

Evento: II Mostra de Projetos Integradores da Graduação Mais UNIJUI

**RISCOS OCUPACIONAIS E AS CONDIÇÕES DE TRABALHO A QUE ESTÃO
SUBMETIDOS OS MOTOBOYS EM MEIO ÀS SUAS PRÁTICAS COTIDIANAS E
SUA RELAÇÃO COM OS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE
IJUÍ/RS¹**

**OCCUPATIONAL RISKS AND WORK CONDITIONS TO WHICH MOTOBOYS ARE SUBMITTED
IN THE MIDST OF THEIR DAILY PRACTICES AND THEIR RELATIONSHIP WITH TRAFFIC
ACCIDENTS IN THE MUNICIPALITY OF IJUÍ/RS**

**Eduarda Piasecki Polleto², Milena Paola Bauer³, Raíssa Renata Didoné Milbeier⁴,
Suelen Maria Kreme de Paula⁵ Eilamaria Libardoni Vieira⁶**

¹ Projeto desenvolvido na disciplina de Projeto Integrador: Ser Biológico e social dos cursos da área da saúde do primeiro semestre da Graduação Mais da UNIJUI.

² Estudante do curso de Enfermagem da Unijuí.

³ Estudante do curso de Fisioterapia da Unijuí.

⁴ Estudante do curso de Farmácia da Unijuí.

⁵ Estudante do curso de Fisioterapia da Unijuí.

⁶ Doutora em Desenvolvimento Regional, Nutricionista, Professora da Unijuí.

1. INTRODUÇÃO

O Centro Regional de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST), órgão público vinculado a Secretaria de Saúde do Município de Ijuí/RS, integrante da Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador (RENAST) e coadjuvante da Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora do Ministério da Saúde (MS) tem como um dos seus papéis institucionais “*desempenhar as funções de suporte técnico, de educação permanente, de coordenação de projetos de promoção, vigilância e assistência à saúde dos trabalhadores, no âmbito de sua área de abrangência*” (BRASIL, 2012, p. s/p.).

É atribuição do Sistema Único de Saúde (SUS), dentre outras, colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido, o trabalho. Nesse contexto emerge a Saúde do Trabalhador como um dos campos de atuação junto ao SUS, tendo a saúde como um dos fatores determinantes e condicionantes do trabalho.

Entende-se como Saúde do Trabalhador, o campo do saber que tem como objetivo compreender as relações entre saúde e trabalho. Visto que, essas duas modalidades interligam-se, uma vez que parte da inserção do homem, mulher e criança nos espaços de trabalho resultam diretamente na saúde doenças do mesmo (BRASIL, 2022).



Nessa perspectiva o foco do presente projeto/estudo é a categoria de trabalhadores denominados Motociclistas Profissionais, popularmente chamados de *Motoboys*. A compreensão do trabalho e do meio ambiente em que estão integrados esses profissionais em suas práticas cotidianas perpassam por problemas ligados à mobilidade urbana, espaços geográficos, trânsito, renda, circulação, acesso a bens e serviços, dentre outros.

Os Motoboys são fundamentais para garantir o fluxo de mercadorias que oscilam de importância, tamanho, valor e urgência nas cidades congestionadas sendo a atividade desenvolvida por esses profissionais de inegável relevância ao conjunto da sociedade. São muitos os aspectos a serem analisados, como as condições de trabalho, os fatores de risco, as relações empregatícias, a inserção de aplicativos na profissão, os perigos no trânsito, a proliferação de acidentes e mortes a traduzir o cotidiano desses trabalhadores.

A concentração de pessoas e de riquezas nas áreas urbanas não teria sido possível sem a mobilidade urbana proporcionada por essa modalidade de transporte. O baixo custo e a eficácia dos seus serviços levaram há um grande número crescente de pessoas a buscar oportunidades de renda, haja vista as mudanças que estão ocorrendo no mundo do trabalho com o avanço de tecnologias, uberização e flexibilização de leis trabalhistas, levando as pessoas a buscarem alternativas de trabalho, seja para garantir alguma forma de sustento ou complementar a renda.

Em relação a saúde dos motoboys, temos como fator principal os acidentes de trânsito. Sobre esse fator, podemos afirmar que

40% dos motoboys relataram pelo menos um acidente por ano, enquanto que 39,6% desses mesmos profissionais relataram seu envolvimento em dois ou mais acidentes. O estudo também mostrou que os custos, manutenções, reparos e combustível são por conta do profissional, o que resulta na falta de manutenção (SOARES *et al.*, 2011, p.440).

Nesse contexto, o referente trabalho se justifica com base no atual cenário econômico e social, onde os acidentes envolvendo motoboys tornam-se mais frequentes e acabam possuindo pouca ou nenhuma repercussão nas mídias. Dessa forma, os envolvidos passam imperceptíveis diante da sociedade. Ademais, o ambiente desencadeia estresse psicológico, uma vez que está associado ao desequilíbrio entre as demandas impostas ao trabalhador e aos limites do seu próprio corpo e mente (ANDRADE; PEREIRA, 2009).

Com o advento da pandemia, instigou-se a necessidade das entregas a domicílio, recorrendo portanto, a essa mão de obra. A mesma acabou gerando empregos, porém



arriscando as vidas dos empregados no meio automobilístico e não contemplando os direitos básicos do trabalhador. Nesse sentido, a proposta é fazer uma reflexão sobre os motivos que levam aos acidentes e mecanismos para combatê-los. Assim como informar sobre seus direitos, que muitas vezes são omitidos pelas empresas contratantes, gerando assim o desamparo dessa profissão.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo Geral

Compreender as condições de trabalho da profissão e amenizar os riscos ocupacionais a que os motoboys estão sujeitos.

