



**PERFIL DO TRABALHO E ACIDENTES NA ATIVIDADE OCUPACIONAL DE
MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS**
**PROFILE OF LABOR AND ACCIDENTS IN THE OCCUPATIONAL ACTIVITY OF MOTORCYCLIST
WORKERS**

**PERFIL DEL TRABAJO Y ACCIDENTES EN LA ACTIVIDAD OCUPACIONAL DE
MOTOCICLISTAS PROFESIONALES**

Ramon Antônio Oliveira¹, Cristiane Aparecida Silveira², Mayra Valéria Vasconcelos³

RESUMO

Objetivo: caracterizar o perfil dos motociclistas profissionais, as condições de trabalho, bem como a ocorrência de acidentes e adoecimentos laborais. **Método:** estudo descritivo, de abordagem quantitativa, realizado em uma cidade mineira, com 131 motociclistas profissionais. Na coleta de dados, utilizou-se um questionário e os dados foram analisados no software SPSS. A pesquisa teve aprovado o projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa, CAAE nº 0026.0.213.000-09. **Resultados:** 95,4% eram homens, 55,7% tinham de 21 a 30 anos, 45% com ensino médio completo, 57,3% já sofreram acidente de trabalho e somente 1,5% utilizavam todos os equipamentos de proteção individual. **Conclusão:** o trabalho dos *motoboys* é realizado de forma precária e repleto de riscos, suas condições de trabalho favorecem o adoecimento. Sugerem-se mudanças na legislação e na fiscalização no sentido de reduzir a informalidade, bem como melhorar a proteção social e sanitária desta classe trabalhadora. **Descritores:** Saúde do Trabalhador; Acidentes de Trabalho; Condições de Trabalho.

ABSTRACT

Objective: to characterize the profile of motorcyclist workers, the working conditions and the occurrence of occupational accidents and illnesses. **Method:** a descriptive study with quantitative approach, performed in a town of Minas Gerais state, with 131 motorcyclist workers. During data collection, we used a questionnaire and the data were analyzed using SPSS software. The research had its project approved by the Research Ethics Committee, CAAE No. 0026.0.213.000-09. **Results:** 95.4% were men, 55.7% were between 21 and 30 years old, 45% had completed high school, 57.3% had already suffered accidents at work and only 1.5% used all personal protective equipment. **Conclusion:** the work of professional motorcyclists is performed in a precarious and risky manner, their working conditions favor the illness. Changes are suggested in legislation and monitoring in order to reduce informality and improve the social and health protection of this working class. **Descriptors:** Occupational Health; Work Accidents; Working conditions.

RESUMEN

Objetivo: caracterizar el perfil de los motociclistas profesionales, las condiciones de trabajo, así como la ocurrencia de accidentes y enfermedades laborales. **Método:** estudio descriptivo, de abordaje cuantitativo, realizado en una ciudad minera, con 131 motociclistas profesionales. La recolección de datos utilizó cuestionario y los datos analizados en el software SPSS. La investigación aprobó el proyecto por el Comité de Ética en Investigación, CAAE 0026.0.213.000-09. **Resultados:** 95,4% eran hombres, 55,7% tenían de 21 a 30 años, 45% con secundaria completa, 57,3 ya sufrieron accidentes de trabajo y solamente 1,5% utilizaban todos los equipamientos de protección individual. **Conclusión:** el trabajo de los *motoboys* es realizado de forma precaria y repleto de riesgos, sus condiciones de trabajo favorecen las enfermedades. Se sugieren cambios en la legislación y en la fiscalización con el sentido de reducir la informalidad, así como mejorar la protección social y sanitaria de ésta clase trabajadora. **Descriptores:** Salud del Trabajador; Accidentes de Trabajo; Condiciones de Trabajo.

¹Enfermeiro, Irmandade da Santa Casa de Poços de Caldas. Poços de Caldas (MG), Brasil. E-mail: oliveiraramon@yahoo.com.br;

²Enfermeira, Professor Doutor, Graduação/Pós Graduação em Enfermagem, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Poços de Caldas (MG), Brasil. E-mail: casilve@yahoo.com.br; ³Graduanda em Enfermagem, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Poços de Caldas (MG), Brasil. E-mail: mayrahandball@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Os agentes de riscos ocupacionais podem ser dos tipos físico, químico, biológico e psicológico ou situações anti-ergonômicas que, em conjunto com o modo pelo qual o trabalho é organizado, proporcionam aos trabalhadores um processo laboral arriscado, inseguro e insalubre. Dependendo da maneira como é executado, com maior ou menor segurança e proteção, contando com equipamentos coletivos e/ou individuais, tecnologias sofisticadas ou rudimentares e ritmos de maior ou menor intensidade, o trabalho vai desgastando os indivíduos e fragilizando sua saúde. Os riscos podem ser exacerbados e os efeitos da insegurança e insalubridade laboral podem alterar a condição de higiene dos trabalhadores, bem como favorecer-lhes a ocorrência de Acidentes de Trabalho (AT), de enfermidades relacionadas ao trabalho ou até mesmo a perda da vida.¹

