

**CARACTERÍSTICAS OCUPACIONAIS DE TRABALHADORES MOTOTAXISTAS****OCCUPATIONAL CHARACTERISTICS OF WORKERS MOTORCYCLE TAXIS****CARACTERÍSTICAS OCUPACIONALES DE TRABAJADORES MOTOTAXISTAS**

Luiz Almeida da Silva¹, Maria Lúcia Carmo Cruz Robazzi², Rita de Cácia Marchi Barcellos Dalri³ Fábio Souza Terra⁴, José Natal Almeida Silva⁵, Mikael Henrique de Jesus Batista⁶

RESUMO

Objetivo: identificar as características ocupacionais dos trabalhadores mototaxistas. **Metodologia:** descritivo, correlacional, com abordagem quantitativa, realizado com 152 mototaxistas de Uberlândia/MG, selecionados aleatoriamente, com os quais foi aplicado um questionário. O estudo teve o projeto aprovado pelo Comitê de Ética e Pesquisa, Protocolo 1360/2011. **Resultados:** constatou-se que o tempo de profissão é de 1 a 5 anos (62,5%); os sujeitos trabalhavam durante o período diurno e noturno, com predominância de jornada diária de 9 a 12 horas (48,7%), mas foram identificadas também jornadas extensas de 16 a 18 horas diárias (15,1%) entre os trabalhadores. Quanto a Carteira Nacional de Habilitação categoria A, (98,7%) a possuíam, com tempo predominante entre 1 a 5 anos (30%). **Conclusão:** os mototaxistas conheciam pouco sobre equipamentos de proteção individual, necessários para evitar e/ou minimizar possíveis lesões decorrentes de acidentes, fator que os colocavam em risco de sofrê-los em decorrência do trabalho desenvolvido. **Descritores:** Trabalho; Trabalhador; Saúde do Trabalhador.

ABSTRACT

Objective: to identify the occupational characteristics of workers motorcycle taxi. **Methodology:** descriptive, correlational study, with quantitative approach conducted with 152 motorcycle taxi drivers of Uberlândia/MG, randomly selected, and applying a questionnaire. The study had the project approved by the Ethics Committee and Research, 1360/2011 Protocol. **Results:** it was found a profession time of 1 to 5 years (62.5%); subjects were working during the daytime and nighttime, with predominance of daily journey from 9 to 12 hours (48.7%), but also extensive journeys 16 to 18 daily hours (15.1%) have been identified. As for the Driver's license category A (98.7%) possess and with long prevalent between 1 to 5 years (30%). **Conclusion:** the motorcycle taxi drivers knew little about personal protective equipment, required to avoid and/or minimize possible injury resulting from accidents, factor that put them at risk due to their work. **Descriptors:** Work; Worker; Worker's Health.

RESUMEN

Objetivo: identificar las características ocupacionales de los trabajadores mototaxistas. **Metodología:** descriptivo, correlacional, con enfoque cuantitativo realizado con 152 mototaxistas de Uberlândia/MG, seleccionados al azar, con los cuales fue aplicado un cuestionario. El estudio tuvo el proyecto aprobado por el Comité de Ética e Investigación, Protocolo 1360/2011. **Resultados:** se constató tiempo de profesión de 1 a 5 años (62,5%); los sujetos trabajaban durante el período diurno y nocturno, con predominancia de jornada diaria de 9 a 12 horas (48,7%), pero, fueron identificados también, jornadas extensas de 16 a 18 horas diarias (15,1%) entre los trabajadores. Referente al documento de conducción categoría A (98,7%) a poseer y con tiempo predominante entre 1 a 5 años (30%). **Conclusión:** los mototaxistas conocían poco sobre equipamientos de protección individual, necesarios para evitar y/o minimizar posibles lesiones decorrentes de accidentes, factor que los colocaban en riesgo de sufrirlos debido al trabajo desarrollado. **Descriptores:** Trabajo; Trabajador; Salud del Trabajador.

¹Enfermeiro do Trabalho, Doutor em Ciências, Universidade Federal de Goiás/UFGO. Jataí (GO), Brasil. E-mail: enferluiz@yahoo.com.br;

²Enfermeira do Trabalho, Professora Titular, Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo/EERP/USP. Ribeirão Preto (SP), Brasil. E-mail: avmlccr@eerp.usp.br; ³Enfermeira do Trabalho, Pós-Doutoranda, Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo/EERP/USP. Ribeirão Preto (SP), Brasil. E-mail: ritacmbdalri@usp.br; ⁴Enfermeiro, Professor Doutor em Ciências, Universidade Federal de Alfenas/Unifal. Alfenas (MG), Brasil. E-mail: fabio.terra@unifal-mg.edu.br; ⁵Enfermeiro egresso, Centro Universitário do Triângulo/UNITRI. Uberlândia (MG), Brasil. E-mail: josenatal@hotmail.com; ⁶Graduando em Enfermagem, Universidade Federal de Goiás - Regional Jataí. Jataí (GO), Brasil. E-mail: mikael.gyn@hotmail.com