2.2 Objetivo Específico

- Analisar a qualidade de vida dos motoboys.
- Entender qual a percepção que os motoboys possuem do trabalho em sua saúde.
- Elaborar um folder educativo aos motoboys.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

O RENAST foi criado em 2002 com objetivo de promover ações para a saúde do trabalhador através do SUS por meio do CEREST. Este último é uma unidade regional com especialização na saúde do trabalhador, vinculado ao RENAST (Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador). Eles investigam as condições do ambiente, prestam assistência aos acometidos por doenças agravadas com o trabalho (CEREST, 2018).

Atendem trabalhadores encaminhados pela Rede Básica de Saúde, informais, autônomos, de setores privados e públicos e desempregados acometidos de doenças relacionadas ao seu emprego. Esse atendimento se dá por profissionais qualificados que dão um diagnóstico e caso constatada a relação da doença com o trabalho é atendido no ambulatório, caso contrário é encaminhado a outros serviços do Sistema Único de Saúde (SUS). Ressalta-se ainda que o CEREST não faz atendimento de emergência, nem exames periódicos (CEREST, 2018).

Nesse contexto, surge também o conceito de Saúde do Trabalhador, que compreende as relações entre o trabalhador e o processo saúde\doença, e parte da perspectiva de que o



trabalho, na vida dos indivíduos, contribui para formas de adoecimento e óbito. Ressalta-se ainda que esta área foi incorporada como uma ação do SUS apenas em 1990, que passa a ter a função de coordenar a questão de saúde do trabalhador. Neste campo, funcionário é todo aquele ser que efetue alguma atividade de trabalho, seja em formato familiar ou doméstico, e esteja ele inserido no mercado formal ou informal, tendo este último, uma crescente aderência nos últimos anos, principalmente com o advento da pandemia no Brasil (SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE, 2022).

Há muitas problemáticas envolvendo a Saúde do Trabalhador que precisam ser discutidas. Com a desigualdade social, cresce a cada dia mais o número de crianças e adolescentes que trabalham exercendo atividades pesadas, totalmente desacompanhados e oferecendo um grande risco à própria saúde. Ademais, presenciamos também muitos acidentes de trabalho nos exercícios das atividades que são designadas aos empregados, além de doenças que são desencadeadas ou agravadas pela condição ambiental e até mesmo de trabalho exercido dentro da empresa, ou intoxicações por produtos químicos (BRASIL, 2002).

De acordo com o autor supracitado, o processo saúde\doença deve ser avaliado a partir de vários critérios que incluem o indivíduo e o meio em que o mesmo está inserido, levando em consideração trabalho, moradia e condições de vida em geral. Vale ressaltar que existem instituições para as quais são delegadas funções dentro do ambiente de trabalho. São elas: Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), Ministério da Previdência e Assistência Social (MPAS), Sistema Único de Saúde (SUS) e o Ministério do Meio Ambiente (MMA). O MTE tem a função de fiscalizar os ambientes e as condições de trabalho nas empresas, e o MPAS responsabiliza-se pela perícia médica, pelo processo de reabilitação do trabalhador e pelo pagamento de seus benefícios. Já o SUS atende as enfermidades do profissional, e o MMA é responsável pela fiscalização do uso dos recursos naturais do planeta.

Dentro do conceito de Saúde do Trabalhador, surge uma profissão bastante aderida nos últimos tempos, e que apresenta um grande risco à saúde daquele que a exerce. Fala-se dos motoboys, que para alguns, realizar esta atividade é a melhor oportunidade disponível naquele determinado momento de sua vida, em que precisava obter renda para sua família, e para outros é um trabalho extra. O serviço dos motoboys é caracterizado pelas entregas rápidas, o que muitas vezes acaba prejudicando sua saúde, pois sofrem certa pressão dos seus superiores, o que acaba acarretando em acidentes de trânsito (MOTOBOY.COM VOCÊ, 2014).



É importante frisar que apesar do aumento da demanda de entregas via aplicativo, as empresas buscam apenas seu autobenefício, e não melhorias de segurança e também do aumento de lucratividade para aqueles que se arriscam nas ruas diariamente. Com isso, mesmo durante a pandemia, muitos motoboys foram às ruas protestar contra as condições de trabalho que lhes são impostas, reivindicando, principalmente, o aumento do valor mínimo de cada entrega e o auxílio para a compra de equipamentos de proteção individual (EPI's) (TINOCO; CONCEIÇÃO, s/d).

Ainda de acordo com os autores supracitados, o aumento da taxa de informalidade foi o que contribuiu para o surgimento de modelos de trabalho ligados ao desenvolvimento tecnológico, como é o caso do *gig economy*. O mesmo foi instalado no país devido ao alto índice de desemprego, e resultou na flexibilização do mercado de trabalho. Essa economia é subdividida em *crowdwork*, executada através de plataformas digitais; e *work-on-demand*, que seria o exercício de atividades remuneradas através de aplicativos executados por empresas, que acabam estabelecendo padrões mínimos de serviço, e adotam seus próprio critérios no que diz respeito à seleção e gerenciamento dos trabalhadores.

Os motoboys vêm na velocidade de entrega o sentido de seu trabalho, produzindo a lógica capitalista de mão-de-obra, onde a velocidade é abordada no conceito de urgência fazendo valer o marco do modo econômico citado de que “tempo é dinheiro”, ou seja, o modo de viver é fundamentado na emergência e instantaneidade. As cidades contemporâneas são marcadas pela relação entre sujeito e trabalho, que acabam construindo e modificando o espaço, gerando assim, diferentes disputas guiadas pelo mercado e produção individual de cada atividade (IOCHINS; SCALCO; JANOVIK, 2007).

Consoante os autores supracitados, a velocidade em que as motocicletas são conduzidas mostra como seus agentes são estimulados, objetivando a imposição de uma pressão produtiva, de modo que aquele que mais se arrisca, é o que mais ganha. Há também a questão do estresse no trânsito, onde os motoboys desenvolvem convívios com a cidade, despertando sentimentos contraditórios com aqueles que, juntamente, compartilham as ruas.