Fenômenos socialmente determinados, os AT são indicativos da intensa exploração a que é submetida grande parte dos trabalhadores, atingindo principalmente adultos jovens e causando elevado número de casos de invalidez permanente e óbitos.¹ Neste contexto, é expressivo o crescimento atual da frota de motocicletas brasileiras, seja devido ao baixo custo para aquisição, financiamento e manutenção destas, seja por outros motivos.² Esse maior contingente de motocicletas contribui para o aumento do número de acidentes com motociclistas, com diversas consequências para o trabalhador e a sociedade: aumento dos gastos de saúde e previdenciários, afastamento do trabalho, perdas econômicas, dentre outros.³

Além dos impactos financeiros, há o gasto com saúde, pois a proporção de feridos nos acidentes de moto é muito maior do que naqueles devidos aos demais veículos a motor, talvez em decorrência da vulnerabilidade dos usuários deste tipo de veículo.⁴ Assim, o aumento da frota circulante e o envolvimento de motociclistas em acidentes, especialmente em atividades de trabalho, contribuem para o adoecimento dos trabalhadores, provocando um forte impacto na morbimortalidade, predominantemente da população jovem.⁵

Diante do exposto, o objetivo do presente estudo é:

- Caracterizar o perfil dos motociclistas profissionais, as condições de trabalho, bem como a ocorrência de acidentes e adoecimentos laborais.

MÉTODO

O estudo ocorreu em um município do interior de Minas Gerais, com aproximadamente 180 mil habitantes, destes, cerca de 97% ocupam a área urbana. De acordo com a agência municipal, são 150 mototaxistas cadastrados e 102 *motoboys*.⁹ Seguindo-se os critérios de inclusão e exclusão, foram entrevistados 131 motociclistas.

Para a coleta de dados, utilizou-se um instrumento tipo questionário estruturado, testado e validado por especialistas.

Respeitaram-se as Diretrizes e Normas Regulamentadoras de Pesquisas envolvendo seres humanos, emanadas da Resolução nº. 466/12 do Conselho Nacional de Saúde.⁶ O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (CAAE nº 0026.0.213.000-09).

Foram incluídos os maiores de 18 anos que, após serem esclarecidos sobre a pesquisa, consentiram em participar da pesquisa e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Foram excluídos todos aqueles que não consentiram em participar da pesquisa e menores de 18 anos.

Consideraram-se as seguintes variáveis: *motoboy* é aquele que utiliza a motocicleta no mercado formal ou informal de trabalho, especialmente em serviços de entrega de mercadorias e documentos e mototaxista é o que efetua o transporte de passageiros.⁷

De acordo com a legislação previdenciária, Acidente de Trabalho (AT) é aquele que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho. Podem ser típicos aqueles que ocorrem no exercício da atividade laboral ou de trajeto, quando ocorre do trabalho para a casa ou vice-versa.⁸

A doença profissional é aquela produzida ou desencadeada pelo exercício peculiar a determinada atividade, enquanto que a doença do trabalho é adquirida ou desencadeada em função de condições específicas em que o trabalho é realizado e com ele se relaciona diretamente.¹ As doenças profissionais e as do trabalho são consideradas como AT, segundo a lei dos benefícios da Previdência Social e são arroladas em uma lista específica.⁸

Para o presente estudo, consideraram-se sinônimos o mototaxista e o *motoboy*, os quais foram definidos como motociclista profissional, bem como as doenças foram consideradas as referidas pelo trabalhador e

Oliveira RA, Silveira CA, Vasconcelos MV.

Perfil do trabalho e acidentes na atividade ocupacional...

depois comparadas com a legislação para classificá-las como doenças profissionais, do trabalho ou comum.

Os dados foram organizados em planilha do programa Excel e, posteriormente, analisados no programa estatístico *Statistical Package for Social Sciences (SPSS)*, versão 17.0. As variáveis contínuas foram descritas com média e desvio padrão e mediana/percentis, e as variáveis categóricas com frequências absolutas e relativas. Para as variáveis contínuas, realizou-se o teste de Teste de

Kuskal-Wallis para conferir a distribuição normal dos dados. Para verificar a associação entre duas variáveis categóricas, utilizou-se o Teste exato de *Fisher*, sendo considerado significativo um $p \leq 0,05$.

