

Atuação profissional de *motoboys* e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina-PR

Daniela Wosiack da Silva

Universidade Estadual de Londrina, Londrina-PR, Brasil

Darli Antonio Soares

Universidade Estadual de Londrina, Londrina-PR, Brasil

Selma Maffei de Andrade

Universidade Estadual de Londrina, Londrina-PR, Brasil

Introdução

Nos últimos anos, no Brasil, tem sido observado o uso crescente dos serviços de entrega de mercadorias por *motoboys*, caracterizada pela rapidez e agilidade na entrega de produtos. A presença e a tendência de crescimento do número desses trabalhadores parecem irreversíveis, a curto e médio prazos. Outrossim, estudos revelam diferenças importantes em relação ao número de vítimas e à gravidade dos acidentes de trânsito para diferentes grupos de usuários da via pública. Em vários trabalhos, destaca-se que pedestres, motociclistas e ciclistas são as principais vítimas desses acidentes, e as que sofrem trauma de maior gravidade. Pesquisas realizadas no Município de Londrina, Estado do Paraná (PR), têm apontado o motociclista como a principal vítima de acidentes de trânsito. Em estudo realizado no ano de 1996, os motociclistas corresponderam a 44,4% das vítimas. Outra investigação, no mesmo Município de Londrina-PR, ao analisar o período compreendido entre 1997 e 2000, traz os motociclistas como as principais vítimas do trânsito atendidas por serviço de atenção pré-hospitalar, em todos os anos do período selecionado, sempre com valores superiores a 40%. Alguns autores apontam, como possível causa para o aumento do número de vítimas entre os motociclistas, a crescente utilização da motocicleta no mercado formal ou informal de trabalho, especialmente em serviços de tele-entrega de mercadorias (*motoboys*) ou transporte de passageiros (mototáxis). Destacam, também, a maior exposição desses profissionais nas vias públicas, com realização de manobras arriscadas no trânsito e desempenho de altas velocidades no exercício profissional. Apesar da crescente participação de *motoboys* em serviços de entrega de mercadorias, todavia é bastante precário o conhecimento disponível sobre a profissão e seus riscos, com raras publicações sobre o tema. Considerando-se, portanto, que os *motoboys* representam uma população de grande risco de envolvimento em acidentes de trânsito, dadas as constantes exigências inerentes a seu exercício profissional, como o cumprimento de metas em horários estabelecidos e, geralmente, com ganho por produtividade, independentemente de condições climáticas, de trânsito ou de trabalho apresentadas, pretendeu-se, com este estudo, conhecer as características dos *motoboys* atuantes no Município, suas condições de trabalho e a ocorrência de acidentes.

Objetivos

I. Analisar o perfil de *motoboys*, sua atuação profissional e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito no Município de Londrina-PR.

II. Caracterizar os *motoboys* quanto a sua atuação profissional e comportamento no trânsito.

III. Caracterizar os acidentes de trânsito ocorridos com *motoboys* durante seu trabalho, nos últimos doze meses.

IV. Verificar associações de alguns comportamentos no trânsito, bem como de características do exercício profissional de *motoboys*, com a ocorrência de acidentes de trânsito envolvendo esses profissionais durante seu trabalho, nos últimos 12 meses.

