

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**ESTUDO EXPLORATÓRIO DAS RELAÇÕES DE
TRABALHO COMO FATOR DE INFLUÊNCIA DO
COMPORTAMENTO HUMANO NO TRÂNSITO: CASO DO
MOTOFRETE.**

RAPHAEL HENRIQUE DE FERNANDES MATOS

ORIENTADOR: PAULO CESAR MARQUES DA SILVA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM TRANSPORTES

PUBLICAÇÃO: T.DM – 09A/2008

BRASÍLIA/DF: AGOSTO 2008

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

**ESTUDO EXPLORATÓRIO DAS RELAÇÕES DE
TRABALHO COMO FATOR DE INFLUÊNCIA DO
COMPORTAMENTO HUMANO NO TRÂNSITO: CASO DO
MOTOFRETE.**

RAPHAEL HENRIQUE DE FERNANDES MATOS

**DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO DEPARTAMENTO DE
ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA FACULDADE DE
TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA COMO PARTE
DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU
DE MESTRE EM TRANSPORTES.**

APROVADA POR:

**Prof. Paulo Cesar Marques da Silva, Dr. (UnB - ENC)
(Orientador)**

**Prof. José Augusto Abreu Sá Fortes, Dr. (UnB - ENC)
(Examinador Interno)**

**Prof. Arthur Trindade Maranhão Costa, Dr. (USP- EESC)
(Examinador Externo)**

BRASÍLIA/DF, 11 DE AGOSTO DE 2008

FICHA CATALOGRÁFICA

MATOS, RAPHAEL HENRIQUE DE FERNANDES

Estudo Exploratório das Relações de Trabalho como Fator de Influência do Comportamento Humano no Trânsito: Caso do Motofrete [Distrito Federal] 2008.

xvii, 153p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 1999).

Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1. Relações de Trabalho 2. Comportamento do Condutor no Trânsito

3. Segurança no Trânsito 4. Circulação Urbana

I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

MATOS, R. H. F. (2008). Estudo Exploratório das Relações de Trabalho como Fator de Influência do Comportamento Humano no Trânsito: Caso do Motofrete. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM – 09A/2008, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 153p.

CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: Raphael Henrique de Fernandes Matos.

TÍTULO: Estudo Exploratório das Relações de Trabalho Como Fator de Influência do Comportamento Humano no Trânsito: Caso do Motofrete.

GRAU: Mestre

ANO: 2008

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

Raphael Henrique de Fernandes Matos
SQS 413 BL. O Ap. 203
70.296-150 Brasília – DF – Brasil.

DEDICATÓRIA

A todos que foram cedo demais...

AGRADECIMENTOS

AGRADEÇO A TODAS AS PESSOAS QUE ME INCENTIVARAM AO LONGO DO MESTRADO.

GOSTARIA DE AGRADECER ESPECIALMENTE:

A MINHA MÃE, WANDA FERNANES MATOS, A QUEM TIVE POUCO TEMPO PARA DESFRUTAR DE SUA COMPANHIA. SAUDADES ...

AOS MEUS AVÓS, ABEL E JANDIRA MATOS, PELO APOIO INCONDICIONAL.

AOS MEUS PADRINHOS WÂNIA E WILLIAM MATOS.

À ROBERTA LADISLAU MAIS QUE UMA NAMORADA.

AO PROFESSOR DOUTOR PAULO CESAR MARQUES DA SILVA QUE, DESDE O INÍCIO, ACEITOU ME ORIENTAR. E MAIS DO QUE ISSO: SEMPRE FOI MUITO ATENCIOSO, ME AJUDANDO NOS MOMENTOS MAIS DIFÍCEIS EXTRA UnB.

AO MEU AFILHADO LUÍS FERNANDO HERINGER E A MINHA APADRINHADA FRANCISCA SIMONE CRISÓSTOMO MENDES.

AOS MEUS PRIMOS: JOÃO HUMMEL, ROGÉRIO MATOS E VICTOR MATOS. MEUS IRMÃOS DE CORAÇÃO.

À CAROL MAGNO, CIBELLI SEVERO, FLÁVIA GIESELER, LET SANT'ANNA, OSVALDO ASSIS, PATRÍCIA LEITE, TIAGO DE ARAGÃO E WENDEL LÉLIS: AMIGOS FIÉIS DE MOMENTOS INCERTOS.

AOS MEUS AMIGOS E AMIGAS DO MESTRADO: ALAN RICARDO (DIABINHO), ANDRÉ NUNES (PARAÍBA), ANDRÉA CARDOSO LIMA (RUIVA), ARLEY MENDONÇA (O MESTRE DA ESTATÍSTICA) CARLOS EDUARDO (PITUCO), FRANCESCA EMANUELLE (THESCA), GIOVANNA TEDESCO (GI), GIZELLE COELHO (PÃOZINHO DE QUEIJO) E RICARDO GARCIA.

AO JÚLIO DUARTE, SECRETÁRIO DO DEPARTAMENTO, QUE SEMPRE ME ATENDEU PRONTAMENTE COM UMA PALAVRA AMIGA.

AOS SENHORES UBIRAJARA PIRES E CELSO SANTOS PELA APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS EM SUAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA. SEM VOCÊS ESSA DISSERTAÇÃO NÃO TERIA SIDO POSSÍVEL.

AO CNPq POR ME CONCEDER UMA BOLSA, POSSIBILITANDO MINHA DEDICAÇÃO EXCLUSIVA AO MESTRADO.

A VOCÊS, O MEU SINCERO OBRIGADO!

RESUMO

ESTUDO EXPLORATÓRIO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO COMO FATOR DE INFLUÊNCIA DO COMPORTAMENTO HUMANO NO TRÂNSITO: CASO DO MOTOFRETE

Nas médias e grandes cidades brasileiras, tem-se observado um crescimento acentuado do número de profissionais que trabalham realizando a entrega de objetos em motocicletas. Rapidamente esses trabalhadores receberam a denominação de “*motoboys*” ou de *motofretistas*, como se refere a esses profissionais a presente dissertação. Desvendar o *modus operandi* e o porquê desses trabalhadores se arriscarem muito no trânsito cotidiano foi o norte da pesquisa realizada durante aproximadamente dois anos. Buscar respostas nas entrelinhas e ir além dos simples resultados de acidentes foi uma preocupação constante. A compreensão das formas de organização do trabalho dos *motofretistas* foi essencial para um entendimento mais amplo desse fenômeno. Para tanto, buscou-se o que havia registrado na literatura sobre organização do trabalho e comportamento. Em relação ao comportamento, as teorias da psicologia do trânsito clássica e da psicologia ambiental embasaram a pesquisa. A metodologia utilizada na pesquisa de campo realizada em Brasília se valeu tanto de dados secundários (obtidos na estatística do DETRAN/DF) como de dados primários. Estes últimos foram coletados diretamente com os *motofretistas* de duas maneiras: com questionários de perguntas abertas e de perguntas fechadas. Foram entrevistados, principalmente, os *motofretistas* que trabalhavam realizando a entrega de alimentos no Plano Piloto, mas também foi entrevistado um pequeno número de trabalhadores que entregam remédios, servindo dessa forma como um grupo de controle. Comparando o discurso de ambos os grupos foi possível detectar uma grande diferença de comportamento entre eles. Como resultado, observou-se que o tipo de produto a ser entregue, e principalmente, que a organização do trabalho desses profissionais tem um impacto direto sobre o comportamento adotado no trânsito e que o mesmo é justificado pela necessidade de sobrevivência.

ABSTRACT

EXPLORATORY STUDY OF THE WORK RELATIONS AS AN INFLUENCE FACTOR ON HUMAN BEHAVIOR IN TRAFFIC: THE CASE OF THE MOTOFRETE.

In the average-sized and larger Brazilian cities of the country an accented growth has been observed in the number of professionals who work delivering objects by motorcycles. Quickly these workers received nickname such as "motoboys" or "*motofretistas*" as they'll be referred to in this research. To unveil the "modus operandi" and the reason why these workers risk so much in daily traffic was the aim of the research carried out during approximately two years. Seeking the answers between the lines and to go beyond the simple results of accidents was a constant concern. The comprehension of the forms of organization of the work of the *motofretistas* was essential for a broader understanding of that phenomenon. In order to achieve such comprehension what has been recorded in the literature about organization of the work and behavior was sought. Regarding the behavior the classical traffic and environmental psychology based the research. The methodology utilized in the research taken in Brasília was made of secondary (obtained from DETRAN/DF's statistics), and of primary data as well. The latter were collected directly from the *motofretistas* in two ways: with quantitative and qualitative questionnaires. The interviews were conducted mainly with *motofretistas* who work delivering "food-to-go", and also with a smaller number of workers who deliver "medicines", the latter used as a group of reference. Comparing the speech of both groups made possible the detection of a big difference in behavior between them. As it turns out it was noted that the type of product to be delivered and specially the job organization of these professionals have a direct impact over the behavior adopted in traffic and that this behavior is justified with the need for survival.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	13
1.1. A MOTOCICLETA	13
1.2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA	16
1.3. JUSTIFICATIVA	16
1.4. OBJETIVOS	18
1.4.1. <i>Objetivo Geral:</i>	18
1.4.2. <i>Objetivos Específicos:</i>	18
1.5. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	18
2. AS RELAÇÕES DE TRABALHO	20
2.1. DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL À PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO	20
2.2. ESTRATÉGIAS DE DEFESA DO TRABALHADOR	25
2.3. DESEMPREGO E BAIXA REMUNERAÇÃO	28
2.4. MOTOFRETE: UMA PROFISSÃO NÃO REGULAMENTADA?	30
2.5. JORNADA DE TRABALHO	32
2.5.1. <i>Os limites da jornada de trabalho</i>	32
2.5.2. <i>A avidez por trabalho excedente</i>	33
2.5.3. <i>Trabalho diurno e noturno</i>	33
2.6. CONCLUSÕES	34
3. COMPORTAMENTO DO CONDUTOR NO TRÂNSITO	36
3.1. COMPORTAMENTO E TRÂNSITO	36
3.1.1. <i>Os Subsistemas do Trânsito</i>	37
3.1.2. <i>Estudos sobre Acidentes de Trabalho, Acidentes de Trajeto e dos Motofretistas</i>	39
3.1.3. <i>As Influências Externas/Internas no Comportamento no Trânsito</i>	43
3.1.4. <i>Pouca Experiência no Trânsito</i>	45
3.1.5. <i>O Conflito Pelo Espaço</i>	46
3.2. DEFINIÇÕES DE ACIDENTE	48
3.2.1. <i>Dados Estatísticos de Acidentes com os Motociclistas de Brasília</i>	49
3.3. CONCLUSÕES	65
4. METODOLOGIA	67
4.1. DEFINIÇÃO DO INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	68
4.1.1. <i>Pré-teste</i>	68
4.2. DEFINIÇÃO DA AMOSTRA	69
4.3. APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS	71
4.4. ORGANIZAÇÃO DOS DADOS COLETADOS	74
4.5. INTERPRETAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	74
4.6. CONCLUSÕES	76
5. RESULTADOS DO ESTUDO DE CASO	78
5.1. NECESSIDADE DE SUBSISTÊNCIA	78
5.2. ATRIBUIÇÕES DO MOTOFRETE	81
5.3. PERFIL DO MOTOFRETE	94
5.3.1. <i>Condições da Motocicleta</i>	99

5.3.2. <i>Trabalho Cotidiano</i>	103
5.4. CONCLUSÕES	107
6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	108
6.1 RECOMENDAÇÕES	111
6.2 RECOMENDAÇÕES ADICIONAIS PARA O EMPREGADOR, <i>MOTOFRETISTAS</i> E ÓRGÃO DE TRÂNSITO	111
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	114
BIBLIOGRAFIA CITADA	120
ANEXOS	121

LISTA DE TABELAS

TABELA 1.1. RELAÇÃO DO QUANTITATIVO DE MOTOS EM RELAÇÃO AOS ANOS.....	15
TABELA 5.1. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA SE A ATIVIDADE É SUFICIENTE PARA SE MANTER.....	85
TABELA 5.2. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA POR SEXO.....	94
TABELA 5.3. ESTATÍSTICAS DA IDADE DA AMOSTRA.....	95
TABELA 5.4. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA POR FAIXA DE IDADE.....	95
TABELA 5.5. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA POR GRAU DE ESCOLARIDADE	96
TABELA 5.6. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA POR LOCAL DE MORADIA	96
TABELA 5.7. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO TEMPO DE HABILITAÇÃO TIPO A	97
TABELA 5.8. ESTATÍSTICAS DE TEMPO NA ATIVIDADE	98
TABELA 5.9. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA POR TEMPO DE ATIVIDADE COMO <i>MOTOFRETISTA</i>	98
TABELA 5.10. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA POR FAIXA DE RENDA MENSAL .	99
TABELA 5.11. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO À PROPRIEDADE DA MOTOCICLETA	100
TABELA 5.12. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO À FORMA DE AQUISIÇÃO DA MOTOCICLETA	100
TABELA 5.13. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO ANO DE FABRICAÇÃO DA MOTOCICLETA	101
TABELA 5.14. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO GASTO MENSAL COM COMBUSTÍVEL.....	101
TABELA 5.15. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO À FREQUÊNCIA DE MANUTENÇÃO DA MOTOCICLETA.....	102
TABELA 5.16. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO GASTO MENSAL COM MANUTENÇÃO.....	102
TABELA 5.17. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO À FORMA DE PAGAMENTO DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO.....	103
TABELA 5.18. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO EXERCÍCIO ANTERIOR DE OUTRA PROFISSÃO	103
TABELA 5.19. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO EXERCÍCIO DE OUTRA ATIVIDADE.....	104
TABELA 5.20. ESTATÍSTICAS DA DURAÇÃO DA JORNADA DIÁRIA DE TRABALHO (HORAS)	104
TABELA 5.21. ESTATÍSTICA DOS TURNOS TRABALHADOS PELOS <i>MOTOFRETISTAS</i>	104
TABELA 5.22. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO NÚMERO DIÁRIO DE VIAGENS.....	105
TABELA 5.23. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO AO TEMPO MÉDIO GASTO POR VIAGEM	105
TABELA 5.24. DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA QUANTO À DISTÂNCIA MÉDIA PERCORRIDA POR DIA	106

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 3.1: EVOLUÇÃO DA FROTA DE MOTOS DO DF – 2000/2004.	47
FIGURA 3.2: ÍNDICE DE MORTOS POR 100.000 HABITANTES/ANO.	50
FIGURA 3.3: ÍNDICE DE MORTOS POR 10.000 VEÍCULOS/ANO.....	50
FIGURA 3.4: FROTA DE VEÍCULOS REGISTRADOS E NÚMERO DE MORTOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO, DISTRITO FEDERAL, 1995 – 2006.	51
FIGURA 3.5: CIDADES COM MAIS ACIDENTES COM MORTE EM VIAS URBANAS – DF, 2004.	53
FIGURA 3.6: ACIDENTES COM MORTE, POR TIPO DE VEÍCULO.....	54
FIGURA 3.7: VÍTIMAS FATAIS, POR TIPO DE ENVOLVIMENTO – DF, 2004.	55
FIGURA 3.8: MOTOCICLISTAS ENVOLVIDOS.....	56
FIGURA 3.9: MOTOCICLISTAS MORTOS.....	56
FIGURA 3.10: PROFISSÃO DOS MOTOCICLISTAS.....	57
FIGURA 3.11: ACIDENTE COM MORTE, POR DIA DA SEMANA.....	58
FIGURA 3.12: ACIDENTE COM MORTE, POR DIA DA SEMANA.....	58
FIGURA 3.13: ACIDENTES COM MORTE, POR HORÁRIO DF, 2004.....	59
FIGURA 3.14: ACIDENTES COM MORTE, POR HORÁRIO DF, 2004.....	60
FIGURA 3.15: MOTOCICLISTAS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM MORTE, SEGUNDO A HABILITAÇÃO/CATEGORIA DF, 2004.....	61
FIGURA 3.16: MOTOCICLISTAS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM MORTE, SEGUNDO A HABILITAÇÃO/CATEGORIA DF, 2004.....	61
FIGURA 3.17: MOTOCICLETAS ENVOLVIDAS EM ACIDENTES COM MORTE, SEGUNDO A CILINDRADA – DF, 2004.....	62
FIGURA 3.18: PERCENTUAL DE ACIDENTES COM MORTE ENVOLVENDO MOTO, EM RELAÇÃO AO TOTAL DE ACIDENTES FATAIS DF, 2000/2004.....	63

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
AT	Acidente de Trânsito
CAT	Comunicação de Acidente de Trabalho
CCT	Convenção Coletiva de Trabalho
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito
DRT	Delegacia Regional do Trabalho
FENAMOTO	Federação dos Mototaxistas e Motoboys do Brasil
IML	Instituto Médico Legal
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Avançada
OMS	Organização Mundial de Saúde
PIB	Produto Interno Bruto
PL	Projeto de Lei
RA	Região Administrativa
SindMoto/DF	Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal

1. INTRODUÇÃO

O final do Século XX, início do XXI, tem apresentado um desenvolvimento tecnológico-científico considerável em praticamente todas as áreas da ciência. Novas tecnologias foram desenvolvidas diariamente possibilitando que as relações humanas fossem moldadas, configuradas e reconfiguradas.

Com o avanço da revolução tecnológica, em que o simples comando de um *mouse* de computador pode realizar compras de supermercado ou fazer pedidos de entrega de comida, remédios, objetos, documentos etc., houve uma mudança na concepção de vida das pessoas em seu cotidiano.

Como Durkheim (1999) expôs em sua obra “*Da divisão do trabalho social*”, à medida que uma determinada sociedade cresce e se complexifica, são geradas condições e necessidades para que novas formas de trabalho, que até então não existiam, passem a ter existência e utilidade para a sociedade. Nesse contexto, pode-se mencionar a criação do motofrete, que intensificou o número de trabalhadores atuando nessa profissão, principalmente, após a década de 80 (Vasconcellos, 2005).

A referida revolução tecnológica trouxe em seu bojo não apenas o fechamento de postos de trabalho, determinando o fim de uma profissão (como trocadores de ônibus, por exemplo), mas trouxe também, dentre outros processos, a criação de novos postos (como os de *motofretistas*), que antes não existiam. A constante dinamização e complexificação da sociedade configurou-se em uma constante relação de transformação das necessidades que orientou o fechamento ou a criação de novas formas de inserção no mercado de trabalho.

1.1. A MOTOCICLETA

A interligação da sociedade pelos meios de comunicação fez com que as distâncias físicas fossem significativamente diminuídas e que a informação transitasse com maior rapidez, ou seja, utilizando as palavras de Castells (2002), a “sociedade está em rede”. Essas redes são múltiplas e, dentre outras, pode-se citar a economia, onde as bolsas de valores são grandes exemplos, com o capital transnacional ou *smart money*, que busca o mercado que estiver pagando juros mais altos ou a própria internet, onde milhões de pessoas podem

conversar em tempo real, olhando o próximo por um monitor, estando em continentes diferentes.

Dessa forma, observou-se que o tempo nas sociedades modernas (como definição de sociedade moderna utilizou-se o conceito de Stuart Hall (2004): “*sociedades modernas são, portanto, por definição sociedades de mudança constante, rápida e permanente*”) passou a ter seu valor redimensionado. O trabalho estava sendo progressivamente realizado por máquinas e computadores o que, teoricamente, possibilitaria que as pessoas tivessem mais tempo livre para outras atividades como o lazer, por exemplo. Isso não tem ocorrido na prática, uma vez que o tempo parece ser insuficiente para as pessoas realizarem suas atividades tanto profissionais quanto pessoais.

Atividades vitais como a alimentação, atualmente, receberam pouca atenção por uma parcela significativa de trabalhadores, como nos mostra Dalla Costa (2005), “*(...) O modo rápido de se alimentar surge para acompanhar o estilo de vida moderno, onde tudo é feito com rapidez, onde o tempo é milimetricamente aproveitado.*” A falta de tempo de preparar as refeições em casa ou mesmo não poder se ausentar do local de trabalho e ter um horário de almoço curto e determinado são fatores que contribuem para o consumo de alimentação *fast food*. Muitos acabaram sendo obrigados a se alimentarem com *fast food*. Isto é, uma comida de fácil ingestão, como batata e carne moída. Geralmente não se usa talheres, pois ela está quase pronta. O atendimento é rápido de forma que incentive o cliente a voltar mais vezes (Rial, 1995).

Dessa forma, as pessoas entraram em contato com lanchonetes, por meio do serviço 0800 ou da internet, e essas enviam para os clientes o pedido. Geralmente, a entrega é realizada por *motofretista* em decorrência da rapidez e fluidez que a motocicleta possui no trânsito, ou seja, nas grandes cidades, onde há muito congestionamento, as motos, diferentemente dos carros, não ficam presas no tráfego. (neste trabalho, entende-se por *motofretista* a pessoa contratada que utiliza a motocicleta para realizar transporte de alimentos, remédios, documentos ou outros objetos de um local a outro)

A velocidade e a fluidez no tráfego não são as únicas vantagens da motocicleta. Também devem ser mencionados seu baixo consumo de combustível, manutenção barata (comparativamente com outros veículos motorizados), preço mais acessível e facilidade de

estacionamento. Se por um lado, a moto possui essas vantagens, por outro, a maior desvantagem reside na insegurança e na maior probabilidade de ocorrerem acidentes. “*A motocicleta é por sua vez o veículo mais letal e perigoso de todos: o risco de acontecer acidentes fatais ou muito graves é da ordem de cinco vezes maior do que ao de quem utiliza o automóvel*” (Vasconcellos, 2005). Do ponto de vista ambiental, apresenta outra desvantagem, pois emite uma grande quantidade de poluentes na atmosfera por utilizar combustíveis fósseis e, especificamente, por estar em grande número no trânsito atualmente.

A motocicleta, que, no Brasil, até a década de 80 era um veículo com finalidade mais esportiva limitado a um pequeno grupo mais abastado da sociedade, mudou completamente esse perfil quando os modelos populares, como a Honda CG 125 e a Honda Titan, passaram a ser a ferramenta de trabalho para muitas pessoas.

Segundo dados da Abraciclo (2006), observou-se um crescimento significativo da venda de motocicletas no mercado interno entre 1990 e 2006:

Tabela 1.1. Relação do quantitativo de motos em relação aos anos.

Ano	Motos
2006	1.400.000
2005	1.200.000
2004	1.057.000
2003	848.377
2002	792.424
2001	692.096
2000	574.149
1999	441.536
1997	407.430
1995	200.592
1990	123.169

Fonte: Abraciclo (2006)

Entre os meses de janeiro e fevereiro de 2007, foram produzidas 279.046 motocicletas, um volume 33% superior em relação às 209.840 unidades, produzidas no mesmo período do ano anterior (2006). Se comparados o acumulado dos dois primeiros meses de 2007 com os meses de novembro e dezembro do ano anterior, em que foram produzidas 210.305 motocicletas, o crescimento apresentado foi de 32,7%. E, ainda, se comparada a produção

de fevereiro de 2007 com o que foi produzido no mesmo período de 2006, também houve crescimento de 20,9% (Abraciclo, 2006).

Pelas informações e dados obtidos durante a elaboração da pesquisa, foi observado que o mercado de motocicletas no Brasil está em crescimento. Cabe ressaltar que, nos últimos anos, tem se notado o crescimento do uso de motocicletas na área rural do país (Abraciclo, 2006).

1.2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Como asseverou Vasconcellos (1998), um trânsito com condições ideais de segurança apresentaria um índice de acidentes igual a zero. Todas as pessoas circulariam sem nunca sofrer/provocar acidentes de trânsito. Porém, essa é uma situação utópica. Acidentes sempre podem ocorrer.

Segundo dados do DETRAN/DF (2004), o maior número de acidentes fatais envolveu motociclistas e, dentre esses, a maioria *motofretista*. Atualmente, a frota de motocicletas em Brasília representa 7,4% do total da frota de veículos motorizados. E, anualmente, tem-se observado um crescimento exponencial, o que contribuiria estatisticamente para a ocorrência de acidentes envolvendo motociclistas.

A pressa de realizar as entregas impostas por prazo de tempo e o recebimento do salário dependente da produção são fatores que podem contribuir para que o *motofretista* realize no trânsito determinadas ações que o coloquem em constante risco de acidente. O comportamento no trânsito dos *motofretistas* pode estar intrinsecamente ligado às condições de trabalho.

Nesse sentido, pretendeu-se verificar se há ***influência das relações sociais de trabalho no comportamento dos motofretistas no trânsito.***

1.3. JUSTIFICATIVA

As vias são muitas vezes “palcos” de conflito entre os *motofretistas* e os motoristas de automóveis - importante deixar claro que o conflito tem uma base física. Dessa forma, fica

evidenciado que na disputa existente pelo espaço, os múltiplos interesses se apresentam (Vasconcellos, 1998) - e o resultado desse conflito a cada dia se reflete nas estatísticas de acidentes.

A preocupação com os acidentes de motocicleta não é recente, pelo menos por parte da classe médica. Há alguns anos, foi realizado um trabalho conjunto pelas Faculdades Capital e pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET, 2003), com a finalidade de analisar os índices de envolvimento de motociclistas em acidentes no trânsito na cidade de São Paulo. Esse estudo acompanhou 800 motociclistas, por um período de seis meses, dos quais 365 (46%) tiveram 552 acidentes no período, desde simples queimaduras nos escapamentos até casos mais graves.

Dos 552 acidentes ocorridos, 410 acarretaram lesões nos motociclistas e 26 em seus acompanhantes. O acidente mais freqüente foi queda, com 38,3% dos casos. As outras ocorrências foram: colisão ou abalroamento, com 24,8%, choque com objeto estranho, com 15,2%, queimadura, com 15%, atropelamento, com 4,3%, e mordida de animal, com 2,4%.

Com base nos estudos realizados, os pesquisadores chegaram à conclusão de que a motocicleta é um veículo seis vezes mais perigoso que um carro e mata 16 vezes mais por quilômetro percorrido. Os custos envolvidos em um acidente de trânsito para os *motofretistas* e para a sociedade são altos e variam de acordo com a gravidade. Segundo dados do IPEA (2003), um acidente pode gerar: a perda da produção, custo do reparo aos veículos envolvidos, custo médico, custos judiciais, congestionamento, custo da Previdência Social e gastos para remoção dos veículos acidentados.

O custo para a Previdência Social será efetivado se o *motofretista* contribuir mensalmente como autônomo ou se possuir a Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) assinada por um empregador. Vale reiterar que a profissão de *motofretista* não é regulamentada. Por isso, muitos não pagam a Previdência e estão sem a cobertura dos direitos trabalhistas conferidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Devido à carência de estudos que levem em consideração as relações de trabalho influenciando o comportamento no trânsito, houve necessidade de se desenvolver uma pesquisa que contemplasse o comportamento do *motofretistas* no trânsito de Brasília.

1.4. OBJETIVOS

1.4.1. Objetivo Geral:

- Investigar as “relações de trabalho *versus* o comportamento no trânsito.”

1.4.2. Objetivos Específicos:

- Caracterizar as contratações dos serviços de *motofrete* em Brasília;
- Analisar o comportamento do *motofretista* no trânsito do Plano Piloto;
- Caracterizar o perfil do *motofretista* do Plano Piloto;

1.5. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A presente dissertação estruturou-se em seis capítulos. O Capítulo 1 buscou contemplar as mudanças advindas da modernidade, como a criação de novos postos de trabalho, a interligação da sociedade formando uma rede e o crescimento do uso da motocicleta como ferramenta de trabalho, além de expor o problema, a justificativa e os objetivos da pesquisa realizada.

No Capítulo 2 apresentou-se uma revisão bibliográfica sobre a questão do trabalho. Fez-se uma pequena discussão sobre a evolução das formas de produção, iniciando-se com a Revolução Industrial e passando-se pelas questões atuais de precarização e flexibilização das relações de trabalho. Também foram estudados os mecanismos de defesa do trabalhador e, por fim, foi discutida a jornada de trabalho.

No Capítulo 3, foi apresentada uma revisão bibliográfica sobre comportamento no trânsito. São vistos os três subsistemas que compõem o trânsito (homem – via – veículos), com enfoque maior no subsistema homem. Ainda sobre o comportamento no trânsito, foram abordadas tanto a psicologia de trânsito clássica como a psicologia ambiental. Por fim,

discutiu-se estatísticas envolvendo motociclistas em acidentes de trânsito no Distrito Federal.

O Capítulo 4 referiu-se à metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa de campo da presente dissertação. Procurou-se apresentar desde o processo de definição dos dois instrumentos de coleta de informações até as técnicas que foram utilizadas para analisar os dados do questionário fechado e do questionário aberto. Abordou-se a definição da amostra e descreveu-se como ocorreu o processo da aplicação dos questionários. Por último, concluiu-se sobre as diferentes técnicas de obtenção de dados.

O Capítulo 5 apresentou a análise dos dados obtidos. Buscou-se compreender as características sociais, institucionais e organizacionais do serviço de motofrete, enfocando, especialmente, as características profissionais para possibilitar uma síntese dessa profissão. Para tanto, foi utilizado o software *SPSS*.

Por último, o Capítulo 6 apresentou as conclusões e considerações finais da pesquisa realizada. Além de sugerir recomendações para os empregadores, *motofretistas*, e órgãos de trânsito com o intuito de diminuir o número de acidentes envolvendo os *motofretistas*.

2. AS RELAÇÕES DE TRABALHO

Este capítulo tem por objetivo fazer uma discussão sobre a questão do trabalho. Passa-se rapidamente pela Revolução Industrial, mostra-se as relações de trabalho no final do Século XX e quais são suas principais características, como a flexibilização e precarização além de levantar os mecanismos de defesa do trabalhador e a jornada de trabalho do *motofretista*.

Cabe esclarecer aqui, que o emprego precário se refere a várias possibilidades: pode ser um emprego com um tempo determinado de duração, com renovação indeterminada (ou seja, pode existir em um dado momento e em outro não), com uma limitação de direitos se comparado com os empregos da categoria de referência (tempo e remuneração). Tais elementos compõem as relações de trabalho precarizadas (Nunes, 2002).

2.1. DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL À PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO

Com o surgimento da Revolução Industrial, século XVII, os ideais de igualdade e liberdade dos liberais foram absorvidos pelos trabalhadores e, depois de muita luta, surgiram os marcos iniciais da normatização das relações de trabalho. A relação de trabalho passa a ter uma série de características como: habitualidade, subordinação, remuneração, jornada de trabalho definida, estabelecendo um conjunto de leis que regem as relações jurídicas decorrentes da prestação de serviços.

Polanyi (2000) trata do social em processo de destruição mediante as transformações causadas pela Revolução Industrial. Isso porque dela irá resultar uma desarticulação na vida das pessoas. Nesse período, e decorrente dessa nova lógica, dá-se uma série de mudanças estruturais que desestabilizam o antigo camponês e o artesão.

A mudança básica dada na Revolução Industrial foi o estabelecimento de uma economia de mercado fundamentada num mercado auto-regulável. A produção se ajustava, tornando incidental o ato de comprar e vender. O ato de comprar e vender se sobrepôs mesmo às necessidades.

Polanyi (2000) atribuiu ao desenvolvimento das máquinas mais elaboradas um dos principais fatores para a necessidade de criação desse mercado auto-regulável. Essas máquinas, por serem mais dispendiosas, só se tornavam rentáveis quando produziam grandes quantidades de mercadoria. Para não trabalhar com prejuízo, a saída deveria ser proporcional à produção. Verifica-se, pois, na passagem da sociedade agrícola para a industrial, uma mudança nas motivações. Enquanto na primeira, a motivação era a subsistência, na outra era representada pelo lucro.

O lucro era, pois, uma lógica própria das economias de mercado. Essa, por sua vez, só se dava em um sistema auto-regulável dirigido pelos preços de mercado sem qualquer interferência externa. Todas as sociedades precisaram de um tipo de economia para manter a sobrevivência. Contudo, somente a economia capitalista fez mercado controlador e regulador da economia. Antes da Revolução Industrial, o papel da economia era insignificante: *“o sistema econômico era regido por motivações não econômicas”* (Polanyi, 2000).

As transformações geradas pela mundialização trouxeram grandes impactos para a estrutura da sociedade. Foi a partir desse novo contexto que Castel (1998) discutiu a questão do assalariamento. Tal qual Durkheim (1999), Castel (1998) afirmou que foi a partir do trabalho que se fez a manutenção da coesão social. O trabalho era visto como uma forma de integração ocupando, dessa forma, um papel central para a estrutura social.

Alguns novos quadros dessa mundialização foram identificados pelo autor no que diz respeito à esfera do trabalho: a precarização, a flexibilização, as disputas por postos no mercado. Essa sociedade salarial que se configurou foi assim constituída por toda uma tipologia de indivíduos que se encontraram entre a filiação e a exclusão. O fato é que a pobreza nunca é acidental. Ela é resultado de uma lógica social. O pauperismo, por sua vez, é resultado não só da miséria material, como também da degradação moral dos segmentos sociais abastados da sociedade. Não se importando em impor a miséria a outrem.

Os cânones liberais colocaram o salário como um nexos e um imperativo. As relações que, em sistemas não capitalistas eram, em geral, dadas pela tutela, no esquema liberal foram dadas pelo contrato. Por um lado, o trabalhador ficou mais livre para se estabelecer e

romper vínculos na esfera do trabalho. Contudo, essa liberdade e individualização teve um lado sombrio. Dá-se um duplo movimento uma vez que o trabalhador tem a liberdade e o livre acesso ao trabalho. Ele também tem uma contrapartida, como a vulnerabilidade, que é a fragilização da mão de obra operária. Tratava-se de uma individualidade negativa, marcada por privações de assistência. Ter liberdade sem ter proteção poderia levar à pior servidão: a necessidade (Castel, 1998).

Uma vez que as relações entre os indivíduos se formaram ao redor do trabalho, a falta de vínculo com este levava à perda do poder de integração. Toda essa degradação dada pela sociedade salarial colocava em xeque as formas de integração com base no trabalho. Essa referida condição salarial implicava em um desemprego de massa e na instabilidade das situações de trabalho. O próprio Estado Social, que permitia que as políticas sociais não se desmantelassem por completo, tornava-se cada vez mais ausente.

O Estado Social possuía um duplo compromisso, que lhe é contraditório. Ele deveria procurar atender às reivindicações do trabalho e, simultaneamente, estava também comprometido com os interesses de mercado. O plano de assistência era, contudo um plano de governabilidade política que se inseria em um sistema de obrigações morais. O Estado Social perdia o seu poder reintegrador na medida que a economia se reautonomizava e a condição salarial se desagregava.

Os marxistas viam o assalariamento como abominável, pois ele implicaria na idéia de se submeter à alguém (Castel, 1998). Por volta de 1960, o assalariamento tornou-se a matriz de base da sociedade moderna. Estar fora do esquema salarial era estar fora do mercado. E, uma vez que era por meio do trabalho que se formavam vínculos sociais, o indivíduo que não conseguia se inserir dentro dessa lógica, acabava por ser excluído de todas as esferas sociais.

O não assalariamento foi fonte de exclusão. O assalariamento foi, assim, a única proteção. Ele serviu, na atual situação, para evitar a fratura social. O salário permitiu, na sociedade, uma integração dentro da subordinação e foi, a partir do assalariamento que se definiu a identidade social.

A área primordial de integração foi, agora, o trabalho **estável**. Havia uma correlação direta entre o lugar ocupado na divisão social do trabalho e a participação nas redes de sociabilidade. Pôde-se, dessa forma, perceber zonas de coesão social. A vulnerabilidade em relação ao trabalho implicou em uma desvantagem, uma invalidação social. Entretanto, há cada vez maior presença de uma flutuação entre o trabalho e o não-trabalho.

A ausência da participação no trabalho levou a um isolamento racional do indivíduo. É importante perceber que até à exclusão, existia todo um percurso a ser trilhado. Esse caminho não se deu de forma abrupta; tratou-se de um processo em que, antes da exclusão em si, passava-se por um estágio de vulnerabilidade. A vulnerabilidade é, pois, uma zona intermediária entre a exclusão e a inclusão social. É uma zona de instabilidade que representa uma precariedade do trabalho e uma fragilidade nos suportes de proximidade. Obviamente, tais riscos são maiores entre as pessoas desprovidas de recursos financeiros.

É importante ressaltar que inclusão e vulnerabilidade não foram modelos estáticos. Era possível transitar de uma zona a outra, ou seja, da integração à vulnerabilidade. Se era o trabalho que permitia a integração na rede de sociabilidade, sem ele, o indivíduo se cortava dos espaços de integração, isolando-se dos espaços comunitários, dissocializando-se. Apenas o trabalho conferia um lugar no quadro social, mesmo que esse lugar fosse de subordinação.

Segundo Antunes (2006), colocar os trabalhadores em uma situação de vulnerabilidade era uma forma com que o capital, em escala global, vinha desenhando novamente modalidades de trabalho – o trabalho precário – com o intuito de recuperar formas econômicas, políticas e ideológicas da dominação burguesa. Proliferaram, desde então, formas distintas de ‘empresa enxuta’, ‘empreendedorismo’, ‘cooperativismo’, ‘trabalho voluntário’ etc., dentre as mais diferentes maneiras de trabalho precarizado.

A mesma precarização podia ser analisada quando se observavam as diferentes modalidades de “flexibilização” do trabalho, que invariavelmente acabavam trazendo, de forma mascarada, diferentes formas de precarização. Segundo Vasapollo (2005, citado por Antunes, 2006), a nova condição do trabalho estava constantemente perdendo direitos e garantias sociais. Tudo acabava se convertendo em precariedade, sem garantias ou continuidade: o trabalhador precarizado se encontrava em uma tênue fronteira entre

ocupação e desocupação e também dentro de uma incerteza jurídica diante de suas garantias sociais: flexibilização, desregulação das relações de trabalho, ausência de direitos.

A flexibilização não era de forma alguma riqueza. Ela, por parte do contratante mais fraco, a força de trabalho, era um fator que aumentava o risco. Além disso, a ausência de garantias aumentavam mais essa debilidade. Nessa batalha, a força de trabalho era relegada a ficar sem cobertura, tanto em relação ao trabalho atual, que não possuía garantias, quanto em relação ao próximo ou ao futuro, já que nos momentos de não ocupação não havia quem o amparasse.