RESULTADOS

Os resultados da avaliação sociodemográfica estão apresentados na Tabela 1.

Tabela 1. Distribuição dos motociclistas profissionais de um município mineiro segundo características sociodemográficas. Minas Gerais, 2013 (n=131).

Variáveis		Total	
		n	%
Sexo	Masculino	125	95,4
	Feminino	6	4,6
	Total	131	100,0
Faixa Etária	21-30 anos	73	55,7
	31-40 anos	39	29,8
	41-50 anos	12	9,2
	Acima de 50 anos	7	5,3
	Total	131	100,0
Estado Civil	Solteiro	49	37,4
	Casado/Amasiado	71	54,2
	Divorciado	11	8,4
	Total	131	100,0
Escolaridade	Ensino Fundamental	45	34,4
	Ensino Médio	76	58,0
	Ensino Superior	10	7,6
	Total	131	100,0
Renda Familiar	1 a 2 Salários Mínimos	3	2,3
	3 a 4 Salários Mínimos	73	55,7
	5 a 6 Salários Mínimos	17	13,0
	7 ou mais Salários Mínimos	8	6,1
	Não informaram	30	22,9
	Total	131	100,0

Em relação ao sexo, 125 (95,4%) eram homens, evidenciando predominância de indivíduos do sexo masculino.

Quanto à faixa etária, 41 (31,3%) tinham idades compreendidas entre 21 e 30 anos. A média de idade foi 31 anos, mediana: 29 anos (8,57 anos).

Com relação à escolaridade, 76 (58%) chegaram até o ensino médio, sendo que 59 (45%) concluíram-no; 10 (7,6%) chegaram ao

ensino superior, mas somente dois (1,5%) graduaram-se.

Constatou-se que a maioria (55,7%) dos entrevistados possuía renda familiar de três a quatro salários mínimos. Identificou-se ainda que 89 (67,9%) dos entrevistados eram chefes de família, sendo 71 (54,2%) casados.

Tabela 2. Distribuição dos motociclistas profissionais de um município mineiro segundo dados de trabalho e previdenciários. Minas Gerais, 2013 (n=131).

Variáveis		Total	
		n	%
Tempo de habilitação para conduzir motocicleta	Menos de 1 ano	6	4,6
	Entre 1 e 5 anos	46	35,1
	Entre 5 e 10 anos	35	26,7
	Mais de 10 anos	44	33,6
	Total	131	100,0
Vínculo empregatício e previdenciário	Informal/ sem vínculo	69	52,7
	Trabalhador / contribuinte individual (autônomo)	50	38,2
	Celetista/ empregado	12	9,1
	Total	131	100,0

Em relação ao tempo de carteira de habilitação, 44 (33,6%) motociclistas afirmaram ser habilitados há mais de 10 anos.

Somente 12 (9,1%) indivíduos são trabalhadores celetistas e 50 (38,2%) contribuem para a previdência como

contribuintes individuais (autônomos). Os outros 69 (52,7%) não possuíam nenhum tipo de suporte (caso se acidentem) e nenhum tipo de previsão para a aposentadoria.

Já 75 (57,2%) afirmaram já ter trabalhado sem registro na Carteira de Trabalho Previdência Social em período anterior ao

trabalho como *motoboy*, mostrando o caráter continuado da informalidade.

Constatou-se que 23 (17,6%) dos motociclistas tinham outro vínculo empregatício, aumentando a predisposição aos acidentes devido à sobrecarga de trabalho e da carga horária estendida.

Tabela 3. Distribuição dos motociclistas profissionais de um município mineiro segundo dados de trabalho e previdenciários. Minas Gerais, 2013 (n=131).

Variáveis		Total	
		n	%
Acidentes durante o trabalho	Sim, 1 a 5 acidentes	67	51,1
	Sim, 6 a 10 acidentes	6	4,6
	Sim,10 a 15 acidentes	2	1,5
	Não se acidentaram	56	42,8
	Total	131	100,0
Recebimento de auxílio/seguro após acidente	Previdência Social	11	8,4
	DPVAT	1	0,8
	Não receberam	57	43,5
	Não se aplica	56	42,7
	Não responderam	6	4,6
	Total	131	100,0
EPI utilizados	Capacete, viseira, luvas, sapatos fechados	80	61,0
	Capacete, viseira, sapatos fechados	48	36,7
	Capacete, viseira, joelheira, cotoveleira, luvas e sapatos fechados	2	1,5
	Capacete e viseira	1	0,8
	Total	131	100,0

Dos entrevistados, 75 (57,3%) já sofreram AT, 67 (51,1%) destes vivenciaram de 1 a 5 AT, sendo 83,2% acidentes típicos (durante a atividade) e 16,8% no trajeto (*in itinere*). Entre os que sofreram AT, a maioria, 57 (43,5%), não recebeu auxílio da Previdência Social, pois não se encontravam cobertos por ela.