Diante dos fatores citados, necessitamos de alguns dados que informem sobre estes acidentes, para compreendermos essa realidade. Estes nos informam de cenários preocupantes. Ao analisar a profissão, revela-se que o trabalho de motoboys é possivelmente



o ofício que mais expõe índices de acidentes, quando consideramos o fato de que a maioria destes acontecem no setor do transporte (SANTANA; NOBRE; WALDVOGEL, 2005).

Com base nos dados da Previdência Social, que informam que o índice de mortalidade por 100 mil empregados, foi da ordem de 22,5 no ano de 2003. Em junta análise, os dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade, afirmam, que no mesmo ano, ocorreram no Brasil, cerca de 18,8 mortes por acidente de trânsito a cada 100 mil pessoas (BRASIL, 2005). Por esses dados, podemos afirmar que o trabalho no setor do transporte causa maior mortalidade em comparação aos acidentes em geral (MORAES, 2008).

Outro problema relacionado à profissão é o estresse e o desequilíbrio psicológico. Dentre as designações de estresse, a ênfase está na abordagem biológica, com foco na fisiologia, decorrente da resposta de tensão do organismo para prepará-lo para enfrentar as fontes de pressão (LIPP, 2005). Segundo Oliveira (2005, p. 13) “a problemática dos acidentes com essa categoria de profissionais está fortemente ligada à questão do regime de trabalho a que estão submetidos”. Exemplifica-se a citação ao reparar o cenário em que os motoboys estão inseridos, isso porque a produtividade se torna parâmetro essencial, visto que eles recebem por clientes atendidos, submetendo-se à pressão do pouco tempo e da necessidade de gerar dinheiro, que além do estresse ocasiona infrações de trânsito (ANDRADE; PEREIRA, 2009).

Há presença de fatores agravantes como dores musculares devido ao trabalho, prejuízos em relação ao padrão alimentar, baixa renda, insegurança financeira, medo de sofrer acidente de trânsito, medo de ser assaltado, a percepção de que a profissão é desvalorizada, desejo de mudar de profissão, entre outras, são situações que dependendo do grau de intensidade e ocorrência oferecem riscos à integridade física e psicológica do motoboy (LOURENÇO, MARTINS, s/d).

De acordo com Lipp (2003, p. 20) “o stress excessivo é capaz de produzir um número grande de consequências para o indivíduo em si, para sua família, a empresa para a qual trabalha e a comunidade onde vive”. Ele é capaz de produzir efeitos de cansaço mental e físico, indiferença emocional, dificuldade de concentração e apatia que geram repercussões negativas para todo meio que está inserido. Soma-se a isso, a queda do sistema imunológico do trabalhador que perpetua por estresse diariamente, pois o mesmo encontra-se mais



vulnerável ao contágio de doenças e o desenvolvimento de infecções (LOURENÇO; MARTINS, s/d).

4. METODOLOGIA

Para a construção deste projeto acadêmico será empregado o método qualitativo e quantitativo, sendo que o primeiro permitirá uma análise mais aprofundada dos motoboys do município de Ijuí, seja na organização do trabalho ou questões socioeconômicas. No segundo caso, devido também à pesquisa de campo, onde serão aplicados questionários, conseguiremos ter uma base real do público alvo centrada na objetividade que os dados coletados apresentarão, e, dentro da linguagem matemática, fazer uma relação entre as variáveis (GERHARDT; SILVEIRA, 2009).

Sujeito: Motoboys do município de Ijuí, RS.

4.1 Desenvolvimento

Será realizada a entrevistas através de formulários em estabelecimentos comerciais de Ijuí com grande fluxo de motoboys empregados, o qual contém perguntas como dados pessoais, natureza do trabalho, informações sobre o veículo, histórico de acidente, trânsito e saúde; e a partir das respostas realizaremos análises sobre as condições de trabalho dos mesmos, objetivando o conhecimento sobre como se dá a relação entre empregado/empregador e sobre suas reais qualidades de vida. Também buscaremos analisar, nas ruas do município, o modo como eles realizam suas operações e as aprendizagens adquiridas por eles nesses locais.

Além disso, com a pesquisa de campo procuraremos compreender os riscos que essa profissão oferece à sua saúde, como acidentes de trânsito; e entender a percepção que os mesmos possuem sobre a influência do trabalho no seu bem estar físico e mental. Os dados do questionário serão tabulados de forma que do número total de indivíduos participantes, seja divergido nas diferentes respostas, apresentando as quantidades representadas em cada resultado, e quando necessário, elencar as três questões mais levantadas.

Após a realização da pesquisa de campo e a coleta de dados, realizaremos com base nas informações adquiridas um folder educativo, contendo informações como: os equipamentos de EPI 's necessários, direitos trabalhistas, leis básicas, normas de segurança e o



que é exigido na motocicleta. Além disso, irá conter métodos para tentar ajudar e alertar os motoboys em relação aos possíveis riscos e aos cuidados que devem tomar no trânsito.

5. RESULTADOS

A partir de pesquisas de campo, com a entrega física de questionários (Anexo 1) realizada em estabelecimentos e pontos fixos de motoboys no município de Ijuí, e também seguindo as respostas dadas de forma online pelo Google Formulário, obtivemos resultados e informações acerca da profissão, que são muito válidos. Ao total obtivemos quinze respostas, somando ambas as formas.

De todas as respostas, prevaleceu de forma unânime o sexo masculino, com idades variadas dos vinte até os cinquenta e um anos. Com base em seus pesos e alturas, analisamos o IMC desses indivíduos, e obtemos como resultado os dados descritos no quadro a seguir (Quadro 1):

Quadro 1: Índice de Massa Corporal dos Motoboys do município de Ijuí, RS

Classificação*	Número	Porcentagem
Peso ideal	4	26,66%
Sobrepeso	8	53,33%
Obesidade de grau 1	2	13,33%
Obesidade de grau 2	1	6,66%

Fonte: *Dados coletados através de pesquisa de campo realizada com motoboys do município de Ijuí com o auxílio de um questionário elaborado com a colaboração das alunas dos cursos de Enfermagem, Farmácia e Fisioterapia da Unijuí, e dos profissionais do Cerest Ijuí.