Em relação às distintas formas de flexibilização, destacou-se a salarial, de horário, e a funcional ou organizativa. Poderia-se pensar a flexibilização como a “liberdade da empresa” para despedir trabalhadores sem sofrer penalidades, quando, por exemplo, a produção e as vendas caíssem; liberdade para a empresa reduzir ou aumentar o horário de trabalho; possibilidade de pagar salários mais baixos que a paridade de trabalho exige; possibilidade de dividir a jornada de trabalho conforme a necessidade da empresa; mudar os horários e as características do trabalho (por turno, escala, tempo parcial), dentre muitas outras formas de precarização da força de trabalho.

Dessa forma, conclui-se que a flexibilização não era uma solução apropriada para aumentar os índices de ocupação. Era, na realidade, uma imposição para que a força de trabalho aceitasse salários menores e em piores condições. Nesse contexto, eram reforçadas as novas ofertas de trabalho, no denominado mercado ilegal, no qual se difundiu o trabalho irregular, precário e sem garantias.

Antunes (2006) configurou os contornos gerais do que ele chamou de nova morfologia do trabalho. Grandes contingentes do novo proletariado fabril e de serviços estavam presentes nas inúmeras modalidades de trabalho precarizado. Eram eles: terceirizados, subcontratados, *part-time*, entre outras formas que foram se expandindo de modo global. Com a desestruturação do Estado de bem-estar social nos países centrais, com a desregulamentação dos países periféricos, somadas à ampliação do desemprego estrutural, os capitais implementaram formas de trabalho crescentemente informais, como, por exemplo as diferentes formas de terceirização. Atualmente, no Brasil, aproximadamente

60% da população economicamente ativa encontrava-se em situação próxima da informalidade (Nunes, 2002).

Outra tendência da nova morfologia do trabalho que atingiu diretamente a classe de trabalhadores estudada nesta dissertação foi a crescente exclusão dos jovens. Eles possuíam idade para ingresso no mercado de trabalho, porém tinham poucas possibilidades de encontrar emprego. Conseqüentemente acabavam engrossando as fileiras de trabalhos precários dos desempregados, que não possuíam perspectiva de emprego em decorrência da atual sociedade do desemprego.

O Século XXI apresentou um panorama contraditório e crítico: se o trabalho ainda era considerado central para a criação do valor – reafirmando o sentido de perenidade – traz também seu traço de superfluidade, do qual podiam-se mencionar os exemplos precarizados, flexibilizados, temporários, além do enorme número de desempregados que se encontravam no Brasil.

2.2. ESTRATÉGIAS DE DEFESA DO TRABALHADOR

A psicodinâmica do trabalho visou entender as dinâmicas subjetivas (podiam ser entendidas como aquelas estritamente decorrentes da vida psíquica do sujeito, mais precisamente da vivência dele com o próprio sofrimento) e intersubjetivas (aquelas estratégias encontradas nas relações com o outro ou, mais precisamente, com a coletividade, que visavam, justamente, superar, dar fim, racionalizar ou recalcar e esconder o sofrimento) da formação dos laços sociais no interior das relações de trabalho.

Partindo-se dessa concepção, a psicodinâmica do trabalho possibilitou visualizar os processos sociais e psíquicos, partes componentes das relações de trabalho. O conflito entre o trabalhador e a organização laboral ocasionou um sofrimento para o indivíduo. A psicodinâmica do trabalho buscou compreender como tal sofrimento era percebido e sentido.

Estudos realizados na década de 70 buscavam compreender o encontro entre o trabalhador e a organização do trabalho. Sob a ótica do fordismo, esse encontro apresentava-se como uma quantidade de estrangulamentos fortes, que não deixariam de existir e eram exteriores

ao trabalhador. Partindo-se dessa perspectiva, o psiquiatra francês Christophe Dejours observou que o trabalhador não era meramente um sujeito passivo que se curvava às pressões e coação do trabalho, mas era também um indivíduo capaz de reagir e de proteger-se dos eventuais efeitos prejudiciais causados pela organização do trabalho.

Se, de um lado, observava-se a construção de estratégias individuais de defesa; de outro, percebia-se que um grupo de trabalhadores também desenvolvia estratégias coletivas de defesa, o que possibilitava uma reorganização não-formal, porém real, das relações de trabalho.

Diniz (2003) afirmou que, nas empresas onde foi realizado seu estudo, foi observado que os motociclistas desenvolviam uma imensa rede de solidariedade. As informações eram trocadas com os pares, pessoalmente, por telefone ou rádio, procurando saber como se podia chegar a um certo endereço. As orientações eram ricas em detalhes e podem representar a transcrição verbal da rota elaborada mentalmente pelo informante. Outra forma de proteção coletiva era a troca de informações em relação a onde estavam ocorrendo as blitzes, uma vez que muitos *motofretistas* andavam com o IPVA atrasado e com a viseira do capacete em pé, o que em ambos os casos, gerava multa.

Nesse sentido, os trabalhadores desenvolviam estratégias de defesa para se protegerem, sendo este, um outro ponto da abordagem da psicopatologia do trabalho. As estratégias defensivas, geralmente agiam de modo oculto para o trabalhador, podendo ter um caráter individual ou coletivo. Os aspectos individuais eram melhor entendidos pela psicanálise, já a psicopatologia propunha explicar as estratégias coletivas de defesa dos trabalhadores. Estas últimas criaram, a partir da formulação de regras de comportamento e padrões de pensamento, uma ideologia defensiva, que tinha como função, ocultar o sofrimento e os riscos do trabalho para o trabalhador.

O novo estudo de psicopatologia levou à construção de uma nova perspectiva teórica, que tinha como objeto de estudo a inter-relação existente entre os trabalhadores e a organização de trabalho formal e dos trabalhadores entre si. Essa nova área de estudo queria entender, a partir da normalidade, por que, mesmo com a influência nociva da tarefa e da organização do trabalho, a maior parte dos trabalhadores não possuía os distúrbios. Propôs-se, então, uma nova nomenclatura para esse campo de estudo, que

tentou entender as dinâmicas existentes entre trabalhadores, organização do trabalho e subjetividade.

Dessa forma, a idéia de subjetividade foi primordial para o entendimento do corpo teórico da psicodinâmica do trabalho. A subjetividade, era vista como o conjunto de características pessoais, emocionais e culturais. Possibilitava a identidade própria e fazia o indivíduo sujeito de suas ações. Ela estava constantemente sendo formada pelo confronto entre o ego, o outro e o real, bem como pelas relações de resistência entre estes e o ego, o que causaria o sofrimento.

Diniz (2003) asseverou que os *motofretistas*, em seu *modus operandi* cotidiano, desenvolveram técnicas para economizar tempo e gasolina, uma vez que ambos representavam dinheiro para o trabalhador. Foi relatado que alguns profissionais que conheciam melhor a cidade para realizar tal economia, às vezes, desligavam a moto e atravessam as faixas de pedestre para não dar uma volta maior.

O trabalho se configurou como uma fonte quase inesgotável de desafios, anseios, desilusões, disputas e desesperanças. Estes elementos influenciam e muito a vida psíquica do indivíduo e foram reconhecidamente elementos constituintes e formadores da subjetividade.

Exigiu-se do profissional uma engenhosidade, que se contrapôs, muitas vezes, à organização formal do trabalho para ser realizada. A resistência do real manifestou-se pelo fracasso e criou um sofrimento para o trabalhador. A criatividade e a mobilização dos sujeitos para a superação dessa resistência foi o que transformou o sofrimento em prazer e o que permitiu a realização de si no trabalho.

Diniz (2003) ainda disse que os trabalhadores trocavam as demandas de trabalho entre si para poderem realizar um serviço com pontualidade, presteza e confiabilidade. Dessa forma, eles conseguiam fazer os serviços que se encontravam mais próximos de si, ao invés de se deslocarem por grandes distâncias, atrasando o trabalho. Assim, os trabalhadores estreitavam os vínculos de solidariedade.

No entanto, mobilizar a criatividade e a inteligência do sujeito exigia determinadas condições. A mobilização das subjetividades apoiava-se na dinâmica da contribuição e da retribuição. Ou seja, em resposta a sua contribuição para a realização do trabalho, o sujeito esperava uma retribuição, que nada mais era do que o reconhecimento – tanto no sentido de constatação, quanto de gratidão pela contribuição do trabalhador – dessa mobilização. Na ausência desse reconhecimento, a tendência do trabalhador era desmobilizar-se.

2.3. DESEMPREGO E BAIXA REMUNERAÇÃO

A crise do modelo taylorista-fordista fez com que houvesse uma reestruturação produtiva: inserindo novas tecnologias e facilitando a flexibilização dos modelos de gestão. Isso trouxe consigo o aumento do desemprego, principalmente entre os jovens, e o aumento da criminalidade. O capitalismo passou por diversas mudanças em sua trajetória. Atualmente, há um forte apelo à desindustrialização e à predominância do capital financeiro, que fortalecem os blocos regionais, a informatização e a concorrência internacional.

Dentro dessa perspectiva atual do mercado de trabalho, passou-se a exigir cada vez mais uma formação elevada e específica dos trabalhadores. Essas exigências deixaram um grande número da população economicamente ativa (PEA) do país fora do mercado formal de trabalho. No entanto, a necessidade de ganhar a subsistência fez com que essas pessoas buscassem sua inserção no mercado, mesmo que informal.

Nesse sentido, muitos jovens, que acabaram de obter a habilitação de motocicleta, resolveram buscar, por meio das motos, uma maneira de conseguirem uma remuneração mensal e, até mesmo diária no serviço de entregas rápidas. A taxa recebida por entrega realizada, segundo relatos dos motociclistas profissionais, é de R\$ 1,70 em Brasília.

Dessa forma, muitos jovens com pouca experiência no trânsito passaram a arriscar suas vidas diariamente em busca da subsistência. Muitos não tinham conhecimento das dificuldades que enfrentariam, mas conforme começaram a trabalhar, se depararam com as dificuldades da ocupação escolhida.

A invenção do trabalho, como modo geral do exercício da atividade produtiva, possibilitava que a sociedade permanecesse unida. Ele permitia a inserção em uma

estrutura de hierarquia individual ou coletiva de trabalho, estabelecendo as relações de parceria, criando uma identidade e um sistema de referências fazendo com que o trabalhador adquirisse um status dentro e fora do local dele.

Os trabalhadores se viam caracterizados mais pelo seu “estado”, que pela sua atividade, participando muito pouco na construção do imaginário do trabalhador moderno. *“Percebe-se que a tese de Marx e de muitos outros baseiam-se em um postulado tecnicista, a evolução do progresso traria as condições de um domínio pelo produtor da sua atividade, sem que a produtividade social diminua, bem ao contrário.”* (Lautier, 1999).

Claus Offe (1989) argumentou que os paradigmas centrais de análise da estrutura do trabalho não se adequavam mais à realidade atual, uma vez que a sociedade sofreu uma série de mudanças estruturais. Ele colocou que essa percepção do trabalho como fonte de solidariedade e integração se baseava, sobretudo, no trabalho assalariado em sua forma inicial. Para o proletário, o trabalho era um princípio condutor ligado à organização capitalista e à divisão social do trabalho. Exerceria, portanto, uma relação de poder que guiava a moralidade e o comportamento do trabalhador. Mas, a partir de mudanças conjunturais que alteraram a relação do indivíduo com o trabalho, essa antiga percepção dessa categoria como algo central entrou em um processo de implosão.

Segundo Offe (1989), na atualidade, o trabalho não podia mais ser visto de forma homogênea. Os trabalhadores se distinguiam quanto a renda, o reconhecimento social, as qualificações pessoais, entre outras coisas. Essas diferenciações ocorreram devido a algumas rupturas. A principal delas se referia à diferenciação, na esfera do trabalho, entre o trabalho “produtivo” e os “serviços”.

É ressaltado que o trabalhador na área de serviços processava e mantinha o próprio trabalho. A produtividade nesse tipo de atividade podia ou não seguir a lógica quantitativa. É chamada a atenção em decorrência da grande incerteza de quando e onde ocorre esse tipo de trabalho.

Era ainda a partir do trabalho que o indivíduo se definia e se inseria (ou se excluí-a) na sociedade, como bem mostrou Castel (1998). A falta de vínculos do trabalhador com a empresa só mostrava uma fragilização desse trabalhador. As próprias leis trabalhistas, no

caso do Brasil, por exemplo, estavam sendo sistematicamente desmanteladas. O Estado Social era muito precário para garantir alguma estabilidade. Nesse sentido, os salários eram cada vez menores. O trabalhador se sujeitava a essa nova realidade ou ficava desempregado, tentando conseguir uma remuneração melhor em um mercado cada vez mais restritivo.

A *desemprego* tem uma conotação restrita, de privação material, econômica, enquanto *exclusão social* é mais abrangente, de privação social, não só na área de trabalho, mas também de saúde, de habitação, de educação, de bens culturais.

2.4. MOTOFRETE: UMA PROFISSÃO NÃO REGULAMENTADA?

O prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab, sancionou no mês de agosto de 2007 a Lei 14.491, que regulamenta o serviço de motofrete na capital paulista. A lei repetiu muito do que foi proposto pelo prefeito anterior José Serra, dois anos antes, mas possui algumas novidades, como a parceria com a Polícia Militar, para fiscalização do serviço. Os, aproximadamente, 120 mil *motofretistas* da capital deveriam fazer um cadastro na Secretaria Municipal de Transportes. Por sua vez, as empresas forneceriam seguro de vida e de invalidez para seus funcionários. As motos passaram a ser equipadas com dispositivos de segurança como: antena contra cerol (mistura de cola e vidro colocada na linha das pipas e papagaios pelas crianças), mata-cachorro e baú regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Somente motocicleta que possuísse até oito anos poderia ser utilizada para esse serviço (Tecnodata, 2007).

Em Curitiba, no estado do Paraná, foi sancionada a Lei n° 11.738, de maio de 2006, que estabeleceu a regularização do serviço de motofrete na capital paranaense. A lei previa que os *motofretistas* deviam ter pelo menos um ano de habilitação da carteira “A”, não possuir antecedentes criminais, ter curso na área, documentos que os identificassem como *motofretista* e que identificassem sua motocicleta também. Ademais, as empresas de motofrete deviam possuir licença da Urbs (empresa responsável pelo gerenciamento do trânsito da cidade) para funcionar (Tecnodata, 2007).

O Contran elaborou a resolução 219, que obrigou os municípios a legislarem sobre o motofrete. A norma foi publicada no dia 30 de janeiro de 2007 e entrou em vigor a partir

de agosto (a deliberação 58 do Contran adiou a entrada em vigor para 1º de janeiro de 2008). Ela estabeleceu medidas para regular o serviço de transporte em motocicletas. Dentre as principais regras estavam: a limitação da altura e largura dos baús de carga, proibição de passageiro e implantação da placa vermelha (específica para veículos que fazem o transporte de carga). Para a validação das regras, os municípios tiveram até seis meses para desenvolver uma legislação própria para o transporte de carga por motocicletas ou adaptar para a nova resolução (Tecnodata, 2007).

Como ainda não existe uma lei federal que faça a regulamentação dessa atividade, alguns municípios aprovaram sua própria legislação como São Paulo e Curitiba e outros estão com projeto para ser votado pela assembleia municipal, como em Porto Alegre, por exemplo, com o PL n°263/2006 (Tecnodata, 2007).

O fato de o serviço de motofrete não ser regulamentado em Brasília gerou uma situação de intranquilidade e muito desrespeito aos direitos dos *motofretistas*. Tais direitos foram firmados entre o Sindicato dos Bares e Restaurantes de Brasília e o Sindmoto/DF por meio de uma Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) firmada na Delegacia Regional do Trabalho (DRT) e que tem validade anual. Porém, mesmo a CCT garantindo condições mínimas de trabalho para esses profissionais, como possuir seguro de vida e de saúde, observando na prática, muitos profissionais afirmaram não possuir esses benefícios.

Cabe ressaltar que o Supremo Tribunal Federal (STF) se pronunciou afirmando que essas leis, que regulamentam o serviço de motofrete, eram inconstitucionais uma vez que somente a União teria competência para legislar sobre esse tema. Em 18 de junho de 2007, a lei 3.787/06 do Distrito Federal, que permitia o funcionamento do serviço de mototáxi, foi considerada inconstitucional. Nesse sentido, o Diretor Nacional de Trânsito (Denatran), Alfredo Peres da Silva, asseverou que outras leis do gênero podiam ser consideradas inconstitucionais (Tecnodata, 2007).

O Denatran e a Federação dos Mototaxistas e Motoboys do Brasil (Fenamoto) concordaram que a regulamentação da atividade exercida pela categoria era fundamental. Segundo o Diretor do Denatran, *“é preciso uma lei federal que permita aos municípios decidir sobre as normas locais. Havendo a regulamentação, o município pode fixar a competência e o número de veículos que serão registrados. Haverá um controle desses*

veículos e dos condutores”. O Presidente da Fenamoto afirma que além da regulamentação, os *motofretistas* necessitavam de “*uma habilitação específica para as duas categorias profissionais: uma específica para o mototáxi e outra para o motofrete. No momento, pelo menos quatro projetos de lei estão em estudo no Congresso Nacional e pretendem tornar legal essa atividade. Nós esperamos que os parlamentares se sensibilizem*”, resumiu Robson Palino (Tecnodata, 2007).

Atualmente, a profissão de *motofretista* ganhou proporções muito grandes em várias cidades brasileiras. Essa necessidade se dá tanto por parte dos órgãos gestores do trânsito, quanto pelas associações nacionais dos *motofretistas* e pela própria sociedade, que participa diariamente do trânsito das médias e grandes cidades brasileiras.

2.5. JORNADA DE TRABALHO

Este tópico aborda a jornada de trabalho: quais são seus limites; o trabalho excedente pela quantidade de horas extras; os turnos de trabalho, ou seja, as equipes diurnas e noturnas que realizam a entrega.

2.5.1. Os limites da jornada de trabalho

Marx (2002), destacou dois fatores limitantes da jornada de trabalho, um de ordem social e mais fácil de ser contornado, e outro de ordem física, em que é humanamente impossível continuar trabalhando.

No caso dos *motofretistas*, geralmente a renda está associada ao número de entregas realizadas durante a jornada de trabalho. Por sua vez, a jornada de trabalho é muito extensa podendo chegar facilmente a 12 horas. Ou seja, a lógica da produtividade desmobilizou as estratégias de defesa da classe fazendo com que esses trabalhadores trabalhassem mais para ganharem um valor variável maior. Segundo Marx (2002), no modo de produção capitalista, o trabalho socialmente necessário constitui apenas uma parte da jornada de trabalho e a jornada de trabalho não pode ser reduzida a esse mínimo.

2.5.2. A avidez por trabalho excedente

Para Marx (2002), não foi o capital que criou o trabalho excedente. Historicamente, toda vez que um determinado grupo possuía o monopólio dos meios de produção, o trabalhador, seja ele livre ou escravo, tinha de acrescentar trabalho excedente ao trabalho necessário para se manter.

Pensar essa questão em relação aos *motofretistas* é um pouco mais complexo. Os meios de produção foram divididos no caso da entrega de alimentos *fast food*. O dono do restaurante possui uma parte dos meios de produção (as máquinas que fazem a comida, a loja, etc), enquanto o *motofretista*, geralmente, é o dono de sua moto, que é o seu meio de produção. O trabalho excedente aqui analisado se deu na forma de uma grande quantidade de entrega realizada durante a jornada de trabalho. Geralmente, essa jornada era estendida conforme a quantidade de pedidos.

2.5.3. Trabalho diurno e noturno

A produção capitalista tinha o impulso de se apropriar do trabalho durante todas as 24 horas do dia (Marx, 2002). Nesse sentido, em muitas empresas de entrega eram mantidas duas equipes de entrega: uma durante o dia e outra para o período da noite. Obviamente, uma das duas equipes tinha seu número reduzido, dependendo da demanda do empregador.

“A produção capitalista, que essencialmente é produção de mais-valia, absorção de trabalho excedente, ao prolongar o dia de trabalho, não causa apenas a atrofia da força humana de trabalho, à qual rouba suas condições normais e físicas de atividade e de desenvolvimento. Ela ocasiona o esgotamento prematuro e a morte da própria força de trabalho” (Marx, 2002). Muitos dos trabalhadores acabavam fazendo jornada dupla. Durante um período, trabalhavam para uma empresa e, durante outro, trabalhavam para outra. A questão da produtividade fez com que os *motofretistas* optassem por trabalhar dessa forma para maximizar, na medida do possível, o rendimento familiar. Conseqüentemente, ficavam esgotados ao final da jornada diária e se expunham mais ao risco de sofrer acidente.

Segundo Marx (2002), assim que a classe trabalhadora, entorpecida pelo tumulto da produção, recobrava seus sentidos, iniciava-se sua resistência, primeiramente na Inglaterra, a terra natal da grande indústria. Assim como houve na Inglaterra fabril todo um movimento de resistência à exploração demasiada da força de trabalho com jornadas muito longas, os *motofretistas* puderam buscar melhores condições de trabalho como um salário maior. Todos os ganhos salariais das classes trabalhadoras só se processaram com a tomada de consciência e luta por modificações. Enquanto os *motofretistas* estiverem desmobilizados, preocupando-se em fazer o maior número de entregas, dificilmente algo mudará na situação à qual estão expostos.

2.6. CONCLUSÕES

Não se deve fazer apenas uma análise reducionista sobre o crescente fenômeno dos *motofretistas* nas vias do Distrito Federal levando-se em conta apenas aspectos como o elevado número de acidentes envolvendo esses profissionais nas ruas da cidade. Esse fenômeno pode ser observado por uma perspectiva mais ampla, incluindo os problemas de segurança e saúde desses trabalhadores, as condições de trabalho, a crescente precarização e flexibilização às quais estão submetidos e

Atualmente, a dificuldade de se conseguir um emprego com carteira assinada tem levado muitos jovens a buscarem no mercado informal sua subsistência, submetendo-se a trabalhos autônomos sem qualquer forma de regulamentação. É justamente onde se insere o *motofretista*, uma vez que a grande maioria encontra no serviço de entregas a possibilidade de ter um rendimento mensal. Outro aspecto relevante é que as exigências para contratação não são grandes: é necessário apenas ter habilitação da categoria A, possuir uma moto e ter disposição para enfrentar o trânsito.

O trânsito é uma das questões principais para o funcionamento das cidades. As vias apresentam disputas pelo espaço entre veículos motorizados (automóveis, motocicletas, ônibus, caminhões etc.) e não motorizados (bicicletas, patins, etc.) e pedestres. Diariamente, essa disputa ocasiona *stress* e ansiedade nas pessoas que participam do trânsito. E também, muitas vezes, ocorrem acidentes produzindo prejuízos financeiros e prejuízos imateriais, que não têm como serem contabilizados, como a perda da vida humana.

Na disputa pelo espaço, as decisões, muitas vezes, são tomadas levando em consideração os riscos e a oportunidade. Nessa situação, o *eu* e o *chegar o mais rápido possível* muitas vezes superam o *outro* e o Código de Trânsito Brasileiro. E, especificamente no caso dos *motofretistas*, a necessidade de *chegar o mais rápido possível* é uma questão fundamental, uma vez que seus rendimentos mensais serão conforme sua produtividade.

O trabalhador sem carteira de trabalho assinada e o trabalhador autônomo constituem um grande contingente do total de ocupados. Segundo Theodoro e Nunes (2001), mais de 60% dos postos de trabalho da economia estão concentrados no setor informal. A precariedade de inserção no mercado formal tem como resultado a falta de acesso ao contrato assinado, ocasionando a possível descontinuidade da relação de trabalho e da instabilidade de rendimento.

A precarização das relações de trabalho se mostra de forma impiedosa. É um modelo perverso que tem o respaldo da legalidade. Porém, uma legalidade fragmentada, aniquilada, constituindo-se na trama do trabalho precário. Aliada à precarização, a flexibilização tem um papel ideológico fundamental para essa nova realidade do trabalho. Ela busca inculcar no senso comum que a flexibilização de oportunidades é excelente para os trabalhadores, uma vez que estes são os donos de seus “passes”. Mas do que adianta ter essa “liberdade” se não existem oportunidades? Liberdade sem oportunidade é o que resta muitas vezes para grandes contingentes de trabalhadores dos países em desenvolvimento.

Do ponto de vista social, muitas vezes a imprensa, ao noticiar acidentes com os *motofretistas*, prende-se ao sensacionalismo ou à morbidez dos acidentes e suas estatísticas. Questões fundamentais que se encontram “escondidas”, como os fatores econômicos e os problemas de trânsito, são muitas vezes esquecidos.

3. COMPORTAMENTO DO CONDUTOR NO TRÂNSITO

Este capítulo tem por finalidade fazer uma análise do comportamento humano no trânsito mostrando como se estruturam as relações do homem em seu local de trabalho (as vias) e de que maneira o homem influencia e é influenciado por fatores externos. É abordado também o trânsito e os subsistemas que o compõem (via – veículo – homem), dando um enfoque especial ao homem. Ainda neste capítulo, são observados os acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas no Distrito Federal.

3.1. COMPORTAMENTO E TRÂNSITO

Para estudar o comportamento, foram utilizados conceitos e teorias desenvolvidos pelos psicólogos do trânsito e também por psicólogos ambientais. Porém, o viés que se buscou foi mais social do que propriamente psicológico, mesmo utilizando a psicologia como uma ferramenta poderosa para tal finalidade.

A psicologia ambiental, assinalou a questão da reciprocidade entre o indivíduo e o meio ambiente (vias, veículos, normas sociais etc.). Dessa maneira, estudos antecedentes dos eventos do trânsito não ficaram reduzidos ao estudo do indivíduo, mas a sua inserção em um contexto ambiental e **social** e também o papel ativo e passivo que o mesmo exerce nessa relação. Foi analisada a maneira com que o ambiente (físico e social) impacta o comportamento dos participantes do trânsito (mais especificamente dos *motofretistas*).

Vasconcellos (1998) apontou a importância dos estudos de reciprocidade no trânsito, ao dizer que o homem vivia de maneira única cada momento no trânsito, influenciado pelas características próprias e pelas características do ambiente no qual está inserido. Percebe-se, então, que é muito importante compreender o relacionamento do homem com o espaço urbano e a sinalização de trânsito.

Nesse sentido, a definição de psicologia de Rozestraten (1988) auxiliou essa pesquisa. Para o autor, a psicologia “*é a ciência que estuda, por métodos científicos, o comportamento e os fatores e processos externos e internos, conscientes ou inconscientes, que o provocam ou o alteram*”. Nesse sentido, tentou-se compreender como os estímulos externos (como a *pressa*, por exemplo) foram percebidos pelos *motofretistas* e como isso podia se refletir no

comportamento deles no trânsito. A seguir serão apresentadas algumas definições de trânsito.

Existem inúmeras definições de trânsito, dentre as quais, pode-se destacar Meireles e Arrudão (1966, apud Rozestraten, 1988): “*o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação*”. Para Vasconcelos (1998), apresentando uma visão sociológica, o trânsito seria “*o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos*”. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Denatran, 1998), trânsito é “*a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga*”.

Rozestraten (1988) definiu o trânsito como “*o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes*”. Este autor ainda afirmou que, todo e qualquer trânsito, pressupunha formas de deslocamentos de pessoas e veículos e que todo deslocamento seria realizado por intermédio de comportamentos. O trânsito, dessa forma, seria constituído por um conjunto de comportamentos-deslocamentos regidos por um sistema de normas.

De forma geral, as quatro primeiras definições são técnicas e chamam a atenção para a questão da circulação e de deslocamento das pessoas, dos animais ou dos veículos. A última possibilitou uma visão mais social do trânsito, voltada mais especificamente, para a questão das normas e da segurança de seus usuários. Como será visto a seguir, o trânsito é um grande sistema formado por subsistemas.

3.1.1. Os Subsistemas do Trânsito

Rozestraten (1988) afirmou que o sistema de trânsito funcionava através de um conjunto extenso de normas e construções, sendo constituído de vários subsistemas, dentre os quais os principais são: o homem, a via e o veículo. O homem era o subsistema mais complexo e, por isso, tinha a maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo. Serão discutidos, a seguir, os subsistemas *via* e *veículo* e o maior enfoque será dado ao subsistema *homem*.

A via - como alertara Rozestraten, não se resumia unicamente à pista, mas também a seu tipo de pavimentação, sinalização vertical (placas e semáforos) e horizontal (avisos de pare, devagar, pedágios, desvios, cruzamentos e as bifurcações etc.). A via, no sentido mais amplo, englobaria também, os veículos, as bicicletas e as motocicletas, bem como pedestres e policiais. Esse subsistema é compunha um sistema maior que é, ao mesmo tempo, natural e construído. Dessa forma, a via seria o ambiente que está em volta do veículo ou do pedestre e aonde ambos se deslocam. Esse mesmo autor destacara, ainda, que a via é uma espécie de “palco” no qual se desenrola o drama do trânsito que, anualmente, ceifa mais vidas que a guerra do Vietnã.

O veículo – Aparece no trânsito das maneiras mais variadas: caminhão, trólebus, táxi, ônibus, moto ou bicicleta – cada um possui dispositivos para determinar a própria direção, a velocidade e o frear. Possuem também seus meios de comunicação (pisca-pisca, luz de ré, luz de freio etc.), que auxiliam o motorista a informar aos outros participantes do trânsito quais são as suas intenções. O que remete ao fato de que o trânsito é um movimento essencialmente social.

É importante ressaltar, que o veículo pode ter também funções diferentes de ser apenas um meio de transporte de pessoas. Pode ser também uma ferramenta de trabalho (a motocicleta) no caso dos *motofretistas*, que tem a função de transportar alimentos, remédios, documentos, etc. Também como salientara Rozestraten (1988), se utilizado de maneira indevida, pode-se constituir um tanque de guerra, pronto para causar morte e destruição. Então, conforme a maneira que o veículo é utilizado pelo homem, pode ter diferentes significações.

O homem – é o subsistema mais importante e complexo do trânsito, no qual há muitos fatores em jogo. Por isso, é o maior responsável pelas causas de acidentes segundo a ABRAMET (2001, apud Lemes, 2003), “92% dos acidentes de trânsito são provocados direta ou indiretamente pelo chamado fator humano”. Para Rozestraten (1988) o fator humano contribuiu em 80% dos casos de acidentes de trânsito. Em ambos os dados é observado que, mesmo havendo uma discordância do número, eles são muito elevados. E cabe considerar que a constatação dessa porcentagem não é fácil e deve variar consideravelmente segundo a metodologia que for aplicada para mensurar essa responsabilidade.

Perfeito e Hoffmann (2003) acreditam, assim como muitos outros autores, que os acidentes de trânsito possuem um caráter epidemiológico. Eles afirmam que a epidemiologia dos acidentes, incidentes e conflitos que ocorrem no contexto viário exigem medidas urgentes para diminuir seus efeitos. A seguir será vista a relação do homem com o trânsito.

O homem, desde que nasce se depara com o trânsito. Esse grande fato social que existia desde tempos antigos, como na Roma dos Imperadores (Vasconcellos, 1998). O processo natural de participação dos homens no trânsito se dá muito rapidamente: logo depois de nascer são empurrados em seus carrinhos de bebê ou mesmo em cadeirinhas acopladas ao banco traseiro dos carros. Em pouco tempo andarão de mãos dadas com as mães, alguns anos mais tarde andarão de velocípede, *skate*, patinete e bicicleta. Quando atingirem a adolescência, irão participar com ciclomotores, motocicletas e motos mais possantes, passando logo a motoristas. Já posteriormente, quando forem idosos, trarão para as vias suas deficiências de audição, visão e de locomoção. (Rozestraten, 1988)

A participação no trânsito pode ser de várias formas, como por exemplo: pedestre, ciclista, motociclista, motorista de carro, motoristas profissionais, etc. Uma diferenciação que deve ser feita é de quem conduz veículos como uma profissão, ou seja, o trânsito para esse grupo de trabalhadores é mais do que simplesmente a interação entre diferentes tipos de pessoas em diferentes modos de transporte. É o espaço de onde é retirado o sustento de suas famílias.

3.1.2. Estudos sobre Acidentes de Trabalho, Acidentes de Trajeto e dos *Motofretistas*

Segundo Marin e Queiroz (2000), estudos sobre acidentes de trânsito, comportamento do condutor, custos sociais do uso de veículos motorizados e conseqüências traumáticas resultantes dos acidentes de trânsito ainda são escassos no Brasil. Nesse sentido, busca-se avançar nessa discussão para contribuir com o desenvolvimento dessa área científica.

Foram desenvolvidos poucos estudos com *motofretistas*. Isso gera dificuldades para obtenção de dados confiáveis e significativos. Geralmente, as informações disponíveis sobre esses trabalhadores se resumem a textos jornalísticos estigmatizantes ou sobre os acidentes que estes sofrem. Dessa forma, esses profissionais são pensados de maneira reducionista, dificultando ainda mais sua aceitação no trânsito cotidiano.

Alguns *motofretistas* reclamam da associação de sua figura com a marginalidade e da falta de respeito da sociedade ao motociclista. Porém, comportamentos individuais de motociclistas corroboram para cristalizar o estigma do *motofretista* como imprudente. Buscou-se, então, conhecer mais do que é simplesmente observado ou constatado. Saber os motivos que levam certos indivíduos a correrem riscos de acidentes no trânsito diariamente.

Diniz (2003) desenvolveu sua dissertação de mestrado, na Universidade Federal de Minas Gerais, sobre a atividade dos *motofretistas*, sua organização e as condições de trabalho. No total, foram entrevistados 85 *motoboys* das cidades de Uberlândia e Belo Horizonte, que tiveram suas ações gravadas e depois confrontadas com os próprios *motofretistas*. Além disso, foi realizado um estudo de rotas em mapas e uma consulta de dados em hospitais e outros órgãos.

O objetivo principal do estudo foi identificar os principais riscos de acidentes desses trabalhadores, possibilitando uma melhoria das condições de trabalho e, conseqüentemente, diminuindo o número de acidentes. O estudo apontou que a organização do trabalho dos *motofretistas* está diretamente ligada aos anseios dos clientes que exigem um atendimento com pontualidade, presteza e confiabilidade. Em decorrência desse fato, a categoria é colocada sob uma elevada carga de trabalho. Os determinantes não controláveis (ou seja, imprevistos, como chuva e roubo da moto) e as relações de trabalho, como estão estruturadas, agravam a situação. Aliados a elevadas demandas de serviço e à pressão do tempo, acabam estabelecendo os determinantes dos riscos de acidentes de trabalho.

Diniz (2003) caracteriza a profissão de *motofretista* como um novo fenômeno urbano, originado pela terceirização dos serviços, do desemprego e da facilidade de financiar uma motocicleta. A moto gera a oportunidade para as pessoas que não conseguem inserção no mercado formal. A prestação do serviço acontece por deslocamento. Existe um prazo de tempo para ser realizada independente de condições como fila nas repartições ou bancos e horários de fechamento dessas instituições. O *motofretista* não possui autonomia para negociar prazos - a empresa que o contratou possui esse papel. Ele também é responsável por realizar mais de um serviço simultaneamente e, dessa forma, desenvolve maneiras criativas de alcançar seu objetivo. Outro grande problema que se apresenta é a elevada

jornada de trabalho, que pode variar de 14 a 15 horas diariamente, para poder conseguir uma remuneração maior ao final do mês.

Nascimento et al. (2004) desenvolveram um trabalho final de disciplina do curso de especialização em Jornalismo Social, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, intitulado “*Motoboys: Conceitos e Visões*”. Nesse estudo as autoras tentam evidenciar como são os diferentes tipos de visões que existem sobre os *motofretistas*. Apresentam, para tanto, um olhar acadêmico baseado no estudo científico de Diniz (2003). A visão da mídia, baseada em várias reportagens de veículos televisivos e impressos como revistas e jornais de circulação nacional. Depois de compararem esses diversos materiais as autoras concluíram que a mídia não dava espaço para os *motofretistas*. Invariavelmente eles apareciam como personagens secundários e sem voz, principalmente, nas matérias dos grandes jornais do Estado de São Paulo. As poucas aparições se deveram a políticos que perceberam a mobilização que os *motofretistas* têm na sociedade. Dessa maneira, questões como as condições de trabalho, acidentes, desemprego ou sub-emprego, extensa jornada de trabalho e os outros problemas pertinentes a esses profissionais não são levados em consideração.

As autoras concluíram também que a imprensa não consegue dimensionar o problema real que está por trás da questão do motofrete, que são os fatores econômicos e os problemas com o trânsito. A mídia poderia começar um debate em torno desse fator que é preponderante para os acidentes e para a violência. Noticiar e ouvir especialistas poderia contribuir em informar e conscientizar a sociedade. Os *motofretistas* deveriam ser escutados. Nesse sentido, seria uma maneira de alimentar um debate, que poderia entrar para a agenda pública. A questão é mais complexa que uma simples divisão maniqueísta. Alimentar o estereótipo dos *motofretistas* de loucos é alimentar uma guerra urbana (Nascimento et al, 2004).

Recentemente, Teixeira (2005), pesquisou em sua dissertação, os “*Acidentes e doenças de trabalho de profissionais do setor de transportes: análise dos motoristas do Estado de São Paulo, 1997 a 1999*”, na Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo. Seu estudo teve como objetivo principal descrever e analisar os acidentes de trabalho dos motoristas residentes no Estado de São Paulo. O método escolhido pela autora foi analisar o banco de dados da Fundação Seade/Fundacentro, composto das informações adquiridas

nas CAT's notificadas na Previdência Social do Estado de São Paulo, entre os anos de 1997 a 1999. Um total de 14.567 comunicações de acidente de trabalho foi dividido em seis grupos. Dentre os resultados que o estudo apontou, pode-se citar que os acidentes ocorreram de uma a três horas, e depois de sete horas de trabalho. “O grupo ‘motorista em geral’ representou 33,9% dos acidentes de trabalho, os de ‘caminhão’ 32,4%, os de ‘ônibus’ 12%, os ‘motociclistas’ 11%, os de ‘caminhão pesado’ 7,3%, e outros 3,3%”. Como conclusão principal, a autora afirmou que o cálculo das taxas e a análise de acidentes por grupo de motoristas possibilitou identificar especificidade na ocorrência de acidentes, na mortalidade e na letalidade. A maioria dos acidentes foi representado pelos acidentes-tipo e pela incapacidade temporária. Os acidentes e as doenças relacionadas com o trabalho que atingiram a maioria dos casos foram: os choques/colisões, o mal súbito e a perda de audição.