Somente dois (1,5%) entrevistados utilizavam todos os EPI disponíveis (capacete, viseira, joelheira, cotoveleira, luvas e sapatos fechados). O que pode ser explicado ao se analisar a legislação brasileira, a qual exige somente capacete, viseira e sapatos fechados, fazendo com que 48 (36,6%) sujeitos utilizem apenas estes EPI.

Quanto à existência de local de descanso, 111 (84,7%) entrevistados afirmaram que, em seu local de trabalho, há um espaço destinado a esta finalidade. Entretanto, os pesquisadores identificaram que, apesar de existir estes espaços, na maioria das vezes, estes são inadequados, consistindo em uma poltrona ou banco que os motociclistas utilizam enquanto esperam a próxima corrida.

Buscou-se analisar a correlação entre AT e idade (Tabela 4) e entre AT e sono (Tabela 5).

Tabela 4. Comparação da idade^Y segundo o número de acidentes entre motociclistas profissionais de um município mineiro. Minas Gerais, 2013 (n=131).

Número de acidentes	Média	Desvio padrão	Median a	1º Quartil	3º Quartil	Mínimo	Máximo
0	31,8	8,9	29,5	24	37	20	54
1	31,0	8,7	29,5	24,5	34	20	54
2	29,9	9,4	29,5	21	35	20	51
3 ou mais	30,5	7,4	28	25	37	21	45

^YValor p=0,8320(Teste de Kuskal-Wallis).

Não foi possível estabelecer uma ligação entre a idade dos sujeitos e o número de acidentes ocorridos, considerando que a média de acidentes por idade manteve-se

entre 29,9 e 31,8 anos; no entanto, vítimas de acidentes de trânsito durante o trabalho têm idades de 26 e 30 anos.¹⁰

Tabela 5. Distribuição do número de acidentes segundo total de horas diária de trabalho e de sono entre motociclistas profissionais de um município mineiro. Minas Gerais, 2013 (n=131).

	Nenhum		1		2		3 ou mais		Valor p*
	n	%	nf	%	n	%	n	%	
Horas trabalhadas por dia									0,3448
4 a 8 horas	1	1,8	0	0	0	0,0	1	4,0	
8 a 12 horas	25	44,6	20	55,6	6	42,9	7	28,0	
Mais de 12 horas	30	53,6	16	44,4	8	57,1	17	68,0	
Horas de sono por dia									0,6353
8 horas ou mais	15	26,8	6	16,7	4	28,6	6	24,0	
6 a 8 horas	33	58,9	26	72,2	9	64,3	13	52,0	
Menos de 6 horas	8	14,3	4	11,1	1	7,1	6	24,0	

*Teste exato de Fisher.

Evidenciou-se estatisticamente uma correlação entre o número de horas trabalhadas e o maior número de AT sofridos ($p < 0,5$). Todos os 129 (98,5%) entrevistados trabalhavam mais do que 8 horas por dia.

A correlação entre horas de sono diárias e o número de acidentes ocorridos não pôde ser confirmada estatisticamente no presente estudo.

DISCUSSÃO

O predomínio masculino nesta categoria ocupacional é atribuído a uma maior exposição pelo fato de homens serem frequentemente condutores de veículos automotores, possuírem habilitação e aprenderem a dirigir com menor idade.¹⁰⁻¹ Esta maior exposição e os consequentes riscos interligados aos padrões socioculturais, determinam altas taxas de morbimortalidade masculina no auge de suas capacidades, acarretando prejuízos econômicos consideráveis,¹⁰ já que a média de idade foi 31 anos. Outros estudos também mostram a predominância de jovens nesta profissão: 80% entre 15 a 39 anos, sobretudo, do sexo masculino.²

A literatura tem demonstrado que, devido ao desemprego, bem como de outros fatores, os jovens têm ingressado nesta categoria ocupacional. Em Maringá (PR), identificou-se a predominância de motociclistas profissionais do sexo masculino, jovens e experiência inferior a dez anos de habilitação para condução de motocicleta.¹⁰

