ): Vozes, 2006.

CRU, D. Les règles du métier. In: DEJOURS, C. *Plaisir et souffrance dans le travail*. Paris: AOCIP, 1987. p.29-50.

\_\_\_\_\_; DEJOURS, C. Saberes de prudência nas profissões da construção civil: nova contribuição da Psicologia do Trabalho à análise da prevenção de acidentes na construção civil. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, São Paulo, v.15, n.59, p.30-34, jul.-set. 1987.

DEJOURS, C. A metodologia em psicopatologia do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. I. (Org.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2004a.

\_\_\_\_\_. Addendum: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. I. (Org.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz; Brasília: Paralelo 15, 2004b.

DINIZ, E. P. H. *As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais: entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Departamento de Engenharia de Produção, Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2003.

GUÉRIN, F.; LAVILLE, A.; DANIELLOU, F.; DURAGGOURG, J.; KERGUELEN, A. *Compreender o trabalho para transformá-lo: a prática da ergonomia*. São Paulo: Edgar Blücher; Fundação Vanzolini, 2001.

MINAYO, M. C.; ASSIS, S. G.; SOUZA, E. R. (Org.). *Avaliação por triangulação de métodos*. Rio de Janeiro: Ed. Fiocruz, 2005.

MORAES, T. D. *Coletivo de trabalho e atividade dos 'motoboys': gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho*. Tese (Doutorado em Psicologia Social) – Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj). Rio de Janeiro, 2008.

NETO, A.; MUTAF, J.; AVLASEVICIUS, S. Pelo espelho retrovisor: motoboys em trânsito. *NAU – Núcleo de Antropologia Urbana da USP*, [revista on-line], São Paulo, 2006. Disponível em: [www.n-a-u.org/motoboys1.htm](http://www.n-a-u.org/motoboys1.htm). Acesso em: 10 nov. 2006.

OLIVEIRA, G. C. *Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboys de Salvador*. Dissertação (Mestrado em Saúde Comunitária) – Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia (UFBA). Salvador, 2003.

SANTANA, V.; NOBRE, L.; WALDVOGEL, B. C. Acidentes de trabalho no Brasil entre 1994 e 2004: uma revisão. *Ciências, Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v.10, n.4, p.841-855, out.-dez. 2005.

SCHWARTZ, Y.; DURRIVE, L. (Org.). *Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana*. Niterói : Ed. UFF, 2007.

SILVA, D. W. *Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina*. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Universidade Estadual de Londrina (UEL). Londrina, 2006.

Artigo recebido em 28.08.2008. Aprovado em 03.10.2008.

---

<sup>i</sup> Escolhemos a utilização do termo “motoboy” porque se trata do termo mais comumente utilizado pelas pessoas para se referir à profissão. Alguns pesquisadores preferem o termo “motociclistas profissionais” (DINIZ, 2003), mas a maioria utiliza sua grafia popular. Acreditamos que a utilização do termo motoboy facilite a consulta bibliográfica, uma vez que ainda não há consenso entre termos alternativos. Da parte dos motoboys, esse termo representa satisfatoriamente a categoria, embora do ponto de vista legal, venha se tentando utilizar outros termos.

<sup>ii</sup> Sobre uma análise dos materiais publicados até então, ver Moraes (2008).

<sup>iii</sup> Santana, Nobre e Waldvogel, em sua revisão da literatura científica sobre dados de acidentes de trabalho no país, informam que a subnotificação no país varia de 27% – no estudo mais otimista – a 82%, sem considerar os dados das regiões Norte e Nordeste, onde estudos mais detalhados são extremamente escassos.

<sup>iv</sup> Disponíveis em [www.denatran.gov.br/frota.htm](http://www.denatran.gov.br/frota.htm).

<sup>v</sup> Participaram dessa pesquisa os técnicos Roseanne Vargas Rohr, Fabiano José Pereira de Oliveira, Dorian Chim Smarzarro e Hiata Anderson, e os estagiários de iniciação científica Flávio Volponi Pereira, Mariana Cavalcante Ferraz e Fernanda Colombi Monteiro. A pesquisa contou com o apoio da Fundação de Apoio à

---

Ciência e Tecnologia de Vitória (Facitec), da Prefeitura Municipal de Vitória, e da Fundação de Apoio à Pesquisa do Espírito Santo (Fapes), do governo do estado do Espírito Santo.

<sup>vi</sup> Sobre a Ergologia, ver Schwartz e Durrive (2007); sobre a Ergonomia, ver Guérin et al. (2001); sobre a Clínica da Atividade, ver Clot (2006); sobre a Psicodinâmica do Trabalho, ver Dejours (2004b). Para um pouco mais sobre esses fundamentos ético-epistemológicos, ver Moraes (2008).

<sup>vii</sup> Silva verificou o relato de 68,2% de acidentes entre motoboys; 39% dos motoboys haviam se acidentado nos últimos 12 meses.

<sup>viii</sup> A média é de 6,42 entre 0 (nunca sofre pressão) e 10 (sempre sofre pressão para atingir as metas), a mediana é 7,5, e a moda é 10.

<sup>ix</sup> A média é 5,65, num índice que varia entre 0 (nunca dirijo sob pressão) e 10 (sempre dirijo sob pressão), a mediana 6,0 e a moda 10.

<sup>x</sup> Não obstante, existe uma gama de profissionais que não são tão novos assim (estão na faixa dos 30 anos de idade) e trabalham como motoboys há mais de cinco anos. Além disso, a profissão dos motoboys tem pouco mais de vinte anos no Brasil e encontramos em Vitória alguns motoboys que trabalham há 15, 17, vinte anos. Em nossa pesquisa, verificamos que, embora essa dimensão coletiva seja ainda frágil, está em pleno exercício de produção. Sobre o assunto ver Moraes (2008).

<sup>xi</sup> Neto, Mutaf e Avlasevicius (2006) observam em São Paulo, por exemplo, a existência de uma possível “elite profissional”, que são aqueles contemplados por empregos mais bem remunerados e que possuem outros benefícios dos contratos formais. Esses autores discutem os efeitos da existência dessa “elite profissional” que implica divisões do coletivo de trabalho e conseqüentes entraves na produção de uma “identidade” profissional.

<sup>xii</sup> Em nossa amostra, 48,3% dos motoboys são remunerados por produção/produktividade.

<sup>xiii</sup> Verificamos que este, assim como outros dados sobre horas de trabalho como motoboy, são relativamente imprecisos e de difícil avaliação por parte dos trabalhadores. Comparando os dados obtidos no questionário com nossas observações em campo, podemos certamente informar que há variações imensas quanto à jornada diária e a quantidade de horas que um motoboy passa em sua moto, sobretudo em função dos dias da semana, mês e época do ano. Esses dados referem-se, pois, apenas à percepção dos trabalhadores e não à observação da equipe de pesquisa sobre a atividade real dos motoboys.

<sup>xiv</sup> Alguns motoboys, com mais tempo de profissão no setor de documentos, tendem a preferir baús no lugar de pastas, porque esses baús lhes permitem acomodar as costas mais eretamente enquanto pilotam. Entretanto, para nós, essa preferência se trata, ainda, de uma avaliação bastante particular. Os motoboys desse setor, em sua grande maioria, ainda preferem o uso de pastas.

<sup>xv</sup> Mais sobre o assunto em Moraes (2008).