Ferreira (2004) fez sua monografia de projeto final em transportes. Ela foi intitulada “*Estudo da redução de acidentes de trabalho relacionados com o transporte e o trânsito*”. Seu trabalho de Ferreira (2004) teve como objetivo principal levantar a incidência de acidentes de trajeto no Brasil nas últimas décadas. O método utilizado foi definir primeiramente conceitos básicos do que vem a ser acidente, acidente de trânsito, acidente de trabalho e acidente de trajeto. As relações procuradas pela autora buscavam esclarecer a relação existente entre acidentes de trânsito e acidentes de trabalho. Ainda, buscou-se observar quais setores da economia são mais prejudicados por esse tipo de acidente, quais estados da federação registram o maior índice, qual perfil da população é mais exposta aos acidentes de trajeto. Por meio da análise de gráficos históricos foi possível observar uma contínua redução do número de acidentes, seguida por uma desaceleração da redução. Como conclusões, Ferreira (2004) aponta que os acidentes de trajeto são pouco estudados, constituindo um sério problema para a sociedade. As estatísticas encontradas, apesar de escassas, indicam que uma grande parcela da população é vítima desse tipo de acidente. Mas os dados disponíveis referem-se a uma realidade limitada, geralmente incidindo para os trabalhadores do mercado formal. Se fossem considerados os registros dos trabalhadores informais os números seriam bem maiores.

Assim como existem poucos dados sobre os acidentes de trajeto também existem poucas informações fidedignas que contemplem o estudo dos *motofretistas*. Esse foi um problema encontrado para a realização da presente dissertação. Apesar de São Paulo ter o maior

número de *motofretistas* do Brasil e dos números dos acidentes envolvendo esses profissionais serem impressionantes - dois mortos e cinco gravemente feridos diariamente. Praticamente não há estudos sobre os *motofretistas* realizados nas universidades paulistas e muito pouco se tem estudado sobre esse assunto definido por Diniz (2003) como “novo fenômeno urbano”.

3.1.3. As Influências Externas/Internas no Comportamento no Trânsito

Segundo Forward (2006), o comportamento pode ser afetado por fatores externos e internos. Os fatores externos refletem a possibilidade de pessoas ou eventos interferirem no desempenho do comportamento de outras. Os fatores internos podem ser estáveis ou instáveis. O estável pode ser ligado à confiança da pessoa em sua própria habilidade de ter certo comportamento como reação. O instável pode ser ligado ao humor das pessoas.

Os motivos externos, como por exemplo, tempo de entrega, podem contribuir para a ocorrência de acidentes de trânsito. Estudos em simuladores mostram que motivos externos não apenas influenciam motoristas, em termos, por exemplo, da distância de segurança, mas também reduzem sua resposta para frear (Van der Hulst et al. 2001, apud Rothengatter, 2002). Isto implica afirmar que os motivos externos influenciam na decisão dos motoristas escolherem correr riscos; como resultado, seu comportamento fica mais propenso para passarem por circunstâncias de perigo. Entre as falhas humanas que contribuem para a explicação dos acidentes, tem-se conceitualizado as *causas diretas* e as *causas indiretas*.

Para Hoffmann e Gonzáles (2003) e Rozestraten (1988), as causas diretas são as condutas e os eventos que precedem imediatamente o acidente e são diretamente responsáveis por ele. As causas indiretas são aquelas em que as condições ou estados alteram o nível das funções de processamento da informação do condutor. Ou seja, as causas das causas diretas. Nas *causas diretas*, a falha humana pode ser caracterizada por um problema ou um **erro de reconhecimento e identificação** (sinais, obstáculos, distâncias), **por erros de processamento** (o CTB rege a circulação), **por erros de decisão**, ou **por erros de realizar manobras** (Hoffmann e Gonzáles, 2003). Com isso, entende-se que a falha humana gera o acidente.

As causas indiretas são definidas como as condições e estados do condutor que afetam negativamente o processamento da informação, imprescindível para a condução de um veículo motorizado com segurança. São muitas as causas indiretas implicadas no acidente. Dentre elas, destacam-se as condições físicas/fisiológicas, psíquicas/psicológicas, transtornos psicofísicos transitórios, comportamentos interferentes, busca intencional de riscos e das emoções intensas e, por último, os fenômenos perceptivos e atencionais. A seguir serão observados exemplos para cada caso.

Físicas/fisiológicas: Insuficiências sensoriais; alterações orgânicas transitórias (lipotimias, náuseas, tonturas); alterações ou defeitos orgânicos permanentes (diabetes, insuficiência cardíaca, artrose, etc.); problemas de coordenação motora (descoordenação, falta de reflexo).

Psíquicas/psicológicas: Problemas de concentração, atitudes anti-sociais ou perigosas, doenças mentais, instabilidade emocional, alteração na percepção do risco, agressividade, transtornos de personalidade.

Transtornos psicofísicos transitórios: Alterações nos processos da condução pela intervenção do *stress*, fadiga, sono e depressão.

Uso de substâncias tóxicas: álcool, drogas ilegais ou fármacos.

Comportamentos interferentes: falar, ligar o rádio, fumar e telefonar.

Busca intencional de risco e das emoções intensas: geralmente, é exteriorizada pela velocidade.

Fenômenos perceptivos e atencionais: os estilos cognitivos, motivacionais (Hoffmann e Gonzáles, 2003).

Dentre as *causas indiretas* de acidentes citadas que mais podem acometer os *motofretistas* estão: *psíquicas/psicológicas* e *transtornos psicofísicos transitórios* gerados grandemente pela incessante corrida contra o tempo (pressão externa), pelo trânsito (risco iminente de

acidentes) e pela jornada prolongada de trabalho (cansando o corpo e o deixando menos suscetível a rapidez em suas ações).

3.1.4. Pouca Experiência no Trânsito

A pouca experiência no trânsito e a facilidade do exame teórico para se obter a habilitação de motociclista é uma mistura potencialmente perigosa que pode se refletir nas estatísticas de acidente de trânsito. O exame prático consiste em se pilotar a motocicleta em um pequeno trajeto cercado por cones. Em poucas horas é possível aprender a fazer o trajeto sem erros. Porém, a pessoa não sai muitas vezes devidamente preparada para “encarar o trânsito” tanto na formação teórica quanto prática.

Segundo Hoffmann e Gonzáles (2003), o fato de possuir uma habilitação pode contribuir para que muitos jovens acreditem que pilotar uma moto é simples e pouco perigoso: ainda, o novo motociclista pode pensar que domina perfeitamente seu veículo. No caso de muitos motociclistas profissionais, eles acreditam conduzir melhor que todos e estão tão seguros que pensam que ações inseguras raramente podem causar algum acidente, essa situação contribui para que a mesma situação de risco continue sendo reproduzida.

Sabe-se que condutores com pouca experiência estão mais expostos a sofrerem acidentes. Isso se deve em grande parte ao efeito que é causado pela fadiga, porque presta-se muita atenção a estímulos de pouca significação ou mesmo por erros na tomada de decisão [como ultrapassar um veículo ou andar no corredor] (Hoffmann e Gonzáles, 2003).

O governo português, ao observar o crescente número de acidentes envolvendo motociclistas, resolveu desenvolver os *Cursos de Aperfeiçoamento de Condução de Motociclos (CACM)*, de forma que os motociclistas pudessem utilizar seus veículos com maior prazer e segurança. No referido curso ensinava-se como parar com segurança, ultrapassar obstáculos inesperados e fazer curvas com segurança, etc., possibilitando que o condutor tenha condições de enfrentar as situações com um nível superior ao exigido cotidianamente no trânsito (Mendes, 2003).

Os órgãos oficiais de trânsito brasileiro poderiam pensar em uma maneira de distinção entre os motociclistas que utilizarão a moto como veículo de transporte e do motociclista que será profissional.

3.1.5. O Conflito Pelo Espaço

Nesse tópico será vista a relação conflituosa existente entre os motoristas de automóveis e os *motofretistas*. Os primeiros afirmam que os *motofretistas* são imprudentes e fazem ultrapassagens perigosas, segundo relatos. Os *motofretistas* alegam que não são respeitados pelos motoristas por se encontrarem em uma posição menos privilegiada no trânsito, segundo as entrevistas realizadas com esse profissionais.

Para Vasconcellos (1998), a negociação pelo espaço não se dá de maneira igualitária: ela tem um caráter de base ideológica e política, dependendo de como as pessoas percebem seu papel na sociedade, sua posição e acesso ao poder. No Brasil, o motorista se considera com mais direito à circulação que os outros participantes do trânsito, o que está intrinsecamente ligado às características autoritárias da sociedade. Uma falta de conhecimento dos direitos do cidadão propicia que os motoristas ocupem as vias de maneira violenta.

Vasconcellos (1998) ainda afirma, que esse processo tem um lado complementar: os motociclistas, ciclistas e também os pedestres se submetem e acabam aceitando a prioridade imposta pelos motoristas, assumindo assim papéis de cidadãos de classes inferiores.

A disputa existente pelo espaço nas vias públicas traz uma situação de desconforto e até mesmo de sofrimento ao *motofretista*. As motos são mais ágeis no trânsito e, muitas vezes, não são percebidas pelos motoristas, o que pode causar acidentes. Os acidentes envolvendo os motociclistas são geralmente graves até mesmo pela fragilidade do próprio veículo. Dependendo da velocidade, o que acontece primeiro é o arremesso do motociclista de encontro ao chão e a probabilidade de ocorrência de traumatismo craniano é grande.

A utilização de uma moto exige destreza e agilidade dos seus condutores, principalmente porque ela possui dimensões pequenas (principalmente os modelos populares que são mais

utilizadas pelos *motofretistas*). Por isso, facilmente são encobertas por “ângulos mortos” dos carros como as barras laterais ou não são vistas nos retrovisores nos chamados “pontos cegos”. Além de que são veículos desprovidos de carroceria sendo que, de forma geral, os acidentes têm por características serem mais graves.

A atuação do motociclista no trânsito é um fato inexorável que cresce a cada dia no Distrito Federal, conforme a figura 3.1. O aumento exponencial nos mostra uma tendência anual de crescimento da frota em aproximadamente 10.000 unidades. O aumento da frota quase que invariavelmente vem seguido do aumento do número de acidentes.

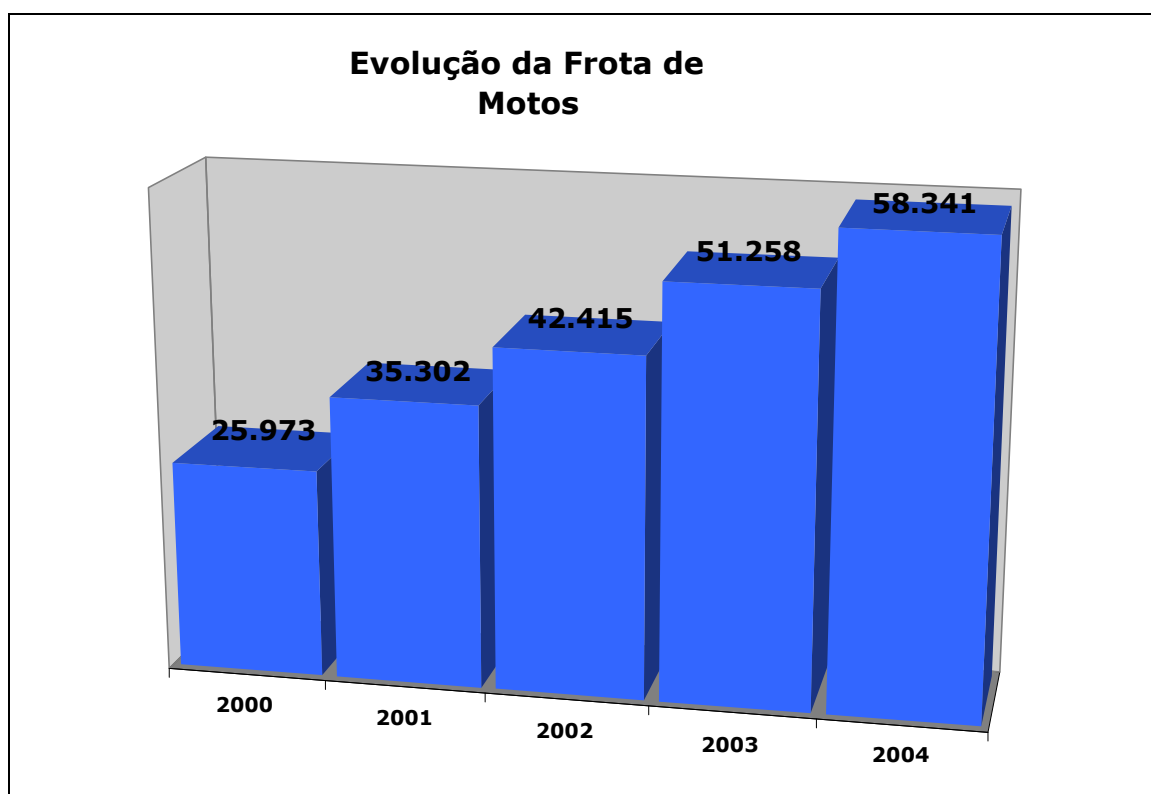


Figura 3.1: Evolução da Frota de Motos DF – 2000/2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

Ainda segundo a figura 3.1, pode-se observar que o maior crescimento foi do ano 2000 para 2001, quando o aumento percentual foi de 35,9%. Já o menor crescimento foi registrado no ano de 2003 para 2004 com apenas 13,8%. O crescimento total do número de motocicletas no Distrito Federal foi de aproximadamente 124,6%, ou seja, em apenas quatro anos a frota de moto mais que dobrou. A seguir, serão analisados alguns dados

estatísticos fornecidos pela DETRAN/DF sobre acidentes envolvendo motociclistas no Distrito Federal.

3.2. DEFINIÇÕES DE ACIDENTE

Vasconcellos (1998) afirma que um trânsito com condições ideais de segurança apresentaria um índice de acidentes igual a zero. Todas as pessoas fariam seus deslocamentos sem sofrer ou provocar acidentes de trânsito. Porém, infelizmente, essa condição é difícil de ser alcançada. A seguir serão apresentadas algumas definições de acidentes de trânsito.

A Organização Mundial de Saúde define acidente como: um evento independente do desejo do humano, causado por força externa, alheia, que atua subitamente e deixa ferimentos na mente e no corpo (OMS, citado por Gold, 1998).

Outra definição de acidente seria *“um evento não intencional que produz ferimentos ou danos”*. Dessa forma, Gold (1998) continua, *“um acidente de trânsito pode ser definido como um evento do tipo descrito, que envolve ao menos um veículo que circula, normalmente por uma via para veículos, podendo ser o veículo motorizado ou não”* (Gold, 1998). Para o IPEA (2003), um acidente de trânsito não envolve necessariamente algum veículo – tanto assim que o estudo incluiu a queda de pedestres nos passeios.

Para a presente dissertação a definição de acidente de trânsito será a mesma utilizada pelo Detran/DF (2005), que por sua vez, segue a orientação das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. Dessa forma, acidente de trânsito é: *“todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública.”*

Os tipos de acidentes podem ser classificados em dois grupos: sem vítimas ou com vítima. O primeiro é um tipo de acidente que produz danos materiais, sem que destes resultem ferimentos físicos nas pessoas envolvidas (GEIPOT, 1987 apud Gold, 1998). Importante

ressaltar que, para uma fidedignidade das informações, é necessário que haja uma retrospectiva dos dados do hospital e do Instituto Médico Legal (IML).

Por sua vez, o acidente com vítima é o que apresenta ferimentos decorrentes, em maior ou menor grau, em pelo menos uma das pessoas envolvidas. Os ferimentos podem ser classificados como leves ou graves, porém, não há uma definição precisa, principalmente se não houver um diagnóstico médico para avaliar.

Dentre os acidentes com vítimas destaca-se o acidente fatal que leva, pelo menos, um dos envolvidos a óbito. Segundo Gold (1998), alguns acidentes que foram registrados com vítimas são, na realidade, acidentes fatais devido ao falecimento posterior à data do atestado. O falecimento pode ocorrer inclusive meses depois do acidente. Para o Detran/DF (2004), a vítima fatal é aquela que falece, devido às lesões, no local do acidente de trânsito ou até trinta dias após a ocorrência do mesmo.

3.2.1. Dados Estatísticos de Acidentes com os Motociclistas de Brasília

Ter o número exato de acidentes que ocorreram com os *motofretistas* nas vias do Distrito Federal é muito difícil porque o Detran/DF e outros órgãos oficiais dificilmente destacam a categoria *motofretista* entre os motociclistas (ou seja, de quem está no trânsito a trabalho). Dessa forma, não há uma desagregação dos dados. Importante ressaltar que a diferença entre o motociclista e o *motofretista* é o uso principal da motocicleta: enquanto para o motociclista comum ela é utilizada como meio de transporte para o *motofretista* a primeira função é a de ferramenta de trabalho. Tendo em mente o que foi mencionado será feita a análise de alguns dados fornecidos pela estatística do Detran/DF.

Para ser possível a comparação entre a diminuição ou o aumento de acidentes de trânsito durante a série que se segue, serão utilizadas como referência as figuras 3.2 e 3.3, que são respectivamente o índice de mortos por 100.000 habitantes/ano e o índice de mortos por 10.000 veículos/ano.

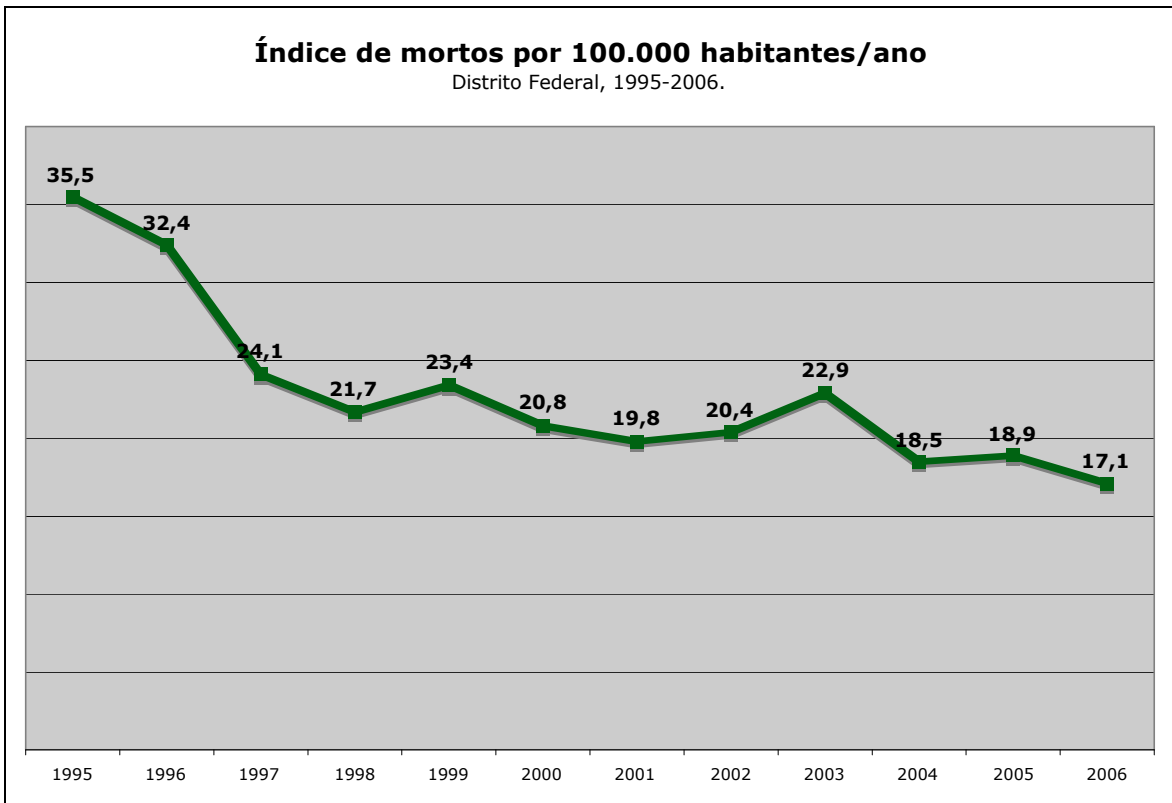


Figura 3.2: Índice de mortos por 100.000 habitantes/ano.
Fonte: Detran/DF (2006) – Estatísticas.

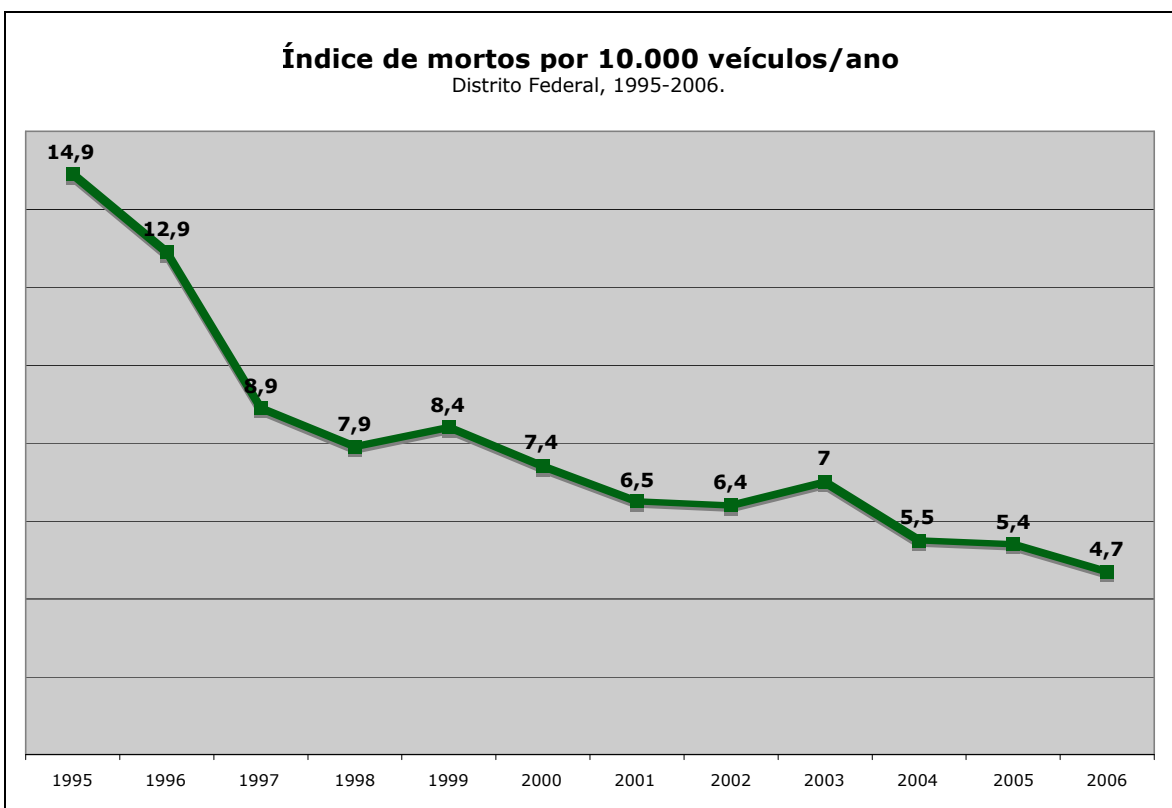


Figura 3.3: Índice de mortos por 10.000 veículos/ano.
Fonte: Detran/DF (2006) – Estatísticas

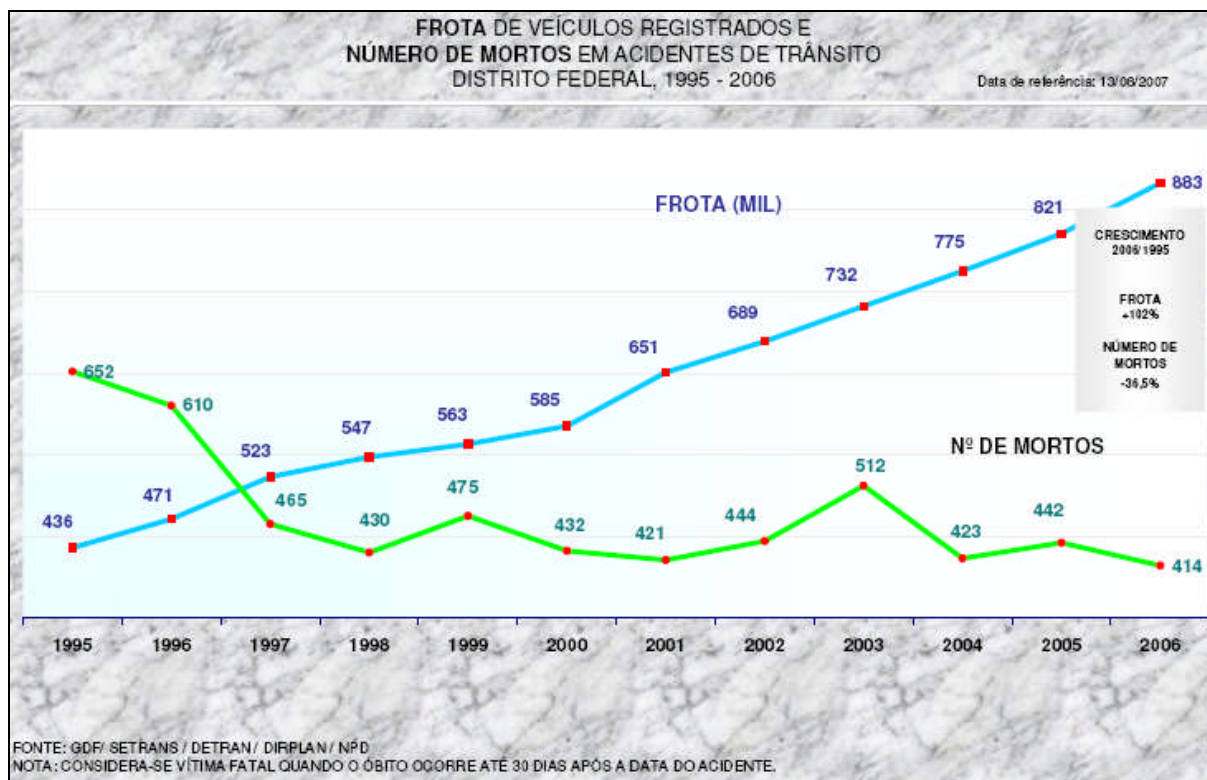


Figura 3.4: Frota de veículos registrados e número de mortos em acidentes de trânsito, Distrito Federal, 1995 – 2006.

Fonte: Detran/DF (2007) – Estatísticas.

A figura 3.4 mostra a ocorrência de vítimas fatais no trânsito do Distrito Federal durante o período compreendido entre os anos de 1995 e 2006. No ano de 1995, o número de mortos foi de 652 pessoas. No mesmo ano, as infrações quanto ao uso do cinto de segurança começaram a ser notificadas. Já no ano seguinte, 1996, foi implementada a Campanha Paz no Trânsito e foram colocados os controladores eletrônicos de velocidade nas vias. O número de mortos caiu para 610. Se comparada com o ano anterior, a diminuição de mortes foi de 6,4%. Em relação ao índice de mortos por 10.000 veículos, no mesmo período, foi verificada uma diminuição de 14,9% (652) para 12,9% (610) de mortes.

Em 1997, foi realizada uma campanha para se respeitar a faixa de pedestre, ou seja, os motoristas dariam a preferência para que os pedestres pudessem atravessar as vias em segurança. Ainda em 1997, foi registrado o maior decréscimo do número de óbitos no trânsito. Se comparado com o ano anterior (1996), o decréscimo foi de 23,7%, sendo que o número de óbitos registrados foi de 465 pessoas. O número expressivo da diminuição dos óbitos também foi sensível no índice de mortos por 10.000 veículos/ano, uma vez que, a queda foi de 12,9% para 7,9% representando assim, uma diminuição de 14 mortes por 10.000 veículos.

Em 1998, entrou em vigor o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Nesse ano, também houve queda nos índices de mortos nos acidentes comparando-se com o ano anterior, 1997. Quatrocentos e trinta pessoas mortas representaram uma diminuição de 7,5% do total de óbitos. Para o índice de mortos por 10.000/ano, a diminuição foi de 1% de morte para cada 10.000 veículos. A figura 3.4 mostra ainda que, 1999, 2003 e 2005 foram anos que apresentaram um aumento no número de vítimas de acidentes, sendo que o aumento mais significativo foi o de 2003, que teve 512 mortos. Esse aumento foi da ordem de 13,2% de óbitos. Já para o índice de mortos por 10.000 veículos-ano houve um aumento de 6,4% (em 2002) para 7% (em 2003).

Em 2001, foi implementado o radar de operação autônoma. Porém, depois de muita polêmica e várias ações na justiça, esse tipo de fiscalização deixou de ser utilizado nas vias do DF, principalmente com a posse do novo governo em 2007. Em 2004, foi implementado o Plano de Ação Ostensiva envolvendo PM/DF, DETRAN/DF e PRF, com o intuito de fiscalizar a velocidade dos veículos nas vias.

A seguir serão vistos alguns dados específicos sobre acidentes com motocicletas, sendo que alguns destes trazem uma desagregação do motociclista comum para o *motofretista*. Essa desagregação pode apontar o início de uma atenção maior que pode ser tomada em relação aos motociclistas profissionais por parte dos órgãos de trânsito. Perguntas como “quem sofreu o acidente (*motofretista* ou motociclista comum)?”, “qual dia da semana ou quais dias são os mais perigosos?”, “qual o horário que mais acontece acidentes?”, “qual a cidade do Distrito Federal que tem o maior número de *motofretistas* mortos no trânsito?”, entre outras indagações, podem ser melhor compreendidas a partir das estatísticas que se seguem.



Figura 3.5: Cidades com mais acidentes com morte em vias urbanas – DF, 2004.
Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

Como pode ser visto na figura 3.5, a Ceilândia lidera o *ranking* de cidade com o maior número de mortes nas vias urbanas. Em seguida vem Taguatinga e depois o Gama. Mas, se for realizada a divisão por Regiões Administrativas (RAs) a RA 1 e a RA 16 juntas, que correspondem a Brasília e ao Lago Sul, estariam ocupando a terceira posição com 5 mortes.

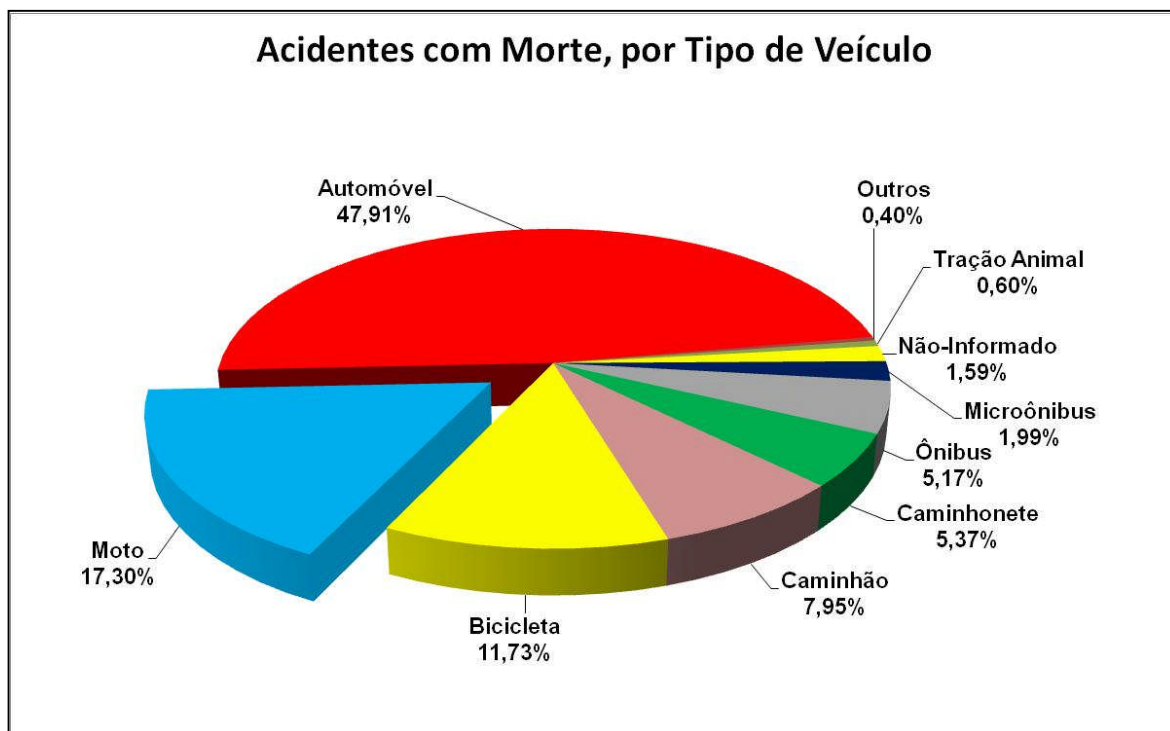


Figura 3.6: Acidentes com morte, por tipo de veículo.

Fonte: Detran/DF (2006) – Estatísticas.

Esses números expressam o drama social que as famílias brasileiras vêm sofrendo com o crescente número de acidentes de trânsito. Essa questão passou a ter mais importância no mundo a partir da década de 50 (Marín e Queiroz, 2000), mas no Brasil é mais recente. Afinal, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi aprovado pelo Congresso Nacional em 1997, entrou em vigor em 1998 e ainda não completou 10 anos. Porém, algumas campanhas foram e estão sendo implantadas na esfera federal, estadual e distrital (no caso de Brasília, como foi visto na figura 3.4).

A figura 3.6 mostra que os automóveis são os veículos que sofrem a maior quantidade de acidentes (47,91%). Mas deve-se considerar, também, que sua frota é a maior (736.719 – sem considerar as caminhonetes, segundo dados do Detran/DF de 2006). Porém, proporcionalmente, as motocicletas sofrem maior número de acidentes no Distrito Federal. Depois das motos, estão os ciclistas que, também estão em condições de inferioridade (tanto em número quanto na disputa por espaço) no trânsito. Se forem considerados os números de morte envolvendo motociclistas por 10.000 veículos esse valor é de 0.81 e o de automóveis é de 2.25, porém, o número de motocicletas no trânsito é de 58.342 em 2004 (fig. 3.1) e o de automóveis no mesmo ano era superior a 700.000 unidades. Dessa forma, proporcionalmente o número de mortos por 10.000 veículos é maior com as motocicletas.

Se, por um lado, os automóveis registram o maior número de acidentes, por outro, a gravidade desses acidentes não é tão alta quanto a dos acidentes que envolvem as motocicletas. A seguir, será visto o tipo de envolvimento dos acidentados com moto no ano de 2004.

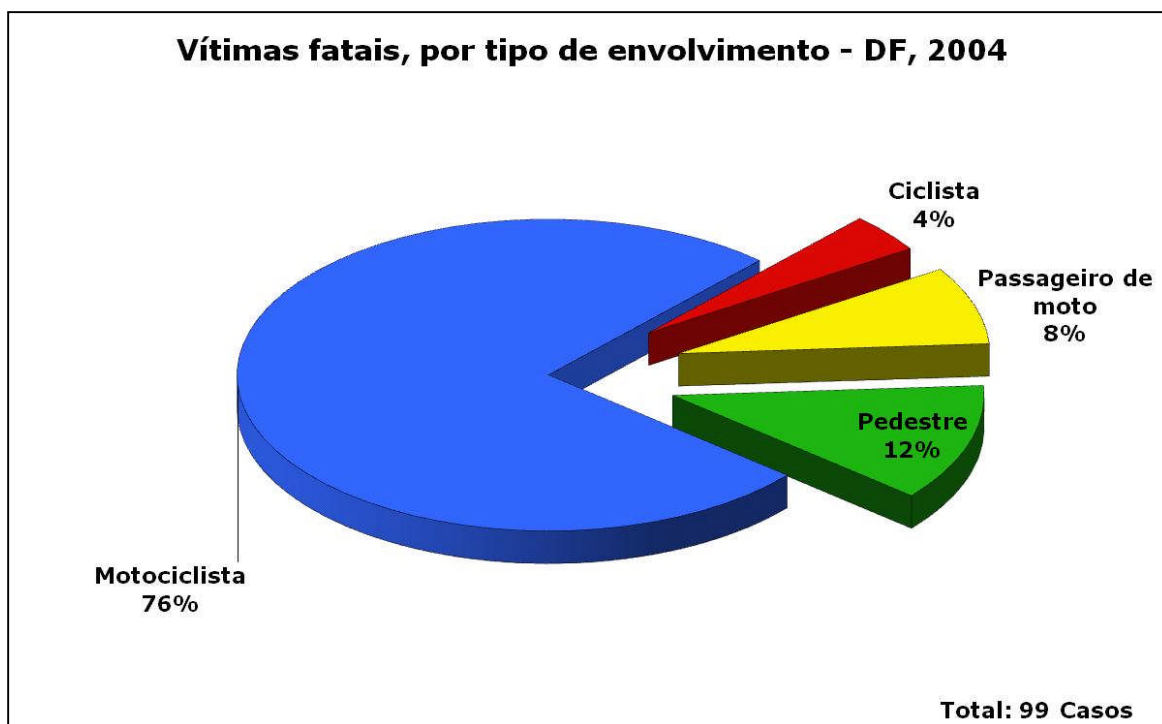


Figura 3.7: Vítimas fatais, por tipo de envolvimento – DF, 2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

Os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas no ano de 2004 totalizaram 99 vítimas fatais, conforme a figura 3.7, sendo que doze dessas vítimas eram pedestres e foram atropeladas. Se forem retiradas as vítimas dos acidentes que envolveram ciclistas, passageiros e pedestres sobra um número de 75 que, se for dividido pelos dias do ano teremos uma média de 0,2 motociclistas mortos por dia no ano de 2004. Isso significou que a cada cinco dias morreu um motociclista. Esse é um dado expressivo da “guerra do trânsito”, que está ocorrendo nas vias do Distrito Federal.