INTRODUÇÃO

A motocicleta, além das utilidades de lazer, tem se tornado um instrumento de trabalho, particularmente para o *motoboy* e o mototaxista. O trabalho destes sujeitos tem ganhado espaço na contemporaneidade pela agilidade em realizar serviços em tempo reduzido. Em contrapartida, esse trabalhador é rotulado de irresponsável, particularmente, porque durante a realização de seu trabalho, destaca-se por sua rapidez e, em muitas vezes, pela não obediência às leis de trânsito. Estudo realizado na cidade de Fortaleza (CE) buscou compreender os riscos de acidentes de trânsito a que estão expostos esses indivíduos e uma das características apresentadas foi o trabalho por produção, sem salário fixo e os riscos no trânsito demonstrados foram acidentes, assaltos, dentre outros. Com isto, eles aceleram suas motos para aumentar a renda salarial e garantir a subsistência.¹

Segundo dados da Associação Brasileira de Motociclistas, há no país cerca de 500 mil mototaxistas trabalhando, sendo a maioria na informalidade.² Este fato torna-se um fator preocupante uma vez que quanto mais se aumenta o número de motociclistas profissionais, não são implementadas ações preventivas e, tampouco, desenvolvidas pesquisas referentes aos riscos inerentes à esta ocupação, mas crescem as chances de ocorrências de acidentes de trabalho (AT) e demais agravos à saúde. Sendo assim, indubitavelmente, os dados estatísticos relacionados aos acidentes com esta categoria de trabalhadores têm a probabilidade de serem elevados.

Estudo sobre a violência no trânsito realizado pelo Instituto Sangari, por meio da análise de um milhão de certidões de óbito em todo o mundo, revelou que o Brasil é o segundo país do mundo em vítimas fatais em acidentes envolvendo motocicletas, com 7,1 óbitos a cada 100 mil habitantes. Apenas no Paraguai há mais vítimas fatais, com 7,5 óbitos por 100 mil habitantes; a Tailândia tem taxa de 4,6 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto que a Colômbia aparece em quarto, com 4,2 óbitos e o Chipre fica com a quinta colocação, com 3,7 óbitos. O índice nos Estados Unidos, o décimo colocado da lista, é de 1,7 óbitos a cada 100 mil habitantes. Nos últimos 15 anos, o crescimento da taxa de mortalidade em acidentes com motocicleta no Brasil aumentou 846,5%, enquanto que a de carros cresceu 58,7%. O nível da violência no trânsito é tanto que condena à morte no local do acidente cerca de 40% dos envolvidos nas ocorrências. Em 2010, foram 13.452 vítimas

fatais, contra 1.421 registradas em 1996. Entre as vítimas, 75% eram homens e 40% tinham entre 21 e 35 anos.³

O trabalho dos mototaxistas é realizado nas ruas e, por isso mesmo, é arriscado, pois está sujeito aos fatores decorrentes da intensa circulação de veículos e há agravos que possivelmente podem ocorrer a esses trabalhadores pela natureza dessa atividade, tais como a exposição ao trânsito e aos fatores ambientais, especialmente à poluição ambiental, visto que os vários poluentes produzidos pela ação dos motores automotivos e das indústrias são nocivos à saúde humana, quando a exposição é por tempo prolongado. O aglomerado de veículos automotores propicia o aumento, também, da poluição ambiental, uma vez que a maior parte dos que possuem veículos utiliza como combustível a gasolina e o diesel, importantes fontes produtoras de gases poluentes.

Como estes sujeitos não possuem uma carga horária fixa de trabalho mantêm-se expostos por longas horas nas extensas jornadas laborais estando, assim, mais susceptíveis aos Acidentes de Trabalho (AT) que podem deixá-los, em inúmeros casos, incapacitados para o exercício laboral por tempo determinado ou indeterminado, podendo levá-los à morte.

Diante desses fatos, geradores da precarização do trabalho desses indivíduos, dos riscos ambientais a que estão expostos tais como a poluição ambiental, poluição sonora com elevados níveis de ruídos e riscos de AT, reafirmou-se o interesse em realizar o presente estudo investigando algumas características ocupacionais de mototaxistas.

Assim, o presente estudo objetiva:

- Identificar as características ocupacionais dos trabalhadores mototaxistas.