Em Los Angeles (EUA), constatou-se que 86% dos acidentes envolvendo motocicletas vitimaram adultos jovens. No entanto, os mais graves ocorreram entre os sujeitos com idade superior a 55 anos. As lesões mais graves, no crânio, ocorreram entre os mais velhos (13,8%), enquanto para aqueles com 18 anos ou menos, a média de lesões foi de 6,5%,¹¹ colocando os motoristas mais velhos em um situação de maior gravidade das lesões.¹² Já os jovens apresentaram inexperiência, falta de habilidade e capacidade, dificuldade em perceber o perigo e resolver os problemas, o

que pode ser um fator preponderante aos acidentes de trabalho.¹³

Além da idade, a escolaridade é outro ponto importante nesta categoria profissional. Em um estudo realizado no município de Teresina (Piauí), com vítimas de acidente de moto, verificou-se que 106 (35,22%) possuíam o Ensino Médio incompleto.¹⁰ Em outro estudo, 54,8% das vítimas de acidentes tinham entre quatro e 11 anos de estudo.¹⁴ Neste sentido, a falta de preparo do trabalhador somada a reestruturação produtiva culmina com a criação de novas modalidades de trabalho nem sempre seguras e salubres.

Este contexto propicia fatores que podem favorecer a exposição dos trabalhadores, pois a maioria é chefe de família e tem uma renda de três a quatro salários mínimos. Em um estudo, 40% possuíam renda familiar de dois a quatro salários mínimos, 67% dos entrevistados eram casados e tinham filhos. Fato preocupante, pois a maioria dos sujeitos do estudo é provedor familiar através de um trabalho que o expõe a vários riscos e não tem, muitas vezes, amparo previdenciário.¹⁰

A maioria tem menos de cinco anos de habilitação. Estudo paranaense constatou-se que a média do tempo de habilitação entre os entrevistados foi de 6,78 anos, sendo que 42,10% tinham de 1 a 10 anos de Carteira de Habilitação.¹⁵ Este fato é importante, pois a experiência com veículos automotores pode proporcionar maior habilidade perante o trabalho a ser desenvolvido no trânsito, pois quanto menor a experiência apresentada, maiores serão as dificuldades enfrentadas no trânsito e para se manter no cargo.⁷

No mercado atual, a maioria dos motociclistas é remunerada por produtividade, ficando aquém do sistema formal de trabalho. Isso talvez justifique o comportamento desses trabalhadores no trânsito, que os expõem a situações de maior risco, resultado do modelo de pagamento a que são submetidos, somado à pressão exercida pelos clientes para que as entregas sejam cada vez mais rápidas.¹⁰

O ganho por produtividade, as longas jornadas de trabalho, a alternância de turnos são condições de trabalho que podem levar a situações de risco.¹⁵

O excesso de horas trabalhadas, além dos outros vínculos empregatícios, constituem-se em sérios agravantes aos já extensos riscos ocupacionais vivenciados pelos motociclistas profissionais. Esta realidade é um fato preocupante para a saúde dos trabalhadores e deve ser enfrentada através da criação de políticas públicas.

A situação de informalidade nesta categoria é predominante. Da mesma forma que no presente estudo, em uma pesquisa realizada em Londrina, 90,9% não possuíam registro em carteira. A informalidade os torna vulneráveis, pois os direitos garantidos pela legislação trabalhista previdenciária como férias, décimo terceiro salário, aposentadoria, seguro desemprego e licença por doença não são dados a estes trabalhadores.⁷

A informalidade é uma realidade brasileira, especialmente nas profissões socialmente desfavorecidas. A Lei nº 12.009/09 visa a contribuir para a melhoria destas condições, visto que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, como mototaxista, na entrega de mercadorias e, em serviço comunitário de rua, como *motoboy*. Esta Lei ainda dispõe sobre regras de segurança e a regulação deste serviço.¹⁶ Entretanto, ainda tem gerado poucos efeitos para o trabalhador.

Em um estudo realizado na Bahia constatou-se que 76,77% dos motociclistas não contribuem para Previdência Social, desta forma, quando vítimas de AT, não possuem os benefícios previdenciários¹⁷, os quais os sujeitos pesquisados poderiam gozar se inseridos no mercado formal de trabalho, ou seja, teriam direito à cobertura dos eventos de doença, invalidez, morte e idade avançada.^{8,18} A poliacidentabilidade é comum e referida em um estudo em que 80% dos sujeitos sofreram mais de um AT.¹⁰ Os AT são fatos passíveis de prevenção e geram grande impacto para a economia, para a sociedade e para os indivíduos acidentados.