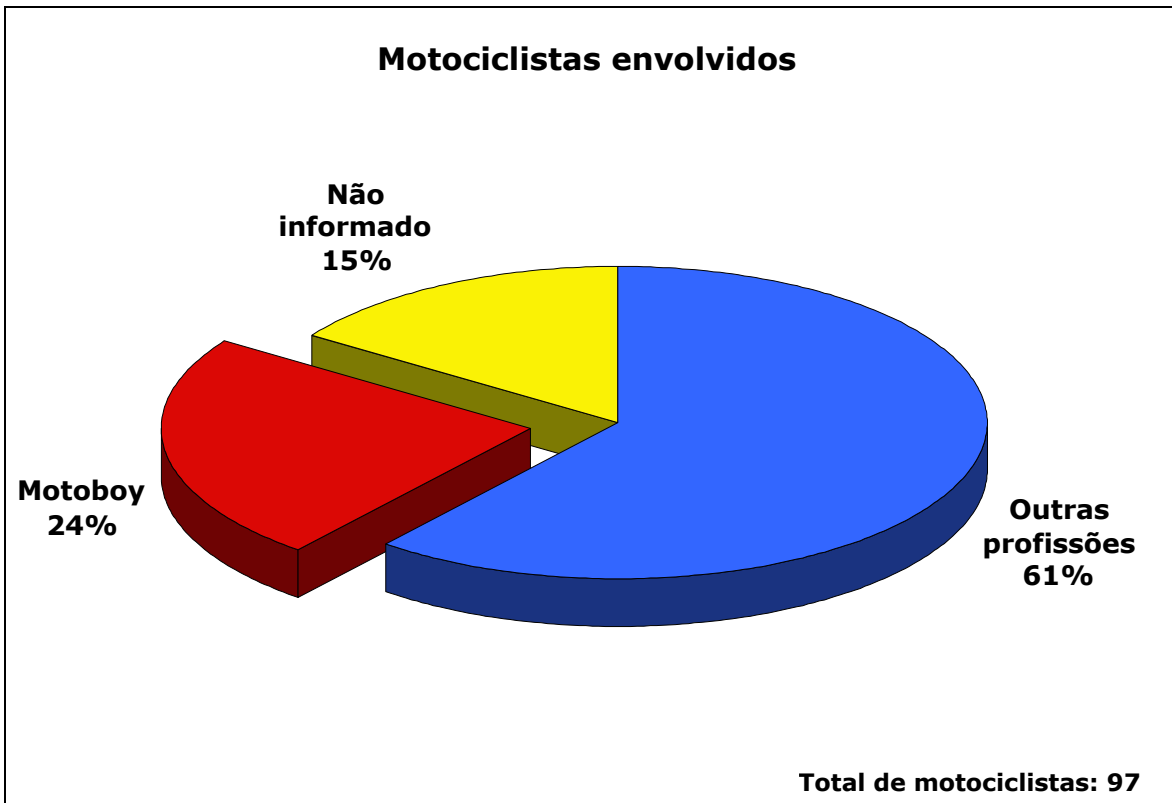


Figura 3.8: Motociclistas envolvidos.
 Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

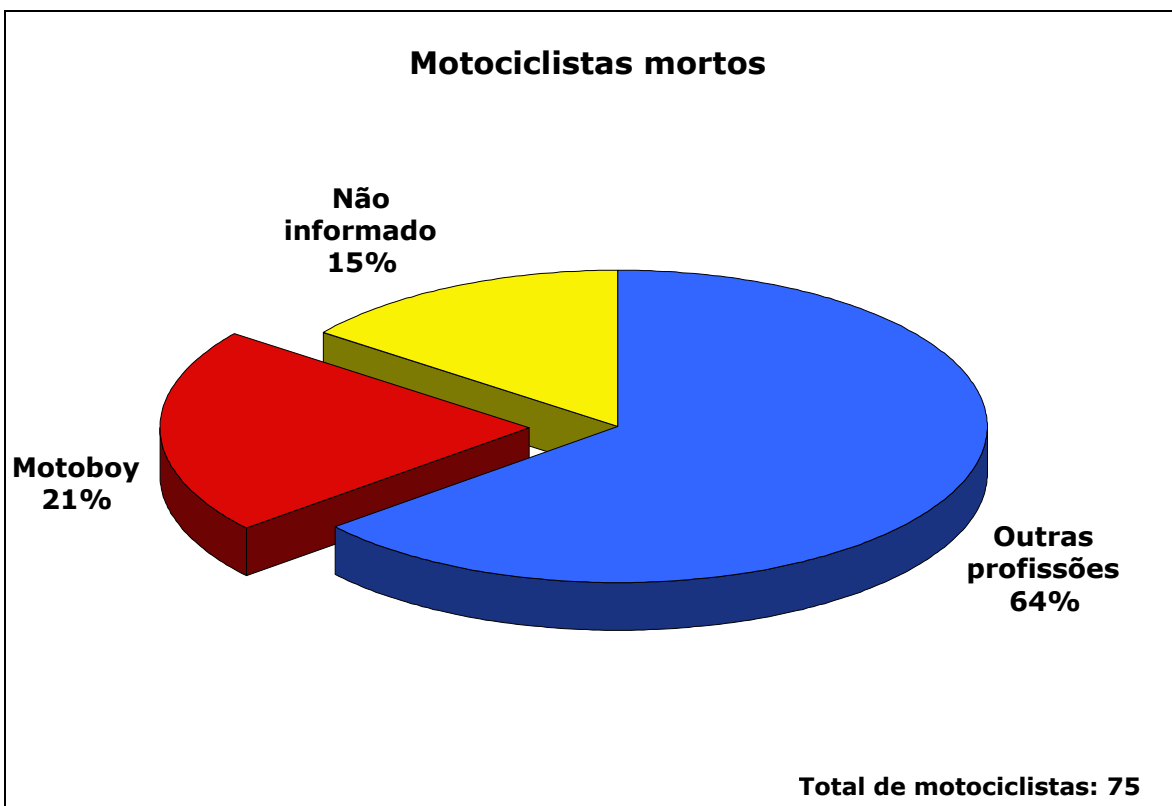


Figura 3.9: Motociclistas mortos.
 Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

A figura 3.8 possibilita observar com mais clareza qual a porcentagem de participação dos *motofretistas* nos acidentes e no número de vítimas fatais. É observado que os *motofretistas* se envolveram em 23 (representando 24%) dos acidentes. Desses, 16 vieram a falecer, representando 21,% do total de mortos (figura 3.9). A figura 3.10 é a figura 3.8, porém, com mais detalhes. Nela se discriminam as profissões dos acidentados.

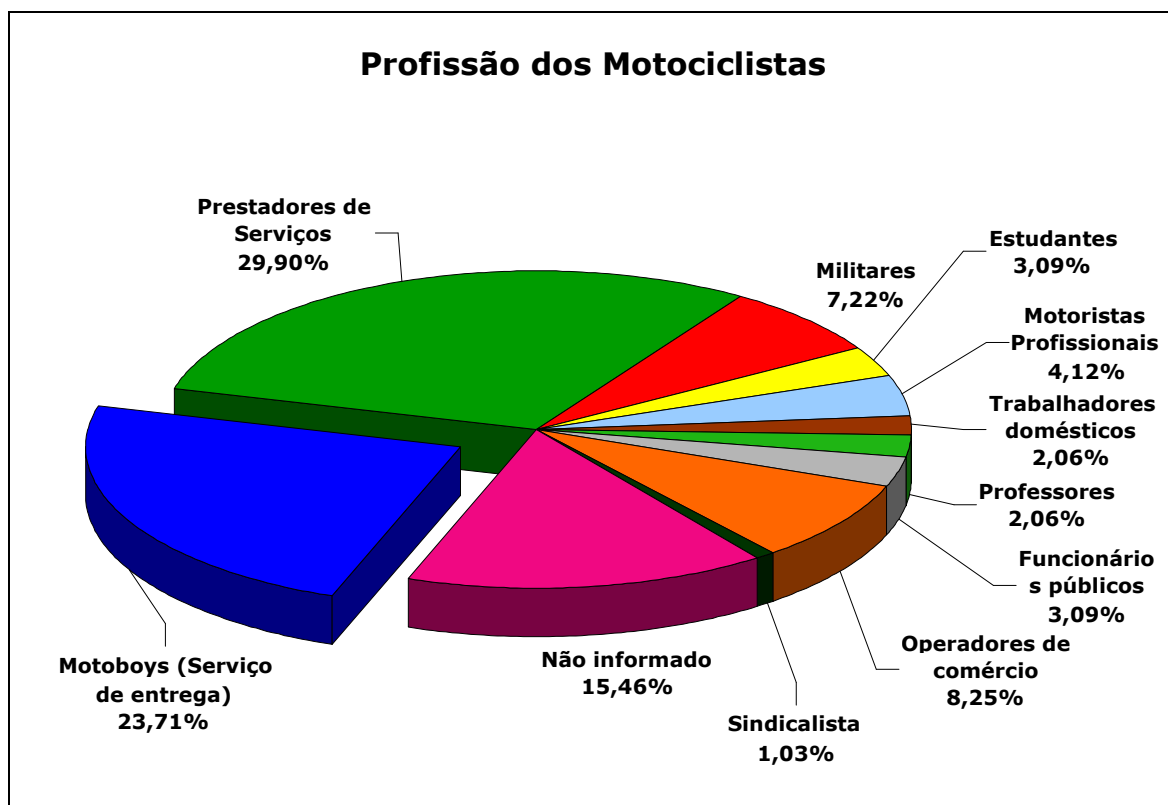


Figura 3.10: Profissão dos motociclistas.
 Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

As informações da figura 3.10 contribuem para visualizar que a soma do número de *motofretistas* com o de prestadores de serviços diversos, representa mais da metade dos casos de acidentes 53%. A seguir serão vistos os gráficos referentes aos dias da semana e o horário que são mais propensos estatisticamente para a ocorrência de acidentes.

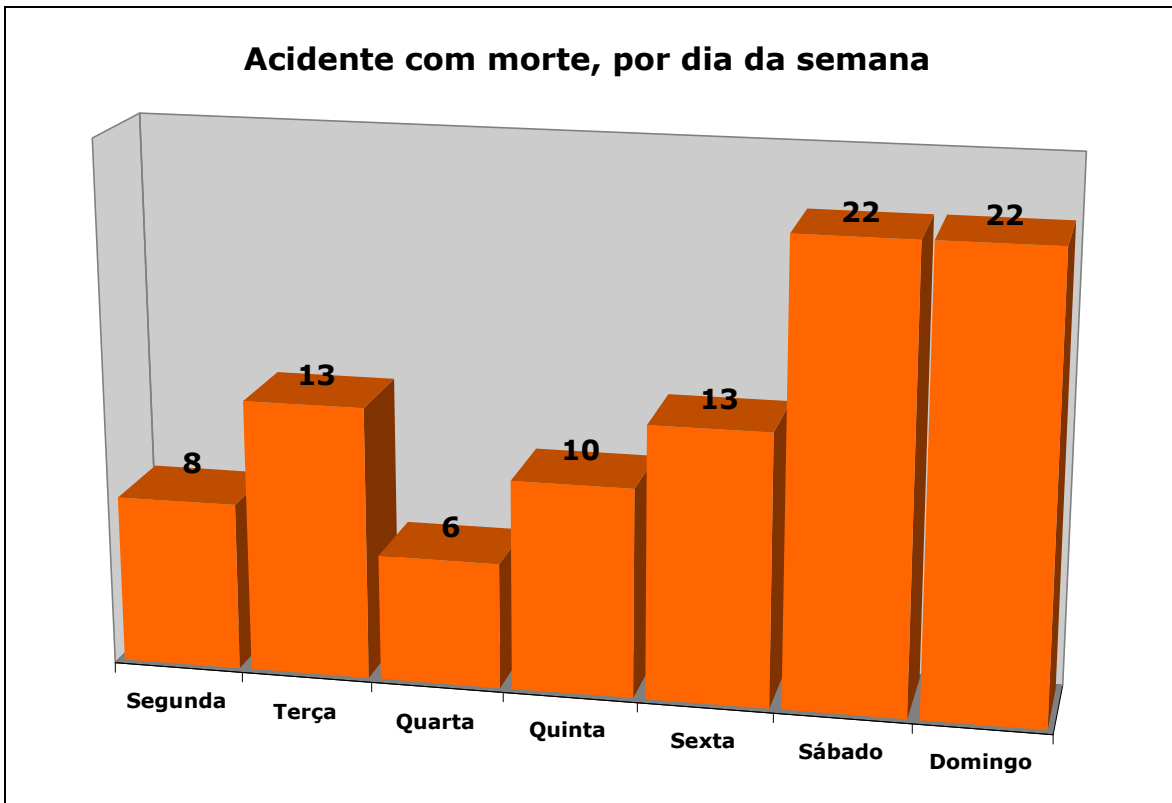


Figura 3.11: Acidente com morte, por dia da semana.
 Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

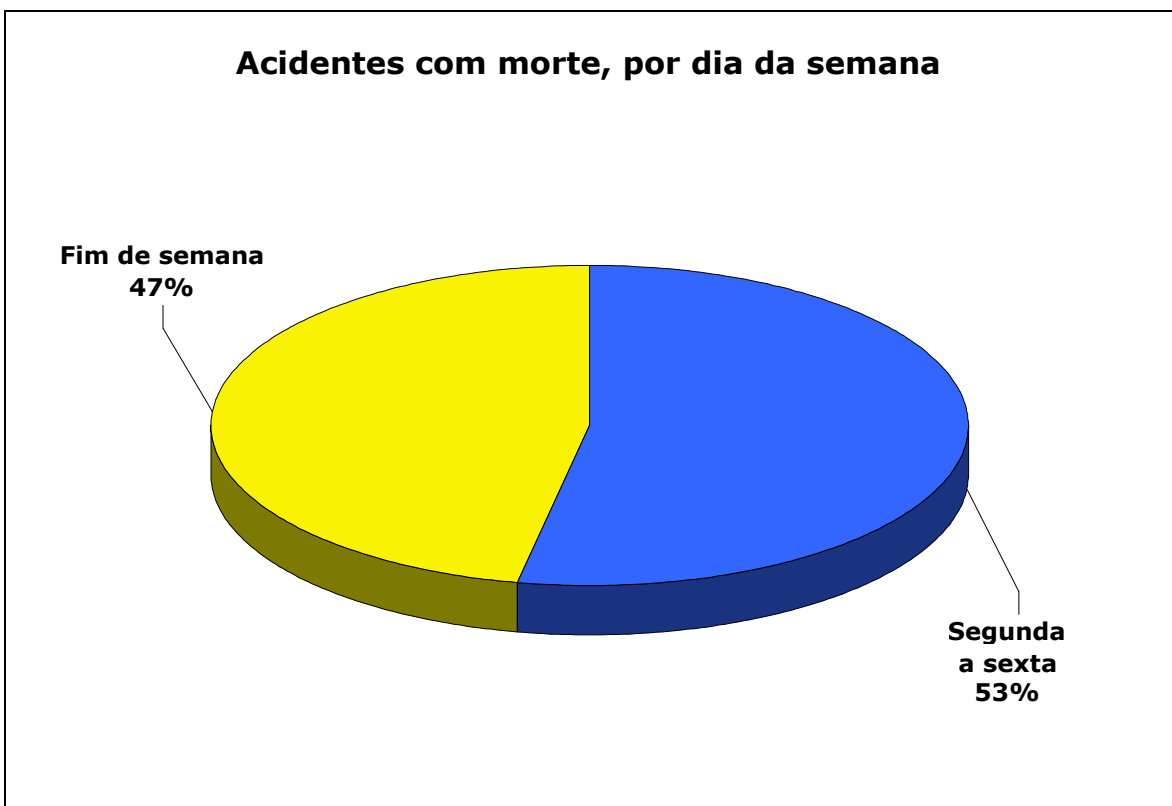


Figura 3.12: Acidente com morte, por dia da semana.
 Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

Durante os dias da semana, a ocorrência de acidentes é relativamente bem distribuída com uma queda acentuada na quarta-feira. Porém, durante os finais de semana, esse número sobe significativamente (figura 3.11). Nos dois dias do final de semana acontece quase o mesmo número de acidentes somados durante os cinco dias úteis (figura 3.12). O final de semana, dessa forma, se apresenta como os dias mais perigosos para os motociclistas.

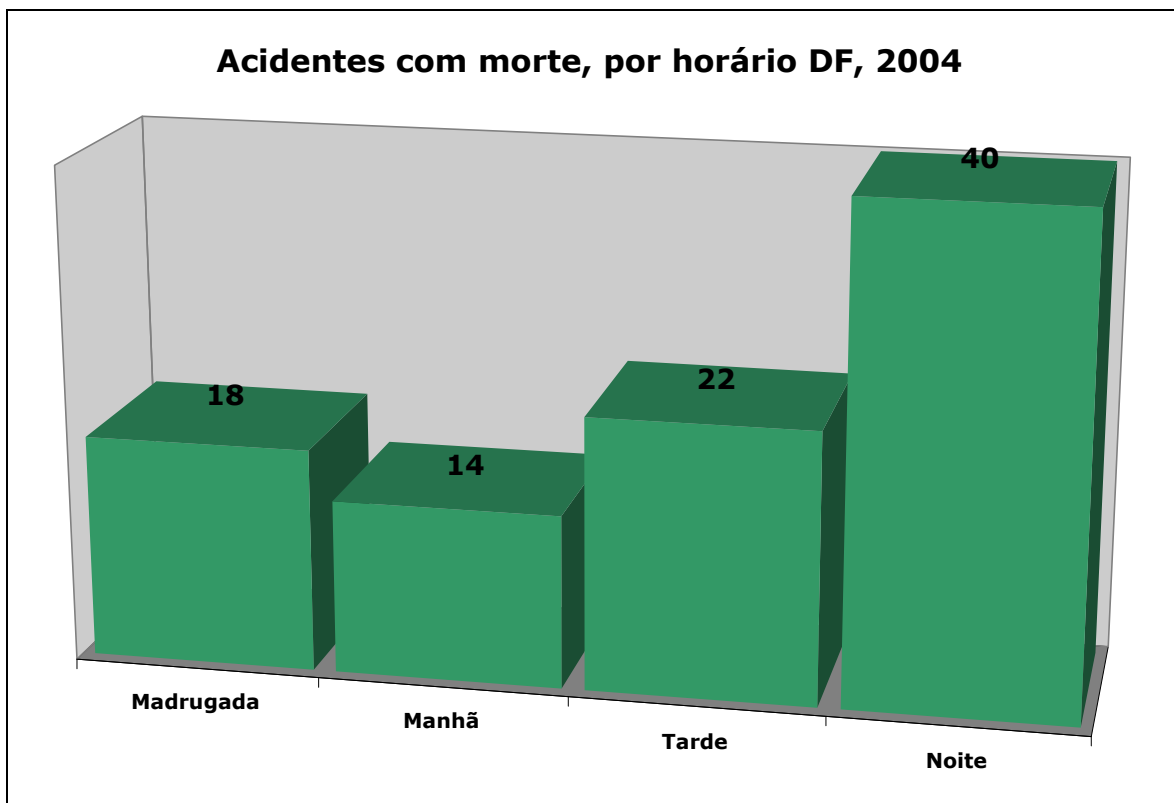


Figura 3.13: Acidentes com morte, por horário DF, 2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

A figura 3.13 descreve a quantidade de acidentes por período do dia no ano de 2004. Pode-se observar um número relativamente estável de acidentes durante o período que vai da madrugada até a tarde, seguido por aumento significativo no período da noite.



Figura 3.14: Acidentes com morte, por horário DF, 2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

Enquanto os dias mais perigosos são o final de semana, o horário mais perigoso é durante a noite (figura 3.14). Possivelmente, a visualização da moto, que durante o dia já é difícil por sua agilidade, piore durante a noite. Nesse sentido, é fundamental que motociclistas e, principalmente, *motofretistas* utilizem jaquetas e capacetes que possuam partes que façam a reflexão da luz facilitando, dessa forma, sua visualização no escuro.

Nesse sentido, o Contran aprovou a resolução n° 219 de 11 de janeiro de 2007, que fixa requisitos de segurança para o transporte remunerado de carga, definindo as cores e especificações técnicas dos dispositivos retrorefletivos para capacetes. A partir de 1° de julho todos os motociclistas de transporte remunerado seriam obrigados a usar faixas retrorefletivas no capacete e no baú das motos. O objetivo é melhorar a visibilidade, principalmente no crepúsculo e no período da noite, quando ocorre o maior número de acidentes envolvendo motociclistas. A medida, ao que tudo indica, terá pouco custo para o público-alvo, uma vez que o kit com as faixas custa menos que R\$ 10 reais (Tecnodata, 2007).

Motociclistas envolvidos em acidentes com morte, seguindo a habilitação/categoria DF, 2004

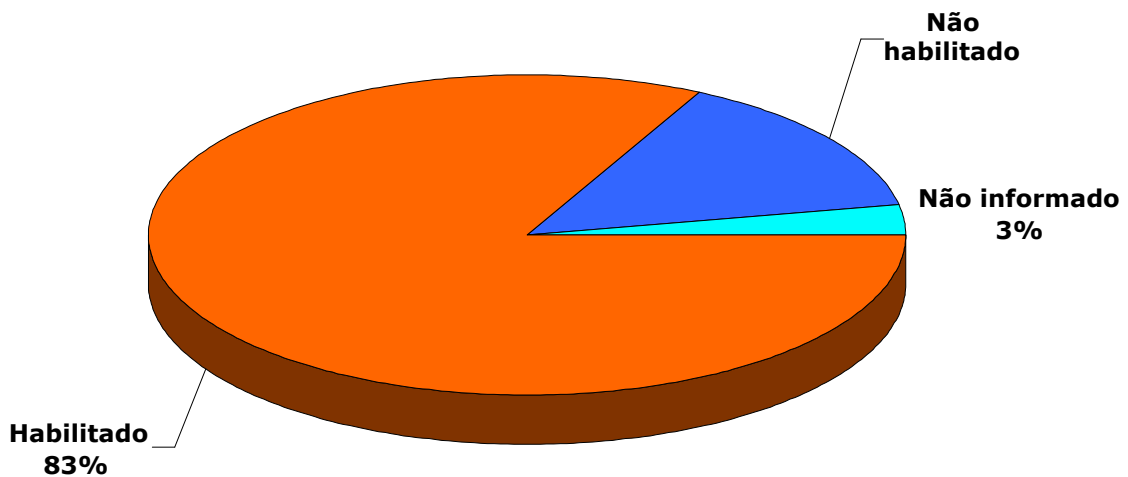


Figura 3.15: Motociclistas envolvidos em acidentes com morte, segundo a habilitação/categoria DF, 2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

Motociclistas envolvidos em acidentes com morte, segundo a habilitação/categoria DF, 2004

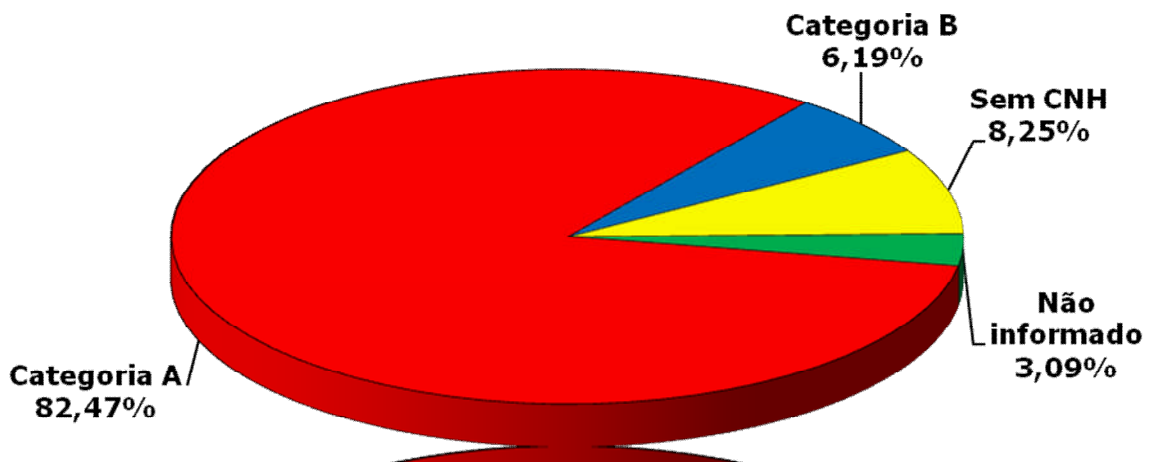


Figura 3.16: Motociclistas envolvidos em acidentes com morte, segundo a habilitação/categoria DF, 2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

A figura 3.15 mostra que 83% dos motociclistas envolvidos em acidentes de trânsito possuem habilitação, enquanto 14% não a possuem. Três por cento dos motociclistas acidentados não informaram se foram habilitados. Aprofundando as informações, a figura 3.16 mostra que os motociclistas envolvidos em acidentes que possuem a CNH tipo A, representam 76,32%. Os que possuem apenas a CNH tipo B, representam 6,19% de acidentados com morte. Em relação aos que não possuíam CNH, foi encontrado o valor de 8,25% do total.

A habilitação, como já mencionada, é facilmente obtida. A prova prática consiste em se realizar um trajeto marcado com cones sem encostar ou derrubá-los. Este é rapidamente decorado pelos futuros motociclistas, que não saem devidamente preparados para as exigências que o trânsito impõe. Porém, algumas pessoas pilotam motos sem possuírem habilitação para este tipo de veículo. Esse ato de imprudência resulta em conseqüências dramáticas. Dos acidentes ocorridos com os motociclistas 14,4% deles não possuíam habilitação.

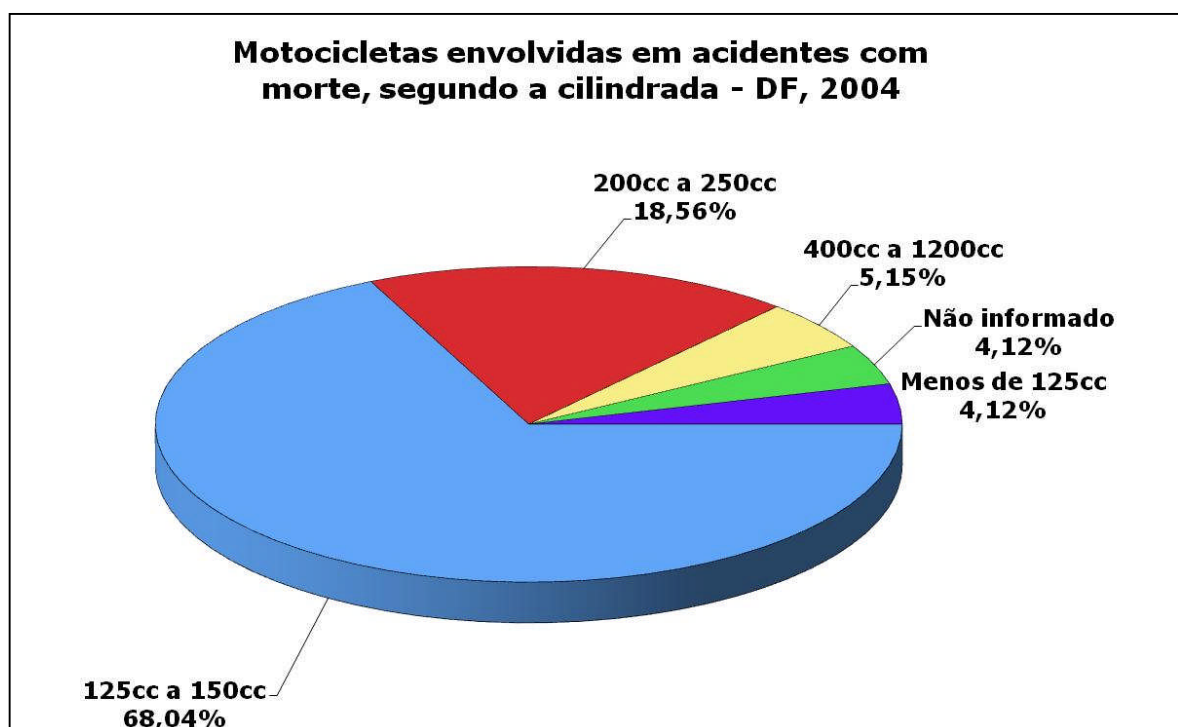


Figura 3.17: Motocicletas envolvidas em acidentes com morte, segundo a cilindrada – DF, 2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

Os acidentes ocorridos, segundo as cilindradas das motos, podem fornecer algumas inferências relevantes para a presente pesquisa. A quantidade de acidentes se concentra nos

modelos populares de cilindradas menores, de 125 cc a 150 cc, com 68,04%. Essa faixa de cilindradas é a que a grande maioria dos *motofretistas* possui: porém, não é possível afirmar, segundo a figura 3.17, que a maioria que sofreu acidente nessa faixa de cilindrada seja um motociclista profissional. A estabilidade da moeda e a possibilidade de financiamento foram fatores primordiais para o crescimento e popularização dessas motos.

Para finalizar esse capítulo, será visto qual o percentual de mortes envolvendo motocicletas, em relação às vítimas fatais durante os anos de 2000 até 2004 no Distrito Federal.

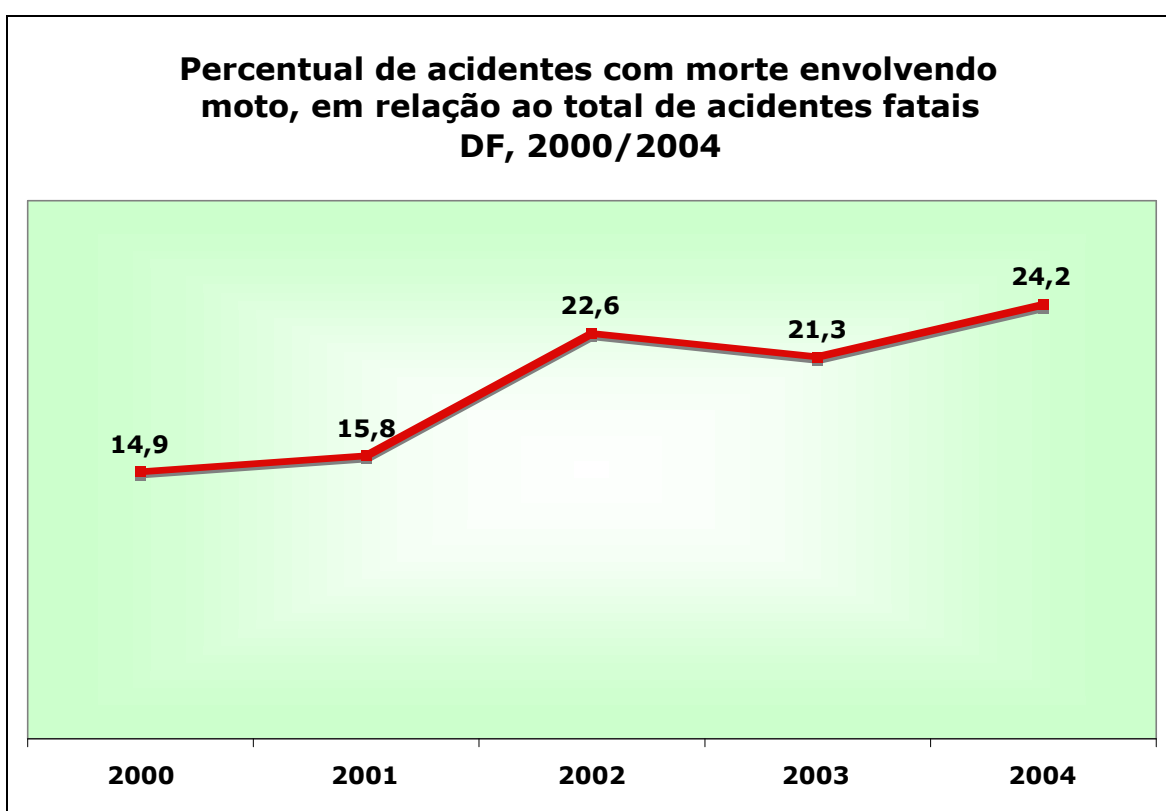


Figura 3.18: Percentual de acidentes com morte envolvendo moto, em relação ao total de acidentes fatais DF, 2000/2004.

Fonte: Detran/DF (2004) – Estatísticas.

A figura 3.18 mostra um aumento de acidentes, em praticamente todos os anos, com exceção de 2003, que apresentou uma pequena queda no índice se comparado ao ano anterior. Em 2004, esse índice ficou bem próximo dos 25%, ou seja, de todo acidente de trânsito com morte ocorrido no Distrito Federal, praticamente um quarto tem o envolvimento de motociclistas. Esses números alarmantes demonstram a importância de conhecer a realidade dos motociclistas e, mais especificamente, dos *motofretistas* para que

medidas de segurança sejam tomadas e, conseqüentemente para que, esses números comecem a cair substancialmente.

3.3. CONCLUSÕES

As causas que contribuem para um alto número de acidentes envolvendo os motociclistas, mais especificamente, os *motofretistas* são: o aumento significativo da frota de motos no Distrito Federal; a vulnerabilidade inerente aos condutores, especialmente porque as motos não possuem uma carroceria; a ausência de uma formação específica; a facilidade em se obter carteira de habilitação para moto e; somado a essas causas freqüentes, comportamentos perigosos no trânsito devido as relações de trabalho.

Segundo Rozestraten (1988), para que os comportamentos sejam adequados no trânsito, são necessárias pelo menos três condições essenciais:

- 1) *“a presença de estímulos ou de situações que possam ser observadas e percebidas; quanto mais clara e menos ambígua a situação ou o estímulo, melhor poderá ser a adaptação comportamental a ela;*
- 2) *um organismo em condições de perceber e de reagir adequadamente aos estímulos percebidos; portanto, um organismo sem deficiências sensoriais ou mentais ou motoras que prejudicariam sua reação;*
- 3) *uma aprendizagem prévia dos sinais e das normas que devem ser seguidas para que este organismo saiba se comportar adequadamente no sistema complicado do trânsito”.*

Cabe deixar evidenciado que, para o comportamento adequado no trânsito a pessoa não deve ter sua reação prejudicada. O presente estudo mostrou que questões externas, como a pressa, prejudicam a tomada de decisões e ainda são fatores que influenciam o comportamento do *motofretista* no trânsito (Rozestraten, 1988).

Ainda em relação à pressa, esta muitas vezes é o argumento legitimador dos *motofretistas* para não respeitar as leis de segurança vigentes. Como eles afirmaram, utilizam-se de todos os artifícios para realizar as entregas a tempo.

Outra questão que chama muito a atenção do pesquisador é o fato de que muitos *motofretistas* não têm seguro de vida mesmo sendo esse um direito da categoria. Muitos empregadores não pagam o seguro e quando acontece algum acidente em que o trabalhador morre ou fica sem condições de trabalhar permanentemente ele ou sua família não têm amparo algum.

4. METODOLOGIA

A revisão bibliográfica, abordou inicialmente os conceitos fundamentais de segurança, trabalho, entre outros, que foram utilizados no desenvolvimento da presente pesquisa. Em seguida, por intermédio do estudo de caso fez-se a caracterização do contrato de serviço e o levantamento do perfil do *motofretista*, que faz entrega de alimento no Plano Piloto. Segundo Cervo e Bervian (1996), estudo de caso “*é a pesquisa sobre um determinado indivíduo, família, grupo ou comunidade para examinar aspectos variados de sua vida*”.

Também foram entrevistados *motofretistas* que trabalhavam com a entrega de remédios. Esse pequeno grupo, cujos serviços são contratados de forma diferente dos entregadores de alimento, serviu como um grupo de controle. Especificamente, serviu para comparar os discursos dos que trabalham entregando alimento e dos que entregam remédios.

Estudou-se o discurso do comportamento do *motofretista* (que entrega alimento e remédio) e tentou-se compreender por que ocorre o desrespeito às leis de segurança, com ultrapassagens perigosas (dribles), avanço de sinal vermelho, andar com velocidade maior que a permitida na via e trafegar em local proibido. Essas informações puderam ser obtidas pela aplicação de questionários fechados e também pela realização de entrevistas individuais semi-estruturadas (entrevistas que possuem um roteiro de perguntas pré-determinadas, mas que possibilitam uma maior flexibilidade, podendo-se incluir novas perguntas por informações relevantes mencionadas pelo entrevistado).

Em relação à entrevista, Cervo e Bervian (1996) postulam que alguns pesquisadores recorrem à entrevista sempre que necessitam obter dados e informações que não são encontrados em registros e fontes documentais e que podem ser fornecidos por certas pessoas. Esses dados são utilizados para estudos de casos ou opiniões.

Além das entrevistas individuais com os *motofretistas*, também foram entrevistadas “pessoas chaves” que compõem o universo do motofrete, sendo elas: o Presidente do Sindmoto/DF, o diretor de uma empresa de logística (que fornece o serviço terceirizado de motofrete para algumas das maiores redes de restaurantes *fast-food* de Brasília), o dono de uma grande empresa do ramo, além de um diretor de vendas de uma das maiores concessionárias de motocicleta da cidade.

Cabe explicitar que as entrevistas realizadas com as “pessoas chaves” serviram para complementar informações fornecidas pelos *motofretistas* e em alguns casos até mesmo contrapô-las. Contudo, em nenhum momento buscou-se o aprofundamento da coleta de dados com eles uma vez que os *motofretistas* são o objeto principal da pesquisa em tela.

4.1. DEFINIÇÃO DO INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

Inicialmente, foram confeccionados dois questionários que mesclavam perguntas fechadas e abertas. O primeiro questionário referia-se às condições de trabalho do *motofretista*, enquanto o segundo visava verificar como a motocicleta desempenha um papel fundamental como ferramenta de trabalho desse profissional. O questionário sobre as condições de trabalho possuía 21 perguntas (16 abertas e 5 fechadas); por sua vez, o questionário sobre a motocicleta possuía 11 perguntas (7 abertas e 4 fechadas). Com os dois questionários prontos e revisados partiu-se para o pré-teste dos instrumentos como será visto a seguir.

4.1.1. Pré-teste

O pré-teste (ou estudo exploratório), segundo Cervo e Bervian (1996), objetiva a familiarização com o fenômeno ou possibilita a obtenção de novas percepções e, se possível, descobre novas idéias em relação ao objeto de estudo. Ele faz descrições exatas da situação e busca descobrir as relações existentes entre os elementos que compõem o fenômeno além de possibilitar considerações dos mais diversos aspectos de um problema ou de uma situação.

O pré-teste foi realizado terça-feira, dia 24 de abril de 2007, em uma rede de lanchonetes. O mencionado estabelecimento possui duas lojas, uma localizada na Quadra 504 Norte e outra na Quadra 105 Sul (ambas em Brasília). O horário de aplicação dos questionários foi de 20:00h as 23:30h (horário em que são encerradas as entregas). Em geral, os *motofretistas* foram bem receptivos, apenas três (de um total de 12) se recusaram a respondê-lo na 504 Norte. No restaurante da 105 Sul um (de um total de 12) se recusou. No entanto, na Asa Sul foram realizadas oito entrevistas e na Asa Norte nove, totalizando 17 entrevistas para o pré-teste.