* O cálculo do IMC foi em kg/m² (razão entre o peso atual em kg sobre o quadrado da estatura em m²). A classificação utilizada para o IMC foi: baixo peso para valores de IMC < 18,5 kg/m²; normal ou eutrófico entre 18,5 kg/m² até 24,9 kg/m²; sobrepeso de 25,0 kg/m² a 29,9 kg/m²; e obeso ≥ 30,0 kg/m² (ABESO, 2016; WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2000).

Levando em consideração a pesquisa de Cord; Souza e Saron (s/d), sobre hábitos alimentares e perfil nutricional dos motoboys do município de São José dos Campos- SP, mostrou-se que 75% dos entrevistados apresentaram IMC dentro da faixa do normal, e 15% exibiram sobrepeso e obesidade. Com isso, pode-se dizer que as medidas do Índice de Massa



Corporal não apresentam regularidade, mas grandes variações dentro dos diferentes tipos de classificações.

Segundo a matéria Sobrepeso e Obesidade publicada pelo hospital São Matheus (2020), o sobrepeso e a obesidade são fatores de risco para a saúde da população e são causados pelos maus hábitos alimentares. Ter sobrepeso significa que uma pessoa encontra-se com um peso acima do que é considerado saudável ou normal para seu tamanho, sexo e idade. Já a obesidade, se trata de um estado onde o indivíduo possui gordura corporal em excessiva quantidade. Apesar de que uma pessoa com sobrepeso expresse um acúmulo de gordura corporal, ela não pode conter excessiva gordura acumulada em seu corpo. O IMC ideal está situado entre 18,6 e 24,9. Entre 25 a 29,9, a pessoa já é considerada sobrepeso. Quando superior a 30 é considerado obesidade.

Os problemas relacionados ao excesso de peso são muito variados. De acordo com o Ministério da Saúde, eles se estendem desde os já conhecidos como problemas cardiovasculares, hipertensão, doenças articulares e até mesmo depressão. O acúmulo de gordura pode provocar alterações hormonais, metabólicas e comportamentais, à medida que o acúmulo aumenta, os impactos negativos para saúde também. Incluem-se nos impactos a diminuição da qualidade de vida, perda de produtividade e mortalidade precoce (BRASIL, 2022).

As comorbidades relacionadas ao excesso de peso são variadas, ela estimula o agravamento em doenças crônicas não transmissíveis em adultos. A redução do peso corporal é fundamental na diminuição dos riscos supracitados, portanto, reduzir o índice de obesidade na população significa diminuir agravos e prejuízos na saúde pública (Souza *et al.*, 2021).

Referente à escolaridade, 46,7% apresentam ensino médio completo, 26,7% ensino fundamental incompleto, 13,3% ensino fundamental completo, 6,7% ensino superior completo e os outros 6,7% ensino superior incompleto. Partindo do pressuposto da pesquisa de Andrade (2009), assim como nos resultados obtidos dentre os motoboys de Ijuí, a autora supracitada, ao fazer pesquisas de campo em Belo Horizonte também encontrou uma predominância de indivíduos que possuem o ensino médio completo (41,4%), seguindo a ordem crescente com ensino médio incompleto (21,5%), ensino fundamental completo (19,3%), ensino fundamental incompleto (13,8%), ensino superior incompleto (3,1%) e ensino superior completo (0,9%).



Em relação ao estado civil desses motoboys, 53,3% relataram ser solteiros, 26,7% estão em uma união estável e 20% são casados. Levando em consideração seus estados civis, também analisamos se possuem ou não dependentes; 60% possuem e 40% não possuem. Ainda de acordo com a autora supracitada acima, dos 326 motoboys entrevistados em Belo Horizonte, houve um predomínio de solteiros seguindo a cadeia com os casados e aqueles que estão em uma união estável, não possuindo um registro civil comprovando serem cônjuges. Observa-se que há grandes semelhanças nos indivíduos que exercem essa profissão, independentemente da cidade ou até mesmo estado em que ele habita, são modos de viver, tanto no pessoal como no social, altamente parecidos.

Os resultados expostos pela pesquisa demonstram que 60% dos entrevistados sustentam sozinhos o lar, uma vez que, ao compararmos o dado anterior, o qual comenta que 60% possuem dependentes, nota-se que a maioria deles mantém sozinho as despesas próprias e dos seus vinculados com o salário de motoboy. Em uma pesquisa feita por Guimarães (2019), sobre motofretistas sob o mau funcionamento da cidade capitalista, ele afirma que os motoboys buscam contemplar três objetivos distintos, mas complementares, sendo que um dos mesmos, e mais importante, é seu sustento próprio e de sua família, já que o mercado de trabalho não oferece oportunidades para os brasileiros e o capitalismo atua contra o padrão socioeconômico existente no Brasil.

Referente à profissão como motoboy, foi analisado o tempo em que estão nesta área, 15,4% trabalham a um ano, 23,1% a dois anos, 38,5% a cinco anos, 7,7% a seis anos e 7,7% a dez anos. Também foi questionado se já exerceram alguma outra profissão anteriormente, e 93,3% relataram que sim. Ainda referente à profissão, foi analisado o grau de satisfação de zero a dez com a mesma, onde, 6,7% deram nota dois, 13,3% nota seis, 6,7% nota sete, 33,3% nota oito e 40% nota dez. A maioria destes trabalha como autônomo (93,3%) e relataram que é por isso que estão satisfeitos com a profissão. De acordo com Silva; Carmona; Gonsalves (2011) a escolha por prestação de serviços autônomos é devido a falta de comando, podendo o próprio motoboy negociar prazos, valores de entrega e também negar prestar determinados serviços, trabalhando assim, livremente no mercado.