Metodologia

Trata-se de um estudo transversal, individuado e observacional da população-alvo de *motoboys* que atuam em Londrina-PR. A delimitação da amostra deu-se após a realização de um estudo exploratório, por consultas telefônicas, buscando-se definir o número de *motoboys* atuantes nos sete principais tipos de empresas que os empregam (restaurantes, farmácias, papelarias/copiadoras e empresas de tintas, gás e água especializadas em entregas). A partir desse levantamento, visando garantir a proporcionalidade, as empresas foram ordenadas por tipo e número de *motoboys*, sendo realizada amostragem sistemática de aproximadamente 50%. A coleta de dados ocorreu de setembro a novembro de 2005, mediante questionário auto-aplicável. Os *motoboys* foram abordados em seus locais de trabalho, por sete pesquisadores de campo devidamente treinados. Para reduzir perdas, foram realizadas até cinco visitas à mesma empresa, nos três períodos do dia. Previamente à entrevista, os objetivos da pesquisa foram explicados aos *motoboys*. Eles aceitaram participar assinando Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Foi realizada dupla digitação dos dados e comparação pelo programa Epi Info 6.04d (Validate), sendo feitas correções quando observadas discrepâncias após consulta aos questionários respondidos. A variável dependente considerada no estudo foi a ocorrência de acidentes de trânsito durante o trabalho nos últimos 12 meses. As variáveis independentes foram: idade; tempo de experiência como condutor de motocicleta; tempo de atuação como *motoboy*; número de tipos de empresa de atuação; tipo de ganho; trabalho excessivo; alternância de turnos de trabalho; sensação de cansaço durante o exercício profissional; uso de celular ou rádio comunicador quando na direção da motocicleta; e emprego de altas velocidades em estradas, vias expressas, avenidas e ruas. As análises dos dados foram descritivas e bivariadas. Logo, realizou-se análise de regressão logística pelo programa Statistical Analysis System (SAS), para verificar fatores independentemente associados à ocorrência de acidentes de trânsito durante o trabalho, tendo sido adotado, como critério de inclusão de variáveis no modelo, o valor de $p < 0,20$. Adotou-se a regressão logística pelo método *stepwise*, tendo-se aplicado o teste de Hosmer and Lemeshow Goodness-of-Fit. As taxas de acidentes ocorridos durante o trabalho nos últimos 12 meses foram calculadas para as variáveis analisadas. Considerando-se que a exposição a acidentes de trabalho nos últimos 12 meses poderia variar de acordo com o tempo de atuação dos *motoboys* (de dias ao ano completo), tomou-se por base, nesse cálculo, o tempo de exposição (tempo de trabalho) de cada *motoboy* nos últimos 12 meses, com transformação do denominador em pessoas/meses. Dessa forma, foram calculadas as taxas de acidentes entre expostos ao fator de risco hipotetizado e entre não expostos, sendo então calculada a razão de prevalência (RP), ou seja, a razão entre essas duas taxas. O programa Epi Info 6.04d, foi usado para os cálculos das razões de prevalência, dos intervalos de confiança de 95% e do valor de p (teste exato bicaudal).

Considerações éticas

O projeto de pesquisa foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual de Londrina, conforme parecer CEP 287/04.

Resultados

Foram entrevistados 377 *motoboys* (95,9% dos 393 selecionados). A média de idade dos *motoboys* foi de 28 anos (mediana=26). A maior parte (43%) tinha entre 18 e 24 anos e cerca de dois terços deles apresentavam idade inferior a 29 anos. Houve maior proporção de *motoboys* com tempo de experiência como condutor de motocicleta entre cinco e nove anos, e, aproximadamente, 80% deles apresentavam mais de quatro anos de experiência; a média de tempo encontrada foi de dez anos (mediana=8). Cerca de 75% dos *motoboys* apresentavam tempo de atuação profissional superior a dois anos; a média do tempo de atuação foi de cinco anos (mediana=4). A maioria (68%) atuava em apenas um tipo de empresa, com predomínio de restaurantes (48%), seguidos por farmácias e drogarias (26,8%) e por empresas que terceirizam entregas (23,9%). Em cerca de 65% dos casos, a remuneração estava relacionada à quantidade de entregas feitas. A maioria dos *motoboys* (62%) recebia entre R\$400,00 e R\$800,00 ao mês (1,33 a 2,67 salários mínimos). Constatou-se que 36% dos *motoboys* alternavam