Terça-feira foi o dia escolhido por ter o maior movimento da semana, em decorrência da promoção de se comprar uma pizza e levar outra inteiramente de graça. O prazo máximo de entrega é de 30 minutos, ou, segundo as regras da promoção, o pedido sai sem ônus para o cliente se passar do prazo de entrega. Porém, deve ser considerado que a pizza fica pronta em aproximadamente 15 minutos - dessa forma, sobram apenas 15 minutos para a entrega ser efetuada.

Com a aplicação dos questionários foi possível fazer uma certa quantidade de modificações, entre as quais pode-se citar: a troca de algumas palavras de difícil entendimento para os entrevistados, a retirada de algumas questões que se mostraram pouco significativas, e também a inclusão de perguntas importantes para o conhecimento do universo do *motofretista*, que até então não haviam sido contempladas. As maiores mudanças se processaram em relação a unir os dois questionários em apenas um, dividido por blocos (ver Anexo I) e separar as questões abertas e as questões fechadas em dois questionários, um para a entrevista semi-estruturada e outro para o questionário fechado (ver Anexo II). Dessa forma, a pesquisa privilegiou a utilização de dados quantitativos e qualitativos primários, mas também utilizou dados secundários fornecidos pela estatística do Detran/DF (2004).

4.2. DEFINIÇÃO DA AMOSTRA

Foi necessário fazer um recorte do universo das empresas que possuem serviço de entrega por *motofretistas*. Vários tipos de lojas utilizam esse serviço, mas o ramo de entrega de alimento chama a atenção pelo fato de algumas empresas pré-determinarem o tempo de entrega. Por essa razão, a presente pesquisa tem como recorte os *motofretistas* que entregam alimentos no Plano Piloto. Mesmo quando não há o estabelecimento de tempo pela empresa há um estabelecimento de tempo pelo próprio tipo de produto, ou seja, o alimento é perecível e não deve chegar frio ao cliente.

Segundo informações do Sindmoto/DF, atualmente, apenas duas redes de *fast-food* no Distrito Federal trabalham com prazo estipulado para entrega do pedido. Cada lanchonete possui duas lojas no Plano Piloto sendo uma na Asa Norte e outra na Asa Sul. O pré-teste foi realizado com a rede de lanchonete que tem um prazo de 30 minutos para realizar a entrega.

Ainda, segundo informações do Sindmoto/DF, o Plano Piloto possui, aproximadamente 1.500 *motofretistas* que trabalham com entrega de alimentos. Para calcular a amostra para a aplicação dos questionários, inicialmente, foi pensado um nível de uma confiança de 90% e, conseqüentemente, um erro amostral de 10%. Utilizando as Equações (4.1 e 4.2), segundo Barbeta (1994), foi obtido uma amostra de 94 entrevistas para o erro e a confiança mencionados:

$$n = \frac{N \times n_o}{N + n_o} \quad (4.1)$$

$$n_o = \frac{1}{E^2} \quad (4.2)$$

Onde: n = amostra
N = população
n_o = amostra inicial
E = erro amostral

A aplicação de questionários obteve um número maior de respostas recebidas. Dessa forma, foi possível recalculer a amostra (utilizando a mesma fórmula) passando a confiança da pesquisa em tela para 92%, com um número de 144 entrevistas realizadas. O erro amostral diminuiu para 8%.

Na amostragem por conveniência, segundo Barbeta (1994), os elementos são escolhidos por conveniência ou por facilidade. Ela foi escolhida por tratar-se da seleção de unidades amostrais mais facilmente acessíveis ao pesquisador principalmente por haver poucos registros confiáveis para o objeto de estudo desta dissertação uma vez que há poucos estudos e pouca coleta de dados pelos órgãos de trânsito ou outras instituições oficiais. Uma vantagem dessa amostragem é que é um dos métodos mais rápidos de se conseguir informação sobre a população alvo. Contudo, deve-se ter muito cuidado ao se extrapolar os resultados desta pesquisa para a população-alvo.

4.3. APLICAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS

Os questionários (com perguntas abertas) foram aplicados diretamente pelo pesquisador entre os dias 10 e 19 de maio de 2007. As entrevistas com as “pessoas chaves” ocorreram tranqüilamente, ou seja, sem interrupções de qualquer natureza. Todas as três entrevistas foram previamente agendadas e os entrevistados foram muito solícitos. Elas ocorreram na concessionária de motocicletas, no Sindmoto/DF e na empresa de logística. Todas foram realizadas em ambientes calmos possibilitando um grande aproveitamento das informações fornecidas.

As entrevistas abertas realizadas com os *motofretistas* (que entregam alimento) possuíram suas particularidades. Não foi possível agendar as entrevistas fora do horário de trabalho porque os *motofretistas* possuem apenas uma folga semanal e esta varia segundo a escala do mês. Dessa forma, seriam necessários aproximadamente três meses para conseguir entrevistar todos fora do ambiente de trabalho. Optou-se, então, por entrevistá-los em dois restaurantes. Em uma das várias idas do pesquisador a campo foram marcados uma sexta-feira (para uma lanchonete da Asa Norte) e um sábado (para uma lanchonete da Asa Sul) para ocorrerem as entrevistas.

As entrevistas com os *motofretistas* no restaurante da Asa Norte foram realizadas no dia 18/05/2007. O pesquisador, como combinado previamente, compareceu às 18:00h e permaneceu até as 23:00h quando conseguiu terminar todas as sete entrevistas. O horário mencionado é o de maior movimento do dia, exatamente quando as famílias chegam em casa e fazem seus pedidos de alimento após o dia de trabalho.

Os *motofretistas* concederam as entrevistas em meio ao enorme número de entregas que tinham que realizar. Na parte lateral do restaurante encontra-se uma mesa e bancos de concreto, onde os *motofretistas* esperam ouvir um sino para pegarem o pedido e efetuarem a entrega. O último que chegava, ficava no final da fila de espera dos pedidos e esse era o entrevistado; porém, aconteceu de algumas entrevistas serem interrompidas para se realizarem as entregas, mas foram retomadas quando estes retornavam sem nenhum prejuízo para a pesquisa.

Na Asa Norte, ocorreu um fato interessante que merece ser mencionado aqui. Um dos *motofretistas* estava chegando ao local de espera, onde se encontravam seus companheiros, e, de repente, veio atrás dele uma moça (de aproximadamente 22 anos) que começou a fazer acusações. Ambos começaram a discutir e a moça proferiu a seguinte frase: “*você é que tem que ter cuidado, você é mais fraco*”. Obviamente ela se referia a posição do motociclista no trânsito. Essa situação real de conflito ocorreu justamente quando o pesquisador perguntava para um dos entrevistados “*se os motofretistas eram respeitados pelos motoristas?*”.

Na Asa Sul, as entrevistas ocorreram no sábado dia 19 de maio. Elas tiveram início por volta das 18:00h e tiveram seu fim com a última entrevista realizada por volta das 23:00h. Assim como na Asa Norte, na Asa Sul também há um local de espera, que se encontra em frente ao restaurante e tem um toldo vermelho e um banco de metal. Quando o pedido está pronto, uma funcionária da cozinha toca um sino e o próximo da fila busca o pedido para efetuar a entrega. Da mesma forma ocorrida na Asa Norte, procedeu-se na Asa Sul: o último a chegar concedia a entrevista. Algumas também foram interrompidas por causa das entregas, mas retomadas em seguida sem prejudicar o andamento da pesquisa de campo.

As entrevistas com os *motofretistas* que entregam remédio ocorreram no dia 11 de outubro de 2007. Ao todo foram entrevistados 10 *motofretistas* em duas diferentes farmácias da mesma rede, ambas localizadas na Asa Norte. Na primeira foram entrevistados quatro trabalhadores e na segunda seis. As entrevistas ocorreram no local de trabalho desses profissionais e elas não tiveram muitas interrupções como foi com os trabalhadores que entregam alimento. Apenas uma das 10 entrevistas foi interrompida e depois retomada sem perda ou prejuízo.

Os *motofretistas* que entregam remédio possuíam uma postura diferenciada dos que entregam alimento. Esse fato ficou bem marcado na fala dos mesmos. Com esse grupo, também foram selecionados trechos de suas entrevistas para análise e para comparar com o discurso dos que entregam alimento. Nesse sentido, no Capítulo 5 de análise de resultados, buscou-se utilizar o discurso dos que entregam remédio como um contraponto ao que foi dito pelos que entregam alimento.

Em relação às entrevistas abertas, Demo (1995) afirma que o principal aspecto dessa abordagem está especificamente na produção de conhecimento por meio do diálogo. Busca-se um **dado dialogado**, diferente do dado empírico clássico. É um dado que surge como produto do processo de interação. Um dado discutido, construído em consórcio. Discutível por sua definição e, por esse motivo, científico. O autor busca, dessa forma, definir o que é o conhecimento obtido por diálogo.

“a) em primeiro lugar, não é obtido exclusivamente pela relação formalizada entre sujeito e objeto, por observação neutralizada, por experimentação laboratorial;

b) em segundo lugar, é auto-conhecimento, que contém, além de formalização lógica, para que o diálogo seja racionalmente inteligível, consciência política da realidade social pesquisada, onde a figura do ator político é inevitável;

c) em terceiro lugar, é um conhecimento particularmente profundo, porque remóido indefinidamente na discussão comunitária, passando pelo avesso, e que produz convicção mais pelo compromisso político que sustenta do que por formas lógicas de que se reveste;

d) em quarto lugar, é conhecimento inspirado e comprovado na prática, teoricamente exigente, mas comprometido com a vida concreta que não pede apenas, estudo, mas igualmente solução;

e) em quinto lugar, por ser obtido no diálogo, precisa manter o compromisso com o diálogo, ou seja, realiza mais do que nunca a marca discutível, para ser científico – ser democrático”. Concluindo, o resultado de uma avaliação qualitativa, ainda que não exclusivo, é o **depoimento, o testemunho, a proposta** (Demo, 1995).

Em relação aos questionários fechados, foi realizado contato com as duas maiores empresas de logística que atuam no segmento no Distrito Federal. Eles foram deixados nas empresas para que os *motofretistas* pudessem respondê-los e devolver ao pesquisador para futura análise. Dessa forma, os questionários foram deixados nas empresas no dia 09 de outubro e em pouco mais de um mês foram devolvidos 144. Esperava-se que pelo menos 98 de um total de 300 fossem devolvidos, mas quase 50% deles foram respondidos. Essa forma de auto-aplicação dos questionários nas duas empresas, ao invés de ir as lanchonetes, possibilitou um ganho de tempo significativo.

Com todas as entrevistas fechadas e abertas terminadas, passou-se à próxima etapa da pesquisa: o tratamento dos dados como é descrito em seguida e como pode ser observado no Capítulo 5 desta dissertação.

4.4. ORGANIZAÇÃO DOS DADOS COLETADOS

Nessa etapa, os dados do questionário fechado foram tratados no *software SPSS*. Os 144 questionários foram numerados e tabulados. Para Oliveira (1998), tabulação é a ordenação dos dados em tabelas, ou quadros, possibilitando verificar as relações que eles guardam entre si.

Segundo Lakatos e Marconi (1992), os processos estatísticos permitem a obtenção de conjuntos e representações constatando se essas verificações têm relações entre si. Dessa forma, o método estatístico possibilita a análise de fenômenos sociológicos, políticos, econômicos, a termos quantitativos, que permite a comprovação das relações dos fenômenos entre si e a obtenção de generalizações sobre sua natureza, ocorrência ou significado. O papel do método estatístico é fornecer uma descrição quantitativa do objeto estudado.

Por sua vez, as entrevistas em profundidade foram degravadas captando o discurso dos *motofretistas* sem intermediações.

4.5. INTERPRETAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Após a tabulação dos dados, o software gerou as tabelas que contribuíram para o processo de análise; assim sendo, possibilitou entender melhor o porquê do comportamento do *motofretista* no trânsito.

Demo (1995) coloca que a análise de conteúdo não se refere ao conteúdo de um discurso (a elaboração formal das sentenças), ou seja, o discurso regido formalmente. Ele a entende como “*conteúdos da prática, deixando-se em plano secundário a roupagem formal da elaboração discursiva. Assim, não importa tanto se a linguagem é gramaticalmente correta, se a expressão é confusa, se há contradição mais ou menos flagrante em termos*

de lógica. Porquanto, contradição lógica, mais que denotar maus usos de regras formais, aponta para problemas reais de conteúdo, que urge determinar”.

Demo (1995) ainda reitera que a análise de conteúdo não fica apenas nas anotações, em relatórios, ou nas gravações, porque isto é o instrumento, a vestimenta, a simples aparência. Necessita-se ir além. Entender as entrelinhas, muitas vezes o que é dito precisamente é o que não se queria dizer. Buscar a superação das limitações da expressão oral e escrita. Desenterrar os compromissos para além das verbalizações. Explorar as vivências, que aparecem mais no jogo, na brincadeira, na piada, do que na formulação pensada e cuidada gramaticalmente. Compor a intimidade da vida diária. Conseguir levar o depoimento tão espontâneo que as diferenças entre a teoria e a prática sejam reduzidas ao mínimo possível, de tal maneira que aquilo que se diz é aquilo que se faz na prática cotidiana.

Ainda em relação às questões abertas, pode-se afirmar que os trechos escolhidos para serem analisados não foram escolhidos de maneira aleatória. Os trechos escolhidos são os que se apresentaram de alguma forma mais representativos em relação às práticas utilizadas pelos entrevistados. Cabe mencionar que o discurso desses trabalhadores é muito parecido.

Para Oliveira (1998), as pesquisas que utilizam a abordagem qualitativa possuem a facilidade de descrever a complexidade de um determinado problema, de analisar a interação de determinadas variáveis, de compreender os processos dinâmicos experimentados por grupos sociais, permitindo, em maior grau de profundidade, a interpretação de particularidades comportamentais ou atitudes dos indivíduos.

Segundo Ribeiro e Simão (2005), a regra de ouro da pesquisa qualitativa é a saturação, ou seja, devem-se fazer entrevistas com participantes de mesmo perfil até que o surgimento de novas informações seja mínimo. Nesse sentido, as respostas das entrevistas foram bem parecidas e quando já haviam sido realizadas 50% das mesmas, praticamente não surgiram novas informações.

Ainda em relação aos dados qualitativos, foram seguidos os passos apresentados por Ribeiro e Simão (2005) para facilitar a análise que se seguiu no Capítulo 5 da presente

dissertação. Utilizando-se alguns passos básicos para a análise dos dados qualitativos temos:

1. *“Leitura das transcrições;*
2. *Codificação do material;*
3. *Organização dos temas;*
4. *Construção de redes temáticas;*
5. *Descrição e exploração das redes temáticas;*
6. *Sumário dos temas;*
7. *Interpretação dos padrões encontrados.”*

4.6. CONCLUSÕES

A metodologia utilizada na presente dissertação não se restringiu apenas a poucas formas de coleta de dados, mas buscou aliar técnicas diferentes para possibilitar uma visão holística do objeto estudado. Utilizou-se tanto dados primários quanto secundários. Em relação aos primeiros, buscou-se aliar o questionário fechado ao questionário aberto. Os dados secundários foram obtidos na base estatística do Detran/DF (2004).

Em relação à dicotomia entre os métodos quantitativo e qualitativo, Oliveira (1998) explica que o método qualitativo se diferencia do quantitativo por não empregar dados estatísticos como o cerne principal do processo de análise de um problema. A diferença primordial reside no fato de que o método qualitativo não pretende numerar ou medir unidades ou categorias homogêneas. Por outro lado, muitos autores não fazem distinção entre os métodos quantitativo e qualitativo. Por considerar que a pesquisa quantitativa também é qualitativa.

Goode e Hatt (1968), citados por Oliveira (1998), “*são enfáticos ao afirmar que a pesquisa moderna deve rejeitar como falsa dicotomia a separação entre estudos qualitativos e quantitativos ou entre ponto de vista estatístico e não estatístico, em virtude de que não existe importância com relação à precisão das medidas, uma vez que o que é medido continua a ser uma qualidade*”.

Importante ressaltar que, na parte de campo, houve várias conversas informais até os dias das entrevistas abertas; dessa forma, foi possível muitas vezes, captar um pouco do *ethos* (hábitos, características) do grupo que não aparece no discurso dos *motofretistas*. Exemplos disso foram a briga de um *motofretista* com uma moça e também a observação do diálogo e da interação entre os pares.

5. RESULTADOS DO ESTUDO DE CASO

Neste capítulo, é realizada uma análise dos dados obtidos com a aplicação dos questionários fechados. Os questionários foram tabulados no *software SPSS* e, conseqüentemente, as tabelas geradas foram resultado desse processo. Com a utilização dos dados do questionário fechado foi possível caracterizar o perfil do *motofretista* que trabalha com entrega de alimento no Plano Piloto. Também foram levantadas informações sobre a motocicleta e o trabalho cotidiano.

Ainda neste capítulo, é feita a análise de trechos (ver Anexos 6 e 7) dos discursos dos *motofretistas* conseguidos com as entrevistas em profundidade. Essa parte da análise complementa diretamente as informações conseguidas com o questionário fechado. Permitir que o próprio entrevistado se expresse diretamente contribui para um melhor entendimento de sua real situação perante às condições a que está exposto em seu cotidiano. Para isso, analisou-se as entrevistas abertas tanto dos *motofretistas* que entregam alimento como os do que entregam remédio; os questionários fechados; e o perfil do entrevistado.

5.1. NECESSIDADE DE SUBSISTÊNCIA

A escolha da profissão de *motofretista*

Quando perguntado, “**Por que você resolveu trabalhar como *motoboy*?**”, as primeiras respostas foram diferentes umas das outras, mas logo em seguida, apesar de serem ditas de forma diferente, começaram a se repetir e não demorou muito para se detectar um “padrão” de resposta.

As respostas encontradas não são auto-excludentes. Um mesmo *motofretista* pode ter escolhido essa profissão por mais de um dos motivos que foram categorizados.

Basicamente, todas as respostas encaixam-se em 4 categorias:

1. Facilidade de se conseguir emprego;
2. Falta de opção;
3. Falta de estudo/qualificação profissional;

4. Dificuldade de inserção no mercado de trabalho;

“facilidade de se conseguir emprego”

Essa resposta foi dada pela maioria dos entrevistados, muitos percebem o motofrete como um meio eficiente de garantir a subsistência. A dificuldade de se conseguir emprego alegada no discurso inicial de alguns entrevistados logo é complementada quando afirmam que “*não se ganha tão mal*”. Observa-se que a escolha está ligada também ao “salário” que é possível conseguir trabalhando como *motofretista* e não exclusivamente pela dificuldade de se conseguir um emprego.

Na resposta de três entrevistados, é observada uma certa tendência a acreditar que emprego nessa profissão não falta e que, muitas vezes, não é exigida experiência do trabalhador. Deve-se ter em mente que existem alguns fatores que podem dificultar a entrada nessa profissão, como ter habilitação na categoria A e possuir uma motocicleta.

Sabe-se, também, que ser *motofretista* pode não ser a maneira mais rápida de se conseguir um emprego, pois o setor informal da economia em Brasília absorve grandes contingentes de trabalhadores, como foi relatado por muitos entrevistados que já trabalharam em diversos serviços como: pintor, pedreiro, vendedor ambulante, etc.

“Falta de opção”

A falta de opção alegada pelos entrevistados é um tanto quanto parcial, pois existem outras possibilidades de inserção no mercado de trabalho. Talvez não com o mesmo ganho mensal que o serviço de motofrete oferece, mas existem outras tantas ocupações no mercado, mesmo que informal.

Ter uma moto facilita muito a entrada de pessoas no serviço de motofrete. Como mencionou um entrevistado, “*eu já tinha a moto*”, dessa forma, observa-se que ter poucas opções e ter uma moto é uma combinação que possibilita a muitas pessoas encontrarem, no serviço de entregas, uma forma de garantir uma remuneração mensal.

“Falta de estudo/qualificação profissional”

Poucos *motofretistas* disseram que atuam nessa ocupação por terem um nível educacional baixo. Foi observado, que muitos sentiam vergonha de responder que não tinham estudado por mais tempo. Mas a baixa instrução comparativamente com outras profissões é uma das características encontradas nos *motofretistas*. Esse fato também foi mencionado por um empresário do ramo de logística no Plano Piloto.

Dois *motofretistas* levantaram a questão de que, com pouco estudo, os empregos remuneram mal e são difíceis de serem conseguidos. Porém, a profissão de *motofretista* possibilita que o trabalhador sustente sua família: *“é possível sustentar a família”* (Bartolomeu) *“e ganha-se mais que apenas quatrocentos reais”* (uma alusão que o entrevistado faz ao baixo valor do salário mínimo).

“Dificuldade no mercado de trabalho”

A dificuldade de encontrar emprego mencionada pelos entrevistados aponta para o fato de haver uma grande concorrência pelas vagas existentes, mas que a necessidade é um dos fatores primordiais que fizeram com que essa profissão tivesse sido escolhida.

A opção por ser *motofretista*, de alguma maneira, pode enquadrar-se no que Giddens (2002) chama de *“escolha de estilo de vida”*. Na alta modernidade, com várias possibilidades de ação, as escolhas de ações são colocadas. A questão da escolha não se coloca apenas para as classes sociais mais altas, mas para qualquer indivíduo apesar dos primeiros terem uma gama maior de escolhas. Estilo de vida *“se refere também a decisões tomadas e cursos de ação seguidos em condições de severa limitação material: tais padrões de estilo de vida também podem algumas vezes envolver a rejeição mais ou menos deliberada das formas mais amplamente difundidas de comportamento e de consumo”* (Giddens, 2002).

Dentre as quatro razões principais alegadas pelos entrevistados para a escolha da profissão de *motofretista* (**facilidade de se conseguir emprego, falta de opção, falta de estudo/qualificação profissional, dificuldade no mercado de trabalho**) também devemos levar em consideração outras implicações como: regularidade de um pagamento.

Às vezes, para alguns, o valor pode variar devido à quantidade de entregas realizadas; carteira de trabalho assinada o que garante uma proteção da legislação do trabalho; e posse de um veículo que, além de ferramenta de trabalho, serve como meio de transporte quando este não está realizando entregas. Todas essas questões influenciam na decisão por essa profissão. A seguir, serão vistas as atribuições do *motofretista* e as forma de contratação de seu serviço.

5.2. ATRIBUIÇÕES DO *MOTOFRETISTA*

Alguns *motofretistas* que entregam alimento têm um prazo para realizar a entrega, porém esse tempo já começa a ser contado a partir do momento em que a ligação do pedido é realizada. Com isso, a cozinha do restaurante tem quatorze minutos para deixar o pedido pronto e o *motofretista* tem quatorze minutos para fazer a entrega. Esse tempo é o “ideal” dentro dessa lógica de produção e consumo, porém muitas vezes a cozinha demora mais que quatorze minutos para deixar o pedido pronto, então o tempo de entrega passa a ser menor.

Com o tempo de entrega diminuído, a probabilidade da entrega não ser realizada no tempo estipulado aumenta. Dessa forma, se o pedido não chegar ao cliente em 28 minutos ele sai inteiramente grátis. Ocorrendo a entrega grátis, avalia-se o possível culpado do atraso na entrega e o ônus recai sobre a cozinha ou sobre o *motofretista*. Se a cozinha for culpada o restaurante absorve o prejuízo, mas se for constatado que houve tempo hábil para a entrega e ela não foi realizada, então o *motofretista* arca com o custo do pedido.

Nesse caso, é uma dupla perda: além de não ganhar a comissão de R\$ 1,70 pela entrega ainda vai ter que desembolsar o valor do pedido e, dependendo do montante, ele terá que trabalhar um dia ou mais sem receber para poder cobrir o referido valor.

Cabe ressaltar que os *motofretistas* que trabalham com entrega de alimento, mesmo os que não possuem tempo estimado de entrega, também correm bastante para que o alimento não chegue frio às mãos do cliente. No trabalho de entregas por *motofretistas* o produto influi na maneira como o *motofretista* vai se portar nas vias. Como foi o caso dos *motofretistas* que entregavam remédio e possuíam o prazo de uma hora por entrega. Por esse motivo, alegavam que não precisavam correr.

Os *motofretistas* que entregam alimento têm uma pressão desde o início da jornada de trabalho até a última entrega do expediente. Nesse sentido, observa-se que entregar no prazo é não ter uma dupla perda. Depois de se ter explanado sobre a atribuição dos *motofretistas*, a seguir, serão vistas as formas de contratação.

Formas de contratação

Em campo, foram encontradas três formas distintas de contratação do *motofretista*. A primeira delas é o ‘contratado’, as outras duas são o ‘terceirizado’ e o ‘*freelancer*’. A seguir veremos cada uma das três formas de contratação e suas implicações.

Contratados

Os *motofretistas* contratados têm uma condição igual à dos outros dois tipos de contratação (terceirizado e *freelancer*), que é conseguir fazer a entrega ou as entregas no prazo estipulado pela empresa. Têm a carteira de trabalho assinada, porém possuem um grande diferencial em relação aos outros, que é o fato de o aluguel da moto (é uma taxa de depreciação da moto paga pelo contratante) ser maior e eles não receberem por entrega. O fato de não receberem por entrega possibilita que muitos afirmem que é melhor não ter essa pressão de ter o salário condicionado à quantidade de entregas. No caso desse grupo de trabalhadores, o valor variável do salário é o número de horas trabalhadas. Dessa forma, eles recebem a mais se trabalharem mais horas. Porém, a jornada de trabalho já é muito extensa e obrigar o *motofretista* a trabalhar mais de doze horas consecutivas pode aumentar muito o risco de acidentes no trânsito, como será visto mais adiante.

Ser contratado para os entrevistados implica em ter uma valorização maior de seu serviço. Essa valorização se reflete no fato de ter menos trabalho comparado com os terceirizados e também é citado que a remuneração de quem é contratado diretamente pelo restaurante é maior comparada com as outras formas de contratação, o que foi comprovado em campo pelo pesquisador.

Outras vantagens de ser funcionário contratado é ter acesso mais fácil ao chefe e ter uma maior importância para a empresa (segundo o discurso dos entrevistados), como mencionado no caso de acontecer algum acidente a empresa se preocupa com seu

funcionário. Se for terceirizado, imediatamente pede-se outro *motofretista* para a empresa de logística para substituir o que sofreu acidente.

Terceirizado

O *motofretista* terceirizado não apresenta nenhum vínculo trabalhista com o restaurante para o qual foi designado para trabalhar, mas sim com a empresa que o contratou. Por sua vez, o restaurante contrata a empresa de logística para que ela disponibilize o pessoal de entrega por motofrete. Se por algum motivo o restaurante não gostar do serviço do *motofretista*, pode pedir a substituição por outro, fato esse que deixa, muitas vezes, esses trabalhadores em uma situação incômoda.

Os entrevistados disseram que não têm vínculo com os restaurantes em que trabalham, mas que apenas prestam o serviço de entrega para o mesmo. Os *motofretistas* disseram que as empresas para as quais trabalham explicam quais são suas regras de funcionamento e eles têm que cumprir. Fica claro que o não cumprimento pode implicar em ser mandado de volta para a empresa de logística e nela, podem ocorrer sanções.

Uma reclamação freqüente dos trabalhadores foi que os restaurantes em geral cobram uma taxa de entrega de R\$ 5 (cinco reais), mas que repassam para o *motofretista* apenas R\$ 1,70 (um real e setenta centavos), considerado um valor muito baixo pelos trabalhadores.

Freelancer

Dos três tipos de contratação, é nessa que o *motofretista* não possui qualquer nível de garantia. Não tem a carteira assinada e ganha pelo dia trabalhado, ou seja, se não trabalhar não tem rendimento. Geralmente, ele é chamado quando os entregadores de um restaurante não estão conseguindo entregar os pedidos a tempo devido à grande demanda.

Uma característica desse grupo é que, embora muitos trabalhem permanentemente dessa maneira, outros têm ocupações diferentes e fazem um “biscate” (exercem essa profissão para complementar a renda) como *motofretista*. O risco maior do *freelancer*, além dos acidentes, é não conseguir realizar um pedido a tempo e ter que arcar com o valor do pedido, no caso de trabalhar para uma empresa que possua tempo de entrega. Se esse fato

ocorrer, ele poderá trabalhar o período de graça porque a diária é de R\$ 35 (trinta e cinco reais).

Jornada de trabalho

A jornada de trabalho dos *motofretistas* entrevistados é muito extensa. Muitos reclamaram por não poderem ficar mais tempo com seus familiares. Vários trabalhadores têm uma jornada diária que chega a doze horas. Um alegou que trabalha até 20 horas por dia. Muito tempo no trânsito pode fatigar a pessoa e, conseqüentemente, diminuir seus reflexos. Com a diminuição dos reflexos, o trabalhador pode ficar mais vulnerável ao acontecimento de acidentes.

Um discurso interessante foi o de Tomé, ao afirmar que trabalhar como *motofretista* é “*desmancha casamento*” mas não em decorrência do elevado número de acidentes envolvendo essa profissão, como se poderia supor. Quando ele explicou o porquê ficaram mais nítidos os outros problemas que se passam com o *motofretista*. Muitos optam por prover a família com dinheiro sacrificando momentos de lazer e companhia. O entrevistado depois completou sua fala dizendo que saía muito cedo de casa e voltava tarde e, por isso, nem conseguia conversar com seus filhos e esposa. O problema da extensa jornada de trabalho afeta tanto o *motofretista* quanto sua família.

Salário

A resposta à pergunta “**quanto você ganha por mês?**” tem que ser vista de duas formas diferentes porque para os *motofretistas* terceirizados o salário varia conforme a quantidade de entregas realizadas durante o mês. Dessa forma o salário é composto da seguinte maneira: R\$ 370 (fixo – líquido) + R\$ 175 (aluguel da moto) + R\$ 5 (diários para alimentação – totalizando R\$120) + gasolina (a cada 4 entregas ganha-se 1 litro) + R\$ 1,70 (por entrega realizada) + gorjeta (oferecida pelos clientes). Dessa forma, o salário médio recebido pelos *motofretistas* varia de R\$ 700 a R\$ 850, dependendo sempre do número de entregas.

Já os *motofretistas* contratados do restaurante têm o salário composto de forma diferente: R\$ 400 (fixo – líquido) + R\$ 450 (aluguel da moto) + almoço e jantar (fornecido pela

lanchonete) + gasolina para realizar as entregas e para se deslocar do trabalho para casa e vice-versa + o valor das horas extras (R\$ 2,88) + gorjeta (oferecida pelos clientes).

Quando perguntados “**quanto você ganha por mês?**”, houve uma equiparação dos salários recebidos por *motofretista* em seu respectivo grupo (contratado, terceirizado e *freelancer*), mas, se for realizada uma comparação entre salários dos *motofretistas* contratados e terceirizados, estes últimos recebem em média R\$ 300 reais a menos que os primeiros. O fato de os *motofretistas* contratados terem um aluguel de moto maior impacta em um rendimento mais alto em comparação com outras formas de contratação, como os terceirizados, por exemplo.

Quando foi perguntado se eles conseguiam “**manter a si e seus respectivos familiares com o dinheiro ganho no motofrete?**”, a resposta “*sim*” foi presença marcante para 51 (35,4%) entrevistados, enquanto 34 (23,6%) afirmaram que não, e 54 (37,5%) disseram que às vezes era possível sustentar a família. Foi observado que a resposta foi relativamente equilibrada para a mencionada pergunta, como mostra a tabela 5.1.

Tabela 5.1. Respostas à pergunta “esse tipo de atividade é suficiente para se manter?”

Resposta	Frequência	%	% Válida
Sim	51	35,4	36,7
Não	34	23,6	24,5
Às vezes	54	37,5	38,8
Total Válido	139	96,5	100,0
Não Respondeu	5	3,5	
Total	144	100,0	

Em relação aos entrevistados que afirmaram que o salário é suficiente para manter a família, foi observado que, praticamente, todos eram solteiros ou possuíam apenas esposa e não possuíam filhos. Já quem é chefe de família, afirma que consegue manter as despesas da casa apenas com o básico, já que a motocicleta representa um considerável gasto do orçamento, pagando a manutenção, IPVA, e às vezes, alguma multa que tenha recebido enquanto trabalhava.

A metáfora utilizada por Bartolomeu é bem explicativa dessa situação: “*tenho duas famílias*” - uma em casa e outra no trabalho (a moto) por causa dos custos. Se forem

somadas as quantidades de respostas “não” e “às vezes”, esse percentual corresponde a 61,1% de *motofretistas* não satisfeitos com seus rendimentos.

Para os entrevistados que disseram que o salário não é suficiente para manter a família, o valor gasto com a prestação da moto é um dos fatores principais que fazem com que o rendimento, muitas vezes, não seja suficiente para atender às necessidades de seus familiares. O valor da prestação consome uma grande parte da renda do *motofretista*. Outra questão que se coloca é o tamanho da família e quantas pessoas trabalham nela.

Quando perguntados se preferiam ganhar um valor fixo maior e não ganhar por entrega, os *motofretistas* que possuem esse ganho variável foram unânimes em afirmar que preferiam ter um salário fixo maior.

Em relação aos que trabalham para farmácias, afirmaram que preferem receber o salário da forma atual, ou seja, com o salário fixo, pois, é muito mais seguro para eles, uma vez que não precisam correr muito para conseguirem uma remuneração maior. Muitos disseram que se tivessem que receber por produção seria muito difícil, pois, eles teriam que arriscar mais a vida no trânsito para sustentar suas famílias, segundo relatos: “*Fixo mesmo, porque por entrega acabaria apressando mais né, e geraria mais acidentes. Porque se a pessoa ganhar por entrega ela vai querer fazer mais rápido pra ter uma maior quantidade de entregas gerando mais acidentes, eu acho*” (**Baltazar**).

Como foi observado no discurso dos entrevistados que entregam alimento, o tempo de entrega é pequeno e isso faz com que eles corram para conseguir realizar a entrega no prazo: como eles afirmaram, essa pressa os coloca em risco aumentando a possibilidade de ocorrência de acidentes. Também ficou registrado que todos que trabalham com esse tempo estimado preferem ter um salário fixo maior a ter seu salário vinculado a quantidade de entregas.

Contribuição para o INSS

Os 144 *motofretistas* entrevistados afirmaram ter a carteira de trabalho assinada e contribuir para o INSS, muitos consideram importante ter essa cobertura, principalmente no caso de ocorrer algum acidente. Além disso, também afirmaram que é importante

possuírem garantidos os direitos previdenciários, como férias remuneradas, décimo terceiro salário, FGTS, etc. As empresas já descontam em folha o valor referente aos encargos sociais, que são repassados para a Previdência Social. Apenas os *freelancers* não possuem a carteira assinada junto às empresas de logística. Porque ser *motofretista* para muitos é apenas complemento de renda.

Estratégias de defesa para os imprevistos

Entre os *motofretistas* existe uma grande solidariedade. Muitas vezes, até mesmo sem se conhecerem, ao perceberem que um motociclista está em dificuldade eles param e oferecem ajuda. Nesse sentido, podemos perceber que é possível falar em uma criação de estratégias de defesa coletiva e individual.

As defesas coletivas que os trabalhadores desenvolveram estão muito pautadas na solidariedade do grupo. Sempre que alguém precisa de informação, os mais experientes estão dispostos a ajudar. Em caso de pneu furado sempre alguém empresta uma câmara de ar ou leva o pneu para o borracheiro enquanto outro leva o pedido para o endereço da entrega. Quando ocorre um acidente eles vão se aglomerando para prestar socorro ao companheiro mesmo que este não seja conhecido, entre outras formas.

Em relação à estratégia de defesa individual, é observado que muitos *motofretistas* andam com câmaras de ar sobressalentes. Revidam, muitas vezes as fechadas recebidas em trânsito e, apesar de toda pressão que recebem para fazer as entregas rapidamente, tentam muitas vezes resistir a correr porque alegam que podem sofrer acidentes em decorrência da pressa.

Quando a pergunta “**você considera os *motofretistas* imprudentes?**” foi feita, a maioria dos entrevistados (113) afirmou categoricamente que “nem todos eram imprudentes”; um menor número (25) disse que sim, “que os *motofretistas* são imprudentes” e apenas seis (6) entrevistados disseram que não “que os *motofretistas* não são imprudentes”. A seguir, seguem os relatos de cada um dos três tipos de respostas.

“Não considero”

Para esses entrevistados, a imprudência dos *motofretistas* não está em suas atitudes e sim, no mercado de trabalho e na maneira como o trabalho de *motofretista* está organizado. O tempo determinado para a entrega desencadeia uma série de comportamentos e reações.

“Sim, são imprudentes”

Os entrevistados que consideram os *motofretistas* imprudentes levantam sempre o risco iminente de se andar no corredor. Sempre mencionam as irregularidades cometidas no trânsito, que podem levar o *motofretista* a sofrer acidentes, podendo perder a vida ou ficar impossibilitado de exercer outras profissões.

Para os *motofretistas* que trabalham em farmácias, os mais imprudentes são os que trabalham em restaurantes, pois precisam entregar o alimento com o tempo determinado, conforme o entrevistado: “*Olha, a maioria desses aí que tem pressa são porque entregam pizza e precisam chegar no horário*” (Neto).

“Nem todos são imprudentes”

Muitos entrevistados afirmam que alguns *motofretistas* são imprudentes. Mas não é possível fazer uma generalização porque, mesmo quando estes afirmam que vários são imprudentes, eles fazem questão de ressaltar que trabalham com entrega de alimento e que este não pode ser entregue frio. Para os *motofretistas* as imprudências cometidas no trânsito têm um atenuante de ordem moral, que é prover a família com os bens necessários, mesmo que para isso, suas vidas estejam constantemente vulneráveis. Como afirmou André em sua entrevista, “*O pára-brisa de motoboy é a testa*”.

Outra situação que eles colocam é que, muitas vezes, o salário depende da pressa. Assim, se não fizerem muitas entregas no final do mês, não terão dinheiro para cobrir as despesas com a família.

A imprudência está diretamente ligada às infrações cometidas pelos *motofretistas*. Tais infrações são as situações que os colocam em risco. Dessa forma, foi questionado aos

mesmos “**quais são as infrações mais comuns cometidas pelos *motofretistas*?**”. As respostas não diferiram muito umas das outras. As infrações mais comuns mencionadas pelos entrevistados foram: trafegar em velocidade maior que a permitida na via, avançar sinal vermelho, fazer “gato” (trafegar por calçadas e fazer retornos em locais proibidos), andar no corredor e, muitas vezes, até andar na contra-mão.