De acordo com a legislação brasileira, para os trabalhadores formais os AT são eventos de notificação compulsória, feitos através da Comunicação de Acidente do Trabalho (CAT). Já o preenchimento da Ficha de Investigação que alimenta o Sistema de Informação de Agravos de Notificação (SINAN) é realizado independentemente da vinculação trabalhista do acidentado, tenham eles ocorrido no exercício da atividade laboral ou no percurso de casa para o trabalho e vice-versa.¹⁹

São instrumentos previdenciários diferentes: a Lista de Notificação Compulsória, segundo a Portaria Nº 104/11, se refere a doenças, agravos e eventos de importância para a saúde pública nacional, seja ela em rede de saúde pública ou privada, sendo notificados e registrados no SINAN. Já a CAT é um instrumento de grande importância epidemiológica e uma fonte de informação em AT, sendo um instrumento previdenciário.²⁰

A subnotificação de AT por parte dos trabalhadores, das instituições de saúde e dos sujeitos impede que sejam reais as estatísticas sobre AT, inviabilizando o planejamento de ações preventivas. Faz-se necessária a conscientização dos profissionais de saúde, trabalhadores e sociedade sobre a importância da notificação compulsória dos AT,¹⁹ tanto na CAT (trabalhadores formais), quanto no SINAN (todos trabalhadores).

Estudos mostram que a maioria dos motociclistas que se acidenta mais de uma vez, não utiliza outros equipamentos de proteção, exceto o capacete. Neste contexto, a regulamentação e a criação de leis que obriguem a utilização de EPI e limitem a jornada de trabalho são recomendadas.^{10,21}

A questão da idade é sempre controversa, mas recente estudo europeu que abrangeu 19 países objetivando investigar os padrões de comportamento dos motociclistas identificou que os mais jovens são mais susceptíveis de se envolverem em acidentes.²²

No presente estudo, foi possível evidenciar estatisticamente a correlação entre o número de horas trabalhadas e o maior número de AT sofridos, confirmando, dessa forma, o que outros estudos demonstram sobre a influência da fadiga na ocorrência de acidentes, já que quase todos trabalhavam mais que oito horas por dia.²³

Há que se ressaltar que o Artigo 58 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) reza: “A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de oito horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite”.²⁴

A jornada de trabalho usual dos motociclistas profissionais é de 12h, o que é um tempo muito prolongado e que há necessidade de se avaliar os impactos das exigências do trabalho, as quais podem propiciar o aparecimento de doenças, acarretando um envelhecimento funcional precoce.

Causa preocupação a saúde mental desses sujeitos e o aparecimento de doenças como a Síndrome de *Burn Out*, caracterizada pela sensação de estar acabado, falta de energia e grande tensão emocional.²⁵⁻⁶

Estudando-se 412 cobradores e motoristas de ônibus em Natal (RN), constatou-se que as más condições das vias, a concorrência predatória, as jornadas intensas de trabalho, os congestionamentos das vias e a precariedades dos veículos são fatores que contribuíram para o aparecimento desta doença, identificando-se sentimentos de exaustão emocional, despersonalização e diminuição da realização pessoal.²⁵

Já a correlação entre horas de sono diárias e o número de acidentes ocorridos não pode ser confirmada estatisticamente no presente estudo. Entretanto, um estudo francês que objetivou investigar se a capacidade de direção - medida por meio da eficiência das manobras de emergência - era dependente de privação de sono antes e da hora do dia. Doze participantes do sexo masculino voluntariamente participaram em quatro sessões de testes a partir das 6h, 10h, 2h e 6h depois de uma noite com ou sem sono.

Cada sessão de testes compreendia medições de temperatura e sonolência. Os resultados indicaram que o controle da motocicleta em baixa velocidade depende da hora do dia, com uma melhoria no desempenho ao longo do dia. Desempenho de frenagem de emergência tem pior desempenho pela manhã e também pela privação do sono. Concluiu-se que a capacidade de prevenção de acidentes é afetada pela privação de sono e pela hora do dia. Motociclistas têm de estar cientes de que suas capacidades de manipulação são limitadas no início da manhã e/ou após a privação de sono. Ambas as situações podem aumentar o risco de quedas e de estar envolvido em um acidente.²⁷

CONCLUSÃO

Diante das dificuldades que são encontradas no trânsito atualmente, a atividade do motociclista profissional é fundamental para o setor de serviços das cidades. A motocicleta permite que os serviços de entrega de pequenos objetos, documentos e o transporte de passageiros sejam realizados de maneira mais rápida e a baixos custos, além do menor tamanho da motocicleta, que ocupa menos espaço nas vias já intransitáveis, no entanto, é preciso analisar a situação além dos benefícios propiciados por esse veículo na atividade laboral de entregas de objetos e transportes de passageiros. É preciso que sejam considerados os impactos decorrentes da adoção destes veículos no dia a dia destes trabalhadores, principalmente em relação aos acidentes de trânsito, caracterizados, neste momento, como AT, as jornadas extenuantes

de trabalho, das más condições de trabalho as quais estão submetidos e da flexibilidade do vínculo trabalhista, que proporciona total desproteção diante dos AT vivenciados.