MÉTODO

Este estudo teve o trabalho apresentado no III Fórum de Integração dos Mestrados Profissionais em Enfermagem, realizado nos dias 27, 28 e 29 de novembro de 2013, na Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto/SP.

Trata-se de um estudo descritivo, correlacional, com abordagem quantitativa, realizado com 152 mototaxistas de Uberlândia/MG, cidade do triângulo mineiro, escolhidos aleatoriamente, que executassem as atividades em centrais/pontos fixos de mototaxi.

Como critérios de seleção, estabeleceu-se: ser mototaxista há pelo menos um ano, independente do sexo; estar trabalhando sem licenças médicas nos últimos dois meses à



coleta de dados. Para obtenção dos dados ocupacionais, foi utilizado um questionário.

Para a inserção dos dados após coleta, foi elaborado um banco, utilizando Planilha *Microsoft Excel* 2000, série *Windows*, inseridos em dupla digitação e, posteriormente, transferidos para programa informatizado SPSS Versão 17.0.

O estudo foi realizado obedecendo aos princípios éticos da pesquisa com seres humanos preconizados na Resolução nº. 196 de 10 de outubro de 1996 do Conselho

Nacional de Saúde. O projeto de pesquisa foi devidamente submetido à apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa da Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo - EERP-USP, tendo recebido aprovação com o protocolo 1360/2011.

RESULTADOS

A tabela 1 apresenta alguns aspectos ocupacionais relacionados ao trabalho dos mototaxistas.

Tabela 1. Distribuição dos mototaxistas segundo as variáveis tempo de trabalho, período de trabalho, horas de trabalho diárias, folgas, número de folgas. Uberlândia-MG, Brasil. 2012.

Variáveis	n	%
Tempo de Trabalho (em anos)(n=152)		
1-5	95	62,5
6-10	27	17,8
10-15	28	18,4
>15	2	1,3
Período de trabalho (n=152)		
Apenas diurno	62	40,8
Diurno e noturno	90	59,2
Horas diárias trabalhadas (n=152)		
≤ 8	24	15,8
9-12	74	48,7
13-15	26	17,1
16-18	23	15,1
>18	5	3,3
Folgas- Período de 6 horas (n=152)		
Não	27	17,8
Sim	125	82,2
Número de folgas semanais* (n=125)		
1	9	7,2
2	102	81,6
4	14	11,2

*Apenas para os que relataram usufruir de folgas.

O tempo de trabalho como mototaxista mostrou que a maioria, 95 (62,5%), trabalha de 1 a 5 anos, seguida por 28 (18,4%) que trabalham entre 10 e 15 anos e apenas dois (1,3%) laboram há mais de 15 anos neste tipo de trabalho.

Relacionado ao período de trabalho exercido pelos mototaxistas, 90 (59,2%) relataram trabalhar durante os períodos diurno e noturno, enquanto 62 (40,8%) trabalham apenas durante o dia.

Com referência às horas diárias trabalhadas, 74 (48,7%) afirmaram que realizam jornada diária de 9 a 12 horas de trabalho e 26 (17,1%) de 13 a 15 horas; somente cinco (3,3%) realizavam jornada diária superior a 18 horas.

Quanto aos períodos de descanso, 125 (82,2%) relataram que folgam durante a semana; 102 (81,6%) informaram ter dois períodos de folga semanal, o que equivale a 24 horas sem trabalhar.

A estatística descritiva das variáveis tempo de trabalho e horas de trabalho diárias está apresentada na Tabela 2.

Tabela 2. Estatística descritiva das variáveis tempo de trabalho e horas de trabalho diárias. Uberlândia-MG, Brasil. 2012.

Estatística descritiva	Variáveis	
	Tempo de trabalho (em anos)	Horas diárias trabalhadas
Média	5,4432	12,61
Mediana	3,0000	12,00
Desvio padrão	4,62609	3,652
Mínimo	1,00	6
Máximo	17,00	24

O tempo de trabalho mostrou uma mediana de três anos entre os mototaxistas; quanto à jornada diária, constatou-se uma mediana de

12 horas diárias e um máximo de 24 horas diárias de trabalho.



A Tabela 3 apresenta as variáveis duplo vínculo empregatício, utilização da motocicleta no outro vínculo, possui Carteira Nacional de Habilitação (CNH), tempo de

CNH, ocorrência de multas, quantidade de multas, curso de direção defensiva e periodicidade de revisão preventiva da motocicleta.

Tabela 3. Distribuição dos mototaxistas segundo as variáveis duplo vínculo empregatício, utilização da motocicleta no outro vínculo, possui Carteira Nacional de Habilitação, tempo de Carteira Nacional de Habilitação, ocorrência de multas, quantidade de multas, direção defensiva, revisão preventiva da motocicleta. Uberlândia-MG, Brasil. 2012.