Observando o atual cenário desta profissão, foi questionado em quantos lugares estes indivíduos trabalham como motoboy; 33,3% apenas em um lugar, 25% em dois, 25% em três e 16,7% em cinco. Comenta-se, com frequência nos dias de hoje, sobre jornadas de trabalho.



Em relação às dos motoboys foi recebido os seguintes comentários: normal, cansativa em relação aos horários, perigosa e variada. Convém ressaltar também sobre momentos de intervalo, onde 53,3% relataram ter esse momento, 26,7% não tem e 20% têm às vezes. Abilia (2019) consolida-se através da ideia de que os motoboys de aplicativo podem ter uma jornada de 12 horas conectados ao software, deixando seu tempo sempre vago para o trabalho, na espera de corridas.

Os aspectos observados até então são importantes para analisar os prazos de tempo de entrega estabelecidos a estes profissionais, se sofrem algum tipo de pressão para atingir metas e a frequência com que pilotam sob pressão. Sobre o tempo de entrega, 64,3% relataram ter prazo para concluir a entrega. Em relação a pressão para atingir metas, 92,3% não sofrem com isso; e a frequência com que pilotam sob pressão foi: 30,8% nunca, 30,8% às vezes, 23,1% sempre e 15,4% raramente. Quando exploraram a pressão exercida por empresas e clientes, a que os motoboys estavam submetidos, Machado e Oliveira (2009) afirmaram que essa rapidez nas entregas levam os praticantes da profissão a cometer imprudências no trânsito, que na grande maioria das vezes tem como consequência acidentes nas ruas.

Atualmente, devido a grande demanda de tele-entregas, analisamos também a quantidade de corridas que os entrevistados realizam em média por dia; 6,7% relataram fazer oito, 13,3% fazem dez, 20% quinze, 6,7% de quinze a vinte, 26,7% vinte, 6,7% trinta, 6,7% quarenta, 6,7% quarenta e cinco e 6,7% cinquenta. Como analisado pelos autores supracitados acima, a expansão dos serviços de tele-entrega por conta do trânsito congestionado nos grandes centros urbanos ofereceu uma maior praticidade para os consumidores, além de baixos custos. Já em relação a profissão, trouxe uma facilidade de ingresso nessa ocupação e passou a atrair a atenção de jovens e adultos, com predominância do sexo masculino.

É de conhecimento geral que toda profissão possui uma forma de remuneração, dentre essas formas foi relatado pelos profissionais entrevistados que, 60% recebem por corrida, 13,3% mensalmente, 13,3% quinzenalmente e 13,3% semanalmente.

Tendo em vista os atuais acontecimentos onde presenciamos muitas pessoas transportando mercadorias ilegais, perguntamos aos entrevistados se eles sempre sabem o que estão entregando, dentre as suas respostas, 73,3% relataram saber e 26,7% não saber sempre.

Atualmente para estar apto a pilotar uma motocicleta, é necessário que o indivíduo possua CNH com categoria A; dos motoboys entrevistados 100% relataram possuir



habilitação para moto. Segundo o Detran-RS (2022), a CNH categoria A possibilita conduzir veículos de duas e três rodas, com ou sem carro lateral. E seguindo o Código de Trânsito Brasileiro, Art. 309. “Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano: Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa” (CTB DIGITAL, s/d).

A Carteira de Trabalho é um documento obrigatório para qualquer pessoa que venha prestar serviços na indústria, comércio, entre outros. Dentre os motoboys entrevistados, 6,7% possuem carteira assinada. E sobre o recolhimento de INSS, apenas 20% recolhem. Em Porto Alegre, RS, no período de maio/2021 até abril/2022 houveram 372 contratações formais com carteira assinada, número este muito superior ao índice de motoboys com carteira assinada em Ijuí (SALÁRIO, 2022).

Em relação às motocicletas utilizadas nesta profissão, todos os motoboys relataram serem proprietários das motos. Sobre manutenção, multas e pagamento de IPVA, 100% confirmaram que não recebem ajuda, ou seja, são eles mesmos que arcam com as consequências. Entretanto, esses relatos não são casos esporádicos, isolados dos motoboys do município de Ijuí, já que afirma-se que

Além de ser responsável pela manutenção de sua moto e ter de saber dirigir “aniquilando o espaço pelo tempo” (HARVEY, 1992), cabe ao motoboy uma série de saberes que envolvem tarefas burocráticas, como autenticação de documentos em cartórios e coleta de assinaturas de documentos; monetárias, como pagamento de contas, retirada de talões de cheque e transporte de valores (ABÍLIO, 2019).

Levando em consideração o atual cenário do país, que vem sofrendo com o aumento do preço da gasolina, questionamos quem banca o consumo da mesma desses profissionais, e 100% afirmaram que bancam seu próprio consumo. Tomando como base a pesquisa feita por Gondim (2009) com os motociclistas de Fortaleza, percebe-se que há um comparativo entre as duas cidades, visto que lá no município nordestino as motocicletas são de propriedade do próprio trabalhador, assim como as despesas da gasolina também são de sua obrigação. Devido a grande demanda de corridas, questionamos também quantos reais gastam em média de gasolina mensalmente; os resultados estão descritos no quadro 2:

Quadro 2: Valores mensais gastos com gasolina pelos Motoboys do município de Ijuí, RS.

Reais gastos em gasolina por mês	Número	Porcentagem
----------------------------------	--------	-------------



R\$ 300,00	1	6,7%
R\$ 400,00	1	6,7%
R\$ 500,00	1	6,7%
R\$ 550,00	1	6,7%
R\$ 600,00	1	6,7%
R\$ 600,00 a R\$ 900,00	1	6,7%
R\$ 800,00	2	13,3%
R\$ 1000,00	2	13,3%
R\$ 1200,00	2	13,3%
R\$ 30,00 p/dia	1	6,7%

Fonte: *Dados coletados através de pesquisa de campo realizada com motoboys do município de Ijuí com o auxílio de um questionário elaborado com a colaboração das alunas dos cursos de Enfermagem, Farmácia e Fisioterapia da Unijuí, e dos profissionais do Cerest Ijuí.