turnos de trabalho e que 42% referiram ter trabalhado mais do que dez horas por dia, na semana anterior à realização da pesquisa. Trezentos e dezoito *motoboys* (84,4%) relataram ter trabalhado mesmo estando bastante cansados. O uso de celular ou rádio comunicador quando em trânsito foi relatado por 90 *motoboys* (24%). Quanto à adoção de altas velocidades em perímetro urbano (acima de 80km/h), mais da metade dos *motoboys* (55%) relatou uso de altas velocidades em avenidas e cerca de 30% em ruas. Em estradas e vias expressas, essa prática foi relatada por 80% dos *motoboys*. Cento e quarenta e sete *motoboys* (intervalo de confiança de 95% – IC_{95%} 39% (34,1-44,1%)) relataram ter sofrido acidentes de trânsito nos 12 meses anteriores à realização da pesquisa; e 121 [IC_{95%} 32,1% (27,5-37,1%)], durante o exercício profissional. Foram relatados, no total, 257 episódios de acidentes de trânsito, o que equivale a uma taxa de 68,17 acidentes por 100 *motoboys*. Dos 147 *motoboys* que referiram acidentes de trânsito, 35 (23,8%) consideraram os acidentes ocorridos com eles como ‘graves’, resultando na internação hospitalar de 29 *motoboys* (19,7%). O tempo de internação relatado variou de um a 120 dias, com média de 17 (mediana=4). Houve maior proporção de *motoboys* com até seis dias de internação (58,6%). Com relação ao tipo de acidente ocorrido durante o trabalho, foi observada maior proporção de acidentes por colisão com outro veículo (65%), seguidos das quedas sem colisão (22%). A maior parte dos acidentes ocorreu com o tempo seco (75%), em dias úteis (77%) e nos períodos da tarde (40%) e da noite (36%). Na análise multivariada, os fatores independentemente associados – de forma direta – ao relato de ocorrência de acidentes de trânsito durante o trabalho foram: a idade dos *motoboys*, sendo maior a taxa de acidentes na faixa etária de 18 a 24 anos [razão de chances (OR)=1,74]; a adoção de velocidades acima de 80km/h nas avenidas do Município (OR=1,64); e a alternância de turnos de trabalho (OR=1,77).

Conclusões, recomendações e impacto potencial dos resultados em Saúde Pública

Os resultados do presente estudo indicam uma alta incidência de acidentes de trânsito no período analisado. A maior parte deles ocorreu durante o exercício profissional. A constatação da maior ocorrência de acidentes de trânsito durante o exercício profissional reforça a susceptibilidade dos *motoboys* a esses eventos por aspectos inerentes à profissão e aponta a necessidade de estratégias e políticas específicas para a redução de acidentes envolvendo esses profissionais, bem como a necessidade de regulamentação da profissão e de fiscalização das empresas que oferecem seus serviços. A falta de regulamentação profissional é, possivelmente, um dos principais fatores contributivos para a alta incidência de acidentes e as más condições de trabalho relatadas neste estudo, como, por exemplo, a adoção de longas jornadas diárias de trabalho. A forma de remuneração por produtividade, referida por grande parte dos *motoboys*, pode, também, ter contribuído para que eles adotassem comportamentos nem sempre seguros no trânsito, na tentativa de incrementar o rendimento mensal. Observa-se que, apesar de serem fundamentais para nossa sociedade atual, centrada no consumo, pouco tem sido feito no sentido de melhorar suas condições de trabalho e evitar seu envolvimento em acidentes de trânsito. É imprescindível, portanto, que o Estado e a sociedade repensem o papel desempenhado pela categoria; e que os *motoboys* sejam valorizados enquanto capital humano. O conhecimento sobre as características dos *motoboys* e dos acidentes de trânsito que ocorrem em seu exercício profissional pode contribuir para que se adotem medidas de proteção desses trabalhadores, fornecendo subsídios para a formulação de estratégias e políticas específicas para a redução de acidentes envolvendo-os. Os resultados deste estudo foram apresentados à Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina (CMTU) e em eventos ocorridos durante a Semana Nacional de Trânsito, em 2006, sob o tema “Você e a moto: uma união feliz”, nos Municípios paranaenses de Londrina e de Maringá. Essas conclusões também foram divulgadas pela imprensa escrita (nos dois jornais diários de maior impacto de Londrina-PR e região), em rádios locais e em programa de telejornalismo de abrangência estadual. Ademais, artigos científicos serão submetidos a periódicos e pretende-se, outrossim, convidar as empresas e os *motoboys* participantes para reuniões de divulgação e discussão dos resultados obtidos por este estudo.