As condições de trabalho e de vida dos motociclistas propiciam diversos riscos à sua saúde, bem como acidentes e adoecimentos. Neste contexto, destaca-se a correlação existente entre o número de horas trabalhadas e a ocorrência de AT; a forma de remuneração por produção, que faz com os sujeitos acelerem seu ritmo, pois o salário depende de sua capacidade produtiva; o número de sujeitos à margem do trabalho formal; além das situações de AT vivenciadas sem o amparo previdenciário.

Os motoboys conhecem parte dos riscos aos quais estão expostos, assim como sabem que os acidentes caracterizam-se como uma constante em sua prática profissional, porém, nem sempre os identifica ou têm seus direitos atendidos. Para além dos riscos ocupacionais, o trânsito, a imprudência, a falta de fiscalização do trabalho e a informalidade são condições que prejudicam ainda mais a saúde e as condições de vida destes trabalhadores.

São necessárias mudanças na legislação e especialmente na fiscalização trabalhista e previdenciária no sentido de reduzir a informalidade, bem como melhorar a proteção social e sanitária desta classe trabalhadora.

Sugerem-se novos estudos com esta categoria profissional a fim de verificar o impacto da recente regulamentação da profissão nas condições de trabalho desses sujeitos, identificar o perfil de ocorrência de AT e os fatores de risco de adoecimento.

AGRADECIMENTOS

Ao Fundo de Incentivo a Pesquisa FIP/PUC Minas.

REFERÊNCIAS

1. Mendes R. Patologia do trabalho. 3 ed. São Paulo: Atheneu, 2013. 769-808 p.
2. León LM, Belon AP, Barros MBA, Almeida SDM, Restitutti MC. Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. Cad Saúde Pública [Internet]. 2012 [cited 2013 Nov 20];28(1):39-51. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2012000100005&script=sci_arttext
3. Debieux P, Chertman C, Mansur NSB, Dobashi E, Fernandes HJA. Lesões do aparelho locomotor nos acidentes com motocicleta. Acta Ortop Bras [Internet]. 2010 [cited 2013 Nov 20];18(6):353-6. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-78522010000600010&script=sci_arttext

Oliveira RA, Silveira CA, Vasconcelos MV.

4. Cunha F, Julien T, Santos J. Characterization of car accidents in the city of Guaratinguetá, Brazil involving motorcycles. J Nurs UFPE on line [Internet]. 2011 [cited 2013 Nov 20];5(5):1112-20. Available from: <http://www.revista.ufpe.br/revistaenfermagem/index.php/revista/article/view/1518>
5. Legay LF, Santos SA, Lovisi GM, Aguiar JS, Borges JC, Mesquita RM, et al. Acidentes de transporte envolvendo motocicletas: perfil epidemiológico das vítimas de três capitais de estados brasileiros. 2007. Epidemiol Serv Saúde [Internet]. 2012 [cited 2013 Nov 20];21(2):283-92. Available from: <http://scielo.iec.pa.gov.br/pdf/ess/v21n2/v21n2a11.pdf>
6. Conselho Nacional de Saúde. Resolução 466. Estabelece Diretrizes e Normas Regulamentadoras envolvendo Seres Humanos. Brasília, 12 de dezembro de 2012. [cited 2013 Nov 20]. Available from: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>
7. Silva DW, Andrade SM, Soares DA, Soares DFPP, Mathias TAF. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. Cad Saúde Pública [Internet]. 2008 [cited 2013 Nov 25];24(11):2643-52. Available from: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v24n11/19.pdf>
8. Brasil. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, 24 jul. 1991. Available from: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm
9. Poços de Caldas. Departamento Municipal de trânsito. Cadastro municipal de Mototaxistas e Motoboys, 2009. Available from: <http://www.pocosdecaldas.mg.gov.br/>
10. Santos AMR, Moura MEB, Nunes BMVT, Leal CFS, Teles JBM. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. Cad Saúde Pública [Internet]. 2008 [cited 2013 Nov 20];24(8):1927-38. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2008000800021&script=sci_arttext
11. Talving P, Teixeira PGR, Barmparas G, DuBose J, Preston C, Inaba K, et al. Motorcycle-related injuries: Effect of age on type and severity of injuries and mortality. J Trauma [Internet]. 2010 [cited 2013 Dec 01];68(2):441-6. Available from: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/20154556>
12. Jackson TL, Mello, MJ. Injury patterns and severity among motorcyclists treated in US emergency departments, 2001-2008: a

Perfil do trabalho e acidentes na atividade ocupacional...