Variáveis	n	%
Duplo vínculo empregatício (n=152)		
Não	120	78,9
Sim	32	21,1
Tipo de trabalho no outro vínculo* (n=32)		
Utiliza motocicleta	6	18,8
Outros	26	81,2
Possui CNH (n=152)		
Sim	150	98,7
Não	2	1,3
Tempo de CNH em anos** (n=150)		
1 a 5	45	30,0
6 a 10	31	20,6
11 a 15	35	23,4
16 a 20	8	5,4
≥ 21	25	16,6
Não Informado	6	4,0
Multa nos últimos 12 meses (n=152)		
Sim	79	52,0
Não	73	48,0
Quantidade de multas*** (n=79)		
Até 2	58	73,4
3-5	21	26,6
Curso de direção defensiva (n=152)		
Sim	53	34,9
Não	99	65,1
Revisão preventiva da motocicleta (n=152)		
Mensalmente	49	32,2
3 em 3 meses	35	23,0
6 em 6 meses	33	21,7
Anualmente	16	10,5
Não realiza revisão	19	12,5

*Apenas para os que possuem outro vínculo empregatício/
Apenas para os que possuem CNH/ *Apenas para os que foram multados nos últimos 12 meses/ Nota: CNH- Carteira Nacional de Habilitação.

Quanto à existência de duplo vínculo empregatício, mesmo com jornadas extensas, 32 (21,1%) trabalhadores ainda possuem outro emprego, enquanto 120 (78,9%) relataram exclusividade no trabalho de mototaxista. Dos que possuem outra atividade laboral, seis (18,8%) utilizam a motocicleta nas outras atividades, permanecendo assim mais tempo expostos ao ambiente poluído.

Quando questionados quanto ao fato de serem habilitados para exercer a profissão com CNH categoria A, 150 (98,7%) declararam-se habilitados, sendo apenas dois (1,3%) os que ainda não possuíam carteira. O tempo de habilitação mostrou que a maioria dos sujeitos, 45 (30%), apresentou tempo de 1 a 5 anos, 31 (20,6%) de 6 a 10 anos, 35 (23,4%) de 11 a 15 anos, oito (5,4%) de 16 a 20 anos, 25 (16,6%) maior que 21 anos e seis (4%) não informaram.

No tocante à ocorrência de multas nos últimos 12 meses, 79 (52%) trabalhadores foram multados no trânsito durante a atividade laboral. Quanto à quantidade destas multas, 58 (73,4%) foram multados até duas vezes, enquanto 21 (26,6%) de três a cinco vezes nos últimos 12 meses que antecederam a coleta de dados deste estudo.

Sobre a realização do curso de direção defensiva para condução da motocicleta, 99 (65,1%) relataram não terem feito qualquer curso e 34,9% já o haviam realizado.

Referente ao hábito e periodicidade com que realizam revisão preventiva na motocicleta, 49 (32,2%) relataram realizá-la mensalmente, seguido por 35 (23,0%) que a realizam trimestralmente. Dos pesquisados, 19 (12,5%) não realizam manutenção preventiva, apenas corretiva.



Tabela 4. Distribuição dos mototaxistas segundo o uso de equipamentos de proteção individual. Uberlândia-MG, Brasil. 2012. (n=152).

EPI	Sim		Não	
	n	%	n	%
Capacete	152	100,0	-	-
Luvax	18	11,8	134	88,2
Bota	12	7,9	140	92,1
Blusa	9	5,9	143	94,1
Óculos	3	2,0	149	98
Capa	2	1,3	150	98,7
Cotoveleira	2	1,3	150	98,7
Caneleira	1	0,6	151	99,4
Antena protetora	1	0,6	151	99,4
Joelhira	1	0,6	151	99,4
Roupa de Proteção	1	0,6	151	99,4

*EPI- Equipamento de Proteção Individual

Durante a atividade laboral, todos os entrevistados relataram o uso do capacete, porém, apenas 18 (11,8%) usavam concomitante as luvas e 12 (7,9%) botas de proteção. As antenas protetoras, que na realidade são fixadas na motocicleta, foram mencionadas por apenas um dos trabalhadores (0,7%).