O trânsito nos dias de hoje tem se tornado cada vez mais perigoso, devido ao aumento de veículos, velocidade excessiva, falta de atenção, estresse, entre outros, tendo isso como base analisamos quantos dos motoboys entrevistados já sofreram algum acidente de trânsito, e 33,3% relataram que sim, dessa porcentagem, também 33,3% relataram ter sofrido alguma fratura em ossos e 33,3% ter dor muscular devido ao acontecimento. Também 36,4% informaram que ficaram algum tempo afastados do trabalho por conta disto. Esses incidentes nas ruas são algo universal, sempre estão acontecendo, em todos os lugares e a todo momento. Segundo Amorim *et al* (2011) em Feira de Santana não é diferente, já que observou-se uma incidência anual de acidentes de trânsito de 10,5%, sendo que desses 48,7% apresentaram ferimentos leves, e 27% precisaram ser afastados de suas atividades.

Nos dias atuais, as sinalizações de trânsito são de grande importância para manter a ordem no trânsito, levando isso em consideração, questionamos os motoboys sobre o que eles acham das sinalizações da cidade em que residem/trabalham, 40% acham as sinalizações



boas, 26,7% acham razoável e 33,3% acham as sinalizações péssimas. Relacionado a segurança dos motoboys no trânsito, foi questionado sobre a utilização de equipamentos de proteção individual, onde 80% relataram utilizar algum tipo de equipamento e 20% não utilizam. A sinalização de trânsito segundo CTB (Código de Trânsito Brasileiro) frisa que a mesma serve para tornar o trânsito um ambiente seguro e harmônico, juntamente com os equipamentos de proteção individual, que segundo Cordeiro (2020) são fundamentais para trazer maior segurança ao motoboy, visto que o motociclista é mais vulnerável no trânsito.

Diretamente relacionado à saúde desses trabalhadores, 57,1% relataram fazer algum tipo de atividade física e 42,9% não fazem. Scaldaferrri (s/d) fez uma análise dos motoboys de Itapetinga que apresentam problemas na coluna vertebral, e nela constou que 75% estão com sobrepeso, e 52% destes não tem o hábito de praticar atividades físicas regularmente, fator esse, que somado ao sedentarismo, exercem grande significatividade das dores nas mais variadas partes do corpo. Sobre doenças em geral, 100% relataram não possuir nenhuma, e em relação ao uso de algum tipo de medicação, apenas 7,1% fazem uso. Sabemos que uma boa noite de sono é de grande importância para o bom funcionamento do organismo, então foi questionado quantas horas diárias esses indivíduos dormem, os resultados obtidos estão no gráfico a seguir (Figura 1):

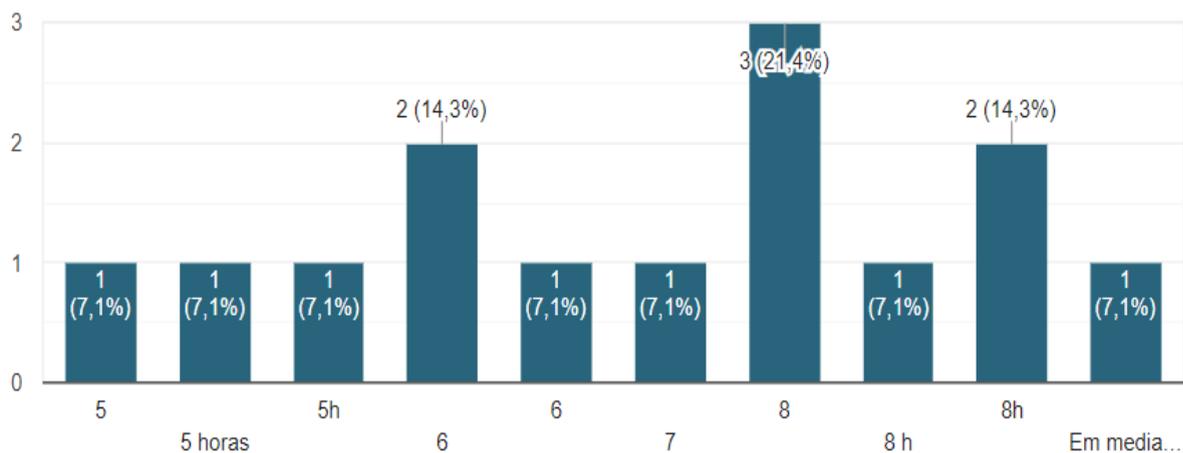


Figura 1: Índices diários de horas dormidas por motoboys de Ijuí.

Fonte: Dados coletados através de pesquisa de campo realizada com motoboys do município de Ijuí com o auxílio de um questionário elaborado com a colaboração das alunas dos cursos de Enfermagem, Farmácia e Fisioterapia da Unijuí, e dos profissionais do Cerest Ijuí.



Segundo a neurologista Poyares (2011), do Instituto do Sono, e o endocrinologista Alfredo Halpern (2011), o ideal é dormir no mínimo 7 horas. Neste trabalho um motoboy relata que dorme cerca de 4 a 5 horas diárias para suprir a demanda dos três contratos de trabalho que possui, “Há horas em que dá um pouquinho de sono, depois do almoço, mas aí dou uma cochilada se tiver um intervalo, dou uma ‘pescada’”.