- comparison of younger and older riders. Inj Prev. 2013; 19(5): 297-302.
13. Golias ARC, Caetano R. Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011. Ciência Saúde Col [Internet]. 2013 [cited 2013 Nov 20];18(5):1235-46. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232013000500008&script=sci_arttext
14. Montenegro MMS, Duarte EC, Prado RR, Nascimento AF. Mortalidade de motociclistas em acidentes de transporte no Distrito Federal, 1996 a 2007. Rev Saúde Pública [Internet]. 2011 [cited 2013 Nov 20];45(3):529-38. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102011000300011&script=sci_arttext
15. Oliveira NLB, Sousa RMC. Fatores associados ao óbito de motociclistas nas ocorrências de trânsito. Rev Esc Enferm USP [Internet]. 2012 [cited 2013 Nov 20];46(6):1379-86. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0080-62342012000600014&script=sci_arttext
16. Brasil. Lei 12.009 de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. [cited 2013 Dec 01]. Available from: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm
17. Amorim CR, Araújo EM, Araújo TM, Oliveira NF. Acidentes de trabalho com mototaxistas. Rev Bras Epidemiol [Internet]. 2012 [cited 2013 Dec 01];15(1):25-37. Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1415-790X2012000100003&script=sci_arttext
18. Cockell FF, Perticarrari D. Retratos da informalidade: a fragilidade dos sistemas de proteção social em momentos de infortúnio. Ciênc saúde coletiva [Internet]. 2011 [cited 2013 Dec 01];16(3):1709-18. Available from: http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141381232011000300008&lng=en
19. Drumond EF, Silva JM. Avaliação de estratégia para identificação e mensuração dos acidentes de trabalho fatais. Ciênc saúde coletiva [Internet]. 2013 [cited 2013 Dec 01];18(5):1361-5. Available from:

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232013000500021&lng=pt

20. Ministério da Saúde (BR). Portaria n.º 104, de 25 de janeiro de 2011. Define as terminologias adotadas em legislação nacional, conforme o disposto no Regulamento Sanitário Internacional 2005 (RSI 2005), a relação de doenças, agravos e eventos em saúde pública de notificação compulsória em todo o território nacional e estabelece fluxo, critérios, responsabilidades e atribuições aos profissionais e serviços de saúde. Diário Oficial da União. Brasília, 26 janeiro 2011 [cited 2013 Apr 28]. Available from: http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/portaria_104_26_2011_dnc.pdf

21. Cheng AS, Ng TC. Risky driving and the perception of motorcycle accident causes among Chinese motorcyclists in Hong Kong. *Traffic Inj Prev*. 2012;13(5):485-92.

22. Theofilatos A, Yannis G. Relationship between motorcyclists' attitudes, behavior, and other attributes with declared accident involvement in Europe. *Traffic Inj Prev*. 2014;15(2):156-64.

23. Matiukhin VV, Bukhtiarov IV, Iushkova OI, Shardakova ÉF, Iampol'skaia EG, Elizarova VV et al. Labor physiology role in workers of different type labor activity workability and health. Progress and prospects. *Med Tr Prom Ekol*. 2013;(6):19-24.

24. Brasil. Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943. Dispõe sobre a Consolidação das Leis do Trabalho. Diário Oficial da União, Brasília, 09 de agosto de 1943. [cited 2013 Dec 01] Available from: <http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/10/1943/5452.htm>

25. Gianasi LBS, Borges LO. Síndrome de burnout no setor de transporte de Natal. *Psicol teor pesqui* [Internet]. 2009 [cited 2013 Dec 01];25(3). Available from: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010237722009000300003&lng=en&nrm=iso

26. Kieling RR, Szobot CM, Matte B, Coelho RS, Kieling C, Pechansky F, et al. Mental disorders and delivery motorcycle drivers (motoboy): a dangerous association. *Eur Psychiatry*. 2011; 26(1):23-7.

27. Bougard C, Espié S, Larnaudie B, Moussay S, Davenne D. Effects of time of day and sleep deprivation on motorcycle-driving performance. *PLoS One*. 2012;7(6):e39735.

Submissão: 05/12/2013

Aceito: 06/01/2015

Publicado: 01/02/2015

Correspondência

Cristiane Aparecida Silveira.
Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
Campus Poços de Caldas
Departamento de Enfermagem.
Av. Padre Francis Cletus Cox, 1661
Jardim Country Club
CEP 37701-355 – Poços de Caldas (MG), Brasil