DISCUSSÃO

Entre os mototaxistas, constatou-se que a maioria (62,5%) possuía tempo de trabalho de 1 a 5 anos; trabalha durante o período diurno e noturno, com predominância de jornada diária de 9 a 12 horas (48,7%), mas foram identificadas, também, extensas jornadas de 16 a 18 horas diárias (15,1%) entre os trabalhadores. Quanto às folgas, 82,2% relataram usufruí-las e a maioria (81,6%) permanece apenas dois períodos de 6h, o que equivale a um dia de folga e sete de trabalho durante a semana; o relato de exercer mais de um vínculo empregatício foi identificado por 32 (21,1%) sujeitos, sendo que seis utilizavam a motocicleta no outro vínculo, o que possivelmente aumenta a exposição ao trânsito e ao risco de acidentes.

Quanto à variável tempo de trabalho, considerando que as atividades do mototaxismo originaram-se em meados de 1995, esta modalidade possui no ano de 2012, um total de 17 anos de existência. Os trabalhadores apresentaram, em sua maioria, de 1 a 5 anos de experiência, com uma mediana de três anos, fato que pode ser justificada pela sua grande rotatividade, mudando de postos e funções em que não são regulamentados, e buscando de melhores oportunidades de inserção no mercado de trabalho.

Estudo de revisão que buscou identificar as publicações sobre os trabalhadores mototaxistas mostrou que a motocicleta, embora esteja em grande modalidade de uso, principalmente para o trabalho, como um novo instrumento, é um meio vulnerável de transporte, fato mostrado pelos altos índices

de AT com lesões, incapacitação e morte. Suas condições de segurança são mínimas, o condutor e o passageiro estão sempre expostos às alterações ambientais, ocorrendo duplo risco de acidentes.⁴

Em Fortaleza (CE), no ano de 2008, a maioria dos mototaxistas (64%), que trabalhavam regulamentados pelo município exercia este tipo de trabalho no período igual ou superior a sete anos.⁵ Em Feira de Santana (BA), a maioria dos mototaxistas (68,9%) possuía tempo de trabalho nesta profissão de cinco ou mais anos.⁶

Estudo realizado com os mototaxistas no Rio de Janeiro evidenciou que a maioria (27,9%) estava na atividade há menos de um ano e 28,1% possuía de três a menos de cinco anos de experiência como mototaxista.⁷ A informalidade do campo de trabalho gera insegurança e, consequentemente, rotatividade entre trabalhadores.

Estudo de caso realizado com mototaxista no município de Sobral (CE) mostrou que este exercia a profissão há 16 anos e possuía também duplo vínculo, trabalhando como auxiliar de enfermagem,⁸ o que denota necessidade de complementação salarial com outros tipos de trabalho.

Quanto à jornada de trabalho diária, houve predominância dos que trabalhavam de 9 a 12 horas (48,7%), enquanto 15,1% relatavam 16 a 18 horas e cinco (3,3%) acima de 18 horas diárias, com mediana de 12 horas, o que permitiu caracterizar estas jornadas como extensas e reduzido descanso semanal, uma vez que a maioria dos sujeitos, 102 (81,6%), relatou que consegue ter folgas por apenas 12 horas semanais e 27 (17,8%) trabalhavam ininterruptamente. Tais dados indicam uma atividade de âmbito precário, de disputa por espaço no trânsito em buscas de maior número de corridas, arriscando-se cotidianamente às ameaças do aglomerado das ruas, expondo-se aos acidentes e ao adoecimento. A média diária de trabalho encontrada entre os sujeitos foi de 12 horas; somando-se aos sete dias semanais obtêm-se



uma carga horária semanal de 84 horas, o que está em desacordo com as leis brasileiras que, por meio da Constituição Federal de 1988 aprovou a redução da jornada de trabalho de 48 para 44 horas semanais e 8 horas diárias ao trabalhador nacional.⁹

Em um inquérito realizado em Uberlândia (MG), em 2006, evidenciou-se que 61% dos mototaxistas trabalhavam de 9 a 12 horas diárias, 17% de 13 a 15 horas e 11% praticavam jornadas diárias acima de 16 horas, o que também foi considerado como fator que eleva o risco de acidentes de trânsito nesta população.¹⁰

Em Ituiutaba (MG), constatou-se que 78,8% dos mototaxistas trabalhavam entre 10 e 12 horas e 80,8% conseguiam ter apenas um dia de folga por semana.¹⁰ Em Feira de Santana (BA), a maioria desses sujeitos trabalhava de seis a sete dias por semana (92,1%), durante 8 horas ou mais por dia (82,8%), evidenciando tratar-se de um grupo de trabalhadores com elevada carga diária de trabalho e extensa jornada laboral. ⁶No Rio de Janeiro, em 2004, evidenciou-se que os mototaxistas, em sua maioria (51,6%), trabalhavam entre 10 e 12 horas diárias e 34,4% usufruíam apenas de um dia de folga durante a semana.⁷

Relacionado ao duplo vínculo empregatício, mesmo exercendo jornadas diárias extensas, 32 sujeitos (21,1%) têm outra atividade de trabalho e apenas seis (18,8%) utilizam a motocicleta no outro vínculo o que os fazem ter mais horas de trabalho e, conseqüentemente, estarem mais expostos às poluições ambientais e riscos de AT.