Se por um lado, as estratégias para andarem mais rápido no trânsito são efetivas (no sentido de se conseguir chegar mais rápido ao local desejado), por outro, elas dificilmente são condizentes com as normas de segurança prescritas no Código de Trânsito Brasileiro. Muitas vezes, o resultado pode ser um acidente com conseqüências dramáticas, em outras, pode ser “apenas” um prejuízo material representado aqui pelas multas e apreensões da motocicleta ou a inutilização da motocicleta.

Mesmo os trabalhadores que estão lotados em farmácias, onde são desestimulados a correr e andar no corredor acabam realizando as mesmas infrações que os outros *motofretistas*. Em algum nível, determinados comportamentos dos pilotos de moto são muito parecidos independente do tipo de serviço que prestam, segundo relato: “*Serviço de entrega, né? O pessoal cobra rapidez do motociclista, né? Ai tem que andar um pouco. A vantagem é essa mesma, é chegar o mais rápido na entrega*” (Casagrande).

A pergunta sobre se eles “**pilotavam defensivamente**” foi respondida praticamente por todos que sim: apenas vinte *motofretistas* disseram que pilotavam de vez em quando, que nem sempre era possível pilotar defensivamente. Porém, logo em seguida à resposta de que eles pilotavam defensivamente, o pesquisador perguntou se “**eles andavam no corredor**”, e todos os entrevistados disseram que sim.

O corredor é uma prática constante na maneira de pilotar do *motofretista*. Ele tem vários pontos que devem ser discutidos, mas o maior deles é a falta de segurança que essa prática exige. O aspecto “positivo” do corredor, como mencionado pelos entrevistados, é não perder tempo no trânsito. Outro aspecto levantado como positivo por eles, é que andar entre as faixas possibilita, em caso de uma fechada, tentar fugir pelo lado mais seguro.

Mas os riscos que essa prática apresenta são muitos e, até mesmo, letais. Um automóvel pode mudar de faixa bruscamente e acertar o motociclista, se houver algum buraco nessa

parte da via e o *motofretista* cair da moto pode ser atropelado após a queda, pode também quebrar um retrovisor acidentalmente, gerando uma confusão. A situação de risco que apresenta a vida cotidiana do *motofretista* no trânsito é justificada pela pressa, segundo o discurso dos mesmos.

Todos os *motofretistas* que entregam alimentos afirmaram que andar no corredor é uma prática comum e que todos a utilizavam. Porém, os *motofretistas* que entregam remédio afirmaram que essa era uma opção que eles tinham, mas que muitos não andavam de forma alguma no corredor porque eles não precisavam, ou seja, não tinham pressa. Alguns relataram que a própria empresa (a farmácia) insistia para que os mesmos não andassem no corredor, conforme entrevista: *“Não. Porque a gente é orientado pra não andar, respeitando a velocidade da via e as leis de trânsito” (Neto).*

Quando perguntados sobre **“receber um salário fixo maior ao invés de receber por entrega como parte variável do salário”**, a maioria respondeu que receber um salário fixo maior seria melhor para eles. Alguns, que recebem um salário fixo maior, afirmaram que do jeito que estão recebendo o salário está bom, enquanto apenas um *motofretista* que recebe um salário fixo preferia ganhar por entrega. Os que preferem o fixo maior alegam que, dessa forma, seria melhor porque eles não teriam mais tanta pressa no trânsito e que poderiam trabalhar com mais tranquilidade.

Os entrevistados que trabalham entregando remédios foram quase unânimes em afirmar que preferem receber o salário fixo. Dessa maneira, eles tinham uma dupla segurança de poder contar com aquele valor no final do mês e, principalmente, não ter que trabalhar com pressa por causa da necessidade de fazer muitas entregas diariamente, segundo entrevistado: *“entrega eu acho que a gente arrisca mais a vida porque a gente vai ter que correr mais. Agora aqui você sabe que o seu salário vai tá lá certinho, você faz a sua parte e pronto, acabou. Não precisa de tá naquela correria né, tipo comissionada que você tá falando, comissionado é mais complicado, você tem que trabalhar dobrado e correr também correndo o risco de sofrer um acidente” (Rivelino).*

Quando a pergunta **“o que você acha do comportamento do *motofretista* no trânsito?”**, foi feita, notou-se que muito da problemática que envolve essa profissão foi levantada pelos entrevistados, como: a disputa pelo espaço, ser um “cachorro louco”, ou seja, ter um

pequeno prazo para efetuar as entregas e também a agressividade e imprudência do *motofretista*.

Disputa pelo espaço

O comportamento do *motofretista* aqui descrito com base nas entrevistas aberta e fechada é justificado, muitas vezes, pela disputa de espaço que corre entre os diferentes tipos de veículos no trânsito, mais precisamente automóveis e motos. Para o *motofretista*, até o fato de estar parado também apresenta riscos, pois, quando param próximos à faixa de pedestres ou em postos de gasolina, também são acidentados pelos automóveis. Nesse sentido, para esses trabalhadores esse fato contribui para justificar o não cumprimento de certas leis de trânsito.

Os *motofretistas* que trabalham em farmácias relataram que não precisavam correr no trânsito, pois tinham uma margem de tempo grande para poderem realizar suas entregas com tranquilidade. No entanto, foram taxativos ao atribuir aos *motofretistas* que entregam alimento a pressa inerente devido ao tipo de entrega que deveriam realizar. Muitos disseram que os que entregam pizza são os que têm maior pressa. Além de não poderem entregar o alimento frio, também deveriam voltar o mais rápido possível para a lanchonete para pegarem novos pedidos, conforme relato de entrevistado: “na maioria das vezes na pronta entrega de alimentos, que recebe por entrega tipo no Giraffas, China in Box, pizzaria, o pessoal ganha de acordo com as entregas então quanto mais rápido ele fizer mais entrega ele vai conseguir ganhar, acho que o motivo básico é esse, igual a gente que trabalha assim fixo a gente não corre contra o tempo e então corre menos perigo que os outros que trabalham em pizzaria” (Biro-Biro).

Ser “cachorro lóco” ou não ser: eis a questão

Ter conhecimento dos locais de menor fluxo de tráfego, conhecer bem os endereços, saber como fugir das fiscalizações são estratégias importantes que são desenvolvidas com o tempo de trabalho. Mas, quando o *motofretista* afirma que “utiliza todas as estratégias que for possível” para fazer as entregas, nem sempre eles se limitam a obedecer as normas de segurança vigente.

Muitos dos entrevistados utilizam a expressão “cachorro louco” para se referir ao *motofretista* que anda acima do limite permitido de velocidade da via, que anda no corredor, que faz ultrapassagens perigosas. Essas situações em que se colocam em risco são justificadas pelos mesmos pelo fato de, no final do mês, o salário estar condicionado à quantidade de entregas.

Prazo pequeno para efetuar as entregas

O prazo de entrega é sempre recorrente no discurso dos entrevistados. O estado de pressão contínua ao ter que realizar as entregas no prazo estipulado. Muitos desobedecem as regras de trânsito para não terem que arcar com o prejuízo de a entrega não ter sido realizada no prazo. Como afirmou Pedro, “*Eu já paguei várias entregas aqui*”.

Já para os *motofretistas* que entregam remédio, o tempo de entrega é muito flexível, segundo a afirmação dos mesmos. Muitos relataram que tinham até uma hora para entregar um pedido e que isso conferia tranquilidade para que pudessem trabalhar sem ter que desrespeitar as leis vigentes de trânsito, conforme relato: “*Não, quem trabalha fixo tem mais tranquilidade*” (Basilio).

Imprudência e agressividade

A imprudência é uma situação que, praticamente todos criticam, porém mais uma vez aparece a questão da disputa com os motoristas. A imprudência é muitas vezes justificada pela forma desrespeitosa com que acreditam serem tratados pelos motoristas. Seria como assumirem uma certa agressividade, mas fazendo uma ressalva de que essa atitude teria uma complementaridade com a atitude dos motoristas.

Uma das questões mais interessantes foi se “**o motofretista considerava que os motoristas os respeitavam no trânsito**”. A grande maioria acredita que eles não são respeitados pelos motoristas, poucos consideram que alguns respeitam, outros não, e apenas sete *motofretistas* consideraram que são respeitados pelos motoristas. A seguir, pode-se observar o discurso desses trabalhadores sobre essa questão do ‘respeito’ que é uma questão fundamental no cotidiano de trabalho desses profissionais.

“Não respeitam em hipótese nenhuma”

Não ser respeitado advém do fato de que os motoristas não aceitam que uma motocicleta ocupe no trânsito o mesmo espaço que um automóvel, segundo os *motofretistas*. Dessa relação conflituosa os *motofretistas* alegam que, assim como na natureza, o que impera no trânsito é a lei do mais forte. Porém, mesmo no trânsito, os seres humanos mantêm relações sociais mesmo que “vestidos de veículos”.

“Alguns sim, outros não”

Os entrevistados que disseram que apenas alguns motoristas respeitam, afirmaram isso porque acreditam que os motoristas sentem raiva do motociclista por este não ficar preso em engarrafamento, uma possível inveja. O discurso de **Tomé** foi interessante no sentido da afirmação de que apenas os motoristas que possuem motocicleta respeitam os outros no trânsito. Dessa forma, eles saberiam o que é estar mais exposto aos acidentes.

“Respeitam”

Os sete entrevistados que afirmaram que os motoristas respeitam os *motofretistas* afirmaram raramente terem sido fechados no trânsito, mas que já presenciaram inúmeros acidentes envolvendo motociclistas e que as causas poderiam ser variadas. As experiências individuais dos sete entrevistados os levam a acreditar que existe uma relação de respeito mesmo que acidentes continuem acontecendo diariamente.

Uma constante na profissão dos *motofretistas* é a briga com os motoristas de trânsito. Nessa dissertação, a palavra ‘briga’ tem um sentido mais amplo não se restringindo unicamente a agressões físicas, (engloba também xingamentos e gestos obscenos). O fator que gera a maior quantidade de conflitos são as fechadas de ambas as partes. Muitas vezes, os motoristas não conseguem visualizar as motocicletas por essas serem pequenas e ágeis, e também por causa dos pontos cegos dos espelhos retrovisores. Outras vezes, as fechadas podem ocorrer pela mudança de faixa brusca sem uma sinalização com antecedência. Elas também podem ocorrer intencionalmente, como alegam alguns *motofretistas*. Porém, deve-se considerar que os *motofretistas* também fecham os motoristas, muitas vezes, na pressa de chegar ao local da entrega do pedido.

Permanecer na profissão de *motofretista* ou sair?

Quando a pergunta “**você gostaria de arranjar outro emprego?**”, foi feita, praticamente todos os entrevistados (134) responderam que gostariam de deixar a profissão. Os motivos alegados foram: o risco de sofrer acidentes, o risco de ter a motocicleta roubada, a extensa jornada de trabalho e o fato de não poderem passar feriados e finais de semana com as suas famílias. Porém, o salário conseguido por eles faz com que permaneçam nesta atividade. Dificilmente são encontrados empregos que paguem em média R\$ 1.000 reais para quem não possui um nível de formação mais elevado.

Dentre os que afirmaram não querer deixar a profissão, praticamente todos trabalham entregando remédio. Esses trabalhadores, apesar de serem *motofretistas*, não possuem a pressão dos que entregam alimento. E pelas respostas referentes ao salário de ambos os grupos estavam bastante próximos.

O conflito pelo espaço e as constantes fechadas que os *motofretistas* levam diariamente são também fatores primordiais citados por esses trabalhadores para quererem mudar de profissão. O risco iminente de acidentes faz com que muitos não pensem em permanecer muito tempo nessa atividade, mesmo ela sendo mais rentável que muitas outras.

5.3. PERFIL DO MOTOFRETISTA

O espaço de trabalho do motofrete é basicamente masculino, apesar de, nos últimos anos, a participação do trabalho feminino ter aumentado consideravelmente, inclusive nos postos de gerência. Atualmente, existem algumas profissões em que elas se apresentam em menor número, como é o caso dos *motofretistas*. Dos 144 entrevistados, apenas duas mulheres atuam nessa profissão, representando 1,4% da amostra, enquanto que o número de homens foi de 142 (98,6% da amostra), como mostra a tabela 5.2.

Tabela 5.2. Distribuição da amostra por sexo

SEXO			
	Freqüência	%	% Válida
Masculino	142	98,6	98,6
Feminino	2	1,4	1,4
Total	144	100,0	

A idade do *motofretista* encontrada em campo variou de 18 (a idade do mais novo) a 49 anos (a idade do mais velho). A média de idade dos trabalhadores foi de 27,3 anos e o desvio padrão da amostra foi de 5,62 (tabela 5.3). Apesar de a média não ter sido baixa, a maioria dos entrevistados tem menos de 26 anos. Quando fazemos uma divisão da idade por faixas etárias (tabela 5.4), observa-se que quanto menos idade mais se concentra o número de trabalhadores. Na faixa de 18 a 25 anos se encontram 59 *motofretistas* enquanto que na faixa de 46 a 50 se encontra apenas um trabalhador. Quase 73% dos *motofretistas* estão na faixa etária de 18 a 30 anos.

Tabela 5.3. Estatísticas da idade da amostra

IDADE					
	N	Mínimo	Máximo	Média	Des. Padrão
N° Válido	144	18	49	27,3	5,62

Tabela 5.4. Distribuição da amostra por faixa de idade

FAIXA DE IDADE			
Faixa	Freqüência	%	% Válida
18 - 25	59	41,0	44,0
26 - 30	46	31,9	34,3
31 - 35	16	11,1	11,9
36 - 40	9	6,3	6,7
41 - 45	3	2,1	2,2
46 - 50	1	0,7	0,7
Total Válido	134	93,1	100,0
Não Respondido	10	6,9	
Total	144	100,0	

Em relação ao grau de instrução dos entrevistados (tabela 5.5), foi obtido um resultado relativamente disperso: a maioria (54 *motofretistas*) tem o ensino médio completo (46,2%), em seguida vêm os que possuem o ensino fundamental completo (33 *motofretistas*) representando 28,2% das respostas válidas. Apenas um entrevistado (representando 0,9% da porcentagem válida) se graduou em um curso de nível superior. Vale ressaltar que outros três trabalhadores começaram a cursar faculdade, mas, devido ao valor da mensalidade, resolveram trancar o curso para em um outro momento retomá-lo.

Tabela 5.5. Distribuição da amostra por grau de escolaridade

ESCOLARIDADE			
Faixa Escolar	Frequência	%	% Válida
Ensino Básico	2	1,4	1,7
Ensino Fundamental	33	22,9	28,2
Ensino Médio Incomp.	24	16,7	20,5
Ensino Médio Comp.	54	37,5	46,2
Ensino Sup. Incomp.	3	2,1	2,6
Ensino Sup. Comp.	1	0,7	0,9
Total Válido	117	100,0	100,0
Não Respondeu	27	18,8	
Total	144	100,0	

Em relação ao local de moradia (tabela 5.6), a maioria dos trabalhadores reside nas cidades satélites do Distrito Federal. Nessa divisão, foi incluída a resposta Brasília, uma vez que o que se desejava com essa pergunta, era observar o número de trabalhadores que residem no entorno do Distrito Federal).

A distribuição considerando apenas a porcentagem válida ficou da seguinte maneira: 13,38% dos trabalhadores residem nas cidades do entorno de Brasília e 86,61% residem no Distrito Federal, sendo que a maioria destes mora nas cidades satélites.

Tabela 5.6. Distribuição da amostra por local de moradia

LOCAL DE MORADIA			
Cidade	Frequência	%	% Válida
Não Respondeu	17	11,8	11,8
Águas Claras	1	0,7	0,7
Águas Lindas de Goiás	4	2,8	2,8
Brasília	9	6,3	6,3
Candangolândia	2	1,4	1,4
Ceilândia	22	15,3	15,3
Gama	2	1,4	1,4
Guará	3	2,1	2,1
Jardim Ingá	1	0,7	0,7
Luziânia	2	1,4	1,4
Novo Gama	3	2,1	2,1
Cidade Ocidental	1	0,7	0,7
Paranoá	12	8,3	8,3
Planaltina	6	4,2	4,2
Planaltina de Goiás	1	0,7	0,7
Recanto das Emas	8	5,6	5,6
Riacho Fundo II	4	2,8	2,8
Samanbaia	9	6,3	6,3
Santa Maria	5	3,5	3,5
Santo Antônio do Descoberto	2	1,4	1,4
São Sebastião	12	8,3	8,3

Sobradinho	9	6,3	6,3
Taguatinga	3	2,1	2,1
Valparaizo	3	2,1	2,1
Varjão	2	1,4	1,4
Vila Planalto	1	0,7	0,7
Total	144	100,0	100,0

Quando perguntados “há quanto tempo possuem habilitação da categoria A?”, a moda foi entre 1 e 3 anos (representando 29,2% do total das respostas válidas), como mostra a tabela 5.7. Muitos afirmaram que obtiveram a habilitação para poderem trabalhar como *motofretistas*. Do total de entrevistados, 18 (12,5% das respostas válidas) possuíam habilitação para motocicleta há mais de 10 anos, o que é um tempo considerável de experiência com este tipo de veículo.

Tabela 5.7. Distribuição da amostra quanto ao tempo de habilitação tipo A

TEMPO DE HABILITAÇÃO TIPO A			
Tempo	Frequência	%	% Válida
Menos de 1 Ano	15	10,4	10,4
De 1 A 3	42	29,2	29,2
De 4 A 5	37	25,7	25,7
De 6 A 10	32	22,2	22,2
Mais de 10	18	12,5	12,5
Total	144	100	100

Como mencionado muitas vezes, o tempo de habilitação tem uma ligação direta com o tempo em que se está atuando nessa profissão. Os entrevistados que possuíam menos tempo de trabalho eram habilitados há menos de um ano e os que possuíam mais tempo de profissão, há 10 anos (tabela 5.8).

A grande maioria dos entrevistados está nessa profissão há menos de um ano (tabela 5.9). Ao todo, 47 *motofretistas* se encontram na situação mencionada, representando 34,6% das respostas válidas. Observa-se que, conforme os anos vão passando, menor é a quantidade de profissionais dessa área de atuação que permanecem trabalhando. Depois de quatro ou cinco anos trabalhando, o número tende a se estabilizar, mas cumpre ressaltar que a rotatividade desses trabalhadores é muito grande.

Como foi mencionado pelos entrevistados, o desejo de sair dessa profissão é muito grande e isso reforça que muitos busquem outra forma de inserção no mercado. O maior problema para eles deixarem esse serviço é o salário, que é mais alto do que outras profissões. Esse fato colabora, muitas vezes, para que o trabalhador demore um pouco mais como *motofretista* até conseguir achar outra colocação com um salário mais compatível com a ocupação anterior.

Tabela 5.8. Estatísticas de tempo na atividade

HÁ QUANTO TEMPO TRABALHA COMO MOTOFRETISTA ? (ANOS)				
Total	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
136	0,00	10,00	2,7660	2,2830

Tabela 5.9. Distribuição da amostra por tempo de atividade como *motofretista*

TEMPO COMO MOTOFRETISTA			
Anos	Frequência	%	% Válida
1	47	32,6	34,6
2	26	18,1	19,1
3	19	13,2	14
4	16	11,1	11,8
5	12	8,3	8,8
6 ou mais	16	11,1	11,8
Total Válido	136	94,4	100,0
Não Respondido	8	5,6	
Total	144	100,0	

O rendimento mensal varia diretamente com o tipo de contratação, como foi visto anteriormente. Os trabalhadores contratados têm um salário fixo maior e a parte variável do rendimento é composta pelas horas trabalhadas, seus rendimentos variam de R\$ 1050 a R\$ 1200 reais. Os trabalhadores terceirizados têm um rendimento mensal que varia de R\$ 800 a R\$ 1000 reais, pois o salário varia diretamente com a quantidade de entregas realizadas durante o mês. Já os que trabalham como *freelancer* geralmente ganham menos que R\$ 800 reais porque dependem da quantidade de dias que trabalharem.

A tabela 5.10 mostra as faixas de rendimento de forma agregada. Três trabalhadores recebem menos de R\$ 400 por mês; esses são os *freelancers*, que trabalham eventualmente para completarem a renda familiar. A grande maioria (71) recebe mensalmente, em média,

um salário que varia de R\$ 401 a R\$ 800. Esses trabalhadores representam 50% do total de respostas válidas. Logo em seguida, a segunda maior faixa de rendimento (60 profissionais) recebe de R\$ 801 a R\$ 1200 mensais, representando 42,3%. Por último, oito *motofretistas* responderam receber mensalmente um valor superior a R\$ 1.200,00. Considerando a porcentagem válida, estes representam apenas 5,6% do total.

Tabela 5.10. Distribuição da amostra por faixa de renda mensal

RENDIMENTO MENSAL			
Rendimento	Freqüência	%	% Válida
Menos de R\$ 400	3	2,1	2,1
De R\$ 401,00 a R\$ 800,00	71	49,3	50,0
De R\$ 801,00 a R\$ 1200,00	60	41,7	42,3
Mais de R\$ 1200,00	8	5,6	5,6
Total Válido	142	98,6	100,0
Não Respondeu	2	1,4	
Total	144	100,0	

5.3.1. Condições da Motocicleta

A motocicleta é a ferramenta de trabalho indispensável do *motofretista*. Além da habilitação, ela é o outro fator limitante da categoria. Ou seja, sem uma moto e/ou a habilitação não é possível trabalhar legalmente nessa profissão. A pergunta **“a moto que você utiliza é de sua propriedade?”** buscou verificar se o entrevistado era o principal condutor do veículo, e não se o veículo está registrado no nome dele.

Foi observado que muitos tinham sua motocicleta registrada no nome de parentes próximos como pai ou mãe e, até mesmo, os cônjuges porque esses últimos, muitas vezes, possuíam uma renda maior que a deles para fazer o financiamento.

Dos entrevistados, 130, ou seja, 94,2% das respostas válidas, responderam que eram o proprietário de seu veículo de trabalho, enquanto oito afirmaram que não eram. Estes últimos representam 5,8% das repostas válidas (tabela 5.11).

Tabela 5.11. Distribuição da amostra quanto à propriedade da motocicleta

A MOTOCICLETA É DE SUA PROPRIEDADE			
Resposta	Freqüência	%	% Válida
Sim	130	90,3	94,2
Não	8	5,6	5,8
Total Válido	138	95,8	100,0
Não Respondeu	6	4,2	
Total	144	100,0	

Quanto à forma utilizada para adquirir a moto, é observado que a estabilidade da economia aliada aos planos de financiamento do governo, como o FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), facilitaram muito a compra de motocicletas por esses trabalhadores, segundo relato dos mesmos. Mas muitos não possuíam renda ou “*nome limpo*” para conseguirem o financiamento. Dessa forma, como já mencionado, parentes próximos financiaram para alguns *motofretistas* as suas ferramentas de trabalho.

A maioria das motocicletas (100) foi adquirida por meio de financiamento. Apenas 28 foram adquiridas por pagamento à vista e 11 foram adquiridas por outras formas, como consórcio, compra parcelada de um conhecido, etc. (tabela 5.12).

Tabela 5.12. Distribuição da amostra quanto à forma de aquisição da motocicleta

FORMA DE AQUISIÇÃO DA MOTOCICLETA			
Resposta	Freqüência	%	% Válida
À Vista	28	19,4	20,1
Financiada	100	69,4	71,9
Outras Formas	11	7,6	7,9
Total Válido	139	96,5	100,0
Não Respondeu	5	3,5	
Total	144	100,0	

A frota das motocicletas é muito nova. Apenas duas (1,4% das respostas válidas) são do ano de 1997 (o ano mais antigo) e vinte e cinco (18%) são de 2007. A idade média da frota da amostra é de 2,86 anos (tabela 5.13).

Tabela 5.13. Distribuição da amostra quanto ao ano de fabricação da motocicleta

ANO DE FABRICAÇÃO DA MOTOCICLETA			
Ano	Frequência	%	% Válida
1997	2	1,4	1,4
1999	2	1,4	1,4
2000	3	2,1	2,2
2001	9	6,3	6,5
2002	17	11,8	12,2
2003	19	13,2	13,7
2004	19	13,2	13,7
2005	15	10,4	10,8
2006	28	19,4	20,1
2007	25	17,4	18,0
Total	139	96,5	100,0
Não Respondeu	5	3,5	
Total	144	100,0	

O gasto com as motocicletas é bem alto considerando a remuneração da categoria. O combustível representa o maior gasto de todos. Porém, praticamente, todo combustível é fornecido pelo contratante. Não é possível afirmar que os estabelecimentos cubram todo o gasto com combustível porque as distâncias percorridas entre o emprego e as residências dos trabalhadores podem chegar a 60 km, se o trabalhador morar na região do entorno de Brasília, e esse custo recai sobre o trabalhador. Como mostra a tabela 5.14, a maioria dos entrevistados possui um gasto que varia de R\$ 201 a R\$ 230 mensais. Essa faixa representa quase 60% do total válido. Apenas 23 responderam que gastam mais de R\$ 300 mensais com gasto de combustível.

Tabela 5.14. Distribuição da amostra quanto ao gasto mensal com combustível

GASTO MENSAL COM COMBUSTÍVEL			
Gasto	Frequência	%	% Válida
De R\$ 101,00 Até R\$ 200,00	36	25,0	25,7
De R\$ 201,00 Até R\$ 230,00	81	56,3	57,9
Mais de R\$ 300,00	23	16,0	16,4
Total	140	97,2	100,0
Não Respondeu	4	2,8	
Total	144	100,0	

O gasto com a manutenção da motocicleta é outro fator que pesa bastante no orçamento do trabalhador. Esse gasto varia conforme o uso, a qualidade da motocicleta e a frequência em

que é realizada. A maioria (56 representando 44,8% da porcentagem válida) dos *motofretistas* realizam a manutenção de suas motos mensalmente e apenas três (representando 2,4 do percentual válido) realizam a manutenção anualmente. Ao que tudo indica, a manutenção mensal, devido ao intenso uso, se faz necessária para prevenir situações de risco e garantir um menor custo para o trabalhador ao longo de um determinado período de tempo (tabela 5.15).

Tabela 5.15. Distribuição da amostra quanto à frequência de manutenção da motocicleta

MANUTENÇÃO DA MOTOCICLETA			
Resposta	Frequência	%	% Válida
0	14	9,7	11,2
1	56	38,9	44,8
2	13	9,0	10,4
3	5	3,5	4
4	1	0,7	0,8
6	33	22,9	26,4
12	3	2,1	2,4
Total Válido	125	86,8	100,0
Não Respondeu	19	13,2	
Total	144	100,0	

O valor gasto com a manutenção varia de R\$ 100 até mais de R\$ 300 mensais (tabela 5.16). A maioria dos entrevistados desembolsa até R\$ 100 por mês para garantir o funcionamento pleno de sua máquina. Dentro dessa faixa, estão 78 trabalhadores, representando 55,3% das respostas válidas, enquanto apenas dois (1,4%) pagam mais de R\$ 300.

Tabela 5.16. Distribuição da amostra quanto ao gasto mensal com manutenção

GASTO COM MANUTENÇÃO			
Resposta	Frequência	%	% Válida
ATÉ R\$ 100,00	78	54,2	55,3
DE R\$ 101 ATÉ R\$ 200	52	36,1	36,9
DE R\$ 201 ATÉ R\$ 300	9	6,3	6,4
MAIS DE R\$ 300	2	1,4	1,4
Total Válido	141	97,9	100,0
Não Respondeu	3	2,1	
Total	144	100,0	

A forma de pagamento pelo serviço de manutenção que a maior parte dos *motofretistas* prefere é a vista (43,7%). Parcelado (21,8%) vem logo em seguida e, por último, é o cartão de crédito (16,2%), como mostra a tabela 5.17.

Tabela 5.17. Distribuição da amostra quanto à forma de pagamento dos serviços de manutenção

FORMA DE PAGAMENTO DA MANUTENÇÃO			
Resposta	Freqüência	%	% Válida
À Vista	62	43,1	43,7
Cartão de Crédito	23	16,0	16,2
Fiado	26	18,1	18,3
Parcelado	31	21,5	21,8
Total Válido	142	98,6	100
Não Respondeu	2	1,4	
Total	144	100,0	

5.3.2. Trabalho Cotidiano

A grande maioria dos entrevistados possuía uma atividade anterior (tabela 5.18). Desses, uma parte considerável não tinham a carteira de trabalho assinada. Muitos trabalhavam por conta própria como cabeleireiro, serralheiro, padeiro, pedreiro, mas notaram no serviço de entrega, uma possibilidade de melhores ganhos e de um salário sem atraso, com que poderiam contar mensalmente.

Tabela 5.18. Distribuição da amostra quanto ao exercício anterior de outra profissão

POSSUÍA OUTRA PROFISSÃO			
Resposta	Freqüência	%	% Válida
Sim	108	75,0	80,6
Não	26	18,1	19,4
Total Válido	134	93,1	100,0
Não Respondeu	10	6,9	
Total	144	100,0	

Quando perguntados “se exerciam outra atividade além de *motofretistas*”, 32 afirmaram que sim, dentre eles, os que fazem *freelance*. Ou seja, 32 ainda encontram tempo para realizar alguma outra atividade que contribua com a renda familiar. A grande maioria, 88 (73,3% das respostas válidas), não exerce outra atividade, como mostra a tabela 5.19. Com

a jornada de trabalho extensa, como é a desses trabalhadores, dificilmente há tempo para a realização de outra atividade.

Tabela 5.19. Distribuição da amostra quanto ao exercício de outra atividade

EXERCE OUTRA ATIVIDADE			
Resposta	Frequência	%	% Válida
Sim	32	22,2	26,7
Não	88	61,1	73,3
Total Válido	120	83,3	100,0
Não Respondeu	24	16,7	
Total	144	100,0	

A quantidade de horas trabalhadas pode mostrar como é longa a jornada de trabalho do *motofretista*. Uma jornada de trabalho de oito horas é extenuante para muitas profissões, mas, trabalhar no trânsito, por doze horas, é uma situação muito desgastante, segundo os entrevistados. Os que pilotam menos tempo, trabalham quatro horas e os que mais pilotam, perfazem uma jornada de 20 horas (tabela 5.20).

Tabela 5.20. Estatísticas da duração da jornada diária de trabalho (horas)

QUANTIDADE DE HORAS TRABALHADAS				
Respostas válidas	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
136	4,00	20,00	9,6500	2,8800

Quando perguntados sobre os turnos de trabalho, praticamente todos trabalhavam os três turnos (manhã, tarde e noite). Deve-se considerar que, o turno da manhã tem seu início as 11hs. Por isso, foram comuns as respostas em que a maioria dos *motofretistas*, afirmassem que entravam no trabalho as 11hs e saíam as 23:30hs.

Tabela 5.21. Estatística dos turnos trabalhados pelos *motofretistas*

PERÍODO TRABALHADO			
Período	Sim	Não	Total
Manhã	92	52	144
Tarde	100	44	144
Noite	85	59	144

Nessa longa jornada de trabalho, a maioria (30,9%) disse fazer uma média de 11 a 15 entregas por dia. Mas 40 (28,8%) afirmaram que fazem de 6 a 10 entregas diárias. Quinze trabalhadores afirmaram fazer uma quantidade superior a 20 entregas diárias. Apenas dois declararam fazer até cinco viagens por dia. Esse número de entregas corresponde a 1,4% da porcentagem válida (tabela 5.22).

Tabela 5.22. Distribuição da amostra quanto ao número diário de viagens

QUANTIDADE DE VIAGENS DIÁRIAS			
Viagens	Frequência	%	% Válida
Até 5	2	1,4	1,4
De 6 a 10	40	27,8	28,8
De 11 a 15	43	29,9	30,9
De 16 a 20	39	27,1	28,1
Mais de 20	15	10,4	10,8
Total Válido	139	96,5	100,0
Não Respondeu	5	3,5	
Total	144	100,0	

Para se realizar uma entrega, conta-se o tempo de ida ao local do qual o cliente fez o pedido e de volta ao estabelecimento. A maioria dos trabalhadores leva de 16 a 20 minutos para realizar a entrega. Trinta e seis levam mais de 30 minutos e sete afirmaram fazer a entrega em até 10 minutos (tabela 5. 23).

Tabela 5.23. Distribuição da amostra quanto ao tempo médio gasto por viagem

TEMPO GASTO POR VIAGEM			
Minutos	Frequência	%	% Válida
Até 10 MIN.	7	4,9	5,0
De 11 a 15 MIN.	28	19,4	20,0
De 16 a 20 MIN.	44	30,6	31,4
De 21 a 25 MIN.	25	17,4	17,9
Mais de 30 MIN.	36	25,0	25,7
Total Válido	140	97,2	100,0
Não Respondeu	4	2,8	
Total	144	100,0	

Ao final de um dia de trabalho, sem considerar o deslocamento da casa para o local de trabalho e vice-versa, a distância percorrida diariamente pelos *motofretistas* da amostra foi

distribuída conforme a tabela 5.24, 84 (59,2% das respostas válidas) rodam de 101 a 200 km, em média, por dia. É uma distância muito grande, se considerarmos que cada asa do Plano Piloto tem apenas 8 km de extensão e que, cada restaurante atende, apenas uma asa, ou seja, ou a Asa Norte ou a Asa Sul. Apenas dois trabalhadores afirmaram percorrer mais de 300 km diariamente. A título de comparação, essa distância é praticamente a mesma que separa Brasília de Goiânia.

Tabela 5.24. Distribuição da amostra quanto à distância média percorrida por dia

DISTÂNCIA MÉDIA PERCORRIDA			
Distância	Freqüência	%	% Válida
Até 100km	37	25,7	26,1
De 101km Até 200km	84	58,3	59,2
De 201km Até 300km	19	13,2	13,4
Mais de 300km	2	1,4	1,4
Total Válido	142	98,6	100,0
Não Respondeu	2	1,4	
Total	144	100,0	

5.4. CONCLUSÕES

Os *motofretistas* são predominantemente homens. Dos 144 entrevistados, apenas duas eram mulheres. Esses profissionais têm, em média, vinte e sete anos, mas a grande maioria está na faixa que varia de 21 a 32 anos de idade. O mais novo tem 18 anos e o mais velho 49 anos. A maior parte concluiu o ensino médio e apenas um se formou em um curso superior. Entre um e três anos é a moda para o tempo de habilitação na categoria A e o *motofretista*, que está há mais tempo na profissão tem dez anos. O rendimento da maioria dos entrevistados varia de R\$ 401 a R\$ 800 por mês. Nem sempre é possível manter os gastos da família com o salário recebido segundo muitos entrevistados.

A motocicleta utilizada pelos entrevistados geralmente pertencia aos mesmos. Dos entrevistados, 130 (ou seja, 94,2% da porcentagem válida) afirmaram ser os proprietários de seus veículos de trabalho, porém nem todas estavam registradas em seus nomes. Elas foram majoritariamente financiadas e a maior parte é do ano de 2006. A média de idade da frota da amostra é de 2,86 anos. Os entrevistados afirmaram que faziam uma manutenção mensal de suas motos e que o gasto era na faixa de R\$ 100 pagos, quase sempre, à vista.

Antes de serem *motofretistas*, praticamente todos os entrevistados possuíam outras ocupações e 32 ainda exercem outra atividade, além do motofrete. Praticamente todos trabalham os três períodos do dia. A jornada de trabalho geralmente é de doze horas e é possível para a maioria fazer de 11 a 15 entregas diárias, gastando de 16 a 20 minutos por entrega. Ao final do dia, eles percorrem uma distância que varia de 101 a 200 km.

Em relação aos discursos dos *motofretistas* que entregam alimento e remédio, observou-se uma grande diferença entre ambos. Os primeiros afirmam que, para cumprir o horário, têm que fazer o que for possível para realizar a entrega. Já os segundos afirmaram que buscam respeitar as leis de trânsito, uma vez que o tempo de entrega é grande. Os *motofretistas* que entregam remédio têm uma visão negativa dos que entregam alimento, como pôde ser captado no discurso dos mesmos. Para eles, os que entregam alimento correm muitos riscos e estão sempre com pressa.

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A presente dissertação evidenciou o *modus operandi* dos motociclistas profissionais que entregam alimento em Brasília. Evidenciou principalmente como as relações de trabalho influenciam o comportamento desses profissionais no trânsito. A pressa para realizar as entregas e conseguir uma remuneração maior ao final do mês é a principal situação que coloca esses trabalhadores em situações de risco.

As formas de contratação e a atribuição que é dada aos *motofretistas* contribuem decisivamente para a maneira como eles vão se portar no trânsito, como foi visto no Capítulo 2. O tempo pré-determinado para realizar a entrega e a comissão da mesma são os fatores primordiais que fazem com que esses profissionais cometam irregularidades no trânsito, segundo seus relatos.

A forma de contratação (*freelancer*, terceirizado ou contratado) do *motofretista* tem correspondência com a forma que este vai se portar no trânsito, como foi mencionado no Capítulo 3. Segundo o relato dos entrevistados, o *freelancer* é um dos mais audaciosos no trânsito porque se tiver que arcar com o prejuízo de uma única entrega pode representar um dia inteiro trabalhado de graça. Enquanto que o contratado é o mais tranquilo dos três porque o salário é fixo e varia muito pouco com as horas-extras trabalhadas. Ser o mais calmo dos três tipos de contratos não significa dizer que estes não se utilizam de quaisquer meios para fazer uma entrega antes do alimento esfriar. Por último, os “cachorros loucos” (ou seja, os *motofretistas* terceirizados) correm muito para realizarem as entregas e ganharem a taxa de R\$ 1,70 por entrega.

As relações de trabalho, de certa maneira, contribuem para que o *motofretista* realize o maior número possível de entregas diárias, seja para receber a comissão ou para receber a hora-extra. A longa jornada de trabalho foi outro fator da organização do trabalho desses profissionais, que se apresentou de maneira muito presente nas reclamações dos entrevistados. O cansaço que eles sentem ao ficarem durante doze horas ou mais no trânsito pode ter conseqüências dramáticas, como a ocorrência de acidentes devido a diminuição da atenção.

Depois da pesquisa realizada, pode-se afirmar que a organização do trabalho dessa profissão tem um impacto direto sobre o comportamento no trânsito dos *motofretistas*. As entrevistas abertas foram fundamentais para poder captar o discurso desses profissionais que se arriscam diariamente em busca da sobrevivência, como foi observado no Capítulo 5.