Atualmente, os problemas psicológicos estão cada vez mais emergentes na sociedade, de acordo com a Organização Mundial da Saúde, o Brasil é considerado o país com mais casos de ansiedade e o quinto maior com mais casos de depressão (OMS, 2013). Em análise, 20% dos motoboys entrevistados constataam que sofrem de ansiedade/ depressão/ estresse. Ademais, 86,7% constataam que a última vez que compareceram ao médico foi há mais de dois meses, o que demonstra que a maioria não possui assistência médica para a saúde física e mental. O fato, liga-se diretamente com os valores demonstrados no questionário, onde apresentam que cerca de 27% sentem dores em alguma parte do corpo, no qual, em 75% dos casos está relacionado com o trabalho. Segundo Grisci; Scalpo; Janovik (2007), o trânsito e a rotina tendem a deixar os motoboys estressados, e o acúmulo de sentimentos contraditórios pode causar males ao corpo e à mente, estes como ansiedade e depressão, e dores no corpo.

5.1 Materiais realizados

Foi realizada a postagem de posts informativos aos motoboys no perfil @cerestmissões no Instagram e também foi feita a construção de uma cartilha educativa para ser entregue aos motoboys.

5.2 Considerações finais

Ao longo desse semestre trabalhamos em cima do problema de riscos ocupacionais e as condições de trabalho a que estão submetidos os Motoboys e como isso influencia na saúde dos mesmos. Ao chegarmos ao fim do projeto, concluímos que a profissão investigada é de suma importância para a sociedade, que se solidificou com o período de pandemia, quando se exigiu uma grande demanda de entregas à domicílio. Atualmente, se tornou uma solução no transporte dos mais variados objetos, facilitando as remessas e o fluxo urbano.

Nos deparamos também com os principais agravantes da profissão que variam desde os perigos do trânsito, como acidentes, roubos e furtos. Pressão nos horários de entrega e



tensão ao dirigir. Falta de vínculo empregatício entre motoqueiros e empresas. Baixa renda, resultado da profissão desvalorizada. Até as doenças ocupacionais, o qual o assunto interliga-se com os cursos de enfermagem, farmácia e fisioterapia o qual as integrantes do projeto estão cursando.

Ademais, através das pesquisas de campo conseguimos conhecer melhor esse ambiente que vem emergindo crescentemente na sociedade contemporânea. Destaca-se nas respostas obtidas a remuneração, escolaridade, acidentes, desconfortos e os impactos no estado de saúde. Estes, estão interligados diretamente com as disciplinas do módulo, no qual há presente a relação do biológico, visto nas matérias estudadas e o social trabalhados na disciplina do projeto, onde um meio influencia o outro. Somos indivíduos formados tanto pelo biológico, particular dos seres vivos, características biológicas, quanto pelo social, meio que estamos inseridos, porém ambos acabam interligando-se e influenciando nas atividades dos indivíduos, e vão determinar seu completo ou não bem-estar.

6. BIBLIOGRAFIA:

- ABILIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. São Paulo, 2019. Disponível em: [file:///C:/Users/Motion/Downloads/38579-140886-2-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Motion/Downloads/38579-140886-2-PB%20(1).pdf). Acesso em: jun. 2022.
- ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-69242019000300041&script=sci_arttext. Acesso em: jun. 2022.
- AMORIM, C. R. et al. Acidentes de trabalho com mototaxistas. Bahia, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbepid/a/ZbkL3RC9xMpgdH7qr7RfrDh/?format=html&lang=pt>, Acesso em: jun. 2022.
- ANDRADE, Carolina Riente. Motoqueiros! Perspectivas quanto à profissão, estresse e acidentes de trânsito: estudo de caso na cidade de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 2009. Disponível em: https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/BUBD-99WF7X/1/disserta__o_carolina_riente_de_andrade.pdf. Acesso em: jun. 2022.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA PARA O ESTUDO DA OBESIDADE E DA SÍNDROME METABÓLICA (ABESO). Diretrizes brasileiras de obesidade. 4. ed. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://abeso.org.br/wp-content/uploads/2019/12/Diretrizes-Download-Diretrizes-Brasileiras-de-Obesidade-2016.pdf>. Acesso: jun 2022



- BRASIL. Ministério da Saúde. Cartilha e Guia de Fontes para Radialistas. São Paulo, 2006. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/cartilha_radialistas.pdf Acesso em: abr 2022.
- BRASIL. Ministério da saúde. O impacto da obesidade. Brasil, 2022. Disponível em: O impacto da obesidade — Português (Brasil). Acesso em: jun, 2022.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Portaria Nº 1.823, DE 23 DE AGOSTO DE 2012. Brasil, 2012. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2012/prt1823_23_08_2012.html. Acesso em: abr 2022.
- 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. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/saude_brasil_2005parte1.pdf. Acesso em: abr 2022.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Saúde do Trabalhador. Brasília, 2002. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/saude_trabalhador_cab5_2ed.pdf. Acesso em: abr. 2022.
- CTB DIGITAL. Capítulo XIX: dos crimes de trânsito. Brasil, s/d. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art309#:~:text=Art.-,309,a%20um%20ano%2C%20ou%20multa>. Acesso em: jun. 2022.
- CONEXA BLOG. Saúde mental no Brasil: entenda o que é, impactos e como prevenir. Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.conexasaude.com.br/blog/saude-mental-no-brasil/>. Acesso em: jun. 2022.
- CORD, S; SOUZA, V. M. C.; SARON, M. L. G. Levantamento de hábitos alimentares e avaliação antropométrica em motoboys na cidade de São José dos Campos-SP. São Paulo, s/d. Disponível em: https://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2009/anais/arquivos/RE_1119_1268_01.pdf. Acesso em: mai. 2022.
- DE ANDRADE, CAROLINA. PEREIRA, LUCIANO. Estresse sobre duas rodas. Brasil, 2009. Disponível em: http://www.anpad.org.br/diversos/down_zips/45/GPR412.pdf. Acesso em: abr 2022.
- DETRAN RS. Primeira Habilitação. Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/habilitacao-cnh/servicos/171> . Acesso em: jun 2022
- GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. Métodos de Pesquisa. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>. Acesso em: abr 2022.
- GONDIM, Andressa Alencar. Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza-CE. Fortaleza, 2009. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/1507/1/2009_dis_AA_Gondim.PDF. Acesso em: jun. 2022.
- GRISCI, C. L. I; SCALCO, P. D; JANOVIK, M. S. Modos de trabalhar e de ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. Brasil, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/yRX3ZKBFxMQNZ6r7K35f58y/?lang=pt> Acesso em: jun. 2022.