Em outra investigação⁵ 5,6% dos mototaxistas estudados desempenhavam outra atividade remunerada, tais como comerciante, empregado da construção civil, *motoboy* e vigilante.

No presente estudo, quanto ao fato de possuírem CNH categoria A, a maioria (98,7%) relatou ter habilitação e com tempo predominante entre 1 a 5 anos (30%); quanto à ocorrência de multas no trânsito, 52% já haviam sido multados, ao menos uma vez, no período de um ano; com relação ao curso de direção defensiva que, em síntese, ensina o motociclista a evitar acidentes, 65,1% nunca realizaram curso desta natureza; referente à periodicidade de revisão preventiva da motocicleta, 49 (32,2%) relataram realizá-la mensalmente.

No que se refere à habilitação para conduzir motocicletas, observou-se que mesmo a legislação brasileira não permitindo a condução de veículos sem a habilitação específica, dois (1,5%) participantes do estudo

conduziam motocicletas sem a devida permissão. Quanto à ocorrência de multas nos últimos 12 meses que antecederam a coleta, 79 (52%) dos sujeitos declararam que foram multados. Destes, 58 (73,4%) informaram ter sido multado até duas vezes, 21 (26,6%) receberam de 3 a 5 multas; as principais causas de multas configuraram-se como comportamento inadequado no trânsito, fator que é preocupante, uma vez que foi identificado em muitos trabalhadores.

Dos mototaxistas pesquisados em Feira de Santana (BA), a maioria (85,4%) apresentou tempo de habilitação para motocicleta de cinco ou mais anos.⁶ Em Fortaleza (CE), 50,4% tiveram sua CNH categoria A expedida de 1996 em diante; no que se refere à infração, 25,2% confirmaram que foram multados; desses, 63,5% receberam uma multa, 25,4% duas e 9,5% três.⁵

Como a maioria não se matriculou em curso de direção defensiva, há elevadas possibilidades de apresentarem comportamentos irresponsáveis no trânsito, uma vez que não foram educados quanto às formas de prevenção de acidentes. O comportamento no tráfego é um dos fatores determinantes para contribuição na ocorrência de acidentes com motocicletas, uma vez que o trabalho em si já é composto de vários fatores contributivos que são somados aos contribuintes pessoais.¹²

O trânsito envolve um ambiente laboral denominado “a céu aberto” e para trabalhar neste ambiente, o trabalhador necessita enfrentar intempéries e estar em boas condições psíquicas e físicas, como também ter boas condições de trabalho, com instrumentos e proteção dentro dos parâmetros exigidos por lei, visando a sua proteção, bem como a dos usuários e a população em geral.

Estudo realizado em Fortaleza encontrou 177 (70,8%) mototaxistas que fizeram curso de direção defensiva no ano de 2006 e/ou 2007, prevalecendo o ano de 2007 com 35,6% dos cursos realizados; enfatiza que, embora não tenha encontrado relação com ocorrências no trânsito, este curso deve ser feito e renovado periodicamente, buscando a mudança de comportamentos e redução dos índices de acidentes de trânsito⁵.

Quanto à variável revisão preventiva da motocicleta, 49 (32,2%) relataram realizá-la mensalmente, seguidos por 35 (23%) que a realizam a cada três meses, 33 (21,7%) a cada seis meses e 16 (10,5%) anualmente; como fator preocupante, encontrou-se que 19 (12,5%) não realizam revisão preventiva, apenas corretiva, configurando-se em



comportamento de risco. Quando não se realiza tal cuidado, a motocicleta tende a apresentar problemas em movimento, o que eleva os riscos de acidentes e possibilidades de lesões graves.

Estudo realizado na cidade de Fortaleza (CE) concluiu que o mototaxista que realiza a revisão preventiva da motocicleta trimestral ou semestralmente apresenta maior risco de sofrer AT do que aqueles que fazem esse procedimento mais frequentemente. Desse modo, quanto maior for o tempo de intervalo entre uma revisão e outra, maior a probabilidade desse condutor sofrer acidente de trânsito.⁵ Esse fato permite inferir que os mototaxistas, sujeitos do presente estudo, que não realizaram revisão preventiva estão mais expostos à ocorrência de AT.