Mensurar o grau dessa influência das relações de trabalho no comportamento é uma tarefa árdua que pode ser desenvolvida posteriormente, mas um ponto de partida pode ser buscar nas formas de representação coletiva ou, melhor, nas técnicas de defesa coletiva, os mecanismos desenvolvidos para se tentar medir esse grau de influência.

As relações de trabalho típicas do motofrete estão dentro de uma nova organização do capitalismo que se acentuou no início do Século XXI. A precarização das condições de trabalho faz com que muitas pessoas se insiram no mercado de forma parcial com as garantias trabalhistas muito baixas ou, muitas vezes, inexistentes. Como exemplo, pode-se mencionar os *motofretistas* terceirizados e o *freelancer*.

Foi observado que a maior parte dos problemas relacionados a esses trabalhadores advém de uma falta de regulamentação dessa profissão. Dessa forma, o contratante do serviço, muitas vezes, impõe condições que são danosas à saúde e à segurança do *motofretista*. Como, por exemplo, estipular um tempo de entrega que, se não for realizada no prazo, dependendo da situação, o *motofretista* arca com o prejuízo; não fornecer ao trabalhador seguro de vida; exigir uma grande quantidade de entregas diárias e impor uma jornada de doze horas ou, muitas vezes, exigir hora extra do trabalhador. Sabe-se que regulamentar a profissão não eliminaria todos os problemas desses profissionais, mas contribuiria, possivelmente, para melhores condições de trabalho.

Os resultados da pesquisa mostraram que as situações de comportamentos de risco - como andar no corredor, ultrapassar sinal vermelho, andar na contramão, trafegar em local proibido (calçadas, canteiros) e, principalmente, andar com a velocidade maior que a permitida na via - são reconhecidos como potencializadores de acidentes. Mas esse comportamento é um efeito direto da organização do trabalho, segundo os entrevistados. Esse fato ficou bem destacado no Capítulo 5 da presente pesquisa, e o referido comportamento foi legitimado pelos trabalhadores com a seguinte frase: “*Se eu não fizer muitas entregas, não ganho nada final do mês*” (Paulo).

Para que os trabalhadores pudessem ter chance de uma condição de trabalho mais segura, seria necessário que essa profissão fosse regulamentada ou que a atividade fosse regulamentada no Distrito Federal. A(s) regulamentação(ões) poderia(m) evitar abusos como uma jornada de trabalho de doze horas, tempo determinado para entrega, falta de seguro de vida e de saúde. Até o presente momento, existem dois projetos de lei tramitando no Congresso Nacional sobre a regularização da profissão, mas que ainda não foram votadas.

A facilidade de se conseguir esse emprego possibilita que muitas pessoas busquem o sustento de suas famílias dessa forma. Mas a realidade do serviço (jornada de trabalho extensa, pressão do empregador, brigas no trânsito com os motoristas de automóveis e os sucessivos acidentes), contribui com a decisão de muitos em largar essa atividade. Todos os entrevistados afirmaram que gostariam de conseguir outro emprego, mas que remunerasse pelo menos igual ao serviço de motofrete.

Como o próprio título da dissertação diz (“Estudos Exploratórios”), não existiu a pretensão de se conseguir exaurir um objeto tão rico, como é o universo do motofrete, mas sim, dentre outras motivações, contribuir com a realização de mais estudos sobre a vida desses profissionais e ajudar a fomentar uma maior discussão dos técnicos do trânsito, da mídia e dos órgãos públicos para a regulamentação da categoria.

Diante dos resultados apresentados, foi confirmado que as relações de trabalho têm um impacto direto no comportamento dos *motofretistas* no trânsito. Esta pesquisa conseguiu depreender o universo desses trabalhadores, mas ainda existem muitas questões e estudos que podem e devem ser realizados. Nesse sentido, indicam-se algumas questões para serem trabalhadas posteriormente.

A pesquisa deixa em aberto algumas questões para futuros estudos: comparar o comportamento de *motofretistas* que têm tempo determinado de entrega com outro grupo que não tenha; comparar um grupo de *motofretistas* que ganha por hora trabalhada com um grupo que ganha por entrega; o comportamento das mulheres *motofretistas* é o mesmo que os dos homens *motofretistas* no trânsito? Estariam sujeitos às mesmas condições de trabalho os *motofretistas* cooperados e os *motofretistas* terceirizados?

6.1 RECOMENDAÇÕES

A metodologia utilizada mostrou-se bem eficiente para o objetivo da pesquisa. Ela possibilitou levar em consideração o conhecimento dos trabalhadores sobre as questões de segurança. Contrastou, muitas vezes, com as normas de segurança vigentes, geralmente, incompatíveis com a atividade do motofrete com prazo determinado (o alimento ser entregue ainda quente).

Um ponto que poderia ter sido melhorado em relação à metodologia foi ter marcado individualmente com cada entrevistado fora do ambiente de trabalho deles. Dessa forma, eles poderiam ter mais calma para falarem como se sentem em relação ao seu trabalho. Para isso, seria necessário, aproximadamente, três meses apenas para se conseguir entrevistar a todos.

Outro aspecto que poderia ter sido explorado e não foi por falta de tempo é a visão do motoristas em relação aos *motofretistas*. Essa visão do “outro lado” enriqueceria muito a perspectiva sobre a questão do conflito pelo espaço.

Os outros aspectos a que se propôs investigar ou estudar exploratoriamente nessa dissertação foram consideravelmente trabalhados.

6.2 RECOMENDAÇÕES ADICIONAIS PARA O EMPREGADOR, MOTOFRETISTAS E ÓRGÃO DE TRÂNSITO

A pesquisa possibilitou a elaboração de recomendações baseadas no discurso do entrevistado. Evidenciando os maiores problemas encontrados pela categoria. Espera-se que essa pesquisa possa servir de subsídio para os entrevistados, para os órgãos distritais e para as empresas contratantes analisarem e discutirem as sugestões aqui apresentadas:

1. Promover periodicamente oficinas com os *motofretistas* mais experientes sobre o planejamento do tempo e as melhores rotas a seguir. O auxílio de mapas seria fundamental para análise dos grupos e estudos posteriores em caso de necessidade de algum *motofretista*.

2. Disponibilizar para os trabalhadores mapas da região de entrega.

3. Quando algum *motofretista* não conseguir realizar a entrega no tempo estabelecido, no final do dia, reunir a equipe e analisar o que ocorreu. Compartilhando a experiência, a situação poderá não ocorrer novamente.

4. Apoiar e fortalecer a solidariedade entre os pares. Dessa forma, a coletividade faz com que o *motofretista* se sinta mais seguro e possa contar com a ajuda dos outros em caso de imprevistos.

5. Incentivar a troca de experiência dos funcionários mais antigos com os mais novos, ou seja, permitir que o novato acompanhe durante um certo tempo a atividade dos funcionários mais antigos. Além de contribuir com os vínculos de amizade, o que possibilita ao novo funcionário receber instruções valiosas que poderão ser operadas no cotidiano.

6. A dificuldade da entrega a ser realizada deve considerar o tempo e outros fatores imprevisíveis, como o clima, e a blitz, por exemplo. Nesse sentido, muitas vezes, é mais apropriado um *motofretista* experiente fazer essa entrega.

7. O serviço de 0800 do restaurante tem que estar ciente da disponibilidade dos trabalhadores para realizar a entrega. Mesmo o serviço de *delivery* possuindo um prazo estipulado, deve-se avisar ao cliente de possíveis atrasos por alguns imprevistos (chuva, horário de pico, etc.) e deixar claro que uma parte do tempo de entrega é referente ao pedido ficar pronto.

8. Proibir a promessa de entrega com prazo pré-estabelecido.

9. Custear a manutenção da motocicleta e os equipamentos de segurança. Fiscalizar as condições da moto e toda a documentação necessária para o veículo trafegar regularmente.

10. Pagar um seguro de saúde para os *motofretistas* e fazer cumprir o contrato coletivo firmado com o Sindmoto/DF, para que todos os *motofretistas* tenham seguro de vida.

11. Possibilitar uma comunicação eficiente entre os *motofretistas* e o restaurante, permitindo que todo imprevisto tenha possibilidade de ser mitigado.

12. Substituir a mochila térmica pelo baú térmico. As dores de coluna mencionadas pelos trabalhadores têm relação direta com a forma com que eles carregam os produtos. Os poucos segundos de agilidade que a mochila térmica proporciona aos *motofretistas* (ao estacionarem e já saírem correndo para efetuar a entrega com a mochila nas costas) não justifica um aparecimento de problemas de saúde.

13. Limitar a jornada de trabalho para oito horas e também limitar a quantidade de horas extras.

14. Incluir na composição do salário um adicional de periculosidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP (1997). *Transporte Humano – Cidades com Qualidade de Vida*. Associação Nacional de Transportes Públicos. São Paulo.
- ABRAMET (2003). *Índices de Envolvimento em Acidentes*. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Disponível em <<http://www.abramet.org.br>>. Acesso em abril de 2006.
- ABRACICLO (2006). *Motocicletas Retrospectiva*. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br/retrospectiva.html/>>. Acesso em maio de 2006.
- Antunes, R. (2003). *Os Sentidos do Trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. 6ª edição. Boitempo Editorial. São Paulo.
- _____ (2006). *Século XXI: A Nova Era da Precarização Estrutural do Trabalho?* Seminário apresentado na Universidade de Brasília (UnB).
- Barbeta, P.A. (1994). *Estatística Aplicada às Ciências Sociais*. Ed. da UFSC. Santa Catarina.
- Castel, R. (1998). In: *As Metamorfoses da Questão Social: uma crônica do salário*. 3ª edição. Editora Vozes. Petrópolis.
- Castells, M. (2002). *A era da informação: economia, sociedade e cultura*. 3º edição. Paz e Terra, 3v. São Paulo.
- Cervo, A. L. e Bervian, P. A. (1996). *Metodologia científica*. 4ª edição. Editora Makron. São Paulo.
- Corassa, N. (2003). *Uso do carro como uma extensão da casa e os conflitos no trânsito*. Em: Hoffman, M. H.; Cruz, R. M e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- Cunha, F. L. (2003). *Essa via convida para Correr? Influência de elementos físicos da via urbana no comportamento de velocidade dos motoristas*. Dissertação de mestrado. Brasília, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília.
- Dalla Costa, J. M. (2006). *O mundo pode ir mais devagar: uma análise sociológica da comensalidade*. Monografia de conclusão de curso, Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília.
- DaMatta, R. (1980). *Carnavais, malandros e heróis*. 2ª edição. Zahar. Rio de Janeiro
- Dejours, C. (1992). *A loucura do trabalho: Estudo de psicopatologia do trabalho*. 5ª edição. Cortez; Oboré. São Paulo.

- _____. (1995). *Análise psicodinâmica das situações de trabalho e sociologia da linguagem*. LANCMAN, S. E SZNELZAR, L. I. (orgs.). Christophe Dejours: *Da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. Rio de Janeiro: Fiocruz; Brasília.
- DENATRAN (1998) *Código de Trânsito Brasileiro*. Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/ctb_compilado.htm/>. Acesso em maio de 2006.
- Demo, P. (1995). *Metodologia científica em ciências sociais*. 3ª edição. Editora Atlas. São Paulo.
- De Soto, H. (1994). *El otro sendero – La revolución informal*. Editorial Oveja Negra, Bogotá.
- DETRAN/DF (2004). *Dados Estatísticos – Acidentes*. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.detran.df.gov.br/>>. Acesso em março de 2006.
- DETRAN/DF (2007). *Dados Estatísticos – Acidentes*. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.detran.df.gov.br/>>. Acesso em janeiro de 2008.
- Diniz, E. P. H. (2003). *Entre as Exigências de Tempo e os Constrangimentos do Espaço: As Condições Acidentogênicas e as Estratégias de Regulação dos Motociclistas Profissionais*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Minas Gerais.
- Diniz, E. P. H. et al. (2005). *Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo*. *Ciência & Saúde Coletiva*, 10(4):905-916.
- Durkheim, É. (1999). *Da Divisão Social do Trabalho*. 2ª edição. Editora Martins Fontes. São Paulo.
- Fernandes, R. G. A. (2003). *Kit de Segurança para Motocicleta CG Titan*. Monografia de conclusão de curso, Departamento de Desenho Industrial, Universidade de Brasília.
- Ferreira, A. B. H. (1997). *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. 2ª edição. Nova Fronteira. Rio de Janeiro.
- Ferreira, C. R. (2004). *Estudo da Redução de Acidente de Trabalho Relacionados com o Transporte e Trânsito*. Monografia de Projeto Final em Transportes, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília.
- Forward, S. E. (2006). *The intention to commit driving violation – A qualitative study*. *Transportation Research Part F*, 9, 412-426.

- Giddens, A. (2002). *As conseqüências da modernidade*. Editora Unesp. São Paulo.
- GEIPOT. (1987). *O acidente de tráfego: flagelo nacional evitável*. Brasília.
- Gold, P. A. (1998). *Segurança de trânsito: aplicações de engenharia para reduzir acidentes*. Washington: Banco Interamericano de Desenvolvimento.
- Gorz, A. (1968). *Estratégia operária e neocapitalismo*. Zahar. Rio de Janeiro.
- Günther, H. (2004). *Psicologia ambiental e psicologia do trânsito – uma agenda de trabalho* (Série: Textos de Psicologia Ambiental, nº 08). Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental. Disponível em www.unb.br/ip/lpa/pdf/08PAePT.pdf.
- Henriette, W. W. e Aberg, L. (2006). *Driver's decision to speed: A study inspired by the theory of planned behavior*. Transportation Research Part F, 9, 427-433.
- Hoffmann, M. H. e Gonzáles, L. M. (2003). *Acidentes de trânsito e fator humano*. Em: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- Hoffmann, M. H. e Luz Filho, S. S. (2003). *A educação como promotora de comportamentos socialmente significativos no trânsito*. Em: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- IPEA. (2003). *O Custo dos Acidentes para a Sociedade*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/>. Acesso em maio de 2006.
- Lakatos, E. M. e Marconi. M. A. (1992). *Metodologia científica*. 2ª edição. Editora Atlas. São Paulo.
- Laranjeira, S. (1999). *Realidade do trabalho no final do século XX*. Revista SER, Brasília.
- Lautier, B. (1999). *Trabalho ou Labor? Dimensões Históricas e Culturais*, In: Revista SER, Brasília, p. 9-21.
- Legal, J. E. e Hoffmann, M. H. (2003). *Comportamento agressivo e acidentes no trânsito*. Em: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- Lemes, E. C. (2003). *Trânsito e comunidade: um estudo retrospectivo na busca pela redução de acidentes*. Em: Hoffman, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- Machado, A. P. (2003). *Um olhar da Psicologia social sobre o trânsito*. Em: Hoffmann M. H.; R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.

- Marin, L. e Queiroz, M. S. (2000). *A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro. 16(1):7-21, janeiro.
- Marx, K. (2002). *O Capital*. 19ª edição. Livro 1, Volume 1. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro.
- Mendes, R. (2003). *Ansiedade nos motociclistas*. Comunicação apresentada na II Jornadas de Psicologia do Tráfego da Prevenção Rodoviária Portuguesa – “Investigação e Intervenção na Realidade Portuguesa”, ISPA, 17 e 18 de outubro de 2003.
- Monteiro, C. A. S. (2004). *Variáveis antecedentes de erros e violações de motoristas*. Tese de doutorado, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília.
- Nascimento, R. E. G. et al. (2004). *Motoboys: Conceitos e Visões*. Trabalho final da disciplina Campo e Cidade na Mídia do curso de especialização em Jornalismo Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- Nunes, C. G. F. (2002). *Dossiê: Globalização e Trabalho: perspectivas de gênero*. Brasília: CFEMEA; FIG/CIDA.
- Offe, C. (1989). *Capitalismo desorganizado: Transformações contemporâneas do trabalho e da política*. 4ª edição. Brasiliense. São Paulo.
- Oliveira, S. L. (1998). *Tratado de metodologia científica*. 2ª edição. Pioneira. São Paulo.
- Perfeito, J. e Hoffmann, M. H. (2003). *Marketing social e circulação humana*. Em: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- Polanyi, K. (2000). *A Grande Transformação: as origens da nossa época*. 9ª edição. Editora Campus. Rio de Janeiro.
- Rial, C. S. M. (1995). *Fast-foods: A nostalgia de uma estrutura perdida*. In: Horizontes Antropológicos vol. 4 – Comida. 1ª edição. Porto Alegre: UFRGS, PPGAS.
- Ribeiro, P. M. e Simão A. B. (2005). *Introdução à análise de dados qualitativos I*. XII Congresso Brasileiro de Sociologia, FAFICH – UFMG, 31 de maio a 03 de junho de 2005.
- Rodrigues, J. (1999). *500 anos de trânsito no Brasil*. Del Rey Ltda. Distrito Federal.
- Rothengatter, T. (2002). *Drivers' illusion – no more risk*. Transportation Research Part F, 5, 249-258.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU.

- _____. (2003). *Ambiente, trânsito e Psicologia*. Em: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- Santos, E. F. A. (1993). *Características sociais e operacionais do transporte informal no Distrito Federal*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília.
- Sarti, C. (2003). *A família como espelho: um estudo sobre a moral dos pobres*. 2ª ed. rev. Cortez. São Paulo.
- Souza, J. L. (1995). *Educação e cidadania no trânsito*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília.
- Souza, R. O. (2000). *Influência da Irregularidade Longitudinal na Avaliação de Pavimentos*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília. Capítulo II pág. 6-32.
- Tecnodata. (2007). “*Decisão sobre lei para mototáxis e motofretes no Distrito Federal pode repercutir em outros locais do país*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>>. Acesso em outubro de 2007).
- Tecnodata. (2007). “*Lei regulariza moto-entregas*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>>. Acesso em outubro de 2007).
- Tecnodata. (2007). “*Motociclistas lideram mortes no trânsito*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>>. Acesso em outubro de 2007).
- Tecnodata. (2007). “*Nós matamos motoqueiros*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>>. Acesso em outubro de 2007).
- Tecnodata. (2007). “*Prefeito sanciona lei que regula motofrete em SP*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>>. Acesso em outubro de 2007).
- Tecnodata. (2007). “*Projetos de lei para regulamentar o motofrete estão em estudo no Congresso*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>>. Acesso em outubro de 2007).
- Tecnodata. (2007). “*Regulamentação do motoboy em pauta na Assembléia*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>>. Acesso em outubro de 2007).
- Tecnodata. (2007). “*Segurança e regulamentação para motoboys em Curitiba*”. Disponível em <<http://www.tecnodatafc.com.br>> Acesso em outubro de 2007).
- Teixeira, M. L. P. (2005). *Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo.

- Theodoro, M. e Nunes, C. G. F. (2001). *Mercado informal no DF*. SETDF. Relatório de Pesquisa.
- Vasconcellos, E. (1998). *O Que é Trânsito?*. 4ª edição. Editora Brasiliense. São Paulo.
- _____. (2000). *Transporte urbano nos países em desenvolvimento*. 3ª edição. Editora Annablume. São Paulo.
- _____. (2005). *A cidade, o transporte e o trânsito*. Editora ProLivros Ltda. São Paulo.
- Velloso, M. S. (2006). *Identificação dos fatores contribuintes dos atropelamentos de pedestres em rodovias inseridas em áreas urbanas: o caso do Distrito Federal*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília.
- Veronese, A. M. e Oliveira, D. L. L. C. (2006). Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 22(12):2717-2721, dezembro.
- Viecili, J. (2003). *Ansiedade e comportamento de dirigir*. Em: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo.
- Vieira, E. E. e Rodrigues, J. N. (2004). *Tempo ao volante: uma análise da jornada de trabalho de motoristas rodoviários*. Distrito Federal. Monografia de Especialização (CEFTRU/FT/UnB).
- Weber, Max. (1999). *Economia e Sociedade*. 4ª edição. Volume 2. Editora UnB. Brasília.

BIBLIOGRAFIA CITADA

- ABRAMET. (1994). *Jornal n° 12. Ano IV*. Associação de Medicina de Tráfego.
- ABRAMET. (2001). *Revista n° 36*. Janeiro/Fevereiro. Associação de Medicina de Tráfego.
- GEIPOT. (1987). *O Acidente de tráfego: flagelo nacional evitável*. Brasília.
- Goode, H. e Hatt, J. (1968). *Métodos em pesquisa social*. São Paulo: Nacional.
- Meireles e Arrudão (1966). *Manual de direito automobilístico. Novo código nacional de trânsito (comentado)*. Fulgor. São Paulo.
- Montoro, L. Et al (Ed) (2000). *Manual de seguridad vial: el factor humano*. Barcelona: Ariel.
- Van der Hulst, M. Meijiman, T. F. e Rothengatter, J. A. (2001). Maintaining task set under fatigue: a study of time-o-task effects iin simulated driving. *Trasportation Research Part F*, 4, 103-118.
- Vasapollo, L. (2005). *O Trabalho Atípico e a Precariedade*, Ed. Expressão Popular, São Paulo.

ANEXOS

ANEXO 1



PPGT-UnB
Programa de Pós-Graduação
em Transportes da UnB

Universidade de Brasília – UnB
Faculdade de Tecnologia – FT
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental – ENC
Programa de Pós-Graduação em Transportes – PPGT

LEVANTAMENTO RELATIVO AOS MOTOBOYS

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. AS INFORMAÇÕES SERÃO MANTIDAS EM ABSOLUTO SIGILO E A INDIVIDUALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA PORQUE OS DADOS SERÃO AGREGADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS.

A – CONDIÇÕES DE TRABALHO

- 1. Por que você resolveu trabalhar como *motofretista*?**
- 2. É fácil comprar uma motocicleta? Por quê?**
- 3. Quais são os tipos de contratos e vínculos? (Como os *motofretistas* percebem as formas de contratação, prestação de serviço e/ou ser autônomo; e como os vínculos são percebidos em relação a empresa que fornece a mão-de-obra deles e com o restaurante de *fast-food*).**
- 4. Você tem carteira assinada?**
- 5. Você paga o INSS? Como?**
- 6. Quanto você ganha por mês? O salário é suficiente para manter a família?**
- 7. Você prefere ganhar por entrega ou gostaria que o salário fixo fosse maior e não tivesse esse ganho por produção?**
- 8. Como é a forma de pagamento do seu salário? Você ganha algum benefício?**
- 9. Você gostaria de arranjar outro emprego? Por quê?**

B – COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

10. O que você acha do comportamento dos *motofretistas* no trânsito?
11. Você considera que os *motofretistas* são imprudentes no trânsito? Por quê?
12. Quais são as infrações mais comuns cometidas pelos *motofretistas*?
13. Você já levou multa trabalhando? Quantas multas já levou? Por quê?
14. Sua moto já foi apreendida alguma vez pelo Detran? Por quê?
15. Você acha que os motoristas de carros respeitam os *motofretistas*? Por quê?
16. Existe briga no trânsito com os motoristas de automóveis? Qual o motivo?
17. Você pilota defensivamente? Como?
18. Você anda no “corredor”? Por quê? Como?
19. O *motofretista* tem muita pressa no trânsito?
20. E você tem muita pressa no trânsito?

C – SEGURANÇA

21. Vocês ajudam os companheiros?
22. Como vocês lidam com os imprevistos (determinantes não controláveis) como por exemplo: pneu furado, chuva, roubo da moto, endereço incorreto?
23. Você já sofreu algum acidente enquanto trabalhava? Como foi?
24. Você tem medo de sofrer acidentes? Por quê?
25. Você tem seguro de vida? E de saúde?

11. Mais alguém na família trabalha nesta atividade? (Em caso negativo pular para a questão 13).

0. () Sim 1. () Não

12. Quem?

0. () Pai/mãe 1. () Irmão/irmã 2. () Tio/tia 3. () Primo/prima

4. () Outro

13. Em qual(is) turno(s) você trabalha como *motofretista*? (Pode marcar mais de uma opção)

0. () Manhã 1. () Tarde 2. () Noite

Quantas horas por dia? _____

14. Esse tipo de atividade é suficiente para se manter?

0. () Sim 1. () Não 2. () Às vezes

15. Qual a média de rendimento mensal?

0. () Menos de R\$ 400 1. () De R\$ 401 a R\$ 800 2. () De R\$ 801 a R\$ 1200

3. () Mais de R\$ 1200 _____

16. O serviço de *motofretista* paga melhor que ter um emprego fixo?

0. () Sim 1. () Não

17. Em média, você faz quantas viagens por dia?

0. () Até 5 1. () De 6 a 10 2. () De 11 a 15 3. () De 16 a 20

4. () Mais de 20 _____

18. Quantos quilômetros você roda por dia em média quando está trabalhando? (Favor desconsiderar o deslocamento para o local de trabalho se houver).

0. () Até 100 km 1. () De 101 Km até 200 Km 2. () De 201 Km até 300 Km

4. () Mais de 300 Km _____

19. Qual o tempo médio gasto por viagem para fazer uma entrega? (Conta-se a ida e volta)

0. () Até 10 min. 1. () De 11 min. até 15 min. 2. () De 16 min. até 20 min.

3. () De 21 min. a 25 min. 4. () Mais de 30 min. _____

C - MOTOCICLETA

20. A moto que você utiliza para trabalhar é de sua propriedade? (Pular para a questão 22 em caso de resposta sim).

0. () Sim 1. () Não

21. O proprietário é?

0. () Esposa/marido 1. () Empresário 2. () Parente 3. Amigo () Outros

22. Qual o ano de fabricação? _____

23. Qual a forma de pagamento para aquisição?

0. () À vista 1. () Financiada 2. () Outros _____

24. De quanto em quanto tempo é realizada a manutenção no moto?

0. () Raramente 1. () A cada seis meses 2. () Anual 3. () Mais de 1
ano

25. Quem paga a manutenção do moto?

0. () A empresa 1. () Você mesmo 2. () Outros _____

26. Quanto é gasto em manutenção por mês (em média)?

0. () Até R\$ 100 1. () De 101 até 200 2. () De 201 até 300 3. () Mais de 300

27. Qual a forma de pagamento dos serviços de manutenção?

0. () À vista 1. () Cartão de crédito 2. () Fiado 3. () Parcelado 4. () Você
mesmo faz a manutenção

28. Quanto é gasto em combustível por mês (média)?

0. () Até R\$ 100 1. () De R\$ 101 até R\$ 200 2. () De R\$ 201 até R\$ 300
3. () Mais de R\$ 300 _____

ANEXO 3



PPGT-UnB
Programa de Pós-Graduação
em Transportes da UnB

Universidade de Brasília – UnB
Faculdade de Tecnologia – FT
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental – ENC
Programa de Pós-Graduação em Transportes – PPGT

SINDICATO DOS MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DO D.F.

- 1. Como começou o Sindmoto?**
- 2. Quantos *motofretistas* cadastrados o Sindmoto possui? Existe diferença entre ser cadastrado e ser filiado?**
- 3. Qual o valor da contribuição mensal?**
- 4. Quais as vantagens de ser filiado?**
- 5. O que o Senhor acha do Detran/DF não diferenciar o “motociclista comum” do “trabalhador em duas rodas”?**
- 6. O que o Senhor acha do crescente número de acidentes no trânsito envolvendo *motofretistas*?**
- 7. O Senhor não acha pouco o pagamento recebido pelos *motofretistas*?**
- 8. O Senhor acredita que a pressa para realizar as entregas contribui para o número de acidentes?**
- 9. O Sindmoto tentou retirar a cláusula 4 da Convenção Coletiva de Trabalho (CCT). Fale um pouco sobre isso?**

10. O que o Sindmoto pode fazer para ajudar a diminuir o número de acidentes envolvendo os *motofretistas*?

11. Quais os relatos mais frequentes de situações de risco no trânsito?

ANEXO 4



PPGT-UnB
Programa de Pós-Graduação
em Transportes da UnB

Universidade de Brasília – UnB
Faculdade de Tecnologia – FT
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental – ENC
Programa de Pós-Graduação em Transportes – PPGT

LOJA DE MOTO

1. **Existe um financiamento especial para *motofretista*?**
2. **Qual a documentação necessária para se conseguir o financiamento?**
3. **Como uma pessoa pode comprovar que é *motofretista*?**
4. **Qual o modelo de motocicleta mais vendido para eles?**
5. **Muitos pagam seguro?**
6. **Se um *motofretista* sofrer algum acidente e não puder pagar as parcelas do financiamento?**
7. **Me fale um pouco sobre o curso de direção defensiva que vocês oferecem?**

ANEXO 5



PPGT-UnB
Programa de Pós-Graduação
em Transportes da UnB

Universidade de Brasília – UnB
Faculdade de Tecnologia – FT
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental – ENC
Programa de Pós-Graduação em Transportes – PPGT

EMPRESA DE MOTOFRETE

1. Quantos *motofretistas* contratados a empresa tem?
2. Qual o perfil dos *motofretistas* contratados pela empresa?
3. Todos possuem motos? Ou a empresa fornece moto para quem não possui?
4. Para quais empresas vocês fornecem *motofretistas*?
5. Quanto ganha em média um *motofretista*?
6. O Senhor acha que a pressa pra realizar as entregas contribui para o crescente número de acidentes envolvendo *motofretistas*?
7. Os *motofretistas* têm plano de saúde e seguro de vida?
8. Quais os mecanismos de controle adotados pela empresa?
9. Por quais motivos a empresa pode despedir um *motofretistas*?
10. O que as Empresas de Motofrete podem fazer para ajudar a diminuir o número de acidentes envolvendo *motofretistas*?
11. Quais os relatos mais freqüentes de situações de risco no trânsito?

ANEXO 6

TRECHOS DAS ENTREVISTAS COM OS MOTOFRETISTAS QUE ENTREGAM ALIMENTO

R - Por que você decidiu trabalhar como *motofretista*?

“Facilidade de se conseguir emprego”

M – “É o mercado mais fácil que tem, assim você já tem a moto, já sabe andar, quando você chega às vezes não exige experiência é mais fácil” (André). [Todas as gravações foram consentidas pelos entrevistados. Os nomes foram trocados para manter a identidade dos participantes em sigilo, como de praxe em pesquisas científicas]

M – “Porque, esse é meu primeiro serviço de motoboy. Eu trabalhava com telecomunicações, então, como... precisa de carro, e eu não tinha mais carro, eu tive que vender, aí eu fiquei de comprar uma moto, porque serviço é o que não falta, né? Então, por isso.” (João).

M – “Precisão né? Por causa de, hoje em dia, tá muito difícil de você ter um serviço e a situação tá crescendo cada dia mais, é a... o emprego tá diminuindo, a gente sabe que tá todo mundo atrás de um emprego e... a opção que eu tive foi a de motoqueiro, né? Tinha a moto, aí eu resolvi trabalhar porque é um serviço fácil. Correr atrás de serviço, corri, corri e nada. Decidi comprar uma moto e vim trabalhar, né? Que é um meio de... transporte, é um meio de transporte que você consegue serviço rápido e não ganha tão mal” (Paulo).

“Falta de opção”.

M – “Porque é a alternativa moço, é o que eu te falei aquela hora. É um recurso a mais que a gente pega, ué! Pra trabalhar de moto, se lascar no meio da rua pra pagar as contas.” (Tomé).

M – “Ah... Acho que...tipo... toda hora tem coisa de motoqueiro, né? Então, é perigoso, mas é a forma que a gente ganha dinheiro, aí não tem outro jeito pra ganhar dinheiro, tem que fazer isso mesmo.” (Filipe).

M – “Falta de opção. Foi o que eu disse, sem opção de emprego, né? Por exemplo, no meu caso: tenho... filho já formado, cursando a faculdade de biologia mas, as portas não são

todas que estão abertas prá nós, né? Como eu sou pai de três filhos, tenho que correr atrás, né? Já tinha a moto, aí foi uma oportunidade de trabalhar...” (Judas Tadeu).

“Falta de estudo/qualificação profissional”.

M – “Rapaz, o mercado de trabalho ele tá muito exigente, né? Exige escolaridade, exige experiência profissional, essas coisas, e aí da minha parte como eu não arrumei serviço, eu tive influência de amigos meu que já trabalhava, falou: “Ó tira uma moto pra você transportar e tal” eu tirei, aí eu vi que o mercado de trabalho pra trabalhar de moto como eu não tinha experiência ainda, tava muito competitivo e eu tava com uma moto... aí eu parei, fiquei desempregado, aí eu parti pra área de trabalhar com moto, né? E ultimamente o que tá dando pra sobreviver e nessa área de trabalho de motoboy, que a gente dá pra sobreviver tranqüilo. Com o salário dá pra sustentar a família, né? E como a gente não tem muita qualificação profissional, a gente optou por essa profissão, é uma profissão arriscada mas tem um retorno, tem um retorno” (Bartolomeu).

M – “Ah, eu, por exemplo: eu não estudei, né? Inclusive, lá em casa, às vezes fala muito disso, todo mundo tá estudando lá, endenteu? Meus irmão mais novo tá tudo terminando faculdade, e eu não, eu não terminei nada, fiz nada, tudo por opção. Aí eu tinha uma moto e resolvi trabalhar com isso” (Pedro).

M – “Ah, porque hoje em dia, emprego assim, prá quem, tipo assim, não tem estudo, no caso, nós assim, faz segundo grau, e... hoje os trabalhos que tem aí a nível de segundo grau ganha muito pouco, é quatrocentos reais, quinhentos reais...” (Simão).

“Dificuldade no mercado de trabalho”.

M – “Porque o trem tá difícil. O mercado de trabalho tá fechado.” (Tiago Maior).

M – “A questão não é nem que eu resolvi, né? A questão é mais por necessidade mesmo. Porque o campo de emprego hoje em dia aí, tá muito difícil, tá muito concorrido, né? Então, as portas a cada dia que passam estão se fechando, né, cada vez mais, então tá complicado... Na verdade, para a gente correr atrás aí, estar trabalhando, mas as oportunidades assim são escassas, né? Cada dia que passa” (Tiago Menor).

Contratados

R - E a relação de vocês com a empresa, vocês são contratados?

M – “Ah, é bem melhor, por causa que eles dá mais valor. Por exemplo, você é terceirizado manda você fazer o serviço todo, não vai ter valorização do funcionário, não vai ter nada. Se você fizer mal feito é rua. Aí é a questão de... ser contratado assim pela própria empresa, vamos dizer o restaurante B, é porque eles dão valor, tomam o seu serviço, a cada dia é mais é... tão melhorando as condições do motoqueiro na empresa. Aí tipo assim também, é questão de remuneração. Ah, terceirizado não paga tão bem quanto paga uma empresa própria, você, sendo fichado pelo restaurante B mesmo.” **(Paulo)**.

M – “Direto pelo restaurante B, né, antes era terceirizado aqui, né? Aí eles viram que tava dando muito problema, né? Aí decidiram contratar diretamente. Agora, o meu vínculo assim, eu... a única dificuldade, o que complica aqui é o horário que é puxado, né? A correria também que, de certa forma, dá um cansaço, certo?” **(João)**.

R - Comparando você acha que é melhor ser contratado ou ser terceirizado?

M – “É melhor diretamente, que terceirizado, né? É bem melhor. As vantagens é que, creio que, você já lidar direto com o patrão, né, na profissão. E o salário... vareia também né? Vindo direto, já recebe melhor, bem melhor, né?” **(João)**.

M – “É mais tranquilo, só que, o ruim é que a questão do horário, porque doze horas seguidas não é prá qualquer um, né? Aí, é questão assim, de segurança, é... então é assim, é... você caiu e tal... se preocupam mais com o funcionário como é que ele tá, quer saber, liga imediatamente... terceirizado, não, né, quer saber de... você arrumar a sua moto e ir trabalhar... às vezes própria, você fichado pela própria empresa, é melhor...” **(Paulo)**.

Terceirizado

R - E com o restaurante B, qual o vínculo empregatício você tem?

M – “Com o restaurante B nenhum porque a gente trabalha terceirizado mesmo, com o restaurante B a gente não tem nada não.” **(Mateus)**.

M – “Terceirizado, não ganho nada do restaurante B.” **(Tiago Maior)**.

R - E como você percebe a relação que você tem com a empresa de logística? Como é o vínculo de contrato?

M – “É uma empresa pequena mesmo assim é uma empresa muito rigorosa, e as empresas que pega o contrato com a nossa são muito exigente para nós funcionários motoqueiros que trabalha pela empresa de motoboy que é locada pelo restaurante B, né? Ele pede uma carga horária pra empresa, a empresa passa a carga horária pra nós... as horas de contrato, né? E a gente aceita porque é a área da nossa profissão, então o que acontece? As empresas explica a regra dela e a gente tem cumprir pra poder manter o serviço.”
(Bartolomeu).

M – “É o seguinte, os empresariados só querem visar ao lado deles, e repassar a miséria pro motoqueiro. Entendeu? Ele visa mais o lado dele, outra coisa, ela é uma empresa terceirizada, então, pra se contratar uma empresa prá prestar um serviço ali e o empresariado fica com a maior parte do... por exemplo, da nossa taxa de entrega é quase R\$ 5 reais... E a gente fica só com R\$ 1,70.”
(Pedro).

Freelancer

R - Como é trabalhar de *freelancer*?

*M – “É tipo assim, tipo só no final de semana, entendeu? E quando falta motoqueiro aqui ele vai me liga, vem, faço *freelancer* pra ele.”*
(Filipe).

R - Você tem algum vínculo com essa empresa?

M – “Não.”
(Filipe).

R - Como é a sua forma de pagamento?

M – “Trabalho das seis as onze, é R\$ 35 a diária, das seis até as onze.”
(Filipe).

Jornada de trabalho

R - Qual o horário que você trabalha aqui?

M – “Eu entro meio dia e saio onze e meia da noite, normal até onze e quarenta.”
(André).

R - Você trabalha quantos dias por semana?

M – “Por semana? Agente só tem uma folga na semana.” (André).

R - Qual o dia de folga?

M - *A minha é na terça, porque durante a semana cada motoqueiro tem uma folga e um domingo por mês* (André).

R - Como é a carga horária de trabalho?

M – “Carga horária você entra aqui meia... tem dois horários, você entra onze horas sai dez da noite ou entra meio dia e sai onze e meia da noite, mas geralmente sai um, entrega onze e meia, a gente faz a entrega sai meia noite, chega em casa uma hora da manhã, né? Dorme... eu, seis e meio tô em pé” (Bartolomeu).

M – “Bem, você entra onze horas, no meu caso, na maioria dos dias eu entro onze horas... quando vai terminar a jornada do dia... dez, dez e meia, onze horas, onze e quarenta... um pouco puxado, quase doze horas por dia” (Judas Tadeu).

M – “Porque isso daqui é desmancha casamento” (Tomé).