GUIMARÃES, Aender Luis. A logística do caos: O motoboy nas “asas da liberdade” do despotismo just in time. Marília, 2019. Disponível em: https://www.marilia.unesp.br/Home/Pos-Graduacao/CienciasSociais/Dissertacoes/guimaraes_al_do_mar.pdf. Acesso em: jun. 2022.

HOSPITAL SÃO MATHEUS. Estado do Rio de Janeiro. Sobrepeso e obesidade: entenda a diferença. Brasil, 2020. Disponível em: <http://hospitalsaomatheus.com.br/blog/sobrepeso-e-obesidade-entenda-a-diferenca/#:~:text=Quando%20uma%20pessoa%20tem%20sobrepeso,gordura%20corporal%20em%20quantidade%20excessiva>. Acesso em: jun. 2022.

IOCHINS, C. L.; SCALCO, P. D.; JANOVIK M. S. Modos de Trabalhar e de Ser de Motoboys: A Vivência Espaço-Temporal Contemporânea. Porto Alegre, 2007 Disponível em: <https://pdfs.semanticscholar.org/a543/d3a32b37875c021d19be9597c1c89c1a893c.pdf>. Acesso em: abr 2022.

LIPP, M.N. Manual o inventário de sintomas de stress para adultos de Lipp (ISSL). São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005. 93 p. Acesso em: abr 2022.

LOURENÇO, LÉLIO. MARTINS, LUCAS. Avaliação de Stress em Motoboys. Brasil, s/d. Disponível em: <https://www.ufjf.br/virtu/files/2010/05/artigo-3a2.pdf>. Acesso em abr: 2022.

MACHADO, E. P.; OLIVEIRA, M. A. R. O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. São Paulo, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/qhkZmDkX5SYD5SVMnwbN4Cw/?lang=pt&format=html>. Acesso em: jun. 2022.

MOTOBOY.COM VOCÊ. Profissão motoboy: Pilotando entre a vida e a entrega. São Paulo, 2014. Disponível em: <https://www.motoboy.com/blog/profissao-motoboy-pilotando-entre-a-vida-e-a-entrega/>. Acesso em: abr. 2022.

MORAES, THIAGO. Fatores de risco de acidente na atividade dos motoboys: Limites das análises quantitativas. Brasil, 2008. Disponível em: <http://www3.sp.senac.br/hotsites/blogs/InterfacEHS/wp-content/uploads/2013/07/art-3-2008-3.pdf>. Acesso: abr 2022.

CORDEIRO, Arnold. EPI para motoboys: quais os principais. Brasil, 2020. Disponível em: <https://www.nexusepi.com.br/epi-para-motoboys-quais-os-principais>. Acesso em: jun. 2022.

OLIVEIRA, M. Motos, a crônica de um perigo anunciado. Movimento, Mobilidade e Cidadania. São Paulo, v. 2, n. 4, p.12-15, nov. 2005. Acesso em: abr 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Mental health action plan 2013 - 2020. Brasil, 2013. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241506021>. Acesso em: jun. 2022.

RENAST. Plataforma Renast Online. CEREST Regional de Ijuí, RS. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://renastonline.ensp.fiocruz.br/cerests/cerest-regional-ijui> Acesso em: abr. 2022.

SALÁRIO. Gráfico de contratações e demissões do cargo de Motoboy trabalhando em Porto Alegre, RS. Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.salario.com.br/graficos-da-pesquisa-salarial/>. Acesso em: jun. 2022.



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. Acesso em: abr. 2022.

SCALDAFERRI, M. M. et al. Dorsalgias em mototaxistas de Itapetinga-BA: diagnóstico e ações educativas visando a prevenção. Bahia, (s/d). Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/recuesb/article/view/5877/4400>. Acesso em: jun. 2022.

SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE. ESTADO DE ALAGOAS. Saúde do trabalhador. Disponível em: <http://cidadao.saude.al.gov.br/saude-para-voce/saude-do-trabalhador/>. Acesso em: abr. 2022.

SILVA, et. al. SciELO. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/physis/a/SGgvz8qVwXsj6yWpZYtXxjF/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: abr. 2022.

SILVA, V. F.; CARMONA, F. E.; GONSALVES, G. G. Guia do Motociclista: pilotagem consciente. Porto Alegre, 2011. Disponível em: <https://escola.detran.rs.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/CARTILHA-MOTOBOY-1.pdf>. Acesso em: jun. 2022.

SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula. et al. Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na Região Sul do Brasil. Rev Bras Epidemiol, São Paulo, v14, n.3, p.435-44, 2011. Acesso em: abr. 2022.

SOUZA, Cléssius, et al. Alterações no índice de massa corporal: Corte em indivíduos em uso de dolutegravir. Brasil, 2021. Disponível em: Alterações no índice de massa corporal: Corte em indivíduos em uso de dolutegravir. Acesso em: jun, 2022.

TINOCO, S. F.; CONCEIÇÃO, W. A. M. Análise de risco da função de motoboy em pleno cenário de pandemia de covid-19. Brasil, 2020. Disponível em: <http://ri.ucsal.br:8080/jspui/bitstream/prefix/4606/1/TCCSOFIATINOCO.pdf>. Acesso em: abr. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Obesity: preventing and managing the global epidemic: report of a WHO consultation. World Health Organization, 2000. Disponível em: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/11234459/>. Acesso: jun 2022