Relacionado ao uso de EPI, todos os mototaxistas relataram o uso do capacete, que certamente é um dos equipamentos mais importantes pela gravidade das lesões decorrentes de acidentes de trânsito. Fator preocupante é que, os outros EPI, que também são essenciais para a proteção do trabalhador como luvas de proteção, botas, blusas de couro, óculos, capa de chuva, cotoveleira, caneleira, antena e joelheira são utilizados pela minoria. Esse fato mostra que os sujeitos possuem baixa consciência sobre as reais necessidades dos EPI para evitar a gravidade das lesões decorrentes da ocorrência de AT.¹³

Realidade semelhante à do presente estudo foi identificada entre os participantes mototaxistas, 100% relataram conhecer o capacete e 14,4% sabem da necessidade do uso de calçados adequados, não sendo relatado o uso de qualquer outro EPI⁵.

A legislação em vigor, a qual regulamentou o mototaxismo como profissão, exige que condições mínimas de segurança sejam seguidas tanto para os trabalhadores quanto para os usuários. Exigências como possuir habilitação por período superior a dois anos, usar coletes retro reflexivos, capacetes identificados, antenas e dispositivo protetores para as pernas e motor em caso de tombamento, não foram contemplados por eles; muitos dos trabalhadores sequer apresentaram conhecimento destas exigências que já estão com prazo estipulado para entrar em vigor¹⁴.

Houve pouca preocupação dos sujeitos quanto ao uso de EPI e quando questionados, de forma informal, se não conheciam os demais equipamentos existentes para a sua segurança, relatavam que estes os incomodam e que não eram importantes. Acontece que na ocorrência de AT entre estes trabalhadores,

na falta de EPI, as lesões tornam-se inevitáveis, fato este que leva a crer que o trabalhador incorporou o risco de seu trabalho como inevitável e diante disto deixa a prevenção marginalizada.

Sabe-se que as antenas constituem-se em requisito obrigatório na legislação que já se encontra em vigor, que protege os trabalhadores de sofrerem graves ferimentos no pescoço por linhas com cerol, uma vez que dependendo da velocidade em que os veículos encontram-se, pode ocasionar lesões graves ou até mesmo fatais aos condutores¹⁵.

Estudo realizado em Mar Del Plata, Argentina, mostrou que o uso do capacete tem se tornado um meio individual de responsabilidade e em pesquisa observacional com 451 motociclistas, constatou-se que o índice de maior utilização deste equipamento concentrou-se na região central, enquanto que, nas periferias, o uso era reduzido¹⁶.

Investigação realizada em Porto Alegre (RS), no ano de 2009, com motociclistas profissionais, mostrou que quanto ao uso de EPI, na amostra analisada, 100% utilizavam o capacete. Ainda, 93% dispõem de roupas especiais de proteção contra chuva. Um número razoável utiliza luvas (54%), poucos utilizam cotoveleiras (32%) e apenas 17% recorrem às joelheiras¹⁷.

Tais dados mostram que o conhecimento sobre a real necessidade do uso do EPI entre os trabalhadores mototaxistas e motociclistas no geral, ainda é insipiente e que há necessidade de implementação de esforços conjuntos visando à conscientização e fiscalização do uso de tais equipamentos pelos condutores de motocicleta, diminuindo assim a gravidade das lesões.

CONCLUSÃO

No presente estudo houve predominância, entre os trabalhadores mototaxistas, do tempo de trabalho de até cinco anos, sendo que a maioria trabalha em períodos diurnos e noturnos de nove a 12 horas, com folgas uma vez por semana. Os participantes possuem Carteira Nacional de Habilitação, com tempo de até cinco anos, já foram multados, realizam revisão preventiva na motocicleta mensalmente, porém há uma parcela que não as realizam, utilizam Equipamento de Proteção Individual, mas conhecem pouco sobre esses equipamentos necessários para evitar e/ou minimizar possíveis lesões, fator que os coloca em elevado risco de sofrerem acidentes de trabalho.

Com isso, sugere-se a inserção do enfermeiro do trabalho em pesquisas com esta



categoria de trabalhadores, visando conhecer o seu ambiente de trabalho, bem como os possíveis agravos à saúde causados em decorrência das atividades laborais.