R - É? Explica melhor um pouco porque que é desmancha casamento?

M – “Rapaz, você não tem tempo pra nada, não tem tempo pra mulher, pra filho, você não tem final de semana, não tem feriado, entendeu? Você não tem nada aqui, ou você trabalha no restaurante B ou você não trabalha, pronto!” (Tomé).

Salário

R - E a forma de pagamento do salário, você ganha algum benefício, vale transporte, almoço?

M – “A gente recebe almoço, né, que almoça e janta aqui, né? E, passagem e a gasolina que eles dão. Prá ir e voltar, né?” (João - Asa Sul).

M – “O aluguel da moto é quatrocentos e cinqüenta, o salário fixo, quatrocentos e a hora-extra, cada hora-extra aí é somado” (Judas Tadeu - Asa Sul).

M – “Eles dão, dão gasolina” (Mateus – Asa Norte).

R - Quanto você ganha por mês?

M – “Varia, dependendo do mercado, do comércio... como aqui é pela taxa, varia de oitocentos a mil e cem, novencentos e cinquenta, né? Varia dependendo do mercado... como tá o movimento no mercado, né? De oitocentos acima” (Bartolomeu - Asa Norte).

M – “Salário aqui você dá prá você tirar aqui, é... com os descontos e tudo, de gasolina, tudo, vales que você faz durante o período que você tá trabalhando... você tira uns R\$ 800 reais. Claro, agora aqui é porque a gente trabalha por comissão, a gente trabalha por entrega. Então, quanto mais entrega você fizer, mais você ganha. Entendeu?” (Pedro - Asa Norte).

M – “Uma média de mais ou menos mil reais, por aí, né? É mais ou menos mil. É a faixa salarial aqui, né? Aí vem caixinhas e tal, esse negócio, né?” (Tiago Menor – Asa Sul).

R - O que você chama de “caixinha”?

M – “Caixinhas? As caixinhas é quando você vai fazer uma entrega, né? E dá um valor “X”, aí um cliente vai e dá uma... seria uma gorjeta, né? Seria a gorjeta que a gente chama aí de caixinha, né? Então a gente depende muito da boa vontade dos clientes” (Tiago Menor – Asa Sul).

M – “Ah, básico eu tiro aqui uns mil e cem” (Paulo - Asa Sul).

R - Você consegue manter a si e seus respectivos familiares com o dinheiro ganho no motofrete?

M – “Pra mim é, que eu sou solteiro e dou uma parte pra minha irmã, que eu moro com a minha irmã, né? Aí dá pra ajudar legal lá. Ela também trabalha, meu cunhado também trabalha, aí dá pra dar legal” (Mateus).

M – “Rapaz, é suficiente assim no básico, né? Porque dá pra você manter no mínimo mesmo porque você tem duas famílias, você tem a família no trabalho, você tem a família em casa, família no trabalho é a moto, você tem que bancar a moto, né? E na família você tem que bancar as despesas em casa, os filhos e etc. E é isso aí. A moto tem manutenção, por mês você gasta aí R\$ 200,00 de manutenção de moto, um mês sim outro não. Um ano tem que gastar com IPVA, fora as multinhas que a gente leva, aí os cana arrocha nós aí de vez em quando” **(Bartolomeu)**.

M – “Não, não é não. Não é, até porque também agente paga, a maioria da... dos motoboys que trabalham nesse... no ramo, né? É... na rua aí, você, a maioria pagam prestação da moto. Então, a maioria paga a prestação da moto que... chega de, que varia de duzentos e quarenta e duzentos e oitenta reais. Então, esse aí é um valor significativo, né? No bolso do... de qualquer um pai de família no final do mês, né?” **(Tiago Menor)**.

M – “Cara, prá mim não é não, não é o alvo não, porque eu tenho três filhos, né? Homens, e só os filhos me tiram muito de despesa. Apesar de que a moto quitada já, mas... é um dinheiro que não rende mais. Precisa de muito, né? Que, para um casal já é pouco, quanto mais prá três filhos” **(Judas Tadeu)**.

M – “Com certeza, só que muita empresa não quer isso, porque vai falar que a gente não vai trabalhar aí por isso quer pagar taxa, essa taxa é uma miséria, pra você rodar, rodar, rodar igual um louco, pra poder ganhar aquele valor que ele poderia pagar pra você normal” **(André)**.

M – “Porque a gente corre muito no trânsito, por causa desses vinte e oito minutos, aí a gente tem que acelerar no trânsito, senão.... Se der grátis sai do nosso bolso, aí não dá, a gente ganha por entrega também” **(Mateus)**.

M – “Rapaz, se o salário fixo fosse maior, o de entrega e não exigisse do motoqueiro correr muito seria bem melhor do que esse salário de entrega, né? Porque que você pega uma entrega aí com quinze minutos, às vezes o pedido aqui tá atolado você sai com seis, oito minutos aqui é arriscado você se acidentar no trânsito e outra coisa se você bater no trânsito, quebrou uma canela, quebrou uma perna a empresa não quer saber de você mais não, te dá as contas e já bota outro no seu lugar, empresa nenhuma quer saber de motoqueiro que se acidentou, só te conhece nos primeiros dias que você tá em casa estourado, aí depois não te conhece mais, você se vira” **(Bartolomeu)**.

R - Você acha que essa forma de pagamento (receber por entrega) aumenta o risco de vocês?

M – “Certeza, eu mesmo já tive uns três acidentes já, tive um com os ligamento, ligamento do joelho que eu só bati a perna, outro eu cai machuquei bastante, esse do ligamento eu passei 45 dias não fiquei bom e vim trabalhar mesmo na marra porque tinha que trabalhar, né? Porque o médico não deu laudo pra mim poder entrar no INSS, outro eu cai me arranhei e a última agora tem mais ou menos quase um mês que eu bati na traseira de um carro, não morri por sorte indo pra casa tinha acabado de sair” **(André)**.

R – Exige-se muita pressa para fazer as entregas?

M – “Rapaz, são quatorze minutos prá fazer uma entrega. Geralmente tem uma entrega lá prá catorze, às vezes tem com dez, costura no trânsito, o trânsito trava, leva uma fechada aqui, outra ali, às vezes tem semáforo, segura no semáforo e aí... o tempo tá correndo... às vezes você chega na porta do cliente, o cliente quer o pedido de graça... já fica contando no relógio, botando no relógio no cronômetro prá saber se você chegou na hora certa, e assim é a vida, né cara? É o corre-corre do dia-a-dia” **(Bartolomeu)**.

Contribuição para o INSS

R – Você contribui com o INSS?

M – “Paga tudo, eles pagam tudo certo, apesar de tudo, tá tudo certo, não tem nada errado não. Carteira e tudo” **(Matias)**.

M – “Pago, pago, eu tô pagando aqui por que eu estou fichado, né? Eu tô fichado aqui então eu pago. Atualmente eu tô pagando” **(Tiago Menor)**.

M – “É a empresa, eles que pagam, né? É descontado direto em folha, no contra cheque” **(João)**.

R -- Quais são as vantagens de ter carteira assinada?

M- “Na verdade é que você tem... férias... décimo terceiro... não sei o quê que a pessoa que sofreu acidente pode estar pegando no INSS, e você tem uma garantia, né, de que você tá trabalhando, com décimo terceiro, com todos os direitos empregatícios” **(Pedro)**.

M – “Pago INSS, todo mês pago... tô pagando certinho, por causa que... tudo é o nosso futuro né? Se, um dia, por exemplo, acontecer um acidente conosco aí... você vai ter que entrar pelo INSS, não tem outro jeito, né?” (Paulo).

M – “Tem essas vantagens, se acidentar você tem um direito, tem décimo terceiro, férias, tem essas coisas assim.” (André).

Estratégias de defesa para os imprevistos

M – “Aqui sim, aqui onde nós trabalhamos sim são unidos, furou um pneu de um motoqueiro a gente vai lá ajuda, tenta comprar uma peça, igual quando eu bati teve uns motoqueiros que foi em casa me visitar e tal” (André).

M – “Tem, se acaba a gasolina eles vem te dá um pouco, te reboca até no posto de combustível, que acontece, teve muitas vezes mesmo que já furou pneu eles vem lá “Cara, eu tenho um remendo aqui” vem aqui remenda e tal. Igual tem um motoqueiro aqui, o Bartolomeu mesmo ele anda com as ferramentas todas, em termo de troca de pneu, consertar a moto essas coisas, quebrou ele para ajuda” (André).

M – “Ah, ajuda, ajuda... o motoboy tá mais consciente neste aspecto também. Porque, ele também passa por dificuldades, também, então quando ele vê alguém assim, ele quer ajudar. Eu também ajudo, outro dia minha gasolina acabou bem ali porque eu esqueci de colocar! Acabou bem ali, eu vou por... pelo Setor Militar Urbano, naquela escuridão ali. E aí, minha gasolina acabou. Aí o cara me ajudou, guinchou minha moto até o posto, entendeu? Então, tá tendo essa consciência sim. Mas, às vezes a gente também fica com medo, a minha gasolina acabou na Estrutural e dois caras me cercaram, e eu fiquei com medo, assim, por eles, vai que é um assaltante, vai que é um assaltante... inclusive, graças a Deus não era... eram gente boa e tudo... sabe?” (Pedro).

R - Como vocês lidam com os imprevistos? Como pneu furado, chuva, roubo de moto?

M – “A chuva é a pior de todas, que ali vai ter o frio, a moto não vai segurar, tem risco de acidente qualquer hora e também a visibilidade é pouca. Então é isso” (André).

R - Como vocês lidam pra combater isso?

M – “Aí a gente veste bastante roupa, viu?? (risos) O pior de todos é o frio porque aí você acaba... você tá trabalhando aqui de meio dia até onze e meia, aí vou pegar mais 50 Km pra poder chegar em casa, aí você tá o dia todinho já tá desgastado aqui de tanto trabalhar, ainda vai ter o trânsito pra você ir pra casa, que é pior de todos, principalmente hoje, hoje é sexta-feira mesmo, hoje as pessoas estão bebendo a hora que a gente sai é a hora que a pessoa tá saindo da farra já” (André).

R - E qual é o apoio quando o motoqueiro cai, o que acontece, o que vocês fazem?

M – “Uai, quando é no nosso caso aqui de entrega vai um pra levar a entrega, pra fazer a entrega e o outro pra ajudar ele a pegar a moto, socorrer o cara, no caso se machucou muito já chama bombeiro ou alguma coisa assim pra ajudar” (Tomé).

M – “Existe bastante, se um cai se machuca, se vem passando para presta socorro, às vezes quebra uma moto a gente vai ajuda, são bem unidos, maioria” (Filipe).

R - Endereço errado, ou quando o outro não sabe o endereço, vocês ajudam?

M – “Muito, muitos cliente dá o endereço errado. Vai ver esses playboyzinho aí né? Dá os endereço errado prá chegar o pedido atrasado e já tá com o cronômetro lá correndo prá dar os vinte e oito minutos, passou um minuto ele quer o pedido de graça. Às vezes eu dou o pedido errado. Então, o pessoal da Matriz lá de São Paulo, quando alguém não conhece um endereço, às vezes fornecem o bloco ou não fornece o nome do bloco, igual ao comércio, setor comercial, vários bloco é... edifício dos correio, ou setor bancário norte, edifício dos correio... geralmente eles falam a letra do bloco, né? Com o nome do bloco é mais fácil, você vai direto e com a letra fica mais difícil” (Bartolomeu).

M – “Ajudo, ajudo sim, eu sempre andava é com um mapa aqui em Brasília, aí eu sempre ando com uma câmera de ar, furou um pneu, eu mesmo troco no meio da estrada. Levo todo dia e venho com ela...” (Simão).

M – “Já. Aqui acontece raramente, não é muito das vezes não, mas acontece muito da gente ir com o pedido, ter que voltar só prá confirmar endereço e, retornar novamente... né? Só que aí, já não vale mais os vinte e oito minutos” (João).

R - E a questão de roubo de motocicleta?

M – “Um risco que a gente corre a todo momento, né? De assalto aqui no Plano, graças a Deus é tranqüilo, né? Mas, eu moro na Ceilândia, me ofereceram trabalho na Ceilândia já, eu... meio acovardado não quis aceitar não. Em função de assalto, roubo...” (José).

R – E no Plano Piloto acontece muito roubo de moto?

M – “É mais difícil, né cara, tem muita segurança aqui né? Roubar aqui agora, você encontra um policial em qualquer... às vezes aí.. às vezes encontra, às vezes não, né? Deixa eu ir ali naquela entrega ali que...” (José).

M – “Se roubar moto de motoqueiro, acho que a gente fica doido, paga prestação de moto, vai pagar prestação... cara, paga duzentos e setenta e... até trezentos reais numa moto, você tá sem ela lá! É caso até de... chorar... ficar doido da cabeça” (Paulo).

R - Você considera os *motofretistas* imprudentes?

“Não considero”

M - “Não, porque o mercado de trabalho que pede pra gente ser assim... circulo mesmo com a minha esposa, ela nunca sofreu um acidente comigo, nunca tive um acidente quando eu não era motoboy, depois que eu virei motoboy o mercado de trabalho que pede, como aqui eu tenho 14 minutos pra fazer uma entrega às vezes você pega com nove minutos pra ir na esplanada, o que é nove minutos? Nove minutos é você parar em dois semáforos, sai daqui e parar em dois semáforos” (André).

Sim, são imprudentes

M - “São, são muito imprudentes. Ah, a gente anda nos corredor aí, nego dá fechada o motoqueiro fica nervoso já” (Mateus).

“Sim. Porque motoboy fura sinal, faz um monte de gato em calçada...” (Tiago Maior).

Nem todos são imprudentes

M - “Bicho, não... nem todos, alguns sim, alguns não. Nem todos, alguns sim. Às véis ele tá trabalhando com alimento, não pode esfriar, o cliente pode reclamar pá empresa, a

empresa pode reclamar pá outra empresa, e acaba sobrando pro motoqueiro. A corda sempre quebra pro lado mais fraco. Então, você tá com a comida, por exemplo, uma carne vermelha perecível, então, você tem que sair o mais rápido possível com ela. Então, é hora que você tem que ter um pouco de velocidade nas vias, costurar um pouco no trânsito, às vezes o semáforo tá amarelo, você tem que passar no semáforo amarelo e aí vai” **(Bartolomeu).**

M - “Igual eu falo: eu não vou generalizar todos, mas, muitos são imprudentes sim. Aí é que eu queria descobrir... na verdade, porque assim... a gente que trabalha com o tal do vinte e oito minutos, nem todos aqui são imprudentes, a gente faz na medida do possível. Mas tem gente que não trabalha nesse... nessa contagem de minutos, é bem... corre bem mais que a gente, né?” **(João).**

M - “Ah, por causa que... que nem, não são todos os motoqueiros, tem uns que quer correr demais, como o caso de por entrega, que ganha por entrega, quer fazer entrega rápido porque ele vai dali, da entrega, vai sair o seu salário do final do mês. Aí, o motoqueiro tem que ser imprudente mesmo porque vai ter que, vai ter que receber sua comissão, tem que fazer seu dinheiro no final do mês... aí tem uns que são imprudente mesmo... gostam de correr” **(Paulo).**

R - Quais são as infrações mais comuns cometidas pelos motofretistas?

M - “Área verde, gato na área verde, andando na calçada, subi no gramada já ganhei uma multa boa menino” **(Tomé).**

M - “Eu já cometi algumas... calçada, gato, furar semáforo, cortar carro na frente dele, isso tudo aí” **(Filipe).**

M - “Ah, avançar o sinal vermelho, atravessar assim dentro das quadras, fazer gato, esses negócios” **(Mateus).**

M - “Comete, a gente comete porque assim, é... a gente vê as oportunidades que a gente tem prá gente tacar a moto pra gente ir mais rápido. É andar na contra-mão, entrar debaixo de prédio, é, por exemplo, às vezes num sinal vermelho não tem ninguém, dependendo do horário você taca a moto, entendeu?” **(Pedro).**

M - “Ah, eu sei que eu vou queimar muito motoboy, mas é... trafegar por cima de calçadas, mas tem também furar o sinal vermelho, passar acima do limite da velocidade que é... é normal, né? Nem só moto, mas de carro também passa, ônibus, mas o mais..., o mais

normal são a moto, por ela ser, por ela ter facilidade de fazer esse tipo de irregularidade é... trafegar sobre calçadas públicas” (Judas Tadeu).

R – Você já foi multado?

M - “Eu, graças a Deus não” (André).

M - “Não, não. Até hoje não. Graças a Deus, não” (Tiago Menor).

M - “Já levei multa trabalhando, já levei uma multa de quinhentos e quarenta reais. Até hoje eu tô chorando prá pagar essa multa. Eu já levei uma, de R\$540 reais. Levei uma... de estacionamento proibido. Proibido parar... local proibido. É... parar e estacionar, R\$ 180 reais a multa, levei umas quatro multas já. E mais tarde, quando me acidentei, levei uma multa de R\$ 180 reais, bati na traseira de um carro, federal me bateu uma multa de R\$ 180 reais” (Bartolomeu).

M - “Já. Eu tomei multa por excesso de velocidade, pardal, que eu não observei, e... que mais? Ah, passagem de pedestre, essa semana eu tomei uma. Que a polícia tava bem em cima e eu não esperei a pessoa atravessar a faixa toda... quando ela passou eu já passei e eu só vi... quando eu vi tinha uma viatura da PM assim... e eu não sei mais se... se foi multa...” (Pedro).

R - E a sua moto já foi apreendida alguma vez pelo Detran?

M - “Já. Por falta de documentação, em dia.” (Pedro).

M - “Já. Em transitar... em via... sem... sem permissão de ir, só de vir... Andar na contramão, é” (José).

R - Vocês pilotam defensivamente?

M - “Sim. Atenção em ambos os lados, todos os lados, toda hora atento, você não consegue andar naquela faixa do meio ali só olhando pra frente, retrovisor toda hora, olha pra trás e vê se vem algum carro e vai te pegar, você fica atento a tudo, o que acontece, antes de acontecer você tá tirando” (André).

M - “Procuro, procuro sempre pilotar defensivamente, mas não é toda vez não” (Filipe).

M - “Piloto. Bom, eu estou sempre assim, é... imaginando o que o motorista ali na frente, o que ali na frente, o que poderia acontecer comigo, entendeu? Então, já, já aconteceu

várias vezes de eu me livrar de acidentes, por justamente prever, é... imaginar que aquilo ali pode acontecer e realmente acontecer, entendeu? E graças a Deus eu já me livrei várias vezes por causa disso aí, tá? Por prevenir, por me prevenir” (Tiago Menor).

M - “Ah, mais ou menos, porque... você sabe, vida de motoqueiro, tá ali prá... poder ganhar seu pão nosso de cada dia, né? No meu caso, tem vez que... tem vez que sim, tem vez que não, né?” (Paulo).

R – Você anda no corredor?

M - “Se motoqueiro não andar no corredor tem que ficar em casa. Ué, porque é o corredor que manda o motoqueiro pra frente, sem o corredor você não faz entrega não, se acabar o corredor rapaz pode esquecer de ser motoboy porque não dá não, ficar andando atrás de carro, não agüenta não” (Tomé).

M - “Ando. Porque é mais rápido, a gente chega no lugar mais rápido, nas entrega. É perigoso, mas a gente tem que andar, porque se ficar esperando o trânsito normal mesmo a gente vai dar muita entrega de graça, assim esses negócios” (Mateus).

M - “Ando no corredor sempre. Porque não tem opção, porque, olha só, se você parar ainda mais nós que temos tempo de entrega, vinte e oito minutos para entregar, passados esses vinte e oito minutos aí, já fica de graça o pedido, aí tem que encarar o corredor mesmo. Prá gente passar, e como eu te disse, algumas vezes a gente... pelo tempo a gente é obrigado... a correr mesmo” (Simão).

M - “Ando. Ando quando eu pego... ih, é difícil evitar, não andar no corredor. Não tem um motoqueiro que não anda no corredor. Devido num... pegar engarrafamento... prá chegar mais rápido e... não tem muita segurança, mas você se conduz mais rápido pro local que você quer chegar” (João).

R - O motofretista tem muita pressa no trânsito?

M - “Tem, tem que correr bastante, se não consegue atingir aquela meta de entrega por dia pra poder dar o salário no final do mês” (André).

M - “O motoboy às vezes não tem muita paciência com o trânsito, né? A pressa, a pressa realmente é indispensável porque, não tem como. Se você tiver que fazer entrega, a pressa é indispensável. Agora, o trânsito, pro motoboy assim, é estressante, como, ele perde a paciência com aquilo ali” (Tiago Menor).

M - “Tem... tem. Depende do serviço que você tá fazendo. No caso do, eu já trabalhei na área de entrega documentos, assim, essas coisas, aí já é mais calmo... agora, no restaurante B não, no restaurante B é passar, tem um tempo” (Simão).

M - “Com certeza, porque, trabalho do motoqueiro é corrido, motoqueiro sozinho, motoboy ele tem que tá correndo todo o tempo porque quem, quem quer o serviço do motoboy quer resultado. Então, de qualquer forma, ele corre prá dar resultado prá empresa onde ele trabalha, né?” (João).

R - E no seu caso você também tem muita pressa?

M - “Tenho, aqui mesmo onde nós trabalhamos você tem que correr mais do que os outros pra poder chegar na frente deles, de que os outros motoboys, se não você vai continuar com aquela mesma entrega, se você quiser aumentar a taxa de... as entregas no final do dia tem que correr mais que os outros” (André).

M - “De vez em quando eu tenho. Ah, sei lá... acho que é costume já mesmo de andar rápido no trânsito, a gente acostuma aí já anda normal como... nego pensa que a gente tá acelerando, mas já anda normal mesmo” (Mateus).

M - “Geralmente só quando eu pego pedido atrasado. Que foi o caso das duas vezes que, eu tive que correr prá não entregar de graça... não num tenho... hum, vou fazer entrega ali...” (João).

M - “Tem hora que tenho, praticamente, na hora que pega pedido atrasado ou você quer tentar salvar o pedido. Você tem catorze minutos praticamente prá fazer uma entrega. Catorze minutos é muito, só que às vezes eles liberam o pedido com oito minutos, você tem pressa, prá você ter noção que é a consciência que é você tá num lugar onde, não fazer sua parte, pode fazer com que você seja mandado prá rua a qualquer hora. Você tem que fazer sua parte prá poder entregar o pedido não atrasado...” (Paulo).

R - Você prefere receber um salário fixo maior ao invés de receber por entrega como parte variável do salário?

M - “Porque não precisava ter muita correria prá fazer entrega. Tem, tem que correr... muito, porque se você faz pouca entrega, num ganha. Se fizer muita, você ganha. Mas, quanto mais entrega você fizer, mais gastos você tem também com a moto, né?” (Tiago Maior).

M - “Se fosse por entrega era melhor viu? Porque faz muita entrega” (**Matias**).

“Ah, acredito eu preferiria ganhar por... é... ter um salário fixo, né? Justamente para não ter essa variável que, acho que com salário fixo, um salário melhor, né? Eu acho que você trabalharia com mais tranquilidade, né? Você correria menos, né, trabalhei com..., trabalharia com mais tranquilidade... né?” (**Tiago Menor**).

M - “Não, ah, eu prefiro do jeito assim que tá, do jeito que estão pagando...” (**Simão**).

M - “Preferia ter um salário fixo maior, do que por entrega. Porque, se fosse por entrega, eu seria incentivado a correr, a ter mais... ou seja até ultrapassar os meus colegas, né, prá fazer mais do que eles... e estaria arriscando muito mais a minha vida. Fixo não, a gente taria sempre naquele tempo viável prá chegar no lugar. Não seria uma correria tão grande prá... alcançar as metas” (**Judas Tadeu**).

M - “Eu prefiro o salário do jeito que tá aí, que por entrega, a correria é maior ainda, né? Já complica mais. Vantagem porque... taxa de entrega que você for deduzir, que num mês você não vai fazer trezentos entregas, né? Pode ser que ganhe, pode ser que não ganhe, então, é melhor ter um fixo, com um aluguel da moto que nem é pago, com as horas extras, né? Que ganha mais, na minha opinião” (**João**).

Disputa pelo espaço

M - “Tem uns que são abusados, igual eu te falei ainda agora tem uns que exageram mas também tem uns que não andam a 50km/h mesmo assim as pessoas não respeitam. Se você andar rápido você sai, se andar devagar eles vem e quer passar por cima, isso acontece, por isso quando a gente passa no meio, corredor é pra não ficar na traseira, já teve muito motoqueiro parado em posto de combustível vem a pessoa e bate, parado na faixa ele vem e te bate, é por isso que às vezes a gente não respeita nada” (**André**).

Ser “cachorro lóco” ou não ser: eis a questão?

R - Quais são as estratégias que vocês utilizam pra conseguir fazer as entregas a tempo?

M - “Ah, todas que for possível, tipo... entendeu? Ah, a gente pega o caminho melhor, né? Que tem menos carro, que tem menos trânsito, aqueles que a gente já sabe onde que é, que não tem blitz” (**Filipe**).

M - “Rapaz, é louco. É cachorro louco, uai, você quer fazer três entrega em vinte e oito minutos e andar devagarzinho? Eu fiz três entregas em menos de vinte e oito minutos, moço, você acha que eu fui de que jeito?” R - **E o que é ser cachorro louco?** “Cachorro louco é o cara que anda correndo por causa do trânsito, moço. O cara tem que correr mesmo pra fazer entrega senão no final do mês não tem dinheiro não” (Tomé).

M - “Ah, tem uns que é irresponsável mesmo, muita irresponsabilidade, entendeu? Sai cortando todo mundo aí, mas às vezes que tá trabalhando mesmo aí tem que fazer isso, senão não consegue fazer as entregas a tempo, né?” (Filipe).

Prazo pequeno para efetuar as entregas

M - “Olha, eu procuro fazer a minha parte. Eu quando dirigia, é, às vezes eu faço contra-mão aqui, ué, sabe, porque dar a volta todinha... ah e outro detalhe: aqui tem o detalhe dos vinte e oito minutos. Tá? Se tiver entrega e não for entregue dentro desses vinte e oito minutos, quem é que paga? No caso, se não houver erro deles ou erro da empresa? O motoqueiro. Eu já paguei várias entregas aqui. Hoje não, porque eu tô mais familiarizado com os setores, o local, pego a entrega assim, por exemplo, pego a entrega e já sei para onde eu vou direto. Já sei onde eu vou” (Pedro).

M - “Olha, tiro por mim: há alguns que fazem besteira porque são loucos da cabeça mesmo, outros por imprudência pura e outros, cara, tá tentando... é... alcançar tempos que a empresa... né? Exerce prá ele, ele tem que se virar nos trinta aí, então... mas com toda precaução, eu, por um acaso, nunca cai” (Judas Tadeu).

Imprudência e agressividade

M - “Às vezes eu acho um pouco agressivo, e... outra... por outro lado também eu acho que os motoristas de Brasília aqui que... realmente pecam muito, entendeu? São muito displicentes... né? Então, acho que tem que haver uma harmonia entre os dois, né?” (Tiago Menor).

M - “Ah, motoqueiro hoje em dia, tem alguns que são muito imprudentes, não respeita o sinal, não respeita faixa de pedestre, não respeita praticamente nada, né? Mas também tem aqueles motoristas de carro que não tá nem aí prá motoqueiro, porque alguns que tá ali, é porque gosta de andar de moto... não sabe que é um pai de família ali que tem filho, paga aluguel, e tem sua mulher prá poder dar de comer e tem seus filhos, e os motoristas

estão tipo no meio do caminho, que é fechar motoqueiro, que é sair dando totózinho no motoqueiros, eu acho que também não é assim não, né? Ter respeito igual, né?” (Paulo).

M - “Tem uns que é doido mesmo, avança o sinal, agora tem uns que é mais tranqüilo, nem todos os motoqueiros é... corre assim direto no trânsito, tem uns já mais tranqüilo” (Mateus).

M - “Muito atrevido. Porque motoboy hoje em dia a maioria não tem medo de nada, porque entra mesmo no meio dos carros, o que tiver na frente, ele passa...” (Tiago Maior).

R – Você considera que os motoristas os respeitam no trânsito?

“Não respeitam em hipótese nenhuma”

M - “Não. Não sei, acho que aquele negócio, o grande passa por cima dos pequeno, né? Se você tem um que tá na carreta você quer passar por cima de uma bicicleta, o carro quer passar a moto... então é assim, né? Todos os lados tem acidente tanto os motociclistas quanto os motoristas de carro” (Filipe).

M - “Não, não respeitam, porque a maioria pensam que a gente tá fazendo dali porque gosta mas não é, é o tempo mesmo pra gente chegar, se não chegar no tempo eu tenho que pagar o pedido, agora explica aquela hora, vai ser o prejuízo, vai trabalhar o dia todinho de graça. Pelo menos o carro ali ele ta nem aí, ele ta seguro no meio das ferragens, né? Motoqueiro mesmo o pára-brisa dele é a testa... pra você vê! Eles não tão nem aí, já aconteceu várias vezes mesmo de cara... eu pega e dá farol alto pra pessoa me deixa ultrapassar ele freia pra mim bater na traseira dele, na faixa da esquerda, eu peço passagem ele faz é frear e na hora que eu vou passar ele fica irritado, na hora que eu vou passar do lado dele ele joga eu pro acostamento fica querendo me derrubar” (André).

M - “De forma alguma, eles acham que é o dono da pista. Não, não, eles não tem é... uma... na maioria das vezes eles nem enxergam o motoboy, das outras enxergam e acham que, por ser um carro maior, o motoboy tem que virar prá desviar deles” (Judas Tadeu).

“Alguns sim, outros não”

M - “Alguns sim, outros não... outros num... sei lá, eu acho que eles fica... estressados, né, dentro dum carro e tal, daí tá vindo um monte de motoqueiro passando e... na frente deles,

aí alguns procuram fechar e aí, às vezes é onde causam algum acidente, dá um acidente é daí... quando eles fecham” (Simão).

M - “Nem todos, só o motorista que tem moto, aí eu sei que ele respeita. Ué, porque... rapaz do jeito que tá o trânsito em Brasília, se tiver aquele caos no trânsito, engarrafamento, o motoqueiro passa e vai embora. É mais pelo engarrafamento o cara tá de carro e vê a moto lá na frente o cara vai embora, aí o cara fica com raiva... “Pô, esses motoqueiro passa...” o cara tá conversando botando o braço pra fora e tu passa “vrum” no corredor, aí é tudo isso forma... dá uma forma de raiva pro motorista ficar imprudente com o motoboy” (Tomé).

M - “Não, muitos não, muitos não respeitam não, mas tem uns que respeitam. Ah, sei lá... questão que a moto é transporte pequeno, né? Aí fica um numa faixa, aí o carro já se sente travado no trânsito, aí ele quer passar logo por cima logo, dá uma fechada” (Mateus).

“Respeitam”

M - “Eu acho é... eu acho que respeitam... eu não sei as vans. As vans não respeitam não, mas carro... carro particular... até então, comigo, tem respeitado, né? Nunca tive nenhum problema quanto a isso. Eu digo assim, porque, geralmente você vê, eu já... cansei de... todo dia vim trabalhar, e ver moto no chão, motoqueiro acidentado. Às vezes, foi imprudência até do próprio motoqueiro. Mas, comigo mesmo... graças a Deus, nunca levei fechada de carro nenhum... o máximo que eu posso te dizer é isso” (João).

R - Existe briga no trânsito entre motofretistas e motoristas?

M - “Existe. Existe bastante briga. Eles te fecham, não quer saber, te dá o dedão, você xinga ele, dá o dedão na cara dele, às vezes eles fecha, você reclama prá ele justificar, aí ele vai na tua cola e fica te brecando, prá você bater na traseira dele, pra te tirar a razão, e ficar te fechando prá eles, fazendo zigue-zague, tentando passagem, fazendo zigue-zague prá ele não passar, e é hora que o motoqueiro vira cachorro louco e quebra o retrovisor dele, sai voado na frente de quadra” (Bartolomeu).

M - “Não, briga não. Tem uma... a maioria não respeita, prá falar a verdade” (Matias).

M - “Cara, existe assim, né, um certo... uma certa intriga quando um carro fecha um motoboy o cara fez alguma loucura na pista que não deu pro motoboy passar. E também, no caso, os motoristas também ficam bravos com os motoboys que passam na frente igual

um louco no carro ou até mesmo fura um sinal e passa na frente de um carro que está vindo num sentido ao contrário” (Judas Tadeu).

M - “Ontem eu vi uma. Ontem, eu estava indo embora prá casa, as onze e meia da noite, um carro, um gol fechou um dos motoqueiros, né, e o motoqueiro chutando a porta do veículo. Só que, nenhum dos dois parou, né? Mas eu vi que, se parassem, no tempo do motorista que foi até prudente, que poderia muito bem ter jogado o carro prá cima do motoqueiro, porque o cara tava chutando a porta do carro dele... entendeu?” (João).

R - Mas você sabe qual foi o motivo?

M - “Devido a fechada. Foi o que eu presenciei ontem” (João).

Você gostaria de arranjar outro emprego?

M – “Pra sair dessa vida, né? Por exemplo, você não tem tempo pra nada, tem uma folga na semana, um domingo no mês, a única coisa quando eu chego em casa, tomo um banho, vou dormir, tomo café, me arrumo e já venho pra cá, não dá tempo de fazer mais nada. Muito risco, roubam moto... já direto aí motoqueiro paga três prestações da moto é roubado, aí pagar o resto sem ter a moto... combustível tá caro, governo exige muito também agora em termo de... como é que se fala? Fiscalização, tão exigindo muito também... é visado também, motoqueiro você pode observar que não tem respeito nenhum, os carros não tem respeito pela gente e a gente tem que ter o mesmo, por isso, que a gente não tem respeito pelo carro também” (André).

M – “Porque é melhor, questão de segurança, né? Porque no trânsito hoje em dia tá difícil pra andar, muito carro às vezes dá fechada que a gente toma, aí trânsito todinho tá mais complicado pra gente andar” (Mateus).

M – “Porque cara, só mexer com o trânsito, num veículo que não é muito aceito pela população, às vezes é, é... sei lá, os motoristas num tem tanto apreço pela gente, entram na frente e tal e aí o outro motivo é porque a carga horária é muito alta. Apesar de eu estar fazendo hora extra, é muito puxado. Você tem uma... você é quase obrigado a tirar hora extra” (Judas Tadeu).

M – “Ah, com certeza! Porque, essa vida aqui, não aconselho a ninguém, né? Vida de motoqueiro, porque, eu mesmo, só tô nessa vida porque tô precisando, não consigo arrumar outro emprego de segundo grau completo, tenho uma pá de curso, só que aí... o

mercado não oferece hoje em dia e aí, fica aí ???, rodo de moto que nem um doido, prá lá e prá cá” (Paulo).

ANEXO 7

TRECHOS DE ENTREVISTAS COM MOTOFRETISTAS QUE ENTREGAM REMÉDIOS

R - Você prefere ganhar o salário fixo mensal ou prefere ganhar por entrega?

M – “Entrega eu acho que a gente arrisca mais a vida porque a gente vai ter que correr mais. Agora aqui você sabe que o seu salário vai tá lá certinho, você faz a sua parte e pronto, acabou. Não precisa de tá naquela correria né, tipo comissionada que você tá falando, comissionado é mais complicado, você tem que trabalhar dobrado e correr também correndo o risco de sofrer um acidente” (Rivelino).

M – “Eu acho o fixo melhor, porque quem trabalha por taxa é mais arriscado porque não sabe quanto vai ganhar no mês e tem que produzir pra poder ganhar aquele valor a pessoa que ganha o fixo não, ela já sabe o que vai ganhar no final do mês, quem ganhar produzindo por taxa no caso se torna mais arriscado” (Sócrates).

M - “Na maioria das vezes na pronta entrega de alimentos, que recebe por entrega tipo no Giraffas, China in Box, pizzaria, o pessoal ganha de acordo com as entregas então quanto mais rápido ele fizer mais entrega ele vai conseguir ganhar, acho que o motivo básico é esse, igual a gente que trabalha assim fixo a gente não corre contra o tempo e então corre menos perigo que os outros que trabalham em pizzaria” (Biro-Biro).

M – “Não, aquele lá de comissão é correria demais. e por comissão um dia pode não ter pra mim fazer a entrega e ai meu dia tá perdido e além do mais eu vou ter que tá sempre naquela correria que não é bom. Não aqui o pessoal é bastante tranquilo porque a gente não ganha por produção a gente tem um salário fixo então a gente anda tranquilo” (Marcelinho).

M – “Fixo mesmo, porque por entrega acabaria apressando mais né, e geraria mais acidentes. Porque se a pessoa ganhar por entrega ela vai querer fazer mais rápido pra ter uma maior quantidade de entregar e gerando mais acidentes, eu acho” (Baltazar).

M – “Porque por entrega muitas vezes não dá, ai você com salário fixo você tá mais tranquilo e vai estar recebendo do mesmo jeito” (Tupãzinho).

M – “Não, quem trabalha fixo tem mais tranquilidade” (Basílio).

R - Porque o motofretista tem pressa no trânsito?

M – “Porque às vezes ele ganha por produção e cada vez que ele entrega mais ele ganha mais né” **(Basílio)**.

M – “Olha a maioria desses aí que tem pressa são porque entregam pizza e precisam chegar no horário” **(Neto)**.

M – “Rapaz é que nem eu to te falando, tem alguns casos que exigem pressa tem empresa aí que ela faz um contrato com você e diz ó, aqui é um transporte de documento, ou quando é serviço de banco aí você vai poder fazer cinco ou seis bancos aí em cima da hora aí você vai ter que arrochar mesmo porque senão você não faz o serviço não. Então, é isso aí que gera a pressa do motoqueiro no trânsito” **(Wladimir)**.

M - “Não. Eu trabalhando aqui eu não tenho muita pressa, a pressa que eu tenho é quando eu vou embora, mas quando eu vou embora já é meia noite e não tem mais trânsito, o trânsito tá light como o pessoal fala” **(Basílio)**.

M – “Serviço de entrega, né? O pessoal cobra rapidez do motociclista, né? Aí tem que andar um pouco. A vantagem é essa mesma, é chegar o mais rápido na entrega” **(Casagrande)**.

R - E você anda no corredor?

M – “Não. Porque a gente é orientado pra não andar, respeitando a velocidade da via e as leis de trânsito” **(Neto)**.

M – “Andamos na velocidade da via, não precisa correr não, aqui na farmácia não precisa correr” **(Wladimir)**.