REFERÊNCIAS

1. Gondim AA. Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza-CE. [dissertação de mestrado]. Fortaleza (CE): Universidade Federal do Ceará, Fortaleza: 2009. 106 p.
2. Mosca J. O serviço de mototaxista deve ser legalizado em São Paulo? Associação Brasileira de Motociclistas [Internet]. 2009 [cited 2014 June 20]. Available from: http://www.abrambrasil.org.br/not_10.01.19_mototaxi.html
3. Moreira T. Brasil é o segundo no ranking de vítimas fatais em acidentes de motos. Motor Dream [Internet] 2012 [cited 2014 June 22]. Available from: <http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/05/07/brasil-e-o-segundo-no-ranking-de-vitimas-fatais-em-acidentes-de-motos->
4. Silva LA, Martins JT, Freitas FCT, Dalri RCMB, Robazzi MLCC. Algumas características do trabalho e do trabalhador mototaxista: revisão bibliográfica. J Nurs UFPE on line [Internet]. 2009 July-Sept [cited 2014 June 22];3(2):678-86. Available from: http://www.revista.ufpe.br/revistaenfermage/index.php/revista/article/view/180/pdf_921
5. Lira SVG. Comportamento preventivo e de risco no trânsito, referido por mototaxistas regulamentados em Fortaleza-CE [dissertação de mestrado]. Fortaleza (CE): Universidade de Fortaleza; 2008. 68 p.
6. Amorim CR, Araújo EM, Araújo TM, Oliveira NF. Acidentes de trabalho com mototaxistas. Rev bras epidemiol [Internet]. 2012 Mar [cited 2014 June 27];15(1):25-37. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-790X2012000100003&lng=en
7. Fonseca NRR. Sobre duas rodas: o mototaxi como uma invenção de mercado. Democracia viva [Internet]. 2006 June [cited 2014 July 11];31:1-9. Available from: [Trabalhos encaminhados à publicação na REUOL 2014 - 1.doc](http://Trabalhos_encaminhados_à_publicação_na_REUOL_2014_-_1.doc)
8. Albuquerque MES, Morais RS, Ximenes JM, Moura CCB, Freitas Junior RO, Ximenes Neto FRG. Qualidade de vida no trabalho e riscos ocupacionais dos mototaxistas: um estudo de caso. Revista CPAQV - Centro de Pesquisas Avançadas em Qualidade de Vida [Internet]. 2012 [cited 2014 June 21]; 4(3):1-9. Available from:
9. Dal Rosso S. Jornada de trabalho: duração e intensidade. Ciência e Cultura, São Paulo [Internet] 2006 [cited 2014 June 22];58(4):31-34. Available from: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000400016&lng=en&nrm=iso
10. Silva RJ, Bonito RF, Ferreira DL. Envolvimento de motociclistas em acidentes de trânsito em Uberlândia. In: Ferreira DF, Ribeiro LA. Acidentes de trânsito em Uberlândia: ensaios da epidemiologia e da geografia. Uberlândia: Aline; 2006.
11. Almeida EG. A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototaxi em Ituiutaba - MG. [dissertação de mestrado em Geografia]. Uberlândia (MG): Universidade Federal de Uberlândia; 2010. 132 p.
12. Oshima R, Fukuda A, Fukuda T, Satiennam T. Study on regulation of motorcycle taxi service in Bangkok. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies [Internet]. 2007 Oct [cited 2014 June 27];6:1828-43. Available from: <http://home.kku.ac.th/sthaned/J6.pdf>
13. Teixeira JRB, Santos NA, Sales ZN, Moreira RM, Boery RN SO, Boery EN et al. Utilização dos equipamentos de proteção individual por mototaxistas: percepção dos fatores de risco e associados. Cad. Saúde Pública [Internet]. 2014 Apr [cited 2014 July 12] ; 30(4): 885-890. Available from: http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2014000400885&lng=en
14. Brasil. Denatran. Departamento Nacional de Trânsito. Resolução nº 356, de 2 de agosto de 2010. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências [Internet]. 2010 [cited 2014 June 22]. Available from: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_356_10.pdf
15. Brasil. Denatran. Departamento Nacional de Trânsito. Frota de veículos por tipo e com placa segundo os municípios da federação - DEZ/2010. [Internet]. 2010 [cited 2014 June 20]. Available from: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>
16. Ledesma RD, Peltzer RI. Helmet use among motorcyclists: observational study in the city of Mar del Plata, Argentina. Rev Saúde Pública [Internet]. 2008 Feb [cited 2014 June 24];42(1):143-5. Available from:



http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003489102008000100019&lng=en

17. Ferreira FF, Albano JF. Motociclistas profissionais: a percepção da categoria quanto ao risco de acidentes de trânsito [Internet]. 2009 [cited 2014 June 20]. Available from: http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2009/350_AC.pdf



Submissão: 12/07/2014

Aceito: 20/08/2014

Publicado: 01/10/2014

Correspondência

Luiz Almeida da Silva
Universidade Federal de Goiás - Campus Jataí
Departamento de Enfermagem
BR 364, Km 193, nº 3800
Cidade Universitária
CEP 75801-615 – Jataí (GO), Brasil